

## **Anhang L zum Internationalen Sportgesetz der FIA**

(Stand: Januar 2023)

### **Inhaltsverzeichnis**

#### **AUSZUG KAPITEL I**

##### **KAPITEL I – INTERNATIONALE FAHRERLIZENZEN DER FIA**

Art. 18 Lizenzen für Teilnehmer mit körperlicher Behinderung

Art. 19 Internationale Lizenzen für Wettbewerbe mit begrenzter Geschwindigkeit

##### **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 Boxengasse

Art. 6 Ausfahrt aus der Boxengasse

##### **KAPITEL V – FAHRVORSCHRIFTEN BEI OFFROAD RENNSTRECKEN**

Art. 1 Beachtung der Signale

Art. 2 Überholen, Fahrzeugbeherrschung und Streckenbegrenzung

Art. 3 Anhalten eines Fahrzeugs während des Rennens

Art. 4 Ausfahrt aus der Strecke

##### **KAPITEL VI – INTERNATIONALE LIZENZEN FÜR BEWERBER, DIE EIN FAHRZEUG FÜR EINEN INTERNATIONALEN WETTBEWERB NENNEN**

## **AUSZUG KAPITEL I**

### **Kapitel I**

### **INTERNATIONALE FAHRERLIZENZEN der FIA**

#### **18. Lizenzen für Teilnehmer mit körperlicher Behinderung**

**Dieser Abschnitt ist für körperlich eingeschränkte Teilnehmer bestimmt (siehe Kapitel II, Artikel 1.4 und 1.5).**

##### **18.1 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 Fahrerlizenz beantragen, wenn alle nachstehend aufgeführten Bedingungen erfüllt sind (Artikel 18.2 bis 18.5).

##### **18.2 Zusätzliche Bestimmungen**

Für Teilnehmer mit körperlicher Behinderung müssen weiterhin die nachfolgenden Kriterien für die Ausstellung einer Internationalen Fahrerlizenz berücksichtigt werden:

###### **a) Medizinische Untersuchung**

Teilnehmer mit Behinderungen, die Kandidaten für eine internationale Fahrerlizenz sind, müssen entweder von einem Mitglied der Nationalen Medizinischen Kommission in Ländern, in denen ein solches Gremium existiert, oder andernfalls von einem vom ASN ernannten Arzt unter Einhaltung der in Kapitel II, Artikel 1.5.2 und 1.5.3 festgelegten Bedingungen untersucht werden.

###### **b) Fahrtstest**

Der Antragsteller muss sich zur Einschätzung seiner Fähigkeiten einer Fahrprüfung unterziehen, und zwar in seinem eigenen Wettbewerbsfahrzeug und vorzugsweise auf einer Rundstrecke oder einer Rallye-Wertungsprüfung und in Anwesenheit eines Offiziellen des ASN.

###### **c) Fähigkeit zur eigenen Befreiung aus dem Fahrzeug**

Die Fähigkeit von Antragstellern mit Behinderungen, sich so schnell wie möglich aus dem Wettbewerbsfahrzeug, mit dem sie teilnehmen wollen (oder aus einem ähnlichen Modell), selbst zu befreien (Simulationen von unmittelbarer Gefahr, Ausbruch von Feuer usw.), muss bewertet werden.

Die Antragsteller müssen in der Lage sein, sich aus ihrer Sitzposition mit angelegter Sicherheitsgurte gemäß den Zeitvorgaben der Meisterschaft, an der sie teilnehmen möchten, allein aus dem Fahrzeug zu befreien und sich von diesem zu entfernen.

Sollte die Mobilitätseinschränkung den Ausstieg aus dem Fahrzeug, in welchem die Antragsteller teilnehmen wollen, erheblich beeinträchtigen, muss der Fall dem Renndirektor und/oder dem Rennleiter des Wettbewerbs, an dem sie teilnehmen wollen, gemeldet werden.

##### **18.3 Anpassungsbescheinigung für Fahrzeuge von Inhabern einer Internationalen Fahrerlizenz, die eine körperliche Behinderung haben**

Nach erfolgreicher Bestätigung durch die FIA Arbeitsgruppe für Fahrzeug-Anpassungen innerhalb der FIA Disability and Accessibility Commission stellt die FIA für Wettbewerbsfahrzeuge, die aufgrund der für Fahrer mit körperlichen Behinderungen erforderlichen Anpassungen nicht mit der entsprechenden Homologation und/oder den Technischen Bestimmungen übereinstimmen, eine Bestätigung der Anpassungen aus.

Die Anpassungsbescheinigung und ihre Anhänge müssen bei der technischen Abnahme vorgelegt werden und so schnell wie möglich dem technischen Team des Wettbewerbs, an dem sie teilnehmen wollen. Nur die Änderungen, die in Übereinstimmung mit den in der Bescheinigung und ihren Anhängen aufgeführten Anpassungen vorgenommen wurden, sind zulässig.

Die Anpassungsbescheinigung ist für die Dauer der Saison, für die sie ausgestellt wurde, gültig, sofern die Änderungen am Fahrzeug während dieses Zeitraums unverändert bleiben. Sie kann zwischen einer Saison und der nächsten erneuert werden.

Der ASN des Teilnehmers mit der Behinderung muss den Antrag auf Ausstellung der Bescheinigung mindestens zwei Monate vor dem Wettbewerb, an dem er teilnehmen möchte, unter Verwendung des dafür vorgesehenen FIA-Formulars bei der FIA-Arbeitsgruppe für Fahrzeug-Anpassungen einreichen.

Die FIA-Arbeitsgruppe für Anpassungen nimmt nur Anträge für Fahrzeuge an, die für im internationalen Sportkalender eingetragene Wettbewerbe oder für Wettbewerbe bestimmt sind, deren Reglement die FIA-Bescheinigung für Anpassungen ausdrücklich vorschreibt.

#### **18.4 Beifahrer**

Unabhängig von den durch chronische, die Ausübung des Motorsports ausschließende Krankheiten und disqualifizierende Sehstörungen entstehenden Problemen, kann ein Teilnehmer mit Behinderungen, dessen sportliche Aktivität sich auf die Rolle des Beifahrers bei einer wie in Artikel 20 des Internationalen Sportgesetzes definierten Rallyes beschränkt, eine internationale Beifahrerlizenz 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.

Darüber hinaus und soweit vorgeschrieben, müssen die Antragsteller in der Lage sein, die folgenden Aufgaben in der angegebenen Reihenfolge auszuführen:

- Platzierung des SOS-Schildes auf dem Dach;
- Platzierung des roten Warndreiecks in einem Abstand von etwa 50 Meter hinter dem Fahrzeug;
- Greifen des SOS-Schildes und Schwenken hinter dem Fahrzeug.

#### **18.5 Ausübung des Motorsports für Inhaber einer Internationalen Lizenz für Fahrer mit körperlicher Behinderung:**

##### **18.5.1 Notfallmanagement**

Bei jedem Wettbewerb, an dem ein oder mehrere Teilnehmer mit Behinderung teilnehmen, müssen der Renndirektor und/oder der Rennleiter, der Medizinische Delegierte und/oder der Medizinische Einsatzleiter und die Rettungsdienste über die Startnummern dieser Fahrer informiert werden und Informationen über ihre Behinderung erhalten, insbesondere ob sie gefähig oder nicht gefähig sind.

Insbesondere müssen die Rettungsdienste informiert werden, wenn die Beine festgeschnallt sind, der Oberkörper am Sitz festgeschnallt ist und/oder wenn Änderungen im Cockpit die Rettung behindern können.

Es liegt in der Verantwortung des Fahrers und/oder seines Teams, die oben genannten Verantwortlichen so früh wie möglich zu informieren, damit diese Informationen an die Streckenposten, die Rettungskräfte und die medizinischen Teams weitergeleitet werden können.

### **18.5.2 Einheitliches Logo für Teilnehmer mit Behinderungen**

Lizenzinhaber, die nicht gehfähig sind, müssen zu jeder Zeit das von der FIA Disability and Accessibility Commission genehmigte einheitliche Logo für Teilnehmer mit Behinderungen anbringen, das sie aus Sicherheitsgründen als solche kennzeichnet.

Das Logo muss während des Wettbewerbs und der Tests auf beiden Fahrzeugtüren sowie an der Vorder- und Rückseite des Wettbewerbsfahrzeugs neben der Startnummer oder dem Namen des Fahrzeugs angebracht sein.

Die Größe des Aufklebers muss mindestens 50% der Größe der Startnummer betragen – in jedem Fall mindestens 8 cm<sup>2</sup> - und die gleiche Größe wie der Name aufweisen, wenn er neben diesem angebracht ist.

Soweit möglich sollte der weiße Bereich elektrolumineszente (oder entsprechende) Elemente beinhalten, so dass die Sichtbarkeit des Logos bei Nacht-Rennen gewährleistet ist.

### **18.5.3 Langstreckenrennen**

Bei Langstreckenrennen sowie anderen Wettbewerben mit mehreren Fahrern im gleichen Fahrzeug ist eine leistungsstarke Lichtvorrichtung zur Anzeige, wenn ein Fahrer mit körperlicher Behinderung hinter dem Steuer sitzt, vorgeschrieben

### **18.5.4 Befreiung auf der Rundstrecke oder auf einer Wertungsprüfung**

Nicht gehfähige Fahrer befreien sich selbständig aus einem liegengebliebenen Fahrzeug auf einer Rundstrecke oder einer Rallye-Wertungsprüfung nur im Falle von Rauchentwicklung oder Feuer. Das gleiche gilt, wenn das Fahrzeug sich in der Nähe eines Gewässers befindet und zu sinken droht. Falls es dem Fahrer des liegengebliebenen Fahrzeugs nicht möglich ist, mit seinem Fahrzeug auf der Rundstrecke oder der Wertungsprüfung zu einem sicheren Ort zu fahren, so verbleibt er, geschützt durch seinen Käfig, durch die Sicherheitsgurte und die Sicherheitsausrüstung, in dem Fahrzeug und wartet auf die Bergung.

### **18.5.5 Antrag auf zusätzliche Unterstützung**

Teilnehmer mit Behinderungen, die besondere Bedürfnisse haben, können die Genehmigung für zusätzliche Unterstützung durch ein Besatzungsmitglied beantragen, um verschiedene Aufgaben während des Wettbewerbs, an dem sie teilnehmen wollen, auszuführen.

Solange der Antrag keine Sicherheitsbedenken hervorruft und dazu dient, eine Mobilitätsbeeinträchtigung auszugleichen oder dem Teilnehmer eine besondere Betreuung durch einen Physiotherapeuten oder Trainer zu ermöglichen, müssen detaillierte Erläuterungen zu den Bedürfnissen so früh wie möglich bei den Sportkommissaren des Wettbewerbs eingereicht werden.

Zwar haben das ISC und die einschlägigen Wettbewerbsbestimmungen Vorrang, doch liegt die Entscheidung über die Gewährung der beantragten Hilfe im Ermessen der Sportkommissare des Wettbewerbs, an dem der Teilnehmer mit Behinderungen teilnehmen möchte.

## **19. Internationale Lizenzen für Wettbewerbe mit begrenzter Geschwindigkeit**

### **19.1 Mindestanforderung für Lizenzen für Fahrer und Beifahrer für:**

Wettbewerbe mit begrenzter Geschwindigkeit auf Rundstrecken oder Straßen.

Dies sind Wettbewerbe, bei denen die Durchschnittsgeschwindigkeit maximal 50 km/h beträgt und/oder die auf offenen öffentlichen Straßen unter Einhaltung der lokalen Verkehrsvorschriften ausgetragen werden.

Die folgenden (aber nicht darauf beschränkt) gelten als Wettbewerbe mit begrenzter Geschwindigkeit, sofern die Geschwindigkeitsbegrenzungen eingehalten werden:

- a) Rundstrecken  
Demonstrationen, Paraden, Trials, Öko-Wettbewerbe, Gleichmäßigkeitsprüfungen oder entsprechende Disziplin/Kategorien.
- b) Straßen

Gleichmäßigkeit, Öko-Gleichmäßigkeitsprüfungen, historische Gleichmäßigkeitsprüfungen, Touristische Zielfahrt oder entsprechende Disziplin/Kategorien.

## **19.2 Alterskriterien**

Inhaber müssen mindestens 16 Jahre alt sein (das Geburtsdatum ist bindend).

## **19.3 Qualifikationskriterien**

Es ist keine Probezeit erforderlich.

Wenn der Wettbewerb auf öffentlichen Straßen (offen oder abgesperrt) ausgetragen wird, müssen Inhaber von IT-LSC-Lizenzen, die das Fahrzeug fahren, auch im Besitz eines in dem Land bzw. den Ländern, in denen der Wettbewerb stattfindet, gültigen zivilen Führerscheins sein.

Die Ergebnisse von Wettbewerben mit begrenzter Geschwindigkeit werden nicht als Qualifikation für andere Lizenzstufen gewertet.

## **19.4 Geltungsbereich**

IT-LSC-Lizenzen können erteilt werden:

- a) für das Kalenderjahr (d.h. gültig bis zum 31. Dezember des Jahres der Antragstellung), oder
- b) pro Wettbewerb. Es gibt keine Begrenzung hinsichtlich der Anzahl der Erteilungen dieser Art von Lizenzen pro Jahr.

## **KAPITEL II:**

### **BESTIMMUNGEN FÜR DIE MEDIZINISCHE UNTERSUCHUNG VON FAHRERN**

Um alle 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.
- Angesichts der eingeschränkten Reisemöglichkeiten aufgrund der Covid-19-Pandemie und solange diese noch andauert, kann die ärztliche Untersuchung, sofern sie nicht in dem die Lizenz ausstellenden Land stattfinden kann, von einem Arzt durchgeführt werden, der in dem Land, in dem die ärztliche Visite stattfindet, zugelassen ist.
- 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,
- Bei Personen, die zu Beginn des Jahres, in dem sie die Lizenz beantragen, 59 Jahre oder jünger sind, sollte innerhalb der letzten 36 Monate ein EKG durchgeführt worden sein.
- Zusätzlich ab einem Alter von 50 Jahren ist alle drei Jahre eine ärztliche Beratung durch einen Kardiologen erforderlich.
- Bei Personen, die zu Beginn des Jahres, in dem sie ihre Lizenz beantragen, 60 Jahre oder älter sind, sollten innerhalb der letzten 12 Monate ein EKG und ein Belastungstoleranztest (ETT) durchgeführt worden sein. Danach sollte jedes Jahr ein EKG und alle zwei Jahre ein Belastungstoleranztest und eine kardiologische Beratung stattfinden.

## **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 (einäugige Erblindung). Der Zustand von Fahrern mit Blindheit auf einem Auge, wird auf Einzelbasis durch die Medizinische Kommission der FIA untersucht.

Zusätzlich kann die Medizinische Kommission der FIA für jedes, sich aus einem den 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 18 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 E-Mail) 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 E-Mail) 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 E-Mail) 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 E-Mail) 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 erforderlicher 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.
- Darf nicht an irgendeinem, im Internationalen Sportkalender der FIA eingetragenen Motorsportwettbewerb teilnehmen, bis die Untersuchung vor der Wiederaufnahme von Wettbewerben mit einem zufriedenstellenden Ergebnis abgeschlossen ist.

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**

### **FAHRERAUSRÜSTUNG**

#### **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),
- 8860-2010 (Technische Liste No. 33), oder
- 8860-2018 oder 8860-2018-ABP (Technische Liste No. 69)

##### **1.1.1**

Fahrer, die an einem Wettbewerb der nachfolgend aufgeführten Meisterschaften teilnehmen, müssen einen Helm gemäß nachfolgender Tabelle tragen:

<b>Meisterschaft</b>	<b>FIA Norm</b>
Formel Eins Meisterschaft	8860-2018-ABP
Formel 2	8860-2018-ABP
Formel 3	8860-2018-ABP
Formel (3) Regional	8860-2018-ABP
Formel E (ab der Saison 6)	8860-2018-ABP
FIA Rallye-Weltmeisterschaft für Fahrer der FIA Priorität 1 und deren Beifahrer oder Fahrer der Priorität 2 und deren Beifahrer, sofern sie mit einem World Rally Car gemäß Anhang J 2021, Art. 255A, teilnehmen	8860-2018 oder 8860-2018-ABP
WEC (LMH, LMP2 & LMGTE)	8860-2018 oder 8860-2018-ABP
FIA Rallycross-Weltmeisterschaft, für alle Fahrer	8860-2010, 8860-2018 oder 8860-2018-ABP
FIA GT Weltcup	8860-2018 oder 8860-2018-ABP
Internationale Serien für GT3 Fahrzeuge	8860-2018 oder 8860-2018-ABP
FIA Motorsport Games: GT Cups	8860-2018 oder 8860-2018-ABP
FIA-Weltcup für Tourenwagen, für permanente Fahrer der kompletten Saison	8860-2018 oder 8860-2018-ABP
FIA ETCR E-Tourenwagen Weltcup, für Fahrer, die in der Meisterschaft punkteberechtigt sind	8860-2018 oder 8860-2018-ABP

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. 69) 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 sowie Fahrer, die an einem Wettbewerb der WEC Meisterschaft teilnehmen, 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, 69, 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.

Um den vorstehenden Test vor dem Start einer Veranstaltung durchzuführen, müssen die Fahrer den Medizinischen Delegierten der FIA oder den Medizinischen Einsatzleiter kontaktieren.

(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 vom Hersteller festgelegten Vorschriften. Zubehör muss in Übereinstimmung mit den Vorschriften des Herstellers des Helms befestigt werden. Jede weitere Änderung oder Hinzufügung von Zubehör (Helmkameras, Visiere, etc.) bewirkt, dass die FIA Homologation des Schutzhelms erlischt.

### **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 1.4 erfolgen.

### **1.6 Verzierung**

Die Farbe zur Helmlackierung kann mit dem Material der Helmschale eine Reaktion eingehen und das Schutzvermögen beeinflussen; es liegt in der Verantwortlichkeit des Bewerbers, die vom Hersteller veröffentlichten Richtlinien, wie in den Nutzungsrichtlinien für den Helm und auf der Website des Helm-Herstellers aufgeführt oder auf Anfrage direkt vom Hersteller erhältlich, zu verzieren.

Die zu lackierende Helmschale sollte wirksam abgedeckt werden, da Farbe, die in den Innenteil gelangt, die Eigenschaften des Helmaußenmaterials beeinflussen kann.

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 74) vorgeschrieben.

Für Fahrer und Beifahrer, die an einem Wettbewerb der nachfolgend aufgelisteten Meisterschaften teilnehmen, sind flammenabweisende Overalls sowie Handschuhe (nicht vorgeschrieben für Beifahrer), lange Unterwäsche, Gesichtshaube, Socken und Schuhen mit Homologation gemäß FIA Norm 8856-2018 Standard (Technische Liste 74) vorgeschrieben:

- Formel E (ab Saison 6)
- Formel Eins Weltmeisterschaft
- WEC (ab der Saison 2021)
- FIA Rallye-Weltmeisterschaft für Fahrer der FIA Priorität 1 (und deren Beifahrer)
- Formel 2
- FIA World Rallycross Meisterschaft, für alle Fahrer
- FIA World Touring Car Cup
- FIA GT World Cup
- FIA Motorsport Games: GT CUP
- Internationale Serien mit GT3-Fahrzeugen
- FIA Weltmeisterschaft Cross-Country Rallies, für alle Fahrer (und deren Beifahrer)
- FIA World Cup für Cross-Country Bajas, für alle Fahrer (und deren Beifahrer)
- FIA Rallye-Weltmeisterschaft für Fahrer der FIA Priorität 2, 3 oder 4 (und deren Beifahrer)
- Formel 3
- FIA ETCR E-Tourenwagen Weltcup, für in der Meisterschaft punkteberechtigten Fahrer

Fahrer, die an einem Wettbewerb der unten aufgeführten Meisterschaften teilnehmen, müssen Handschuhe tragen, die ab 2023<sup>(1)</sup> nach der Norm FIA 8856-2018 (Technische Liste Nr. 74) homologiert sind:

\* Formel-1-Weltmeisterschaft

<sup>(1)</sup> Handschuhe, die ab 2023 homologiert werden, müssen eine Homologationsnummer gleich oder höher als 23 haben, wie im folgenden Beispiel DC.XXX.23-G gezeigt.

Für die WRC wird empfohlen, dass die Fahrer eine Gesichtshaube mit Homologation gemäß FIA Norm 8856-2000 oder gemäß FIA Norm 8856-2018, welche auf der Technischen Liste also 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.

Fahrer und Beifahrer können zwischen ihrer Haut und der vorgeschriebenen FIA-zugelassenen Unterwäsche:

- i) zusätzliche persönliche flammensichere Unterwäsche tragen, die nicht von der FIA zugelassen ist, oder
- ii) FIA-genehmigte persönliche Unterwäsche.

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

Stickereien 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 eine 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 8858-2018 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 Systems sind in der Technischen Liste No. 29 der FIA aufgeführt.

Der Mindestneigungswinkel des HANS-Kragens 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 flammengeprüften 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 <sup>(2)</sup>	Halterungssystem (Haltegurt, Haltegurtbefestigung und Helmbefestigung)
FIA 8860 (Technische Liste No. 33 und 69) FIA 8858 (Technische Liste No. 41) FIA 8859 (Technische Liste No. 49)	FIA 8858 (Technische Liste No. 29)

<sup>(2)</sup> Obligatorisches Tragen von Helmen in jeder Meisterschaft gemäß vorstehendem Artikel 1.1.

Die FHR Systeme müssen verwendet werden in Übereinstimmung mit:

- Der „Anleitung und Montagevorschriften für HANS®-Systeme bei Wettbewerben“
- Der „Anleitung und Montagevorschriften für Hybrid und Hybrid Pro Vorrichtungen bei Wettbewerben“,

### 3.3

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

	<i>FHR 8858-2010</i>	<i>Halterung (mit Befestigung) 8858-2010</i>	<i>Helmbefestigung 8858-2010</i>	<i>Helm 8858-2010, 8859-2015, 8860-2010 und 8860-2018</i>
<i>HANS 8858-2002</i>		JA	JA	JA
<i>Halterung (mit Befestigung) 8858-2002</i>	NEIN		<i>Falls technisch kompatibel</i>	JA
<i>Helmbefestigung 8858-2002</i>	JA	<i>Falls technisch kompatibel</i>		NEIN
<i>Helm 8858-2002</i>	JA	JA	NEIN	

Die FIA-Normen 8858-2002, 8858-2010, 8859-2015, 8860-2010 und 8860-2018 sind gültig, wenn sie gemäß dieser Tabelle verwendet werden.

## 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 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 und dürfen diese nicht ohne gerechtfertigten Grund verlassen.  
Zur Vermeidung von Zweifeln 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, darf der Fahrer das Rennen fortsetzen. Dies darf jedoch nur erfolgen, wenn es sicher geschehen kann und ohne, dass ein dauerhafter Vorteil erlangt wird.  
Ein Fahrer wird als von der Strecke abgekommen betrachtet, wenn kein Teil des Fahrzeugs in Kontakt mit der Strecke bleibt.  
Wenn das Verhalten eines Fahrers dazu führt, dass Trümmerteile auf die Strecke gebracht werden, kann er den Sportkommissaren gemeldet werden.
- 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 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.

### **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 „Boxeneinfahrtsstrasse“ bezeichnet.
- b) Sofern in den Bestimmungen nicht anders aufgeführt, darf die Einfahrt von der Strecke zu der Boxengasse während des Wettbewerbes nur über die Boxeneinfahrtsstrasse erfolgen.
- c) Wenn ein Fahrer von der Strecke ausfahren und 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) oder sofern durch den ggf. benannten Renndirektor oder den Rennleiter nicht anders bestimmt darf kein Teil eines Reifens eines in die Boxengasse einfahrenden Fahrzeugs, in welcher Richtung auch immer, eine Begrenzungslinie überfahren, die auf der Strecke aufgemalt ist, um die in die Boxengasse einfahrenden Fahrzeuge von den Fahrzeugen auf der Strecke zu trennen. Um Zweifel auszuschließen, bedeutet "überfahren", dass die Außenseite eines Reifens nicht über die Außenseite, bezogen auf die Boxengasse, der auf der Strecke aufgemalten Linie, hinausgehen darf.

#### **5. Boxengasse**

- a) Die Boxengasse ist so eingeteilt, dass die der Boxenmauer am nächsten liegende Spur als "schnelle Spur" und die den Boxen (oder in einigen Fällen der "Arbeitsmauer") am nächsten liegende Spur als "innere Spur" (oder "Arbeitsspur") bezeichnet wird.
- b) Die Fahrzeuge auf der schnellen Spur haben Vorfahrt vor den Fahrzeugen, die von der Arbeitsspur einfahren. Sobald ein Fahrzeug seine Box oder Boxenstopp-Position verlassen hat, sollte es sich in die schnelle Spur einordnen, sobald dies sicher möglich ist und ohne die Fahrzeuge, die sich bereits auf der schnellen Spur befinden, unnötig zu behindern.
- c) Innerhalb der Boxengasse gilt eine Geschwindigkeitsbegrenzung, die zu jeder Zeit eingehalten werden muss.
- d) Fahrzeuge, die sich auf der schnellen Spur oder der Arbeitsspur befinden, dürfen andere Fahrzeuge auf der schnellen Spur nur in Ausnahmefällen überholen, z. B. ein langsames Fahrzeug mit einem offensichtlichen mechanischen Problem, ein stehendes Fahrzeug oder ein Hindernis.
- e) Ein Fahrzeug gilt als freigegeben, wenn es entweder aus seiner zugewiesenen Box herausgefahren wurde oder nachdem es seine Boxenstopp-Position verlassen hat.
- f) Die Fahrzeuge dürfen nicht aus der Box oder von der Boxenstopp-Position in einer Weise herausgefahren werden, die das Personal in der Boxengasse oder andere Fahrer gefährden oder unnötig behindern könnte. Ausrüstungsgegenstände oder Reifen dürfen nicht derart in der Boxengasse belassen werden, dass das Personal in der Boxengasse oder ein anderes Fahrzeug gefährdet oder unnötig behindert wird.
- g) Fahrzeuge in unsicherem Zustand dürfen nicht aus einer Box oder einem Boxenstopp freigegeben werden.

- h) Jeder Kontakt zwischen Fahrzeugen in der Boxengasse kann an die Sportkommissare weitergeleitet werden.

## **6. Ausfahrt aus der Boxengasse**

- a) Der Teil der Strecke ab dem Ende der Boxengasse bis zur Strecke wird als „Boxenausfahrtsstrasse“ bezeichnet.
- b) 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).
- c) Ausgenommen Fälle höherer Gewalt (die als solche von den Sportkommissaren anerkannt sind) oder sofern durch den ggf. benannten Renndirektor oder den Rennleiter nicht anders bestimmt, darf kein Teil des Reifens eines die Boxengasse verlassenden Fahrzeugs eine Begrenzungslinie überfahren, die auf der Strecke an der Boxenausfahrt aufgemalt ist, um die aus der Boxengasse ausfahrenden Fahrzeuge von den Fahrzeugen auf der Strecke zu trennen. Um Zweifel auszuschließen, bedeutet "überfahren", dass die Außenseite eines Reifens nicht über die Außenseite, bezogen auf die Boxengasse, der auf der Strecke aufgemalten Linie, hinausgehen darf.

## **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 Zweifeln 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.

## **Kapitel VI – Internationale Lizenzen für Bewerber, die ein Fahrzeug für einen Internationalen Wettbewerb nennen**

### **1. Internationale Bewerberlizenz**

#### **1.1 Internationale Bewerberlizenz (Art. 9 des Sportgesetzes)**

Erforderlich für jeden Bewerber (Artikel 20 des Sportgesetzes), der zu einem internationalen Wettbewerb zugelassen werden möchte, als Nachweis seiner Verantwortung für alle Handlungen und Unterlassungen im Sinne von Artikel 9.15 des Sportgesetzes.

#### **1.2 Erteilung von Lizenzen**

Internationale Bewerberlizenzen können von dem Heimat-ASN (Artikel 20 des Sportgesetzes) des Antragstellers (Person oder Körperschaft) ausgestellt werden.

#### **1.3 Qualifikationskriterien**

Für eine Person: Sie darf nicht minderjährig und muss geschäftsfähig sein.

Für eine Körperschaft ( Team, Verein, Verband, Firma, etc.): Es muss eine Person als gesetzlicher Vertreter der juristischen Person benannt werden. Kann der gesetzliche Vertreter bei einem Wettbewerb nicht anwesend sein, ist eine formelle Vollmacht des in der Lizenz genannten Vertreters erforderlich und sie muss einer Person übertragen werden, die bei dem Wettbewerb anwesend ist und die betreffende Lizenz mit sich führt.

Darüber hinaus kann jeder ASN die Kriterien für die Erteilung einer internationalen Bewerberlizenz festlegen.

## **ANLAGE 1**

Um die Anforderungen gemäß nachfolgender Tabelle zu erfüllen, müssen die betreffenden Meisterschaften außerdem den folgenden Kriterien entsprechen:

- Sie müssen aus mindestens 5 Wettbewerben bestehen. Zur Auslegung dieser Bestimmung ist ein Wettbewerb nur zulässig, wenn zwischen dem Ende eines Wettbewerbs und dem Start des nächsten Wettbewerbs mindestens 72 Stunden liegen. Für Meisterschaften, die im Jahr 2020, 2021, 2022 und nicht später als dem 31.03.2023 enden, beträgt die Mindestanzahl an Wettbewerben 3.
- Sie müssen auf mindestens 3 unterschiedlichen Strecken stattfinden. Jede andere Konfiguration einer von der FIA anerkannten Rennstrecke kann zu diesem Zweck als Strecke angesehen werden. Für Meisterschaften, die im Jahr 2020, 2021, 2022 und nicht später als dem 31.03.2023 enden, beträgt die Mindestanzahl an Strecken 2.
- Regelmäßige Genehmigung durch ihren ASN in Übereinstimmung mit dem Internationalen Sportgesetz der FIA.
- Sie müssen auf FIA-homologierten Strecken stattfinden.

Für die Kart-Meisterschaften der FIA finden die beiden ersten vorgenannten Kriterien keine Anwendung.

Wenn bei dem ersten Rennen eines Wettbewerbs in einer Meisterschaft weniger als 16 Fahrer starten, wird die Anzahl an Punkten für die Fahrer in dieser Meisterschaft reduziert. Die Reduzierung entspricht der Anzahl an Fahrern, die bis zum Erreichen der Mindestanzahl von 16 fehlen und wird stufenweise in Bezug auf diese fehlende Anzahl auf Basis von 10% Reduktion je Fahrer unterhalb des Minimums berechnet (z.B. 100% Punkte wenn 16 oder mehr Fahrer starten, 90% an Punkten, wenn 15 Fahrer starten, 80% wenn 14 Fahrer starten usw.). Wenn weniger als 16 Fahrer beim ersten Rennen von mehr als einem Wettbewerb in einer Meisterschaft starten, so ist der Wettbewerb mit der niedrigsten Anzahl an Fahrern, die das erste Rennen starten, entscheidend für die vorstehende Berechnung. Für Meisterschaften, die im Jahr 2020, 2021, 2022 und nicht später als dem 31.03.2023 enden, beträgt die Mindestanzahl an Fahrern, die beim ersten Rennen eines Wettbewerbs starten, 10, damit 100% der SL Punkten erzielt werden können.

Fahrer, die an allen von der FIA anerkannten nationalen FIA-Formel-4-Meisterschaften teilnehmen, müssen mindestens 15 Jahre alt sein (das Datum des Geburtstags ist bindend). Jeder Fahrer, der an einem von der FIA zugelassenen Wettbewerb der FIA-Formel-4-Meisterschaft teilnimmt und jünger als 15 Jahre ist, ist im laufenden und den folgenden zwei Wettbewerbsjahren nicht berechtigt, Punkte für die Superlizenz zu sammeln.

Für FIA-Meisterschaften, bei denen ein Penalty Points System Anwendung findet, erhält jeder Fahrer, der an der gesamten Meisterschaft teilgenommen hat, ohne dass er Penalty Points erhalten hat, 2 Punkte zusätzlich zu seinem gemäß nachfolgender Tabelle erzielten sportlichen Ergebnis in dem entsprechend gleichen Kalenderjahr.

Der Gewinner des FIA F3 Weltcups erhält 5 Punkte zusätzlich zu seinem gemäß nachfolgender Tabelle erzielten sportlichen Ergebnis in dem entsprechend gleichen Kalenderjahr.

Der Inhaber einer Superlizenz ausschließlich für das Freie Training erhält einen zusätzlichen Punkt für jede Veranstaltung der FIA Formel Eins Weltmeisterschaft, sofern er während eines Freien Trainings mindestens 100km erfolgreich absolviert hat, vorausgesetzt er hat keine Penalty Points erhalten. Für die Beantragung einer Superlizenz können jedoch insgesamt höchstens 10 solcher Zusatzpunkte berücksichtigt werden. Alle solche Punkte werden zusätzlich zu seinen sportlichen Ergebnissen in dem Kalenderjahr gezählt, in dem das/die freie(n) Training(e) absolviert wurden.

Aus einem einzigen Kalenderjahr können die Ergebnisse von höchstens 2 Meisterschaften angesammelt werden, vorausgesetzt das Startdatum der zweiten Meisterschaft liegt nach dem Enddatum der ersten Meisterschaft im Verlauf des betreffenden Jahres. In Kart-Meisterschaften der FIA kann ein Fahrer höchstens 12 Punkte ansammeln. Punkte aus Karting-Veranstaltungen sind über fünf Jahre gültig.

Für Renn-Meisterschaften, in denen zwei oder mehrere Fahrer, die ein Fahrzeug geteilt haben, die gleiche Position in der jährlichen Gesamtwertung einnehmen, werden die Punkte in Abhängigkeit der FIA Fahrer-Kategorisierung eines jeden Fahrers gemäß nachfolgender Tabelle zugeteilt:

- Platin und Gold Fahrer: 100% der Punkte
- Silber Fahrer: 75% der Punkte
- Bronze Fahrer: 50% der Punkte
- Fahrer ohne FIA-Kategorisierung: Keine Punkte.

Anmerkungen:

- i) Die nachfolgende Tabelle gilt für das Jahr, in dem sie veröffentlicht wird, und berücksichtigt lediglich Meisterschaften, die in dem gleichen Jahr beendet wurden.
- ii) Die Punkte werden in Übereinstimmung mit den aktuellen Bestimmungen verteilt, wie diese im laufenden Jahr, in dem das Endergebnis der Meisterschaft erzielt wurde, Gültigkeit haben.

<b>Position im jährlichen Gesamtklassement</b>	<b>1.</b>	<b>2.</b>	<b>3.</b>	<b>4.</b>	<b>5.</b>	<b>6.</b>	<b>7.</b>	<b>8.</b>	<b>9.</b>	<b>10.</b>
FIA Formel 2	40	40	40	30	20	10	8	6	4	3
Indy Car*	40	30	20	10	8	6	4	3	2	1
FIA Formel 3	30	25	20	15	12	9	7	5	3	2
FIA Formel E Meisterschaft	30	25	20	10	8	6	4	3	2	1
FIA WEC (nur LMP1)	30	24	20	16	12	10	8	6	4	2
Von der FIA anerkannte Europameisterschaft der Formel Region by Alpine	25	20	15	10	7	5	3	2	1	0
Super Formel Japans	25	20	15	10	7	5	3	2	1	0
FIA WEC – LMP2	20	16	12	10	8	6	4	2	0	0
Super GT500 Japan	20	16	12	10	7	5	3	2	1	0
Von der FIA genehmigte Formel Regional Middle East	18	14	12	10	6	4	3	2	1	0
Von der FIA genehmigte F3 Region Amerika	18	14	12	10	6	4	3	2	1	0
Von der FIA genehmigte F3 Region Japan	18	14	12	10	6	4	3	2	1	0
Von der FIA genehmigte Formel Regional Meisterschaft Ozeanien	18	14	12	10	6	4	3	2	1	0
Von der FIA genehmigte Formel Regional Meisterschaft Indien	18	14	12	10	6	4	3	2	1	0
IMSA Prototypen (ausgenommen LMP3)*	18	14	10	8	6	4	2	1	0	0
DTM	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
FIA WTCR	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
Internationale Supercars Meisterschaft*	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
NASCAR Cup*	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
Indy Light*	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
W Serie	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
Euroformel Open	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
Super Formel Light Japan	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
Von der FIA genehmigte Nationalmeisterschaften der Formel 4	12	10	7	5	3	2	1	0	0	0
FIA WEC-LMGT-Pro	12	10	7	5	3	2	1	0	0	0
Asiatische/ELMS Prototypen (ausgenommen LMP3)	10	8	6	4	2	0	0	0	0	0
FIA WEC-LMGT	10	8	6	4	2	0	0	0	0	0
IMSA GTLM*	10	8	6	4	2	0	0	0	0	0
Nationale F3 Meisterschaften	10	7	5	3	1	0	0	0	0	0
Indy Pro 2000*	10	7	5	3	1	0	0	0	0	0
NASCAR National*	10	7	5	3	1	0	0	0	0	0
Toyota Racing Series Neuseeland	10	7	5	3	1	0	0	0	0	0
Internationale GT3 Serie	6	4	2	0	0	0	0	0	0	0
FIA Karting Weltmeisterschaften in Senior Kat.	4	3	2	1	0	0	0	0	0	0
FIA Karting Kontinental-Meisterschaften in Senior Kat.	3	2	1	0	0	0	0	0	0	0
FIA Karting Weltmeisterschaften in Junior Kat.	3	2	1	0	0	0	0	0	0	0
FIA Karting Kontinental-Meisterschaften in Junior Kat.	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0

- FIA Formel 3 European, GP3 Serie und Formel Renault Eurocup oder NEC 2017 & 2018  
\* Vorbehaltlich, dass alle (Straßenkurs) Läufe auf FIA-homologierten Strecken stattfinden.

## **ANLAGE 2**

### **WADB Zustimmungserklärung**

Jedes Formular oder Verfahren für die Beantragung einer Internationalen Fahrerlizenz muss den folgenden Text in Bezug auf die Verarbeitung persönlich sensibler Daten im Falle einer Motorsport-Unfalls beinhalten:

Falls der Lizenzinhaber, für den dieser Antrag gestellt wird, während eines Motorsport-Wettbewerbs in einen Unfall verwickelt wird, kann die ausstellende Sportbehörde (der ASN) aufgefordert werden, persönliche oder medizinische Daten zu den Umständen des Unfalls an die FIA World Accident Database („WADB“) weiterzugeben.

Unfalldaten zum Zwecke der Verarbeitung durch die WADB dürfen nur übermittelt oder verarbeitet werden, wenn die betroffene Person ihre ausdrückliche Zustimmung hierzu gemäß nachfolgender Erklärung oder einer entsprechenden Erklärung erteilt hat und diese Zustimmung dem für die Verarbeitung der Daten Verantwortlichen mitgeteilt hat.

### **WADB Zustimmungserklärung**

Ich, der Unterzeichnende, erkläre meine ausdrückliche Zustimmung zur Erfassung, Verwendung und Verarbeitung von Daten zu meiner Person, einschließlich persönlicher und sensibler Daten (wie zum Beispiel medizinische Informationen) in Zusammenhang mit meiner Verwicklung in einen Motorsport-Unfall/-Zwischenfall, die sich aber AUSSCHLIEßLICH auf den Unfall oder den Zwischenfall sowie die direkten Folgen bezieht, einschließlich eventuell erlittener Verletzungen, durch eine ordnungsgemäß autorisierte Person, welche die FIA oder die Nationale Sportbehörde vertritt.

Ich, der Unterzeichnende, stimme zu, dass die erwähnten Daten elektronisch gespeichert werden dürfen, auch nach Ablauf meiner Lizenz, und dass diese Daten, während und nach der Gültigkeitsdauer meiner Lizenz, jederzeit zum ausschließlichen Zweck der Forschung in Zusammenhang mit der Verbesserung der Sicherheit bei Motorsport-Wettbewerben auf der World Motor Sport Accident Database („WADB“) verwendet werden dürfen.

Ich, der unterzeichnende Antragsteller, bestätige, dass ich die von der FIA veröffentlichte WADB Anleitung, in der weitere Informationen über diese Datenerfassung und die Datenverarbeitung enthalten sind, einschließlich der Bedingungen, zu denen ich Zugang zu meinen persönlichen Daten, deren Berichtigung oder Entfernung beantragen und der Verarbeitung aus berechtigtem Grund widersprechen kann, gelesen und vollständig verstanden habe.

Durch Ankreuzen dieses Feldes  bestätige ich, der unterzeichnende Antragsteller, dass ich die vorliegende WADB Zustimmungserklärung VERSTANDEN HABE UND IHR ZUSTIMME.