

Anhang L

zum Internationalen Sportgesetz der FIA

(Stand: 20. Dezember 2018)

Inhaltsverzeichnis

AUSZUG KAPITEL I

KAPITEL I – INTERNATIONALE FAHRERLIZENZEN DER FIA

- Art. 10 Ausstellung internationaler Lizenzen für Fahrer mit körperlicher Behinderung
- Art. 11 Ausübung des Motorsports für Inhaber einer Lizenz für Personen mit körperlicher Behinderung
- Art. 12 Lizenzen für Veranstaltungen, die zum FIA Cup für Alternative Energien zählen

KAPITEL II – BESTIMMUNGEN FÜR DIE MEDIZINISCHE UNTERSUCHUNG VON FAHRERN

- Art. 1 Jährliche medizinische Eignungsuntersuchung
- Art. 2 Verfahren nach einem Unfall, Krankheit oder irgendwelchen gesundheitlichen Problemen
- Art. 3 Organisation der Bekämpfung von Doping
- Art. 4 Berufungskommission
- Art. 5 Bestimmungen für physiologische Untersuchungen bei Motorsportveranstaltungen

KAPITEL III – FAHRERAUSRÜSTUNG

- Art. 1 Helmvorschriften
- Art. 2 Feuerfeste Bekleidung
- Art. 3 Frontal-Kopfrückhaltevorrichtung (FHR)
- Art. 4 Sicherheitsgurte
- Art. 5 Tragen von Schmuck

KAPITEL IV – FAHRVORSCHRIFTEN BEI RUNDSTRECKENRENNEN

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

KAPITEL V – FAHRVORSCHRIFTEN BEI OFFROAD RENNSTRECKEN

AUSZUG KAPITEL I

Kapitel I INTERNATIONALE FAHRERLIZENZEN der FIA

10. Ausstellung internationaler Lizenzen für Fahrer mit körperlicher Behinderung

10.1 Fahrer

Unabhängig von Problemen aufgrund von chronischen Krankheiten, die die Ausübung des Motorsports ausschließen, und disqualifizierenden Sehstörungen kann eine Person mit einer erworbenen oder angeborenen Fähigkeitsstörung, die nach Meinung ihrer Nationalen Medizinischen Kommission (soweit anwendbar) oder eines vom ASN benannten Arztes die Bedingungen zur Ausstellung einer internationalen Fahrerlizenz nicht erfüllt (siehe Artikel 1.5.2 im Kapitel II), eine Internationale Lizenz für Fahrer mit körperlicher Behinderung beantragen, wenn alle nachstehend aufgeführten Bedingungen erfüllt sind:

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

- i) Ein Fahrer, der Kandidat ist für eine Lizenz für Personen mit körperlicher Behinderung, wird nach Antragsstellung entweder in Ländern, in denen ein solcher Ausschuss existiert, von einem Mitglied der Nationalen Medizinischen Kommission oder andernfalls von einem vom ASN benannten Arzt untersucht.
- ii) Der Antragsteller muss sich vorzugsweise auf einer Rundstrecke und in Gegenwart eines Offiziellen des ASN in seinem eigenen Wettbewerbsfahrzeug einem Fahrtest zur Einschätzung seiner Fahrfähigkeiten unterziehen.
- iii) Sein Vermögen, sich selbst so schnell wie möglich (Nachstellung einer unmittelbaren Gefahr, Feuersausbruch, usw.) aus seinem eigenen Wettbewerbsfahrzeug (oder einem ähnlichen Modell) zu befreien, bei dieser Gelegenheit geprüft.

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

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

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

10.2 Beifahrer

Unabhängig von Problemen aufgrund von chronischen Krankheiten, die die Ausübung des Motorsports ausschließen, und disqualifizierenden Sehstörungen kann ein Teilnehmer mit körperlicher Behinderung, dessen sportlicher Einsatz wie in Artikel 20 des Internationalen Sportgesetzes aufgeführt auf die des Rallye-Beifahrers beschränkt ist eine Internationale Fahrerlizenz für Rallyes wie in Artikel 20 des Internationalen Sportgesetzes definiert für Personen mit körperlicher Behinderung beantragen.

Die körperlich zu erfüllenden Kriterien entsprechen denen, wie für die Internationale Fahrerlizenz für Personen mit körperlicher Behinderung aufgeführt.

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

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

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

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

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

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

11.1 Inhaber einer Internationalen Fahrerlizenz für Personen mit körperlicher Behinderung dürfen nur an Wettbewerben mit Einzelstart teilnehmen. Ihre Teilnahme ist abhängig von dem Einverständnis des ASN des Landes, in welchem der Wettbewerb stattfindet.

11.2 Dennoch und unter Beachtung der in Artikel 10.10 aufgeführten Erteilungsvoraussetzungen können bestimmte Inhaber einer Internationalen Fahrerlizenz für Personen mit körperlicher Behinderung auch an internationalen Rundstreckenrennen mit Gruppenstart teilnehmen.

Eine solche Ausnahmegenehmigung kann beantragt werden, wenn:

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

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

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

12. Lizenzen für Wettbewerbe, die zum FIA Cup für Alternative Energien zählen

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

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

KAPITEL II: BESTIMMUNGEN FÜR DIE MEDIZINISCHE UNTERSUCHUNG VON FAHRERN

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

1. Jährliche medizinische Eignungsuntersuchung

1.1 Anwendungsbereich der ärztlichen Untersuchung:

Die Gesamtheit der in vorliegendem Kapitel beschriebenen Untersuchungen:

- ist erforderlich und ausreichend, um den medizinischen Voraussetzungen zur Ausstellung einer Internationalen FIA-Fahrerlizenz zu genügen,
 - ist dringend empfohlen zur Ausstellung einer nationalen Fahrerlizenz.
- Die ärztliche Untersuchung muss von einem im Land des lizenzausstellenden ASNs zugelassenen Arzt weniger als 3 Monate vor der Einreichung des Fahrer-Lizenzantrages vorgenommen worden sein. Gegebenenfalls kann der ASN besondere Voraussetzungen festlegen.

Sie umfasst:

- einen schriftlichen Fragebogen zur Familiengeschichte, zur persönlichen Geschichte (medizinisch, chirurgisch, traumatologisch), zum Vorhandensein von Begleiterkrankungen oder Infektionen und zur Verwendung irgendwelcher Medikamente,
- eine komplette klinische Untersuchung, insbesondere unter Berücksichtigung:
 - einer Eignungsuntersuchung in Bezug auf Herz-Kreislauf-System;
 - eines Sehtests;
 - einer Bewertung des Bewegungsapparates.

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

- wird in jedem Fall der Blutdruck gemessen,
- für Personen unter 45 Jahren, ein 12-poliges EKG alle 2 Jahre

- ab einem Alter von 45 Jahren oder früher, falls notwendig, und dann alle drei Jahre ist eine ärztliche Beratung durch einen Herzspezialisten erforderlich. Falls dieser Arzt es für sinnvoll hält, abhängig von den eventuellen Symptomen und Anzeichen, so kann er weitere Untersuchungen, unter Einschluss eines Belastungstests, anordnen.

1.3 Sehtest

Für das erste Jahr, in welchem eine internationale Lizenz ausgestellt wird, muss aufgrund einer Untersuchung von einem Facharzt für Augenheilkunde oder von einer Person, die gemäß gesetzlichen Bestimmungen des betreffenden Landes befugt ist, die Tests durchzuführen, bestätigt werden. Es ist nicht erlaubt, während des Sehtests Kontaktlinsen zu tragen; der Fahrer muss für diese Untersuchung auf Aufforderung seine Sehhilfe tragen.

- a) die Sehleistung:
 - i) Sie muss vor oder nach Korrektur für jedes Auge mindestens 9/10 oder für ein Auge 8/10 und für das andere 10/10 betragen.
 - ii) Jede Person, deren Sehfähigkeit auf einem Auge lediglich gemindert aber nicht vollständig verloren ist und dies nicht korrigiert werden kann, die aber zwingendermaßen eine contralaterale Sehschärfe von 10/10 oder mehr hat, ob korrigiert oder nicht, kann eine Fahrerlizenz unter folgenden Voraussetzungen erwerben:
 - Übereinstimmung mit den nachfolgenden Punkten b, c und d;
 - normaler Augenhintergrund, ohne Pigmentschaden an der Netzhaut
 - alte oder angeborene Schäden dürfen nur an einem Auge vorhanden sein.
 - b) Farbsehen: normal (Prüfmethode durch Ishihara-Tafeln oder durch einen entsprechenden Eignungstest). Im Falle irgendeiner Besonderheit Rückgriff auf den Farnsworth-Test „Panel D15“ oder auf ein ähnliches System. In keinem Fall darf ein Risiko für ein fehlerhaftes Erkennen der Farben von international gebräuchlichen Flaggen bestehen,
 - c) Statisches Gesichtsfeld: mindestens 120°; die mittleren 20° müssen frei von jeder Veränderung sein. Es muss eine Perimetrie durchgeführt werden.
 - d) Stereoskopische Sicht: funktionell. Im Zweifelsfall muss diese durch Verwendung von Wirth, Bagolini (mit Striën versehene Linsen) oder einem ähnlichen Test bewertet werden
 - e) Sehkorrektur: Das Tragen von Kontaktlinsen ist unter folgenden Voraussetzungen erlaubt:
 - die Linsen müssen länger als 12 Monate und täglich über einen angemessenen Zeitraum getragen worden sein
 - die Linsen müssen vom Hersteller für den Rennsport zugelassen sein.
- 1.3.1 Bei einer akuten Augenkrankheit mit langfristigem Sehverlust oder langfristiger Gesichtsfeldveränderungen müssen mindestens zwei Jahre vergehen, bis der Fahrer einer erneuten augenärztlichen Untersuchung unterzogen werden kann. In diesem Fall müssen besondere augenärztliche Tests durchgeführt werden, einschließlich Tests zu seinem Gesichtsfeld und zum räumlichen Sehen. Es wird weiterhin vorgeschlagen, dass, wann immer möglich, an der Rennstrecke ein Echtzeit-Test durchgeführt wird.
Diese Entscheidungen müssen je nach Einzelfall getroffen werden.

- 1.4 Beweglichkeit der Gelenke, Bewegungsfähigkeit, Feststellung von Amputationen und mögliche Prothesen, Feststellung von sensorischen und motorischen Funktionsstörungen.

Vereinbar mit der Ausstellung einer internationalen Fahrerlizenz sind:

- Amputationen von Finger, sofern das Greifvermögen beider Hände nicht beeinträchtigt ist,
- Prothesen für Gliedmaßen, sofern die Funktionsprüfung normal oder fast normal ist,
- eine funktionelle Beeinträchtigung der Beweglichkeit von Gliedmaßen um weniger als 50%.

1.5 Liste der Krankheiten und Behinderungen, die mit der Ausübung des Motorsports unvereinbar sind oder aber ein ärztliches Attest von einem besonderen Gremium erforderlich machen.

1.5.1 Absolut ausgeschlossen sind:

- Epilepsie mit klinischer Manifestation in Behandlung oder ohne Behandlung, festgestellt im Verlauf der letzten 10 Jahre,
- irgendwelche Herz-Kreislaufprobleme mit dem Risiko des plötzlichen Herztodes.
- Blindheit auf einem Auge

Der Zustand von Fahrern mit Blindheit auf einem Auge, die gegenwärtig eine Internationale Lizenz besitzen, wird auf Einzelbasis durch die Medizinische Kommission der FIA untersucht.

Zusätzlich kann die Medizinische Kommission der FIA für jedes, sich aus einem der vorgenannten Ausschlüssen ergebenden Problem und für jede vorgelegte Dokumentation gegebenenfalls die Meinung einer Expertengruppe suchen.

1.5.2 Gegenanzeigen, die nicht vereinbar sind mit der Ausstellung einer Standard-Lizenz, für die jedoch ein Antrag auf Ausstellung einer Lizenz für Personen mit körperlicher Behinderung möglich ist:

(Siehe Kapitel I, Artikel 10 des vorliegenden Anhangs)

- alle Einschränkungen in Bezug auf Gelenke, Amputationen und Prothesen, welche nicht die in Punkt 1.4 aufgeführten Kriterien erfüllen,
- wichtige zentrale oder periphere sensomotorische Fehlfunktionen (Monoplegie, halbseitige Lähmung, Querschnittslähmung, usw.).

1.5.3 Krankheiten oder Behinderungen, für die ein ärztliches Attest von einem vom ASN anerkannten Gremium erforderlich ist (Medizinische Kommission oder, falls keine vorhanden ist, ein vom ASN anerkannter Arzt):

- Diabetes, der mit Insulin oder mit Sulfonylharnstoffen behandelt wird, vorausgesetzt jedoch, dass dem vom ASN anerkannten Gremium ein vertrauliches Dokument vorgelegt wird, durch welches die ständige Überwachung und die Art der Behandlung der betreffenden Person bestätigt wird; außerdem muss in der Eignungsbestätigung (siehe 1.8) die Formulierung „ärztliche Überwachung notwendig“ eingetragen sein,
- jeder krankhafte kardiale oder arterielle Zustand,
- alle psychologischen Erkrankungen einschließlich Aufmerksamkeitsdefizitsyndrom mit Hyperaktivität (ADHS), die zu Verhaltensproblemen führen können und einer fachgerechten Behandlung bedürfen,
- jedes Gesundheitsproblem, das aufgrund seiner Art und Weise oder der erforderlichen Behandlung zu schädlichen Folgen bei der Ausübung von Motorsport, einschließlich im Falle eines Unfalls, führen könnte.

1.6 Medizinisches Untersuchungsformular

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

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

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

1.6.1 Medizinischer Fragebogen

Er wird von dem betroffenen Fahrer unterschrieben.

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

1.6.2 Medizinisches Formular

Das medizinische Formular muss folgendes beinhalten:

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

In Ländern, in denen dies gesetzlich vorgeschrieben ist, können für das nationale medizinische Formular zusätzliche Tests vorgeschrieben sein. Es wird über dem Stempel des ASN von dem Arzt unterschrieben, der die medizinische Untersuchung durchgeführt hat.

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

- die Angaben, die dem Arzt in Bezug auf seinen gegenwärtigen Gesundheitszustand und auf die medizinische Vorgeschichte gemacht wurden, richtig sind,
- er sich verpflichtet, keine Substanzen einzunehmen, die auf der Liste der Verbotenen Substanzen und Methoden der World Anti-Doping Agentur aufgeführt sind:
- er sich verpflichtet, seinen ASN unverzüglich über alle wichtigen Änderungen in Bezug auf seinen Gesundheitszustand zu unterrichten:
 - aus medizinischer Sicht, einschließlich aller Medikamente, die er über mehr als drei Wochen einnimmt,
 - die Verletzung betreffend, ob dem Unfall eine Zeitspanne der Arbeitsunfähigkeit folgt oder nicht und ob diese mit der Ausübung von Motorsport zusammenhängt oder nicht.

1.6.3 Behandlung des medizinischen Formulars und Fragebogens

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

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

1.7 Pflichten des untersuchenden Arztes

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

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

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

1.8 Attest zur Eignung

Zu jeder internationalen Fahrerlizenz gehört das ärztliche Eignungsattest:

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

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

Datum:

Sehhilfe (Brille oder Linsen) JA / NEIN

Besondere ärztliche Überwachung JA / NEIN

1.9 Verteilung der Bestimmungen

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

2. Medizinische Überwachung bei Wettbewerben

Die Überprüfung des ärztlichen Eignungsattestes durch den Medizinischen Einsatzleiter eines Wettbewerbs kann die vorherige in bestimmten Fällen verlangte Untersuchung ersetzen. Außerdem können der Medizinische Einsatzleiter, der Medizinische Delegierte der FIA, falls anwesend und der Rennleiter zu jedem Zeitpunkt des Wettbewerbs oder nach Zieleinlauf die ärztliche Untersuchung eines Fahrers anordnen, unabhängig davon, ob dies aufgrund seines Verhaltens für erforderlich gehalten wird oder nicht. Die Sportautoritäten werden aufgrund des Berichtes des Medizinischen Einsatzleiters und des Medizinischen Delegierten der FIA, falls anwesend die notwendigen Entscheidungen treffen. Diese Untersuchung kann gegebenenfalls auch einen Alkoholtest beinhalten.

2.1 Neurologische Tests

Fahrer, die in einer FIA-Weltmeisterschaft genannt sind, können einem neurologischen Test unterzogen werden. Der Medizinische Delegierte der FIA für die betreffende Meisterschaft ist verantwortlich für die Methode einer

solchen Untersuchung. Die vertraulichen Ergebnisse werden zu Vergleichszwecken verwendet.

2.2 Verfahren nach einem Unfall, Krankheit oder irgendwelchen gesundheitlichen Problemen

2.2.1 VERFAHREN BEI EINEM WETTBEWERB – nach einem/einer während eines Wettbewerbs erlittenen Unfall, Krankheit oder gesundheitlichem Problem (falls die Diagnose zu einem späteren Zeitpunkt erfolgte, siehe Artikel 2.2.2)

a) Verantwortlichkeit des Fahrers

Der Fahrer (oder seine Angehörigen in einem Fall höherer Gewalt) ist dafür verantwortlich, den Medizinischen Einsatzleiter sowie den für die Serie oder die Meisterschaft zuständigen Arzt über alle gesundheitlichen Probleme (mit Ausnahme von vollständig harmlosen Problemen) umgehend zu informieren.

Besondere Maßnahmen für die F1, WEC, WorldRX und WRC:

Außerdem sind der Medizinische Delegierte der FIA (per Email) und die FIA (medical@fia.com) zu informieren.

b) Ärztliche Untersuchung

Eine ärztliche Untersuchung kann zu jeder Zeit angeordnet und durchgeführt werden durch:

- den Medizinischen Einsatzleiter oder
- den Medizinischen Delegierten der FIA oder den für die Serie oder die Meisterschaft zuständigen Arzt, falls anwesend.

Es ist für den betroffenen Fahrer verpflichtend, sich dieser ärztlichen Untersuchung zu unterziehen und das Team des Fahrers wird hierüber durch den Medizinischen Einsatzleiter oder den Medizinischen Delegierten der FIA, falls anwesend informiert.

c) Entscheidung nach der ärztlichen Untersuchung:

Der Arzt, welcher die Untersuchung angeordnet und durchgeführt hat, entscheidet:

- entweder, dass der Fahrer den entsprechenden Wettbewerb wieder aufnehmen darf, oder
- dass es dem Fahrer verboten ist, an dem entsprechenden Wettbewerb weiter teilzunehmen und dass vor der Wiederaufnahme von Wettbewerben eine Untersuchung durchgeführt werden muss.

d) Durchführung einer Nachverfolgung, falls eine Untersuchung vor Wiederaufnahme von Wettbewerben angeordnet wurde.

Der Medizinischen Einsatzleiter des Wettbewerbs, in welchem der Unfall/das Problem auftrat:

- Informiert den ASN des Fahrers über den Unfall/das Problem und dass eine Untersuchung vor der Wiederaufnahme von Wettbewerben angeordnet worden ist.
- Informiert den ASN des Fahrers über die Entwicklung des gesundheitlichen Zustands, falls der Fahrer in ein Krankenhaus eingeliefert wurde.

Besondere Maßnahmen für die F1, WEC, WorldRX und WRC:

Zusätzlich gleichzeitige Information an den Medizinischen Delegierten der FIA (per Email) und die FIA (medical@fia.com).

Der Fahrer (oder in einem Fall höherer Gewalt seine Angehörigen):

- Informiert den ASN, den Medizinischen Einsatzleiter des Wettbewerbs, in welchem der Unfall/das Problem auftrat, sowie den für die Serie oder die Meisterschaft zuständigen Arzt über die Entwicklung seines gesundheitlichen Zustands durch Beifügung von klaren und umfangreichen Informationen, einschließlich bildgebender Materialien.
- Übersendet zusätzlich all diese Informationen an den Medizinischen Einsatzleiter des nächsten internationalen Wettbewerbs, an welchem der Fahrer teilnehmen möchte, und informiert ihn über das Erfordernis einer Untersuchung vor der Wiederaufnahme von Wettbewerben (um die Kontaktdaten des Medizinischen Einsatzleiters zu erhalten, muss der ASN des Landes kontaktiert werden, in welchem der Wettbewerb stattfindet, oder gegebenenfalls die FIA unter medical@fia.com).

Besondere Maßnahmen für die F1, WEC, WorldRX und WRC:

Weiterhin müssen gleichzeitig der Medizinische Delegierte der FIA (per Email) und die FIA (medical@fia.com) informiert werden.

- Muss es unterlassen, an irgendeinem, im Internationale Sportkalender der FIA eingetragenen Motorsportwettbewerb teilzunehmen, bis die Untersuchung vor der Wiederaufnahme von Wettbewerben mit einem zufriedenstellenden Ergebnis abgeschlossen ist.

Der ASN des Fahrers:

- Auf Grundlage der Informationen und Dokumente, die er vom Fahrer erhalten hat, nach Durchführung aller erforderlicher Untersuchungen und wenn er der Meinung ist, dass die Gesundheit des Fahrers komplett wiederhergestellt ist, stellt er dem Fahrer ein Dokument zur Verfügung, in welchem bestätigt wird, dass er den Fall verfolgt hat und dem betreffenden Fahrer die Wiederaufnahme von Wettbewerben genehmigt, vorbehaltlich der Untersuchung durch den Medizinischen Einsatzleiter des nächsten internationalen Wettbewerbs, an dem der Fahrer teilnimmt.
- Stellt sicher, dass der Fahrer den Medizinischen Einsatzleiter des nächsten internationalen Wettbewerbs, an dem der Fahrer teilnehmen möchte, über seinen gesundheitlichen Zustand und die Bedingung zur Durchführung einer Untersuchung vor der Wiederaufnahme von Wettbewerben informiert hat.
- Füllt im Falle eines schweren Unfalls den medizinischen Teil der World Accident Database (<http://www.fia.com/fia-world-accident-database>) und dann zu einem späteren Zeitpunkt die Informationen in Bezug auf die Entwicklung des gesundheitlichen Zustands des Fahrers aus.

Der Medizinische Einsatzleiter des nächsten internationalen Wettbewerbs, an welchem der Fahrer teilnimmt:

- Fordert den Fahrer auf, sich einer Untersuchung vor Aufnahme des Wettbewerbs zu unterziehen, nachdem dieser das Dokuments seines ASNs mit der Bestätigung, dass er vorbehaltlich der erfolgreichen Untersuchung durch den Medizinischen Einsatzleiter des nächsten internationalen Wettbewerbs, an welchem der Fahrer teilnimmt, seine Rückkehr zur Teilnahme an Wettbewerben genehmigt, vorgelegt hat.

Besondere Maßnahmen für die F1, WEC, WorldRX und WRC:

Die Untersuchung vor Wiederaufnahme von Wettbewerben wird zusammen mit dem Medizinischen Einsatzleiter der FIA durchgeführt, es sei denn, diese wurde im

Vorfeld eines internationalen Wettbewerbs, der nicht zu einer FIA-Weltmeisterschaft zählt, durchgeführt.

2.2.2 VERFAHREN AUSSERHALB EINES WETTBEWERBS – Verfahren nach einem Unfall (einschließlich inländischer Unfälle), einer Krankheit oder einem gesundheitlichem Problem, der/die/das außerhalb eines Wettbewerbs erlitten oder diagnostiziert wurde.

a) Verantwortlichkeit des Fahrers

Der Fahrer (oder seine Angehörigen in einem Fall höherer Gewalt) ist dafür verantwortlich, seinen ASN über alle körperlichen oder gesundheitlichen Probleme (mit Ausnahme von vollständig harmlosen Problemen), die außerhalb eines Wettbewerbs diagnostiziert wurden, und über alle Unfälle, die sich außerhalb eines Wettbewerbs ereignet haben oder deren Folgen diagnostiziert wurden, zu informieren.

Besondere Maßnahmen für die F1, WEC, WorldRX und WRC:

Außerdem sind der Medizinische Delegierte der FIA (per Email) und die FIA (medical@fia.com) zu informieren.

b) Entscheidung des ASN oder des Medizinischen Delegierten der FIA:

Auf Grundlage der Informationen und Dokumente, die der Fahrer übermittelt hat und nach Durchführung aller erforderlichen Untersuchungen, muss der ASN des Fahrers entscheiden, ob der Fahrer sich einer Untersuchung vor der Wiederaufnahme von Wettbewerben unterziehen muss oder nicht und er muss den Fahrer über diese Entscheidung informieren.

Besondere Maßnahmen für die F1, WEC, WorldRX und WRC:

Der ASN des Fahrers muss außerdem umgehend den Medizinischen Delegierten der FIA über seine Entscheidung informieren.

Der Medizinische Delegierte der FIA kann auch eine Untersuchung vor der Wiederaufnahme von Wettbewerben anordnen, falls er dies für erforderlich hält. In diesem Fall informiert die FIA den Fahrer entsprechend.

c) Nachfolgende Maßnahmen, falls eine Untersuchung vor der Wiederaufnahme von Wettbewerben angeordnet wurde

Der Fahrer:

- Muss seinen ASN über die Entwicklung seines gesundheitlichen Zustands informieren und ihm klare und umfangreiche Informationen, einschließlich bildgebender Materialien, zur Verfügung stellen.
- Muss zusätzlich all diese Informationen an den Medizinischen Einsatzleiter des nächsten internationalen Wettbewerbs, an welchem er teilnehmen möchte, übersenden und ihn über das Erfordernis einer Untersuchung vor der Wiederaufnahme von Wettbewerben informieren (um die Kontaktdaten des Medizinischen Einsatzleiter zu erhalten, muss der ASN des Landes kontaktiert werden, in welchem der Wettbewerb stattfindet, oder gegebenenfalls die FIA unter medical@fia.com).

Besondere Maßnahmen für die F1, WEC, WorldRX und WRC:

Außerdem sind der Medizinische Delegierte der FIA (per Email) und die FIA (medical@fia.com) zu informieren.

Der ASN des Fahrers:

- Stellt dem Fahrer ein Dokument zur Verfügung, wenn er der Meinung ist, dass die Gesundheit des Fahrers zufriedenstellend wiederhergestellt ist, mit der Bestätigung, dass er den Fall verfolgt hat und dem betreffenden Fahrer die Wiederaufnahme von Wettbewerben genehmigt, vorbehaltlich der Untersuchung durch den Medizinischen Einsatzleiter des nächsten internationalen Wettbewerbs, an dem der Fahrer teilnimmt.
- Stellt sicher, dass der Fahrer den Medizinischen Einsatzleiter des nächsten internationalen Wettbewerbs, an dem der Fahrer teilnehmen möchte, über seinen gesundheitlichen Zustand und die Bedingung zur Durchführung einer Untersuchung vor der Wiederaufnahme von Wettbewerben informiert hat.

Der Medizinische Einsatzleiter des nächsten internationalen Wettbewerbs, an welchem der Fahrer teilnimmt:

- Fordert den Fahrer auf, sich einer Untersuchung vor Aufnahme des Wettbewerbs zu unterziehen, nachdem dieser das Dokument seines ASNs mit der Bestätigung, dass er vorbehaltlich der erfolgreichen Untersuchung durch den Medizinischen Einsatzleiter des nächsten internationalen Wettbewerbs, an welchem der Fahrer teilnimmt, seine Rückkehr zur Teilnahme an Wettbewerben genehmigt, vorgelegt hat.

Besondere Maßnahmen für die F1, WEC, WorldRX und WRC:

Die Untersuchung vor Wiederaufnahme von Wettbewerben wird zusammen mit dem Medizinischen Einsatzleiter der FIA durchgeführt, es sei denn, diese wurde im Vorfeld eines internationalen Wettbewerbs, der nicht zu einer FIA-Weltmeisterschaft zählt, durchgeführt.

2.2.3 Strafen bei Verstößen

Jeder Verstoß eines Fahrers gegen die in Artikel 2.2.1 und 2.2.2 aufgeführten Verfahren kann den Sportkommissaren entweder vor Ort während einer Veranstaltung oder bei einem zukünftigen, im Internationalen Sportkalender FIA eingetragenen Wettbewerb angezeigt werden, so dass diese die entsprechenden Entscheidungen treffen und gegebenenfalls Bestrafungen anordnen können.

3. Organisation der Bekämpfung von Doping

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

Die Bestimmungen sind im Anhang A zum Internationalen Sportgesetz aufgeführt.

4. Berufungskommission

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

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

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

5. Bestimmungen für physiologische wissenschaftliche Untersuchungen bei Motorsport-Wettbewerben

5.1 Allgemeine Anmerkungen

Physiologische wissenschaftliche Untersuchungen sind Teil des medizinischen Bereichs und können vollständig oder teilweise durchgeführt werden:

- a) entweder außerhalb des Ortes eines Wettbewerbs und, sofern das freiwillige und persönliche Einverständnis –der Teilnehmer in strikter Übereinstimmung mit den gültigen Gesetzen und Bestimmungen eingeholt wurde, sie unterliegen nicht den nachstehenden Bestimmungen (6.2, 6.3 und 6.4);
- b) oder während eines Wettbewerbs selbst und/oder der vorangehenden Trainingssitzungen; zusätzlich zu den Bestimmungen in Bezug auf die Zustimmung wie vorstehend aufgeführt dürfen sie in diesem Fall zu keiner Zeit oder aus welchem Grund auch immer den normalen Ablauf dieses Wettbewerbs beeinträchtigen und sie dürfen nicht irgendwelche Bewerber oder Fahrer, die davon nicht betroffen sind, behindern. Demzufolge unterliegen sie den Bestimmungen wie nachstehend aufgeführt (6.2, 6.3 und 6.4).

5.2 Veranlassung zur Durchführung der Studie

Die Durchführung der Studie und die Auswahl ihrer Untersuchungsthemen können veranlasst werden:

- a) durch einen unabhängigen, die Untersuchung durchführenden Arzt oder eine juristische Person, welchem ein zu diesem Thema kompetentes medizinisches Team zur Verfügung steht;
- b) durch einen ASN, durch seine Medizinische Kommission;
- c) durch die Medizinische Kommission der FIA.

Anmerkung: In den Fällen b) oder c) bestimmt die betreffende Kommission den (die) untersuchenden Arzt (Ärzte).

5.3 Vorherige Zustimmungen

Keine während eines Wettbewerbs geplante Studie darf ohne die vorherige Zustimmung der zuständigen Medizinischen Kommission durchgeführt werden, das heißt:

- 5.3.1 Bei nationalen oder internationalen Wettbewerben, mit der Ausnahme von FIA Weltmeisterschaften, und im Falle eines Wettbewerbs innerhalb des geographischen Gebiets eines einzelnen ASN, ist die Zustimmung der betreffenden nationalen Medizinischen Kommission erforderlich und ausreichend.
- 5.3.2 Für alle Studien mit Beteiligung von Fahrern oder Beifahrern, die an einer FIA-Weltmeisterschaft teilnehmen, und für internationale Studien außerhalb der FIA-Meisterschaften, die im Verlauf eines einzigen Wettbewerbs, jedoch in den Gebieten verschiedener ASN durchgeführt werden, ist die Zustimmung der Medizinischen Kommission der FIA vorgeschrieben; jeder Antrag, der unter diese Vorgaben fällt, muss folglich an die Medizinische Kommission der FIA geschickt werden, egal, ob er durch eine Nationale Medizinische Kommission veranlasst wurde oder nicht.

5.4 Zusätzlich vorgeschriebene Bedingungen für den normalen „vor Ort“ Ablauf einer physiologischen wissenschaftlichen Untersuchung während eines Wettbewerbs und/der die damit zusammenhängenden Trainingssitzungen

In allen Fällen ist die Zustimmung der folgenden Parteien notwendig:

- des ASN, in dessen Gebiet die Studie durchgeführt wird,
- des Veranstalters
- des Race Directors,
- des Medizinischen Einsatzleiters,
- des Organisationsleiters bei FIA-Weltmeisterschaften.

Zu diesem Zweck muss in dem schriftlichen Antrag aufgeführt sein:

- die Art, der Umfang und der Anbringungsort der für die Untersuchung erforderlichen medizinischen Ausrüstung;
- der Ort der Untersuchung und die erforderliche Zeit, mit genauer Aufführung:
 - * bei Rundstreckenwettbewerben, ob sie während der Trainingssitzungen oder während des Rennens selbst durchgeführt werden soll,
 - * bei Rallyes, ob sie während einer gezeiteten Wertungsprüfung oder während eines Verbindungsabschnitts durchgeführt werden soll.
- die Anzahl der Personen, welche das medizinische Untersuchungsteam bilden, einschließlich des medizinischen Personals.

Für Veranstaltungen, bei denen ein Medizinischer Delegierter der FIA anwesend ist, muss ihm dieser schriftliche Antrag zur Information zugeschickt werden.

5.5 Verwendung der wissenschaftlichen Ergebnisse

Die wissenschaftliche Arbeit bleibt das alleinige Eigentum der untersuchenden Ärzte oder gegebenenfalls einer juristischen Person, welcher ein zu diesem Thema kompetentes medizinisches Team zur Verfügung steht.

- a) Es ist ihnen deshalb völlig freigestellt, sie nach Belieben zu verteilen.
- b) Sie sind jedoch verpflichtet, die Ergebnisse ihrem ASN und der FIA mitzuteilen.

KAPITEL III FAHRERAUSTRÜTUNG

1. Helmvorschriften

1.1 Anerkannte Normen zur Verwendung mit Frontal-Kopfrückhaltevorrichtungen (FHR)

Wenn gemäß nachstehendem Artikel 3 die Verwendung eines FHR vorgeschrieben ist, müssen die Fahrer bei Teilnahme an im Internationalen Sportkalender der FIA eingetragenen Rundstreckenrennen, Bergrennen oder Rallye-Wertungsprüfungen Schutzhelme tragen, die gemäß einer der nachfolgenden FIA Normen homologiert sind:

- 8858-2002 oder 8858-2010 (Technische Liste No. 41),
- 8859 (Technische Liste No. 49),

- 8860-2004 oder 8860-2010 (Technische Liste No. 33), oder
- 8860-2018 oder 8860-2018-ABP (Technische Liste No. TBA)

1.1.1 Fahrer, die an den nachfolgend aufgeführten Meisterschaften teilnehmen, müssen einen Helm gemäß nachfolgender Tabelle tragen:

Meisterschaft	FIA Norm
Formel Eins Meisterschaft	8860-2002, 8860-2010 oder 8860-2018-ABP
Formel 2	8860-2002, 8860-2010, 8860-2018 oder 8860-2018-ABP
Formel 3	8860-2002, 8860-2010, 8860-2018 oder 8860-2018-ABP
Formel E	8860-2010, 8860-2018 oder 8860-2018-ABP
FIA Rallye-Weltmeisterschaft für Fahrer der FIA Priorität 1	8860-2002, 8860-2010, 8860-2018 oder 8860-2018-ABP
WEC	8860-2002, 8860-2010, 8860-2018 oder 8860-2018-ABP
FIA Rallycross-Weltmeisterschaft, für alle Fahrer	8860-2002, 8860-2010, 8860-2018 oder 8860-2018-ABP
FIA GT Weltcup	8860-2002, 8860-2010, 8860-2018 oder 8860-2018-ABP
GP3	8860-2002, 8860-2010, 8860-2018 oder 8860-2018-ABP

Weiterhin müssen alle an der FIA Formel Eins Weltmeisterschaft teilnehmenden Fahrer:

- die 2011 F1 verstärkte Visierblende verwenden, wenn sie einen gemäß FIA Norm 8860-2004 oder 8860-2010 (Technische Liste No. 33) homologierten Helm tragen, oder
- einen gemäß FIA Norm 8860-2018-ABP (Technische Liste No. TBA) homologierten Helm tragen.

Es wird streng empfohlen, dass alle Fahrer der FIA Rallye-Weltmeisterschaft und der internationalen Serien, für welche in den Technischen Bestimmungen Vorschriften zu den Crashvorschriften aus der FIA Formel Eins Weltmeisterschaft oder der F3000 übernommen wurden, Helme tragen, die gemäß FIA Norm 8860 (Technische Liste No. 33 oder Technische Liste No. TBA) homologiert sind.

1.2 Anerkannte Normen zur Verwendung ohne Frontal-Kopfrückhaltevorrichtungen (FHR)

Wenn die Verwendung eines FHR nicht verpflichtend vorgeschrieben ist, müssen die Fahrer bei Teilnahme an im Kalender der FIA eingetragenen Rundstreckenrennen, Bergrennen oder Rallye-Wertungsprüfungen Schutzhelme tragen, die gemäß einer der in der FIA Technischen Liste No. 25 aufgeführten FIA Normen homologiert sind.

1.3 Verwendungsvorschriften

Fahrer von Fahrzeugen mit offenem Cockpit müssen Integralhelme tragen, deren Kinnstreben integraler Teil der Helmstruktur sind und einer von der FIA genehmigten Norm entsprechen. Diese Vorschrift ist für historische Fahrzeuge mit offenem Cockpit sowie für Autocross SuperBuggy, Buggy1600 und Junior Buggy empfohlen.

Abreißfolien an den Visieren dürfen nicht auf die Strecke oder in die Boxengasse geworfen werden.

Vollvisiere bei Integralhelmen, die in den Technischen Listen No. 33, (TBA), 41 und 49 aufgeführt sind, müssen mit einem FIA-Aufkleber versehen sein. Die Daten für Anwendung sind wie folgt:

- Visiere mit Herstellungsdatum ab 01.01.2016 müssen einen FIA-Aufkleber haben.
- Visiere mit Herstellungsdatum vor dem 31.12.2015 müssen nicht mit einem FIA-Aufkleber versehen sein und dürfen weiterhin ohne diesen verwendet werden.

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

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

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

(1) empfohlen für historische Fahrzeuge.

1.4 Änderungen

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

1.5 Höchstgewicht und Kommunikationssysteme

- Das Gewicht der Schutzhelme kann jederzeit während eines Wettbewerbs überprüft werden und darf für Integralhelme 1900 g und für Helme mit offenem Visier 1700 g einschließlich aller Zubehörteile und Befestigungen nicht überschreiten.
- In den Helm eingebaute Funkgeräte sind für alle Rundstrecken- und Bergrennen, mit Ausnahme von Rallycross und Autocross Wettbewerben, untersagt (jedoch sind Kopfhörer, die im Ohr direkt fixiert werden – sogenannte Ohrknopfhörer zulässig). Anträge zur Abweichung von dieser Regelung – nur aus medizinischen Gründen zulässig – können über die medizinische Kommission des ASN des Fahrers gestellt werden. Die Anbringung eines Mikrophons darf nur in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des vorstehenden Abschnitts 1.2 erfolgen.

1.6 Verzierung

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

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

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

2. Feuerfeste Bekleidung

Bei allen Rundstreckenrennen, Bergrennen, Rallye-Wertungsprüfungen und Selektiv-Abschnitten bei Cross-Country Wettbewerben mit Eintragung im Internationalen Terminkalender der FIA ist für alle Fahrer und Beifahrer das Tragen von flammenabweisenden Overalls sowie von Handschuhen (nicht vorgeschrieben für Beifahrer), langer Unterwäsche, Gesichtshaube, Socken und Schuhen mit Homologation gemäß FIA Norm 8856-2000 (Technische Liste No. 27) oder FIA Norm 8856-2018 (Technische Liste TBA) vorgeschrieben.

Für die WRC wird empfohlen, dass die Fahrer eine Gesichtshaube mit Homologation gemäß FIA Norm 8856-2000 (Technische Liste No. 27 – Teil 2) oder gemäß FIA Norm 8856-2018, welche auf der Technischen Liste als Gesichtshaube aufgeführt ist, verwenden, welche die auf den Nacken des Fahrers übertragene Belastung bei Abnahme des Helms verringert.

Die Benutzer müssen sicherstellen, dass die Kleidung nicht zu eng ist, da dies die Schutzwirkung verringert. Die Gesichtshaube muss unter dem Rennoverall getragen werden. Der Nacken, die Handgelenke und die Fußknöchel müssen immer durch mindestens zwei Elemente der Schutzkleidung bedeckt sein. Die Gesichtshaube und die obere Unterwäsche müssen über mindestens 3 cm rund um den Nacken des Fahrers überlappend sein, ausgenommen an der vorderen Mittellinie, wo eine Überlappung von mindestens 8 cm vorhanden sein muss.

Die obere und untere Unterwäsche muss im Bereich der Taille eine Überlappung von mindestens 7 cm aufweisen.

Im Falle eines aus medizinischer Sicht gerechtfertigtem Grund, kann Unterwäsche ohne FIA-Genehmigung direkt auf der Hautfläche des Fahrers und unter der vorgeschriebenen FIA-genehmigten Unterwäsche getragen werden. Die Verwendung von synthetischen und nicht flammensicheren Materialien in Kontakt mit der Haut des Fahrers ist jedoch nicht zulässig.

Es dürfen ausschließlich Knie- oder Ellbogenpolster, die flammensicher sind und der ISO Norm 15025 entsprechen, über den Overalls getragen werden.

Stickereiarbeiten direkt auf dem Overall dürfen wegen der besseren Hitzeisolation nur auf die äußerste Schicht aufgenäht werden. Stützmaterialien für Aufnäher und das Garn zu deren Befestigung müssen aus flammengeprüftem Material bestehen. Die Aufnäher dürfen durch alle Schichten hindurch aufgenäht werden, sofern das Garn aus flammensicherem Material besteht und der ISO Norm 15025 entspricht.

Aufdrucke auf der Fahrerbekleidung müssen vom Hersteller des Produktes durchgeführt werden und sie dürfen nicht die Leistungsfähigkeit wie in Norm 8856-2000 oder 8856-2018 aufgeführt beeinträchtigen (siehe Anhang 1 der FIA Norm 8856-2000 oder Anhang F der FIA Norm 8856-2018 zu den ausführlichen Vorschriften und Anweisungen für die Verwendung). Für jede gemäß FIA Norm 8856-2018 hergestellte Kleidung, bei der Aufdrucke angebracht sind, muss ein Hersteller-Zertifikat vorgelegt werden.

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

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

Für Wettbewerbe, die bei extremer Hitze stattfinden, wird die Verwendung eines Kühlsystems empfohlen (zum Beispiel verbunden mit der dafür vorgesehenen Unterwäsche und mit Homologation gemäß FIA Norm 8856-2000 oder der FIA Norm 8856-2018).

2.1 Biometrische Vorrichtungen

Während der Rennen dürfen die Fahrer eine Vorrichtung zur Erfassung biometrischer Daten tragen.

- Falls die biometrische Vorrichtung in eine gemäß FIA Standard 8856 homologierte Schutzkleidung integriert ist, so muss die Kleidung gemäß FIA Standard 8856 und 8868-2018 homologiert sein.

- Falls die biometrische Vorrichtung eine unabhängige Vorrichtung ist, so muss sie in allen Fällen gemäß FIA Standard 8868-2018 homologiert sein.

Diese Vorrichtung muss zusätzlich zu der gemäß FIA Standard 8856 homologierten Kleidung getragen werden.

3. Frontal-Kopfrückhaltevorrichtung (FHR)

3.1 Das Tragen jeglicher Vorrichtung, die den Kopf oder den Hals schützen soll und die am Helm befestigt ist, ist bei allen internationalen Wettbewerben verboten, es sei denn, die Vorrichtung wurde in Übereinstimmung mit FIA-Norm 8858 genehmigt. Homologierte FHR Systeme sind in der Technischen Liste No. 29 der FIA aufgeführt. Der Mindestneigungswinkel des HANS-Kragen muss 60° zur Horizontalen betragen. Polsterung zwischen dem Fahrer und dem HANS-Kragen darf nicht stärker sein als 15 mm, wenn der Fahrer in seiner vollständigen Ausrüstung und mit befestigten Sicherheitsgurten im Fahrzeug sitzt. Die Polsterung muss mit einem flammgeprüften Material gemäß ISO 15025 bedeckt sein und die Polsterung darf auf keiner Seite des HANS-Kragens breiter als 8 mm sein.

FIA-genehmigte FHR Systeme müssen bei allen internationalen Wettbewerben von allen Fahrern und Beifahrern verwendet werden, mit den folgenden Ausnahmen oder Bestimmungen:

Das Tragen eines FIA-genehmigten FHR Systems ist:

- a) vorgeschrieben für Formel 1 Fahrzeuge ab Periode G, ausgenommen im Falle einer durch die FIA Sicherheitskommission ausgestellten schriftlichen Ausnahmegenehmigung,
- b) empfohlen für andere Historische Fahrzeuge,

- c) nicht vorgeschrieben für Fahrzeuge mit alternativen Kraftstoffen der Kategorien I, III, IIIA, IV, V Elektrokarts, VII und VIII;
- d) empfohlen für Fahrzeuge mit alternativen Kraftstoffen der Kategorien II, V Fahrzeuge und VI mit einem Technischen Wagenausweis ausgestellt vor dem 01.01.2006;

Für andere Fahrzeuge, bei denen es aus technischen Gründen nicht praktikabel ist, ein von der FIA genehmigtes FHR anzubringen, kann bei der FIA-Sicherheitskommission eine Ausnahmegenehmigung beantragt werden.

3.2 Verwendungsvorschriften

FHR Systeme dürfen nur mit den FIA genehmigten Teilen gemäß nachfolgender Auflistung verwendet werden:

Helm ⁽²⁾	Halierungssystem (Haltegurt, Haltegurtbefestigung und Helmbefestigung)
FIA 8860 (Technische Liste No. 33 und TBA) FIA 8858 (Technische Liste No. 41) FIA 8859 (Technische Liste No. 49)	FIA 8858 (Technische Liste No. 29)

⁽²⁾ Obligatorisches Tragen von Helmen in jeder Meisterschaft gemäß vorstehendem Artikel 1.1.

Weitere Einzelheiten bei Verwendung einer Vorrichtung, die ein HANS®-System ist, sind der „Anleitung für die Verwendung des HANS® im internationalen Motorsport“ zu entnehmen, wie sie vom FIA Institut für Sicherheit im Motorsport veröffentlicht wurden und auf der FIA-Website www.fia.com unter der Überschrift FIA Sport – Regulations – Drivers' Equipment zu finden sind.

3.3 Kompatibilität und zulässige Verwendung von Teilen, die gemäß FIA-Normen 8858-2002, 8858-2010, 8859-2015, 8860-2004, 8860-2010 und 8860-2018 genehmigt sind

	FHR 8858-2010	Halierung (mit Befestigung) 8858-2010	Helmbefestigung 8858-2010	Helm 8858-2010, 8859- 2015, 8860-2010 und 8860-2018
HANS 8858-2002	 	JA	JA	JA
Halierung (mit Befestigung) 8858-2002	NEIN	 	Falls technisch kompatibel	JA
Helmbefestigung 8858-2002	JA	Falls technisch kompatibel	 	NEIN

Helm 8858-2002 und 8860-2004	JA	JA	NEIN	
---------------------------------------	----	----	------	---

Die FIA-Normen 8860-2004 (weiterentwickelte Helme) und 8858-2002 (FHR Systeme und kompatible Helme) wurden in 2010 aktualisiert. Bei Verwendung gemäß vorstehender Auflistung bleiben sowohl die ursprüngliche Version als auch die überarbeitete Version, zusammen mit FIA Norm 8859-2015 (Premium Helme), gültig.

4. Sicherheitsgurte

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

5. Tragen von Schmuck

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

KAPITEL IV:

FAHRVORSCHRIFTEN BEI RUNDSTRECKENRENNEN

1. Beachtung der Signalgebung

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

2. Überholen, Fahrzeugbeherrschung und Streckenbegrenzung

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

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

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

b) Es kann, je nach Situation, sowohl auf der rechten als auch auf der linken Seite überholt werden. Ein Fahrer darf die Strecke nicht ohne gerechtfertigten Grund absichtlich verlassen. Es ist nicht mehr als ein Richtungswechsel zur Verteidigung einer Position erlaubt. Jeder Fahrer, der auf die Ideallinie zurückkehrt, nachdem er zuvor seine Position abseits der Ideallinie verteidigt hat, sollte bei Anfahrt auf die Kurve mindestens eine Fahrzeuglänge zwischen seinem eigenen Fahrzeug und der Streckenbegrenzung belassen. Eine Fahrweise, die andere Fahrer jedoch behindern könnte, wie zum Beispiel das absichtliche Drängen eines Fahrzeugs über den Streckenrand hinaus oder jeder andere ungewöhnliche Richtungswechsel, ist strikt verboten. Jeder Fahrer, der einem der vorgenannten Verstöße für schuldig erachtet wird, wird den Sportkommissaren gemeldet.

- c) Die Fahrer müssen zu jeder Zeit die Rennstrecke benutzen.
Zur Vermeidung von Zweifel werden die weißen Linien, welche die Streckenbegrenzungen definieren, als Teil der Strecke angesehen, nicht jedoch die Kerbs.
Wenn ein Fahrzeug aus irgendwelchen Gründen von der Strecke abkommt, und vorbehaltlich nachstehendem Punkt 2(d), darf der Fahrer das Rennen fortsetzen. Dies darf jedoch nur erfolgen, wenn es sicher geschehen kann und ohne dass ein Vorteil erlangt wird. Ein Fahrer wird als von der Strecke abgekommen betrachtet, wenn kein Teil des Fahrzeugs in Kontakt mit der Strecke bleibt.
- d) Die Verursachung einer Kollision, wiederholt begangene schwere Fehler oder das offensichtliche Unvermögen, das Fahrzeug zu beherrschen (wie zum Beispiel Abkommen von der Strecke), wird den Sportkommissaren gemeldet und kann eine Bestrafung bis zu und einschließlich des Wertungsausschlusses irgendeines der betreffenden Fahrer nach sich ziehen.
- e) Es ist zu keinem Zeitpunkt erlaubt, ein Fahrzeug unnötigerweise langsam, unberechenbar oder auf eine für andere Fahrer als gefährdend anzusehenden Art und Weise zu fahren.

3. Anhalten von Fahrzeugen während eines Rennens

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

4. Einfahrt in die Boxengasse

- a) Der Teil der Strecke, der zur Boxengasse führt, wird als „Boxeneinfahrt“ bezeichnet
- b) Die Einfahrt zu der Boxengasse darf während des Wettbewerbes nur über die Boxeneinfahrt erfolgen.
- c) Wenn ein Fahrer die Strecke verlassen oder in die Boxengasse fahren will, muss er sich versichern, dass er dies gefahrlos durchführen kann.

- d) Ausgenommen Fälle höherer Gewalt (die als solche von den Sportkommissaren anerkannt sind) ist das Überfahren der Begrenzungslinie zwischen der Boxeneinfahrt und der Strecke durch ein in die Boxengasse einfahrendes Fahrzeug, in welcher Richtung auch immer, verboten.

5. Ausfahrt aus der Boxengasse

An der Boxenausfahrt befindet sich ein grünes Licht und ein rotes Licht (oder ähnliche Zeichen). Die Fahrzeuge dürfen die Boxengasse nur verlassen, wenn das grüne Licht eingeschaltet ist (oder Zeichen gezeigt ist).

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

KAPITEL V – FAHRVORSCHRIFTEN BEI OFFROAD RENNSTRECKEN

1. Beachtung der Signalgebung

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

2. Überholen, Fahrzeugbeherrschung und Streckenbegrenzung

- a) Ein Fahrzeug darf die gesamte Breite der Rennstrecke benutzen. Sobald es jedoch von einem Fahrzeug eingeholt wird, das dabei ist, es zu überrunden, so muss der Fahrer dem schnelleren Fahrzeug bei der erstbesten Möglichkeit die Gelegenheit zum Überholen bieten.
- b) Es kann, je nach Situation, sowohl auf der rechten als auch auf der linken Seite überholt werden. Ein Fahrer darf die Strecke nicht ohne gerechtfertigten Grund absichtlich verlassen. Es ist nicht mehr als ein Richtungswechsel zur Verteidigung einer Position erlaubt. Jeder Fahrer, der auf die Ideallinie zurückkehrt, nachdem er zuvor seine Position abseits der Ideallinie verteidigt hat, sollte bei Anfahrt auf die Kurve mindestens eine Fahrzeuglänge zwischen seinem eigenen Fahrzeug und der Streckenbegrenzung belassen. Eine Fahrweise, die andere Fahrer jedoch behindern könnte, wie zum Beispiel das absichtliche Drängen eines Fahrzeugs über den Streckenrand hinaus oder jeder andere ungewöhnliche Richtungswechsel, ist strikt verboten. Das Schieben eines anderen Fahrzeugs oder jeder andere Kontakt, der zu einem dauerhaften Vorteil führt, ist strikt verboten. Jeder Fahrer, der einem der vorgenannten Verstöße für schuldig erachtet wird, wird den Sportkommissaren gemeldet.
- c) Die Fahrer müssen zu jeder Zeit die Rennstrecke benutzen. Wenn ein Fahrzeug aus irgendwelchen Gründen von der Strecke abkommt, und vorbehaltlich nachstehendem Punkt 2(d), darf der Fahrer wieder auf die Strecke einfahren. Dies darf jedoch nur erfolgen, wenn es sicher geschehen kann und ohne dass ein Vorteil erlangt wird. Zur Vermeidung von Zweifel können die Streckenbegrenzungen definiert werden durch weiße Linien, Reifenstapel, Markierungsstangen oder andere, vom Renndirektor, falls einer von der FIA benannt ist, oder andernfalls von dem Rennleiter im Briefing festgelegte Materialien. Ein Fahrer wird als von der Strecke abgekommen betrachtet, wenn

- kein Teil des Fahrzeugs in Kontakt mit der Strecke bleibt, wenn die Streckenbegrenzung durch Linien definiert ist, oder wenn das Fahrzeug darüber hinausfährt oder eine reale Markierung in beträchtlichem Maße verschiebt.
- d) Die Wiederholung schwerwiegender Fehler oder das offensichtliche Unvermögen, das Fahrzeug zu beherrschen (wie zum Beispiel Abkommen von der Strecke), wird den Sportkommissaren gemeldet und kann eine Bestrafung bis zu und einschließlich der Disqualifikation irgendeines der betreffenden Fahrer nach sich ziehen.
 - e) Es ist zu keinem Zeitpunkt erlaubt, ein Fahrzeug unnötigerweise langsam, unberechenbar oder auf eine für andere Fahrer als gefährdend anzusehenden Art und Weise zu fahren.
 - f) Sofern in den Bestimmungen nicht anders aufgeführt, ist das Durchdrehen der Räder vor dem Rennstart ausschließlich in dem zugewiesenen Vorstartbereich erlaubt.
 - g) Im Falle einer Joker-Runde muss der Fahrer die Joker-Runde so beginnen oder beenden, dass dies für andere Fahrer keine Gefahr oder ein Hindernis darstellt. Bei der Ausfahrt des Bereichs der Joker-Runde haben die Fahrzeuge auf der Strecke Vorrang.

3. Anhalten von Fahrzeugen während eines Rennens

Der Fahrer eines Fahrzeugs, das die Strecke verlässt, da es nicht im Renntempo weiterfahren kann, sollte dies rechtzeitig tun und sicherstellen, dass dies sicher und so nahe wie möglich bei einer Ausfahrt durchgeführt wird.

4. Ausfahrt von der Strecke

Jeder Fahrer, der während des Rennens oder nach Zeigen der Zielflagge die Strecke verlässt muss sicherstellen, dass dies sicher erfolgen kann und er ist dafür verantwortlich, dass dieses Manöver sicher durchgeführt wird.

5. Rennabbruch mit roter Flagge

Falls ein Rennen durch die rote Flagge abgebrochen und danach wieder aufgenommen wird, so darf der Fahrer, welcher den Rennabbruch verursacht hat, nicht mehr restarten, es sei denn, die Sportkommissare treffen eine andere Entscheidung. Gegen Entscheidungen der Sportkommissare in Bezug auf die Fahrzeuge, die zum Restart zugelassen sind, ist eine Berufung nicht zulässig.