



# FIA NEMZETKÖZI SPORTKÓDEX L FÜGGELÉK

Tárgyév: 2018

Az Appendix L to the FIA International Sporting Code **2017.december 20-i** állapota szerint, **változtatások** jelölésével.

Kiadja: MNASZ Titkárság.

Jelen dokumentum eredeti változata, valamint a kapcsolódó szabályzatok angol és francia nyelven megtalálhatóak az FIA honlapján ([www.fia.com](http://www.fia.com)).

Az FIA szabályok magyar nyelvű fordításainak értelmezése során, vitás esetekben, mindenkor a szabályok vonatkozó eredeti nyelvű változatát kell figyelembe venni.

## TARTALOMJEGYZÉK

Tartalomjegyzék.....	1
I. FEJEZET: FIA Nemzetközi versenyzői licenck	2
1. Általános rendelkezések .....	2
2. FIA versenyzői licenckfokokozatok, beleértve a historic versenyzést, illetve a versenyek, melyekre azok érvényesek és szükségesek (Nem alkalmazható gyorsulási versenyekre) .....	2
3. Junior-C off-road, „D”, „C”, és „R” fokozathoz szükséges feltételek, és a minősítési eljárás .....	3
4. „A” és „B” fokozat minősítési eljárása .....	4
5. A Szuperlicenckre vonatkozó minősítés és a licenckibocsátás feltételei .....	5
6. E-Licenckre vonatkozó feltételek és minősítések .....	6
7. Világ- és nemzetközi rekordkísérletekre érvényes licenck .....	7
8. Kamionversenyekre érvényes licenck.....	9
9. Drag versenyekre érvényes licenck .....	9
10. Megváltozott képességű versenyzők nemzetközi licenck .....	9
11. Az autósport gyakorlása megváltozott képességűek licenckével rendelkezők számára .....	10
12. Az FIA alternatív Hajtású Járművek kupára érvényes licenck .....	11
II. FEJEZET: A versenyzők orvosi vizsgálatára vonatkozó szabályok .....	11
1. Évenkénti egészségügyi alkalmassági vizsgálat .....	11
2. Orvosi vizsgálat a versenyeken .....	15
3. Visszailleszkedés .....	<b>Hiba! A könyvjelző nem létezik.</b>
4. A dopping elleni küzdelem szervezete .....	18
5. Felelbbviteli bizottság .....	18
6. Pszichológiai tanulmányok folytatásának szabályai versenyek alatt .....	18
III. FEJEZET: A versenyzők felszerelése .....	19
1. Sisakok .....	19
2. Lángálló ruhazálat .....	21
3. Fejrögztítő rendszer (FHR).....	22
4. Biztonsági övek .....	<b>Hiba! A könyvjelző nem létezik.</b>
5. Ékszerek viselése .....	
IV. FEJEZET: Magatartási szabályok a versenypályán .....	24
1. A jelzések figyelembe vétele .....	24
2. Előzés, az autó irányítása, a versenypálya határai .....	24
3. Autó leállása verseny közben .....	25
4. Behajtás a bokszutcába .....	25
5. Kihajtás a bokszutcából.....	25
1-es számú melléklet.....	<b>Hiba! A könyvjelző nem létezik.</b>
2-es számú melléklet.....	26

## I. FEJEZET: FIA NEMZETKÖZI VERSENYZŐI LICENCEK

### 1. ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

1.1 Valamennyi FIA nemzetközi versenyzői licenc kiállítását a Nemzetközi Sportkódex szabályozza, különösen annak 9. és 20. cikkelye. Az L függelék jelen fejezete a körpályákra és közúti versenyekre, a historic autók versenyekre, a gyorsulási (drag) versenyekre, a megváltozott képességű versenyzőkre és navigátorokra vonatkozó licenck fokozataira, minősítési követelményeire és érvényességére vonatkozó részletes szabályokat tartalmazza. E fejezet alkalmazásában a „bajnokság” kifejezés jelöli a trófeákat, kupákat és bajnokságokat egyaránt.

1.2 Az FIA nemzetközi versenyzői licencre való jogosultság feltétele, hogy a jelölt betöltse a 16. életévét (minden esetben a születésnap dátuma számít), kivéve, ha ettől eltérő életkor kerül előírásra meghatározott fejezetekben alább.

1.3 Az FIA nemzetközi versenyzői licenc tartalma:

- „Fédération Internationale de l'Automobile” fejléc és az ASN megnevezése
- az „FIA International Licence” szavak
- a licenc száma
- a licenc fokozata
- a licenc érvényességének kezdő és végső időpontja (lásd a Sportkódex 9.7 cikkelye)
- a versenyző közelmúltbeli fényképe
- a versenyző teljes neve
- a versenyző születési dátuma (opcionális)
- a kötelező orvosi felülvizsgálat eredményétől függően az alábbiak:

„Az FIA egészségügyi követelményeinek megfelelően alkalmas autósport tevékenységre:

Dátum:

Látáskorrekció (szemüveg, vagy kontaktlencse), IGEN / NEM

Különleges orvosi felügyeletet igényel, IGEN / NEM”

### 2. FIA VERSENYZŐI LICENCFOKOZATOK, BELEÉRTVE A HISTORIC VERSENYZÉST, ILLETVE A VERSENYEK, MELYEKRE AZOK ÉRVÉNYESEK ÉS SZÜKSÉGESEK (NEM ALKALMAZHATÓ GYORSULÁSI VERSENYEKRE).

2.1 Szuperlicenc: a Formula–1 Világbajnokságban való részvételhez szükséges versenyzői licenc.

2.2 „A” fokozat: szükséges minden olyan jármű esetében, melynek súly/teljesítmény aránya kisebb vagy egyenlő 1 kg/lóerő.

2.3 „B” fokozat: szükséges minden olyan jármű esetében, melynek súly/teljesítmény aránya 1 és 2 kg/lóerő közé esik, valamint szükséges az FIA WTCC Bajnokságban.

2.4 „C” fokozat: szükséges minden olyan jármű esetében, melynek súly/teljesítmény aránya 2 és 3 kg/lóerő közé esik, (kivéve a fentebb említettek) és szükséges az FIA Autocross, Rallycross és Kamionverseny bajnokságaiban. Szükséges továbbá: a historic Formula–1-es autók esetében (G periódustól felfelé), Formula–2-es autók esetében (H periódustól felfelé), Indy Car esetében (G periódustól felfelé), Formula 5000 és Formula A autók esetében (minden periódus), C csoportos autók esetében (minden periódus), CanAm autók esetében (minden periódus), hegyi felfutó versenyeknél a J függelék 251.1.1-ben meghatározott II. kategória CN, D és E2 autói esetében, továbbá 2 liternél nagyobb Sport Prototípus autók esetében (G periódustól felfelé), a

súly/teljesítmény aránytól függetlenül.

- 2.5** „R” fokozat: Minden, az FIA nemzetközi versenynaptárában szereplő „közúti” versenyre érvényes (rallye, tereprallye, hegyi verseny, valamint egyéb versenyek, ahol a versenyzőket egyesével indítják). Az R fokozatú licenc nem érvényes a J függelék 251.1.1 pontban meghatározott II kategória CN, D és E2 autói esetében.
- 2.6** „D” fokozat: szükséges minden olyan autó esetében, melynek súly/teljesítmény aránya nagyobb, mint 3 kg/lóerő (kivéve a fentebb említettek), valamint minden FIA által regisztrált Klub- vagy Bronz nemzetközi sorozat esetében, és minden körpályás historic autó versenyen (kivéve a fentebb említettek), függetlenül attól, hogy néhány autó súly/teljesítmény aránya kisebb, mint 3 kg/lóerő.
- 2.7** Annak érdekében, hogy a historic és modern autósport között különbséget tevő árképzés fenntartható legyen, az ASN-ek kibocsáthatják a „C”, „D” és „R” szintű licenceket „H” jelzéssel, a következő szöveg kíséretében: csak historic autósport rendezvényeken használható. „R” fokozatú licenc esetében egy „HREG” kód hozzáadásával is kibocsátható a licenc, együtt a következő jelzéssel: csak historic átlagtartó autósport rendezvényeken használható. (Olyan versenyek, ahol az átlagsebesség maximum 50 km/h).

„D1” fokozat: ez a licenc lehetővé teszi nemzetközi részvétellel zajló, különféle speciális célú versenyeken olyan személyek részvételét, akik egyébként nem birtokolnak versenyzési célú licencet. A licenc csak olyan speciális nemzetközi versenyekre érvényes, melyeket az FIA egyenként jóváhagyott, mint „D1” fokozatú licenctulajkosok számára nyílt versenyt, és melyeket így jelöltek meg az FIA nemzetközi versenynaptárában.

- 2.8** FIA Junior-D Off-road licenc: kizárólag az FIA által meghatározott junior kategóriájú autókra érvényes, 13. és 16. életév közötti autocross versenyzők számára (a 13. életév az adott naptári évben be kell tölteni, a 16. életévét a licenc kiállításának napjáig nem töltheti be a versenyző), illetve a 14. és 17. életév közötti rallycross versenyzők számára (a 14. életévét a részvétel évének január 1-je előtt be kell tölteni, a 17. életévét a licenc kiállításának napjáig nem töltheti be a versenyző).

Meghatározott kategória:

Autocross: FIA JuniorBuggy Kupa.

Rallycross: bármely, az FIA által engedélyezett nemzetközi sorozat, amelyben a résztvevő autókra meg kell felelniük a J Függelék szerinti biztonsági követelményeknek, és ahol a súly/teljesítmény arány 5 kg/lóerő vagy ennél magasabb (a súlyt a versenyautó és a benne ülő versenyző együttes súlya adja).

- 2.9** A megjelölt autókategóriákban – az FIA Junior-D fokozatú Off-road licenc kivételével – valamennyi, körpályás versenyre jogosító licencfokozat érvényes a döntött kanyarokat tartalmazó oválpályán rendezett versenyekre. Javasolt, hogy az ilyen típusú pályákkal rendelkező országok ASN-jei előírják, hogy azok a versenyzők, akik korábban nem indultak ilyen versenyeken, meg kell, hogy feleljenek meghatározott teljesítménykövetelménynek, továbbá ilyen típusú pályán rendszeresen teszteljenek annak érdekében, hogy a részvételhez szükséges engedélyt megszerezzék.

### **3. A JUNIOR D, JUNIOR-D OFF-ROAD, „D”, „C”, ÉS „R” FOKOZATHOZ SZÜKSÉGES FELTÉTELEK, ÉS A MINŐSÍTÉSI ELJÁRÁS**

- 3.1** A Junior-D Off-road licencet a jelentkező ASN-je állítja ki. A kiállítás feltétele legalább két éves versenyzői gyakorlat az ASN által elismert autósport versenyeken, és ennek ASN általi tanúsítása, továbbá a törvényes képviselő hozzájáruló nyilatkozata.

- 3.2** A „D” fokozatú licenc az ASN által kerül kiállításra. A minősítés érdekében a kérelmezőnek először próbaidőt kell teljesítenie.

A versenyző alkalmasságának megállapítása során vizsgálandó, hogy a megelőző két évben ideiglenes licenccel a versenyző legalább 5 ASN által jóváhagyott autós pályaversenyen részt vett, vagy CIK nemzetközi B licenccel rendelkezett.

A próbaidő alatt az igénylő ASN-nek illetve az FIA-nak jogában áll figyelmeztetés nélkül visszavonni a licencet.

A D1 fokozatú licencet a jelentkező ASN-je állítja ki, nem szükséges hozzá előzetes minősítő időszak.

A D1 licenctípus kizárólag egy meghatározott versenyre érvényes, melynek nevét és időpontját a kibocsátó

ASN-nek a licencen fel kell tüntetnie.

A tulajdonos funkcióját és azt, hogy vezethet-e a versenyen, a licencen fel kell tüntetni. Amennyiben a verseny közúton zajlik (akár zárt, akár nem zárt úton) a D1 fokozatú licenc tulajdonosának a verseny országa szabályai szerinti gépjárművezetői engedéllyel is rendelkeznie kell.

Egy személy részére korlátlan számú alkalommal kibocsátható ilyen licenc.

- 3.3** A „C” fokozatú licencet a kérelmező ASN állítja ki. A minősítés érdekében a jelöltnek először próbaidőt kell teljesítenie, mialatt a legmagasabb minősítésű nemzeti licenccel, vagy CIK nemzetközi „B” vagy „D” licenccel rendelkeznek.

A „C” fokozatú licenc tulajdonosainál azt is meg kell állapítani, hogy legalább 5 ASN által jóváhagyott autós pályaversenyt a versenyző megfelelően teljesített-e, vagy az igénylést megelőző két évben rendelkezett-e nemzetközi „D” licenccel.

Kivételes esetben ezek a versenyek lehetnek az FIA által erre a célra megjelölt nemzetközi sorozatok részei, ahol a jelöltek részt vehetnek egy évadra szóló nemzeti licenccel. Ebben az esetben a jelentkezőnek be kell töltenie a 16. életévét (minden esetben a születésnap dátuma számít).

- 3.4** Az „R” fokozatú licencet a jelentkező ASN-je állítja ki. A fokozat elnyeréséhez a jelentkezőnek próbaidőt kell teljesítenie, mely alatt a legmagasabb nemzeti licencfokozattal rendelkezik, és amely alatt sikeresen kell ASN által elismert versenyeket teljesítenie. A versenyző adott versenyeken elért eredményét a versenyek versenyigazgatóinak kell igazolniuk.

#### **4. „A” ÉS „B” FOKOZAT MINŐSÍTÉSI ELJÁRÁSA**

- 4.1** Az „A” és „B” fokozatú licenceket a versenyző ASN-je állítja ki, miután ellenőrizte, hogy a versenyző eredményei, képességei és vezetői magatartása megfelelő-e.

- 4.2** A „B” fokozatra való minősítés megszerzéséhez:

- 1) A versenyző ASN-jének kell meggyőződnie, hogy a versenyző elmúlt 18 éves, és meg kell állapítani, hogy a megelőző két évben sikeresen részt vett legalább 10 nemzeti vagy ASN által jóváhagyott nemzetközi autós pályaversenyen.

Vagy

- 2) A versenyzőnek „C” fokozatú licenccel kell rendelkeznie, és esetében meg kell állapítani, hogy sikeresen versenyzett-e legalább 7 nemzeti bajnoki vagy nemzetközi versenyen. Az L függelék 1. fejezet 1.2 cikkelyében szereplő, a minimális életkorra vonatkozó előírások betartása kötelező.

Vagy

- 4.3** 3) Az igénylő a CIK Világbajnokságon vagy CIK Világkupában első három helyezetten végzett. Az L függelék 1. fejezet 1.2 cikkelyében szereplő, a minimális életkorra vonatkozó előírások betartása kötelező. Az A fokozatú licencre történő kvalifikáció

Amennyiben egy versenyző A fokozatú licencre jelentkezik, a következőket kell alkalmazni.

4.3.1 a versenyzőnek rendelkeznie kell FIA nemzetközi B fokozatú licenccel,

4.3.2 a versenyzőnek 6 versenyt kell befejeznie C fokozatú licenccel Bajnokságban,

4.3.3 a versenyzőnek betöltött 17. évének kell lennie (a születés dátuma a mértékadó)

4.3.4 a versenyzőnek össze kell gyűjtenie legalább 14 pontot a licenckérelem benyújtását megelőző hároméves periódus alatt (bajnokságok és a bajnoki pontok az 1.sz mellékletben), ideértve a 4.3.6 és 4.3.7-ben leírtak szerint adományozott pontokat is.

4.3.5 a versenyzőnek teljesíteni kell két versenyszezon mindegyikének legalább 80 %-át az 1.sz mellékletben leírt bajnokságokban

4.3.6 bármely versenyző, aki B fokozatú bajnokság vagy az FIA F3 Európabajnokság két teljes szezonját teljesítette, egyszeri 5 további pontot kap

4.3.7 bármely versenyző, akit ASN-je úgy ítél meg, hogy megfelelő tapasztalattal és ismerettel rendelkezik, az ASN döntése alapján további 1-től 5-ig terjedő további pontot kaphat

4.3.8 a versenyzőnek sikeresen teljesítenie kell az ASN-je által vezetett, a Nemzetközi Sportkódex fontosabb tételeiről szóló tesztet.

**4.4** Az „A” vagy „B” fokozatú licencek megtartása érdekében a versenyzőnek 12 havonta részt kell vennie a meghatározott kategória legalább egy nemzetközi versenyén, melynek hiányában a licencet kiállító ASN-nek újra meg kell vizsgálnia a versenyzőt a licencfeltételeknek történő megfelelés szempontjából egy nemzetközi verseny edzése alatt.

## **5. A SZUPERLICENCRE VONATKOZÓ MINŐSÍTÉS ÉS A LICENCKIBOCSÁTÁS FELTÉTELEI**

Az FIA Formula–1 versenyzők Szuperlicencét az FIA állítja ki.

### **5.1 Minősítés**

**5.1.1** A versenyzőnek érvényes FIA nemzetközi „A” fokozatú licenccel kell rendelkeznie.

**5.1.2** A versenyzőnek érvényes gépjárművezetői engedéllyel kell rendelkeznie a Szuperlicencért folyamodásának első alkalmával.

**5.1.3** A versenyzőnek be kell töltenie 18. életévét az első F1 versenyhétvégéjét tartalmazó rendezvény megkezdésekor.

#### **5.1.4**

- a) A Szuperlicenc megszerzésére irányuló első jelentkezés, vagy az 5.1.7 c) pont szerinti bármely további jelentkezés alkalmával a versenyzőnek sikeresen meg kell oldania az FIA Nemzetközi Sportkódexének és a Formula–1 sportszabályainak legfőbb cikkelyeit számon kérő kérdéssort.
- b) Minden további Szuperlicenc kérelem esetében az érintett F1-es csapatnak a Szuperlicenc-igénylő nyomtatványon igazolnia kell, hogy az FIA Nemzetközi Sportkódexének és a Formula–1 sportszabályainak legfőbb cikkelyeiről a versenyzővel külön eligazítást tartottak.

**5.1.5** Amikor a versenyző első ízben folyamodik Szuperlicencért, a versenyzőnek az 1. számú mellékletben meghatározott bajnokságok közül legalább 2 bajnokság teljes versenyszezonjában részt kell vennie, melyek mindegyikének (külön-külön) legalább 80 százalékát kell teljesítenie.

**5.1.6** A versenyzőnek továbbá meg kell felelnie az alábbi követelmények valamelyikének:

- a) Legalább 40 pontot gyűjtött a jelentkezését megelőző 3 évben, az 1-es számú mellékletben szereplő bajnokságok és azok pontozása szerint
- b) Az elmúlt három szezon bármelyikében Szuperlicencet kapott (kivéve csak szabadedzésre érvényes Szuperlicenc).
- c) Az elmúlt három szezont megelőzően Szuperlicencet kapott (kivéve a csak szabadedzésre érvényes Szuperlicenc). Az FIA döntése alapján stabilan kiemelkedő alkalmasságot mutat együléses formula versenyautóban. Az érintett F1 csapatnak igazolnia kell, hogy a jelentkező 2 napos időintervallumon belül legalább 300 km-t vezetett egy aktuális F1 versenyautót\* folyamatos versenytempóban, legfeljebb 180 nappal a jelentkezést megelőzően, vagy az ASN igazolásával, ahol a teszt lezajlott, vagy az FIA versenyzők számára kiírt Világbajnokság eseményén.

\* Az F1 sportszabályai tisztázzák (TCC vagy TPC autók).

### **5.2 „Csak szabadedzésre érvényes” szuperlicencre vonatkozó minősítés**

**5.2.1** A versenyzőnek érvényes FIA nemzetközi „A” fokozatú licenccel kell rendelkeznie.

**5.2.2** A versenyzőnek érvényes gépjárművezetői engedéllyel kell rendelkeznie a Szuperlicencért történő folyamodásának első alkalmával.

**5.2.3** A versenyzőnek be kell töltenie 18. életévét az első F1 versenyhétvégéjét tartalmazó rendezvény kezdetekor.

#### **5.2.4**

- a) A csak szabadedzésre érvényes Szuperlicenc megszerzésére irányuló első jelentkezés alkalmával a versenyzőnek teljesítenie kell 6 eseményt az FIA F2 bajnokságban, vagy össze kell gyűjtenie 25 pontot az megelőző három évben, mindezeket túl sikeresen meg kell oldania az FIA Nemzetközi Sportkódexének és a Formula–1 sportszabályainak legfőbb cikkelyeit számon kérő kérdéssort.
- b) Minden további csak szabadedzésre érvényes Szuperlicenc-kérelem esetében a versenyzőnek teljesítenie kell egy teljes szezont az FIA F2 bajnokságban, vagy össze kell gyűjtenie legalább 25 pontot a megelőző hároméves időszakban, mindezeket túl az érintett F1-es csapatnak a Szuperlicenc-igénylő nyomtatványon igazolnia kell, hogy az FIA Nemzetközi Sportkódexének és a Formula–1 sportszabályainak legfőbb cikkelyeiről a versenyzővel külön eligazítást tartottak.

**5.2.5** Az FIA döntése alapján stabilan kiemelkedő alkalmasságot mutat együléses formula versenyautóban. Az érintett F1 csapatnak igazolnia kell, hogy a jelentkező 2 napos időintervallumon belül legalább 300 km-t vezetett egy aktuális F1 versenyautót\* folyamatos versenytempóban legfeljebb 180 nappal a jelentkezést megelőzően, mindezt azon ASN igazolásával, ahol a teszt lezajlott.

**5.2.6** A versenyző 12 hónapra próbaidőn lesz, mely időtartam alatt a csak szabadedzésre érvényes Szuperlicenc ideiglenesnek minősül, és kibocsátása bármikor felülvizsgálható.

\* Az F1 sportszabályai tisztázzák (TCC vagy TPC autók).

### **5.3 Jelentkezés menete:**

- a) A jelentkezésnek hiánytalanul be kell érkeznie az FIA-hoz annak az F1 világbajnoki versenynek a technikai gépátvételét megelőző 14 nappal, ahol a jelölt először versenyezni kíván. A bajnokságban Vis major miatti versenyzőcsere esetén az FIA elfogadhatja a jelentkezést 48 órával az adott verseny első gépátvétel kezdetét megelőzően.
- b) Amikor a versenyző első ízben folyamodik Szuperlicencért, a versenyző jelenlegi versenyzői licencét kibocsátó ASN-nek speciális ajánlást kell benyújtania az FIA részére, melyhez csatolnia kell a versenyző eredményeit tartalmazó jegyzőkönyvet, és a jelenlegi nemzetközi „A” fokozatú licenccsámát.
- c) A versenyzőnek be kell nyújtania a kitöltött Szuperlicenc igénylő nyomtatványt.
- d) Az éves Szuperlicenc díjat be kell fizetni az FIA-nak.

### **5.4 A kibocsátás feltételei:**

**5.4.1** Amennyiben az 5.1 vagy az 5.2 és 5.3 pontokban meghatározottak az FIA számára elfogadható módon teljesültek, az FIA kibocsátja a licencet.

**5.4.2** A Szuperlicenc és a csak szabadedzésre érvényes Szuperlicenc a kibocsátás évének végéig érvényes.

**5.4.3** Az elfogadott versenyző 12 hónapig próbaidőn lesz az első Formula-1-es versenyét követően, amely alatt a licenc ideiglenesnek minősül, és kibocsátása bármikor felülvizsgálható.

## **6. E-LICENCRE VONATKOZÓ FELTÉTELEK ÉS MINŐSÍTÉSEK**

### **6.1 E-Licence vonatkozó minősítések**

**6.1.1** A versenyzőnek érvényes FIA nemzetközi B fokozatú licenccel kell rendelkeznie.

**6.1.2** A versenyzőnek egy oktatási programot kell teljesítenie, amely a versenyzéshez kapcsolódó elektromos biztonsági, sportszakmai és technikai kérdéseket fed le.

**6.1.3** A versenyzőnek sikeresen meg kell oldania az FIA Nemzetközi Sportkódexének és a Formula E Bajnokság sportszabályainak legfőbb cikkelyeit számon kérő kérdéssort.

**6.1.4** Az alábbi feltételek közül legalább egynek a versenyzőnek meg kell felelnie:

- a) Az FIA Formula E Bajnokságban a megelőző évben legalább 3-szor rajthoz állt, vagy a megelőző 3 évben összesen 10-szer rajthoz állt,
- b) Legalább 20 pontot gyűjtött össze a jelentkezését megelőző 3 versenyévadban (az ennek megfelelő bajnokságok és pontok a 2. mellékletben szerepelnek).
- c) Korábban FIA Szuperlicenccel rendelkezett.
- d) Az FIA úgy ítéli meg, hogy a versenyző egyenletesen nyújtott kiváló teljesítményt együlékes formula autóban, de nem volt lehetősége arra, hogy a fenti a), b) vagy c) pontoknak megfeleljen.

**7. VILÁG- ÉS NEMZETKÖZI REKORDKÍSÉRLETEKRE ÉRVÉNYES LICENCEK**

**7.1 Versenyzői licencek**

**7.1.1** Licenckövetelmények minden autó részére, amelyek távolsági, időbeli vagy zártpályás abszolút világrekord-kísérleten vesznek részt 10 km-es vagy 10 mérföldes zárt pályán vagy nyílt pályán

Távolsági, időbeli vagy zártpályás abszolút világrekord-kísérlethez 10 km-es vagy 10 mérföldes zárt pályán vagy nyílt pályán (ahogyan azt a Nemzetközi Sportkódex D függeléke meghatározza) nemzetközi versenyzői licenc szükséges. A licenc típusa a rekordkísérleten elérhető legnagyobb sebességtől függ (lásd az alábbi 1. táblázatot).

1. táblázat

Licenctípus	Legnagyobb sebesség
Legalább „D” fokozat	<= 250 km/h
Legalább „C” fokozat	>= 250 km/h

**7.1.2** Licenckövetelmények álló rajtos gyorsulási rekordkísérletekre homológ drag versenypályán, vagy egyéb pályán, ahol mindkét áthaladás azonos irányban zajlik

Az álló rajtos gyorsulási rekordkísérlet (ahogyan azt a Nemzetközi Sportkódex D függeléke meghatározza) drag típusú versenyautókkal vagy más versenyautókkal homológ drag versenypályán vagy más nyílt versenypályán, amelynek hossza <= 1/4 mérföld az FIA Nemzetközi Sportkódex L függelék I. fejezet 9-es cikkely szerinti drag versenyekre érvényes versenyzői licenceknek megfelelő licenccel rendelkezők számára engedélyezett.

**7.1.3** Licenckövetelmények távolsági rekordkísérletekre, ahol a távolság <= 1 mérföld, és melyen a rekordnak hitelesíthető tartalék kísérleti áthaladást (Id. Record Backup Pass) az ellenkező irányban kell végrehajtani.

Az LSR típusú licencre történő jogosultság fokozatosan emelkedő sebességen, vagy korábbi szerzett tapasztalaton alapulhat. A licenc típusa a meghatározott járműtípustól függ.

**7.2 Fokozatosan emelkedő sebességen alapuló jogosultság**

**7.2.1**

- a) A licenckövetelmények álló rajtos vagy repülőrajtos távolsági rekordkísérletekre, ahol a távolság <= 1 mérföld, és amelyen a rekordnak hitelesíthető tartalék kísérleti áthaladást (Id. Record Backup Pass) az ellenkező irányban kell végrehajtani, fokozatosan emelkedő sebességen alapulnak.
- b) A meghatározott LSR licencszintek kiegészítik az összes alacsonyabb szintű licencet, ahogyan mindez az alábbi táblázatban rögzítésre kerül.
- c) A versenyzőnek a kívánt ideiglenes licencet kell igényelnie az ASN-től. Amint a versenyző teljesíti a sikeres áthaladásokhoz tartozó követelményeket, a felminősítést az FIA sportfelügyelő végzi el. A jóváhagyás tartalmazza a felhasznált járműre vonatkozó adatokat (név, szám, fénykép), amellyel a licenckibocsátás követelményeit teljesítették. Amint a feltételek teljesültek, és azokat megküldték az ASN részére, az ASN kibocsátja a teljes körű licencet (lásd 2. táblázat).

2. táblázat

Licencszint	Legnagyobb engedélyezett sebesség bármely ponton	Követelmények
LSR D	<= 200 km/h	Legalább 16 éves életkor, illetve 18 éves életkor a tolóerővel hajtott autók esetében. A „D” fokozatú licenccel rendelkező versenyzők automatikusan LSR D licencre jogosultak, de továbbra is szükséges az ASN-nél LSR licencért folyamodniuk. Megjegyzendő, hogy bizonyos versenypályák hatósági vezetői engedélyt is megkövetelhetnek.
LSR C	<= 300 km/h	Legalább 18 éves életkor. Legalább 1 sikeres áthaladás 250 és 299 km/h közötti sebességgel. A „C” fokozatú licenccel rendelkező versenyzők automatikusan LSR C licencre jogosultak, de továbbra is szükséges az ASN-nél LSR licencért folyamodniuk.
LSR B	<= 400 km/h	Legalább 18 éves életkor. Legalább 2 sikeres és teljes egyenkénti áthaladás 350 és 399 km/h közötti sebességgel ugyanazon 12 hónapos időtartamon belül.
LSR A	nincs korlátozás	Legalább 18 éves életkor. Legalább 3 sikeres és teljes egyenkénti áthaladás 450 és 499 km/h közötti sebességgel ugyanazon 12 hónapos időtartamon belül.

### 7.2.2 Tapasztalaton alapuló jogosultság

A versenyző LSR C vagy ennél magasabb szintű licencért folyamodhat saját tapasztalati alapon. A fenti követelményekkel egyenértékű tapasztalatról szóló bizonyítékokat az igényelt szintű licenchez csatolva kell benyújtani.

- Saját tapasztalati alapon igényelt LSR D vagy C licenc igényléséhez a versenyzőnek ún. time slippel (*drag versenyésben használt fogalom, amely a jármű menetideje, a végsebesség, és a reakcióidő függvénye*) kell igazolnia az FIA vagy más szervezet által felügyelt szárazföldi sebességrekord-kísérletben történt részvételt, vagy bizonyítékot a jelenleg vagy korábban általa beállított szárazföldi sebességrekordról.
- Saját tapasztalati alapon igényt LSR B vagy A licenc igényléséhez a versenyzőnek meg kell felelnie a fentieknek, a tapasztalatot pedig olyan járműben kell megszereznie, mint a korábban felhasznált vagy egy ahhoz nagyon hasonló jármű, amellyel a rekordkísérletet végre kívánja hajtani.
- Ha a bizonyítékokat az ASN megfelelőnek találja, a végleges licencet bocsátja ki.
- A „C” fokozatú vagy ennél magasabb licenccel rendelkező versenyzők automatikusan LSR C licencre jogosultak, de továbbra is szükséges az ASN-nél LSR licencért folyamodniuk.



- e) A licencet egy szinttel csökkentik minden olyan három éves kihagyást követően, amely során a versenyző nem mutat versenyzési aktivitást a licenc kibocsátását követően.

### 7.2.3 Járműspecifikus licenc

- a) Az LSR egy járműspecifikus licenc, amely a versenyzőt rekordkísérletek végrehajtására egy bizonyos autóval teszi jogosulttá, amelyet név, szám és fénykép alapján azonosítanak.
- b) Az autó megváltoztatása esetén a versenyzőnek nem kell új licencet igényelnie, de eleget kell tennie a fokozatosan emelkedő sebesség követelményeinek az LSR C szintről indulva. A licencen rögzítik a sebességkövetelmények teljesítését.

## 8. KAMIONVERSENYEKRE ÉRVÉNYES LICENCEK

Valamennyi kamionversenyre C fokozatú licenc szükséges. A kamionversenyeken elért eredmény nem szükségszerűen érvényes egy magasabb fokozatú licenc megszerzéséhez.

## 9. DRAG VERSENYEKRE ÉRVÉNYES LICENCEK

- 9.1 Az FIA Nemzetközi Drag Licenc – azon autókategórián belül, amelyre kiadták – valamennyi, az FIA által elismert gyorsulási versenyre érvényes, és egyben kötelező is.
- 9.2 Az FIA Nemzetközi Drag Licencére az FIA Nemzetközi Sportkódexében a nemzetközi licencekre vonatkozó szabályok 2. és 8. fejezete, illetve az FIA Drag Versenyek Általános Szabályzatának 10.4 cikkelyében meghatározott szabályok érvényesek.
- 9.3 Az FIA Nemzetközi Drag Licencet a többi licenctől egy nagyméretű „DR” felülnyomat különbözteti meg.
- 9.4 A licencet kiállító ASN felelőssége a különböző fokozatokhoz szükséges minősítéseket meghatározni az FIA Drag Versenyek Általános Szabályzata 10.4 pontjával összhangban.
- 9.5 A licencek a következő autókategóriákra érvényesek, ahogy azokat a gyorsulási versenyekre vonatkozó nemzetközi szabályzat meghatározza.

	<b>A TÍPUS (125” felett)</b>	<b>B TÍPUS (125”-ig)</b>	<b>C TÍPUS (karosszériás)</b>
1. osztály	Top Fuel	Funny Car és ProMod	Pro Stock
2. osztály	TMD	TMFC	-
3. osztály	ET 6.0-7.49	ET 6.0-7.49	ET 6.0-7.49
4. osztály	ET 7,50-9,99	ET 7,50-9,99	-

Egy bizonyos osztályú licenc tulajdonosa versenyezhet az ugyanolyan típusú, alacsonyabb osztályokban (például A típusú, 1. osztálybeli licenccel részt lehet venni az A/2 és A/4 kategóriákban). Emellett – a Junior-C Off-road licenc kivételével – valamennyi egyéb FIA vezetői licenc helyettesíthet egy 4. osztályú drag licencet.

## 10. MEGVÁLTOZOTT KÉPESSÉGŰ VERSENYZŐK NEMZETKÖZI LICENCE

### 10.1 Versenyző

Az autósport gyakorlását kizáró előrehaladott vagy krónikus betegségek és látászavarok kivételével, minden olyan személy, aki szerzett, vagy veleszületett fogyatékkal rendelkezik, és a Nemzeti Orvosi Bizottság (ha van ilyen), vagy az ASN által kijelölt orvos véleménye szerint nem kaphat nemzetközi versenyzői licencet (lásd II. fejezet 1.5.2 cikkelye), Megváltozott Képességű Versenyző Nemzetközi Licencet (Special Abilities Licence) igényelhet, ha az alábbi feltételeknek eleget tesz:

A licenc kiadásának kritériumait 4 szinten értékelik:

- A jelentkezőnek át kell esnie egy orvosi vizsgálaton, melyet a Nemzeti Orvosi Bizottság (ha az adott országban létezik ilyen) tagja, vagy az ASN által delegált orvos végez el.
- A jelentkezőnek vezetési teszten, a saját versenyjárműjével is bizonyítania kell képességeit, lehetőség szerint zárt körversenypályán, az ASN által delegált személy jelenlétében.

- iii. A teszt során ellenőrzik, hogy a versenyző képes-e a lehető leggyorsabban kiszabadítani magát saját versenyjárművéből (vagy egy hasonló modellből) egy szimulált hirtelen vész helyzetben vagy tűzesetben. A versenyzőnek képesnek kell lennie ülő helyzetből, saját erőből kiszabadulnia járművéből és eltávolodnia attól. Képesnek kell lennie a járművön kívül háton fekvő helyzetből hasra fordulni és vissza.
- iv. Amikor a versenyző fizikai állapotához igazított módosításokat a versenyjárművön elvégezték, vagy még folyamatban vannak, de a homologizációs úrlapon nem szerepelnek, az ASN-nek engedélyeznie kell a módosításokat, és a versenyeken a technikai gépátvétel alkalmával mindig be kell mutatni a dokumentumot.

Amikor az ASN megkapta az orvosi, technikai és sportszakmai szempontú értékeléseket, meghozza végső döntését abban a tekintetben, hogy a Megváltozott Képességű Versenyző Nemzetközi Licencet megadja-e, vagy sem.

## 10.2 Navigátor

Hasonló módon, az autósport gyakorlását kizáró előrehaladott vagy krónikus betegségek és látászavarok kivételével, azon megváltozott képességű résztvevők, akik versenyzői alkalmassága korlátozott, és emiatt csak rallye navigátorok lehetnek az FIA Nemzetközi Sportkódex 20. cikkelyében meghatározottak szerint, igényelhetik a Megváltozott Képességű Navigátor Licencet az FIA Nemzetközi Sportkódex 20. cikkelye szerinti rallye versenyekre.

A fizikai állapotra vonatkozó előírások megegyeznek a Megváltozott Képességű Versenyző Nemzetközi Licenc kiváltásához előírtakkal.

A Megváltozott Képességű Versenyző Nemzetközi Licenc kiváltásához azonos módon értékeli, hogy a jelölt képes-e kiszabadítani magát abból a járműből (vagy ahhoz hasonló modellből), melyben navigátorként szeretne versenyezni.

Ezen felül, minden esetben a jelöltnek el kell tudnia végezni a következő műveleteket az alábbi sorrendben:

- utas oldali ajtó eltorlaszolva, a versenyző a járműben: jármű elhagyása a versenyzőn átmászva;
- SOS jelzés elhelyezése a jármű tetején;
- elakadásjelző háromszög elhelyezése a jármű hátuljától számított kb. 50 méterre;
- segítségnyújtás a (feltehetően sérült) versenyzőnek a jármű elhagyásában;
- SOS jelzés kézbe vétele, és a jármű mögött a jelzés lengetése.

A vezetői teszt és a technikai problémák elhárításának bemutatása a megváltozott képességű navigátor esetében nem elvégzendő feladatok.

Az orvosi szakvélemény beérkezését követően az ASN dönt arról, hogy kiadja-e a Megváltozott Képességű Navigátor Nemzetközi Licencet, vagy sem.

## 11. AZ AUTÓSPOORT GYAKORLÁSA MEGVÁLTOZOTT KÉPESSÉGŰEK LICENCÉVEL RENDELKEZŐK SZÁMÁRA

**11.1** Megváltozott Képességű Versenyző Nemzetközi Licenccel rendelkező versenyzők olyan versenyen indulhatnak, ahol egyéni rajtoltatás történik. A versenyző részvételét az adott verseny országa szerinti ASN-jének engedélyeznie kell.

**11.2** Kivételesen, a 10.1-es cikkben foglalt feltételek szerint, egyes Megváltozott Képességű Versenyző Nemzetközi Licenccel rendelkező versenyzők részt vehetnek csoportos rajteljárású nemzetközi pályaversenyeken. Ilyen engedmény tehető:

- ha a versenyző szerepelt az FIA kiemelt vagy osztályozott vezetőinek listáján, korábban Szuperlicenccel rendelkezett, vagy jelentős autóversenyzői múlt áll mögötte, és a jelenlegi állapota ellenére is ugyanarra a teljesítményre képes, mint mielőtt a Megváltozott Képességű Versenyző Nemzetközi Licencért jelentkezett volna;

- ha olyan Megváltozott Képességű Versenyző Nemzetközi Licenccel rendelkező versenyzőről van szó, aki az ASN által elismert, homologizált vezetői tréningen sikeres vizsgát tett, és képes arra a teljesítményre, melyre a tréningen résztvevő más személyek képesek.

Az ilyen típusú kérelmeket a versenyzőnek a licencét kiállító ASN-nek kell benyújtania, amely továbbítja azt az FIA-nak. A kérelem elbírálása az Orvosi Bizottság és a Biztonsági Tanács feladata. Ha a két testület nem tud megállapodni, a Világtanács dönt.

- 11.3** Bármely versenyen, ahol Megváltozott Képességű Versenyző Nemzetközi Licenccel rendelkező induló szerepel, a technikai gyorsbeavatkozó szolgálat személyzetet informálni kell az érintett versenyzők rajtszámáról.

## **12. AZ FIA ALTERNATÍV HAJTÁSÚ JÁRMŰVEK KUPÁRA ÉRVÉNYES LICENC**

Az Alternatív Hajtású Járművek Kupa versenyekre az alábbi licencek érvényesek:

- napelemes autóra érvényes „A”, „B”, „C”, vagy „D” fokozatú licenc (I. kategória, Olympia osztály)
- Vezetői teszteken és nem-gyorsasági versenyeken (pl. „Eco-Rallye”) érvényes „A”, „B”, „C”, vagy „D” fokozatú licenc (III., IIIA., VI., VII. és VIII. kategóriák)
- Gyorsasági versenyeken érvényes „A”, „B” vagy „C” fokozatú licencek (II., III., IV., V., VI., VII. és VIII. kategóriák)
- az R fokozatú licenc kizárólag egyéni rajtolású országúti versenyekre érvényes (I., II., III., IIIA., IV., V., VI., VII., VIII. kategóriák és Olympia osztály)

## **II. FEJEZET: A VERSENYZŐK ORVOSI VIZSGÁLATÁRA VONATKOZÓ SZABÁLYOK**

Jelen szabályok alkalmazásából adódó bármiféle kérdés eldöntésének céljából minden ASN számára rendelkezésre kell állnia egy nemzeti orvosi bizottságnak, vagy ennek hiányában egy, a sportorvoslásban, illetve kifejezetten az autósportozók kapcsolódó problémákban kellően jártas szakorvosnak.

### **1. ÉVENKÉNTI EGÉSZSÉGÜGYI ALKALMASSÁGI VIZSGÁLAT**

#### **1.1** Az orvosi vizsgálat alkalmazási köre

Összességében, az alábbi fejezetben részletezett vizsgálatok

- szükségesek és elégségesek az FIA nemzetközi versenyző licenc kiállításához megkövetelt egészségügyi követelmények teljesítése tekintetében,
- erősen ajánlottak a nemzeti versenyző licenc kiállításához

A licenc iránti kérelem benyújtást megelőző 3 hónapon belül kötelező orvosi vizsgálaton kell részt venni, amely vizsgálatot egy, a licencet kiállító országban engedéllyel működő orvosnak kell elvégezni. Ha szükséges, az ASN speciális feltételeket írhat elő.

A vizsgálat tartalmaz:

- egy írásos kérdőívet a család, illetve a személy (orvosi, műtéti, sebészeti) kórtörténetére; a kísérő megbetegedésekre, fertőzésekre, illetve a szedett gyógyszerekre vonatkozóan,
- teljes klinikai kivizsgálást, amely különösen az alábbiakat tartalmazza:
  - szív- és érrendszer vizsgálat,
  - szemvizsgálat,
  - vázizomzat vizsgálat.

#### **1.2** A szív- és érrendszer vizsgálata

- minden esetben vérnyomásmérést,
- két évente 45 év alattiaknál 12vezetékes EKG-t:
- 45 év felett, vagy korábban, ha szükséges és minden három évben kardiológussal történő konzultációt kell kérni. Amennyiben a doktor a leletek és a lehetséges jelek alapján úgy ítéli meg, további vizsgálatokat kérhet, ideértve a stressz-tesztet is.

Ezt a szűrést megfelelő orvosi szakképzettséggel, gyakorlattal és olyan szakértelemmel rendelkező orvosnak kell elvégeznie, aki a szív- és érrendszeri megbetegedésekből eredő, terhelés alatt bekövetkező hirtelen szívhálál klinikai jeleit és tüneteit felelős módon meg tudja állapítani.

### 1.3 Szemvizsgálat

A nemzetközi licenc kiállításának első évében szakképzett szemész, vagy erre az adott ország jogszabályai szerinti képesítéssel rendelkező személynek kell megvizsgálnia a versenyzőt az alábbi vizsgálatok elvégzésével. Nem engedélyezett, hogy a versenyző kontaktlencsét viseljen a vizsgálat során; ha szükséges, a vizsgálatához szemüveget kell viselnie.

#### a) éleslátás:

- i. korrekció előtt vagy után, mindkét szem látásélessége legalább 9/10 legyen, vagy az egyik 8/10, a másik 10/10
- ii. minden olyan alany, akinek az egyik szemére csökkent, de nem teljesen hiányos, vagy nem korrigálható látásélessége van, és akinek szükségszerűen kontralaterális látása van, akár korrigált, akár nem, ami egyenlő vagy nagyobb, mint 10/10, versenyzői licencet a következő feltételek mellett kaphat:
  - megfelel a b), c), d) pontoknak;
  - a szemfenék olyan állapotban van, amely kizárja a retina pigmentációjának sérülését;
  - minden korábbi, vagy vele született sérülés szigorúan egyoldalú.

b) színlátás: normális (ellenőrzése az Ishihara-féle táblákkal vagy ennek megfelelő teszttel történik). eltérés esetén Farnsworth teszt D15 panelt, vagy hasonló eszközt kell alkalmazni. Mindenképpen kell zárni annak a lehetőségét, hogy a versenyző tévedjen a nemzetközi versenyeken használt zászlók színeinek felismerésében.

c) statikus látótér: legalább 120 fok, a középső 20 fok mentes minden eltéréstől. A perifériás látást is vizsgálni kell.

d) térlátás: funkcionális. Kétség esetén Wirth, Bagolini féle (csíkos lencsék) vagy hasonló tesztet kell végezni.

e) látáskorrekció: kontaktlencse viselése engedélyezett, feltéve, hogy:

- ezeket a kérelmező 12 hónapnál hosszabb idő óta, s a nap nagyobb részében viseli,
- a szemész szakorvos, aki felírta a kontaktlencsét, azokat az autósport céljaira megfelelőnek ítéli.

**1.3.1** Abban az esetben, ha egy akut szemészeti betegség a látás hosszú időtávon mért elvesztését vagy látótér hosszú időtávon mért csökkenését eredményezi, akkor legalább 2 év várakozási időnek kell eltelnie az ismételt szemészeti vizsgálatig. Ilyen esetben speciális szemészeti vizsgálatot kell végezni, mely magában foglalja a látótér és a térlátás vizsgálatát. Javasolt továbbá – ahol lehetséges – valós idejű tesztet is végezni a versenypályán. Ezeket a döntéseket eseti elbírálás alapján kell meghozni.

**1.4** Ízületek mozgékonyasága, mozgástartomány, amputációk, esetleges protézisek, érzékelési és mozgási rendellenességek

Az alábbi esetekben a nemzetközi licenc kiállítható:

- amputált ujjak, ha mindkét kéz fogási képessége ép,
- művégtagok, ha képesek ugyanúgy, vagy közel ugyanúgy funkcionálni, mint a valódiak,
- a végtagok mozgási képessége kevesebb, mint 50%-kal csökkent.

**1.5** Az autóversenyzésre való alkalmasságot kizáró betegségek és fogyatékoságok, vagy speciális testület által kibocsátott orvosi szakvéleményt igénylő esetek:

**1.5.1** Abszolút kizáró esetek

- kezelés alatt álló, vagy anélküli, klinikai tünetekkel járó epilepszia az elmúlt 10 évben
- bármely, a hirtelen szívhalál veszélyét magában rejtő szív-, és érrendszeri rendellenesség,
- egy szemre vak állapot.

A jelenleg nemzetközi versenyzői licenccel rendelkező, egy szemre vak versenyzőket az FIA Orvosi Bizottsága eseti jelleggel fogja vizsgálni.

Ezen túlmenően minden olyan probléma esetében, ami kizáró okként került felsorolásra feljebb, az FIA Orvosi Bizottsága kikérheti egy szakértő bizottság véleményét az összes szükséges dokumentáció benyújtása mellett.

**1.5.2** Hagyományos licenc kiállítását kizáró, de megváltozott képességű versenyzői licenc kiállítását lehetővé tevő esetkörök (lásd: jelen Függelék I. Fejezet 10. cikkelyét)

- az 1.4 pontban nem felsorolt, az ízületek működésére, amputálásra, művégtagokra vonatkozó mindennemű korlátozottság,
- főbb központi és periférikus érző-mozgató szervek hibás működései: adott testrész bénulása (monoplégia), féloldali bénulás (hemiplégia), kétoldali végtagbénulás (paraplégia) stb.

**1.5.3** Olyan betegségek és fogyatékoságok, amelyek megléte esetén az ASN által megbízott egészségügyi testület (Orvosi Bizottság, vagy ennek hiányában az ASN által kijelölt orvos) véleménye szükséges:

- inzulin-kezelést vagy szulfanilurák-kezelést igénylő cukorbetegség, feltéve, hogy az érintett testület általi rendszeres felülvizsgálatot, és a kezelés természetét tartalmazó bizalmas dokumentumot benyújtják az ASN által kijelölt orvosi testületnek, és az egészségügyi alkalmasság igazolásán (lásd 1.8 cikkely) szerepel az „orvosi felülvizsgálat szükséges” megjegyzés;
- bármely abnormális szív- és érrendszer állapot;
- minden olyan pszichológiai körülmény, amely viselkedési problémát okozhat, és speciális kezelést igényel, ideértve a figyelemhiányos rendellenes hiperaktivitást is (ADHD)
- bármely olyan egészségügyi probléma, amely káros vagy hátrányos következményekkel járhat az autóversenyen való részvétel, és egy esetleges baleset során.

**1.6** Orvosi vizsgálati lap

Minden ország ASN-je köteles a helyi jogszabályoknak vagy szokásoknak megfelelően összeállítani és kinyomtatni:

- egy egészségügyi kérdőívet
- egy egészségügyi formanyomtatványt

Jelen szabályzatban megfogalmazott követelményeknek megfelelően, ezeket a nyomtatványokat mindenkinek ki kell adni, aki licencért folyamodik.

**1.6.1** Egészségügyi kérdőív

Az érintett versenyzőnek alá kell írnia.

A kérdőív javasolt szövegezése az FIA-nál hozzáférhető.

### 1.6.2 Egészségügyi formanyomtatvány

Az egészségügyi formanyomtatványnak tartalmaznia kell:

- a vizsgáló orvos számára szükséges információkat (javasolt szövegezés az FIA-nál hozzáférhető).
- az alábbi információkat teljes egészében:
  - a vizsgált személy magassága, súlya
  - vércsoport, illetve Rh faktor, azokban az országokban, ahol ennek feltüntetését jogszabály írja elő
  - gyógyszeres kezelésre szoruló, illetve arra nem szoruló bármiféle allergia
  - az utolsó tetanusz oltás dátuma
  - a vázizomzat vizsgálatának számszerűsített értékelése
  - a szemvizsgálat számszerűsített értékelése
  - vérnyomás értékek, valamint a további vizsgálatok (az esettől, életkortól függően hagyományos, vagy terheléses EKG) elvégzéséről szóló nyilatkozat

Azokban az országokban, ahol jogszabályok, vagy a szokások azt megkövetelik, a nemzeti egészségügyi nyomtatvány további vizsgálatokat is előírhat. A nyomtatványt az ASN bélyegzője felett annak az orvosnak kell aláírnia, aki a vizsgálatot végezte.

A nyomtatvány alján a kérelmezőnek alá kell írnia az alábbiakat tartalmazó nyilatkozatot:

- a jelenlegi egészségi állapotáról illetve kórtörténetéről az orvosnak tett nyilatkozata a valóságnak megfelel
- vállalja, hogy a Nemzetközi Anti-doping Ügynökség tiltólistáján szereplő szerteket és módszereket nem használja
- vállalja, hogy saját ASN-jét haladéktalanul értesíti az egészségügyi állapotában történt bármilyen jelentős változásról:
  - orvosi értelemben véve, bármilyen gyógyszert, melyet több mint három hétig szed
  - traumatológiai értelemben véve, a balesetet követően kimarad-e a munkavégzésből, és ez kapcsolatban van-e az autósport tevékenységgel

### 1.6.3 Az egészségügyi nyomtatvány és kérdőív rendeltetési helye

E dokumentumokat az orvosi titoktartás szabályainak figyelembevételével az ASN-ek őrzik meg. Az FIA azonban azzal a céllal, hogy az autósportban baleset, vagy szövődmény esetén eljáró orvosok számára hozzáférhető, biztonságos számítógépes adatbázist hozzon létre, azokról másolatot kérhet. Az érintett versenyzők kategóriáit kellő időben az FIA Orvosi Bizottsága határozza meg.

### 1.7 A vizsgálatot végző orvos kötelezettségei:

Az egészségügyi alkalmassági vizsgálat elvégzéséért felelős orvos köteles a jelentkező által prezentált nemzeti egészségügyi formanyomtatványt használni, és valamennyi szükséges adatot kitölteni. A kérelmezőnek kitöltött nyomtatványt haladéktalanul meg kell küldenie az illetékes ASN-hez.

A vizsgálatot végző orvosnak kell döntenie az egészségügyi alkalmasságról vagy alkalmatlanságról. Adott esetben kikérheti az ASN által kijelölt orvosi testület véleményét (Nemzeti Orvosi Bizottság, vagy megbízott orvos).

### 1.8 Az egészségügyi alkalmasság igazolása:

Minden nemzetközi licenchez csatolni kell az alábbi egészségügyi alkalmassági igazolást,

- vagy annak a hátoldalán,
- vagy külön csatolt papíron.

Az FIA egészségügyi követelményeinek megfelelően alkalmas autósport gyakorlására:

Dátum:

Látáskorrekció (szemüveg, vagy kontaktlencse): IGEN / NEM

Különleges orvosi felügyeletet igényel: IGEN / NEM

### 1.9 A szabályozás rendelkezésre bocsátása

A birtokukban lévő dokumentumokon felül, az ASN-eknek rendelkezésre kell bocsátaniuk jelen szabályozást a vizsgálatokat végző orvosoknak, vagy a licencigénylő-lapon fel kell tüntetni azt a honlapot, ahol az hozzáférhető.

## 2. ORVOSI VIZSGÁLAT A VERSENYEKEN

Adott esetben valamely, az egészségügyi alkalmasság versenyorvos általi ellenőrzése helyettesítheti az előírt előzetes vizsgálatot.

Továbbá a verseny alatt bármikor, vagy a versenyzés befejezését követően a versenyorvos, FIA orvosi küldött (ha jelen van), vagy a versenyigazgató megkövetelheti egy versenyzőnek az orvosi vizsgálatát, függetlenül attól, hogy magatartása azt indokoltá teszi-e vagy sem. A versenyorvos és az FIA orvosi küldött (ha jelen van) véleménye alapján a sporthatóságok hozzák meg a szükséges döntést. Adott esetben ezt az orvosi vizsgálatot alkoholteszt is kiegészítheti.

### 2.1 Az agyműködés vizsgálata

Az FIA világbajnokságban részt vevő versenyzőket agyműködést vizsgáló eljárásnak vethetik alá. A vizsgálati eljárást meghatározása az adott bajnokság FIA Orvosi Küldöttének a feladata. A megszerzett bizalmas adatokat összehasonlítási célból fel lehet használni.

### 2.2 Eljárások balesetet, fizikai rendellenességet vagy bármely egészségügyi rendellenességet követően

#### 2.2.1 VERSENY ALATTI ELJÁRÁSOK – verseny alatt elszenvedett balesetet, fizikai vagy egészségügyi problémát követően (amennyiben a diagnózis felállítása később történik, lásd 2.2.2)

##### a) A versenyző felelőssége.

A versenyző, (vagy force major esetében hozzátartozója) felelős azért, hogy haladéktalanul értesítse a versenyorvost és a bajnokság vagy sorozat felelős orvosát minden egészségügyi problémáról (kivéve, ha teljen jóindulatú esetről van szó).

Kiegészítő szabályok F1, WEC, WorldRX és WRC esetére:

értesíteni kell továbbá az FIA orvosi küldöttet (emailban) és a FIA-t (medical@fia.com)

##### b) Orvosi ellenőrzés.

Ilyen ellenőrzés történhet bármely időben:

- a versenyorvos, vagy
- az FIA orvosi küldött vagy a sorozat, bajnokságért felelős orvos kérésére (ha jelen van).

A versenyző köteles alávetni magát az ellenőrzésnek, a versenyző csapata a versenyorvos vagy az FIA orvosi küldött (ha jelen van) által értesítésre kerül.

- c) az ellenőrzést követő döntések.

Az orvos, aki az ellenőrzést kérte és végrehajtotta dönthet:

- engedélyezheti a versenyző további részvételét az adott eseményen,
- megtiltja a versenyzőnek az adott rendezvényen való további részvételt és visszailleszkedési kivizsgálást kér.

- d) következő lépések, amennyiben visszailleszkedési kivizsgálást kértek.

Az illetékes versenyorvos, ahol a baleset/probléma történt

- értesíti a versenyző ASN-jét a balesetről/problémáról és arról, hogy visszailleszkedési vizsgálatot kértek
- amennyiben a versenyzőt kórházba szállították, értesíti a versenyző ASN-jét a versenyző további állapotának alakulásáról.

Kiegészítő szabályok F1, WEC, WorldRX és WRC esetére:

időben értesíteni kell továbbá az FIA orvosi küldöttet (e-mailban) és a FIA-t ([medical@fia.com](mailto:medical@fia.com)).

A versenyző (vagy vis major esetén hozzátartozója):

- értesíti ASN-jét, azon esemény versenyorvosát, ahol a baleset/probléma felmerült és a sorozat vagy bajnokság felelős orvosát egészségi állapota változásáról, csatolva világos és egyértelmű információkat, ideértve a leleteket
- továbbá mindezen információkat elküldi azon esemény versenyorvosának, amelyen legközelebb részt kíván venni, és informálja a visszailleszkedésre előírt vizsgálatokról (az érintett orvos elérhetőségét azon ASN-től kérheti, ahol a legközelebbi esemény megrendezésre kerül, vagy ennek hiányában az FIA-tól [medical@fia.com](mailto:medical@fia.com))

Kiegészítő szabályok F1, WEC, WorldRX és WRC esetére:

értesíteni kell továbbá az FIA orvosi küldöttet (e-mailban) és a FIA-t ([medical@fia.com](mailto:medical@fia.com))

- FIA versenynaptárba bejegyzett eseményeken a visszailleszkedést követő vizsgálatokon való sikeres részvétel nélkül a versenyző nem indulhat.

A versenyző ASN je:

- a versenyzőtől kapott adatok alapján és a szükséges orvosi vizsgálatok megszervezését követően, amennyiben bebizonyosodik, hogy a versenyző egészsége sikeresen helyreállt, kibocsájt egy igazolást arról, hogy engedélyezi a versenyző visszatérését a következő nemzetközi eseményen az adott esemény versenyorvosa által elvégzett visszailleszkedési vizsgálat elvégzését követően
- meggyőződik arról, hogy a versenyző értesítette azon következő esemény versenyorvosát, ahol indulni kíván, az egészségügyi állapotáról és a visszailleszkedési vizsgálat követelményeiről.
- súlyos baleset esetén kitölti a világ baleseti adatbázis orvosi részét (<http://www.fia.com/fia-world-accident-database>), majd egy későbbi időpontban kitölti a versenyző egészségi állapotának fejlődéséről szóló részt is.

Azon esemény versenyorvosa, ahol a versenyző legközelebb indulni kíván:

- az ASN általi igazolás alapján felkéri a versenyzőt visszailleszkedési vizsgálaton való részvételre és visszaigazolja, hogy a versenyző sikeresen elvégezte a visszailleszkedési vizsgálatot a soron következő nemzetközi verseny orvososa által.

Kiegészítő szabályok F1, WEC, WorldRX és WRC esetére: a visszailleszkedési vizsgálatot az FIA orvosi kiküldöttjével közösen kell elvégezni, feltéve, hogy az már nem történt meg egy – az FIA világbajnokságba



nem beszámító- megelőző nemzetközi eseményen.

**2.2.2 ELJÁRÁS NEM VERSENYEN TÖRTÉNT ESETBEN.** - Az alábbi eljárás követendő nem versenyen történt (ideértve a közúti baleseteket is) balesetek, vagy egyéb egészségügyi és fizikai problémák után.

a) a versenyző felelőssége:

A versenyző (vis major esetén hozzátartozója) felelős azért, hogy a versenyző ASN-je értesítésre kerüljön minden fizikai vagy egészségügyi problémáról vagy diagnózisában a versenyzőre hatással lévő balesetről amely versenyen kívül történt (kivéve, ha jóindulatú kimenetelű az esemény).

**Kiegészítő szabályok F1, WEC, WorldRX és WRC esetére:**

értesíteni kell továbbá az FIA ovosi küldöttet (emailban) és a FIA-t (medical@fia.com)

b) Az ASN vagy az FIA orvosi kiküldött döntése.

A versenyzőtől kapott információk és adatok alapján, és az esetlegesen szükséges vizsgálatok elvégzése után versenyző ASN-je dönthet arról, hogy a versenyzőnek visszailleszkedési vizsgálaton kell részt vennie.

Kiegészítő szabályok F1, WEC, WorldRX és WRC esetére: a versenyző ASN-jének haladéktalanul értesíteni kell továbbá az FIA ovosi küldöttet a döntésről.

Az FIA orvosi kiküldött szintén kérhet visszailleszkedési vizsgálatot, amennyiben szükségesnek ítéli. Ezután az FIA értesíti a versenyzőt.

c) következő lépések, amennyiben visszailleszkedési kivizsgálást kértek.

A versenyző részéről

- értesíti ASN-jét egészségügyi állapotáról, továbbá világos és egyértelmű adatokat szolgáltat állapotáról
- továbbá mindezen információkat elküldi azon esemény versenyorvosának, amelyen legközelebb részt kíván venni, és informálja a visszailleszkedésre előírt vizsgálatokról (az érintett orvos elérhetőségét azon ASN-től kérheti, ahol a legközelebbi esemény megrendezésre kerül, vagy ennek hiányában az FIA-tól medical@fia.com)

**Kiegészítő szabályok F1, WEC, WorldRX és WRC esetére:**

értesíteni kell továbbá az FIA ovosi küldöttet (emailban) és a FIA-t (medical@fia.com)

- FIA versenynaptárba bejegyzett eseményeken a visszailleszkedést követő vizsgálatokon való sikeres részvétel nélkül a versenyző nem indulhat.

A versenyző ASN-je:

- a versenyzőtől kapott adatok alapján és a szükséges orvosi vizsgálatok megszervezését követően, amennyiben bebizonyosodik, hogy a versenyző egészsége sikeresen helyreállt, kibocsájt egy igazolást arról, hogy engedélyezi a versenyző visszatérését a következő nemzetközi eseményen az adott esemény versenyorvosa által elvégzett visszailleszkedési vizsgálat elvégzését követően
- meggyőződik arról, hogy a versenyző értesítette azon következő esemény versenyorvosát, ahol indulni kíván, az egészségügyi állapotáról és a visszailleszkedési vizsgálat követelményeiről.

Azon esemény versenyorvosa, ahol a versenyző legközelebb indulni kíván:

- az ASN általi igazolás alapján felkéri a versenyzőt visszailleszkedési vizsgálaton való részvételre és visszaigazolja, hogy a versenyző sikeresen elvégezte a visszailleszkedési vizsgálatot a soron következő nemzetközi verseny orvosa által.

**Kiegészítő szabályok F1, WEC, WorldRX és WRC esetére:**

a visszailleszkedési vizsgálatot az FIA orvosi kiküldöttjével közösen kell elvégezni, feltéve, hogy az már nem történt meg egy – az FIA világbajnokságba nem beszámító- megelőző nemzetközi eseményen.

**2.2.3 Büntetések a fenti eljárások megsértése estén**

A fenti 2.2.1 és 2.2.2 pontban leírt eljárások versenyző általi megsértése a Felügyelő testületnek kerül jelentésre vagy az esemény helyszínén, vagy az FIA versenynaptárba bejegyzett további versenyre annak érdekében, hogy a felügyelők meghozzák a szükséges döntést és az eset bebizonyosodása esetén büntetést alkalmazzanak.

### **3. A DOPPING ELLENI KÜZDELEM SZERVEZETE**

Az FIA doppingellenes szabályainak célja, hogy megvédjék a versenyzők alapvető jogát a doppingmentes sportban való részvételhez, és ezzel támogassák az egészséget, a tisztességet, egyenlőséget és a biztonságot az autósportban.

A szabályozás a Nemzetközi Sportkódex A függelékében található.

### **4. FELEBBVITELI BIZOTTSÁG**

Minden országban az ASN által kinevezett orvosi bizottságot kéri fel, hogy rendezzen mindennemű, az orvosok és a versenyzők között kialakuló véleménykülönbséget, ahol a jelen szabályzat 1.3 és 1.4 pontjaiban rögzített feltételeket kell a vita alapjául tekinteni.

Adott esetben a versenyző felszólítható arra, hogy orvos jelenlétében ellenőrzött vezetési teszten vegyen részt. Az orvost az ASN jelöli ki, vagy az a Nemzeti Orvosi Bizottság tagja.

A nemzeti bizottság által hozott határozatokat minden olyan országban elismerik és elfogadják, amelyek az FIA sportirányítása alá tartoznak.

### **5. PSZICHOLÓGIAI TANULMÁNYOK FOLYTATÁSÁNAK SZABÁLYAI VERSENYEK ALATT**

#### **5.1 Általános szabályok**

A pszichológiai tanulmányokat orvosi természetűnek tekintjük, és részben vagy egészben végezhetőek:

- a) akár a sportesemény helyszíneitől távol, amennyiben a részvétel önkéntes és a résztvevők beleegyezése az alkalmazandó jogszabályok és szabályzatok szerint történik, ebben az esetben az alábbi szabályokat nem kell alkalmazni (6.2., 6.3. és 6.4. cikkelyek),
- b) akár az aktuális verseny és/vagy az azt megelőző edzés alatt; ebben az esetben a fent leírt hozzájárulás szabályai mellett semmikor és semmilyen okból nem zavarhatják a verseny normál lebonyolítását, nem zavarhatják azokat a nevezőket vagy versenyzőket, akik nem vesznek részt a tanulmányban. Ennek eredményeképpen az alább meghatározott szabályoknak (6.2., 6.3. és 6.4. cikkelyek) megfelelően kell lebonyolítani.

#### **5.2 A kutatás lefolytatásának kezdeményezése**

A kutatás lefolytatásának kezdeményezése és a kutatási téma eredhet

- a) független kutatóorvostól vagy jogi személytől, akinek rendelkezésére áll a kutatásban kompetens orvosi csoport,
- b) az ASN-től annak Orvosi Bizottságán keresztül,
- c) az FIA Orvosi Bizottságától.

Megjegyzés: a b) és c) pontok esetében az érintett Bizottságnak kell kijelölnie a kutatóorvos(oka)t.

#### **5.3 Előzetes hozzájárulás**

A verseny alatt semmilyen tervezett kísérletet nem lehet az illetékes Orvosi Bizottság előzetes hozzájárulása nélkül végezni, név szerint:

##### **5.3.1 FIA világbajnokságon kívüli nemzeti és nemzetközi versenyek esetében, amelyek lebonyolítására egyetlen ASN-hez tartozó földrajzi területen kerül sor, az érintett Nemzeti Orvosi Bizottság hozzájárulása szükséges és**

elegendő.

**5.3.2** Valamennyi olyan kutatás esetében, amelyben FIA világbajnokságban résztvevő versenyzők vagy navigátorok vesznek részt, továbbá FIA világbajnokságon kívüli nemzetközi kutatás esetében, amely egy, több ASN területéhez tartozó helyszínen zajló versenyen zajlik, az FIA Orvosi Bizottsága egyetértése kötelező, ebből következően bármilyen kérést, amely e kritériumoknak megfelel, akár a Nemzeti Orvosi Bizottság kezdeményezte azt, akár nem, meg kell küldeni az FIA Orvosi Bizottságának.

**5.4** A verseny helyszínén, a verseny és/vagy az ahhoz tartozó tréningeken lebonyolított pszichológiai kutatás lebonyolításának további feltételei:

Minden esetben szükséges az az alábbi személyek hozzájárulása:

- azon ASN, amelynek a területén a kutatásra sor kerül,
- a rendező,
- a versenyigazgató,
- a versenyorvos,
- FIA világbajnokság esetében a rendezvény igazgatója.

Ezért az írásbeli kérelemnek tartalmaznia kell:

- a kutatáshoz szükséges orvosi felszerelés típusát, mennyiségét és elhelyezését,
- a kutatás helyét és a lefolytatásához szükséges időt, világosan megjelölve,
- körpályás verseny esetében azt, hogy az edzés és a futam alatt hol kerülne rá sor,
- rallye esetében azt, hogy a mért szakaszon vagy az etapon kerülne rá sor,
- a kutatóorvos-csoport létszámát, beleértve az egészségügyi személyzetet.

Azon versenyek esetében, amelyekben az FIA Orvosi Küldött jelen van, az írásbeli kérelmet tájékoztatásul meg kell küldeni számára.

**5.5** A megszerzett tudományos adatok felhasználása

A tudományos munka a kutatóorvosok, illetve az érintett orvoscsoportot rendelkezésre bocsátó jogi személy kizárólagos tulajdonát képezi.

- a) Ezért ők szabadon, választásuk szerint közzé tehetik azt.
- b) A kutatás eredményét az ASN-jükkel és az FIA-val közölniük kell.

### **III. FEJEZET: A VERSENYZŐK FELSZERELÉSEI**

#### **1. SISAKOK**

##### **1.1 Közzétett szabványoka frontális fejrögztítő szerkezet (FHR) alkalmazásáról**

Amennyiben az alábbi 3-as pont szerint FHR használata kötelező az FIA versenynaptárába bejegyzett körpályás versenyeken, hegyi versenyeken vagy rally gyorsasági szakaszokon, úgy azoknak az alábbi sztenderdek valamelyikének kell megfelelnie:

- 8858-2002 vagy 8858-2010 (41-es technikai lista)
- 8859 (49-es technikai lista)

- 8860-2004 vagy 8860-2010 (33-as technikai lista)
- 8860-2018 vagy 8860-2018-ABP (technikai lista száma később megnevezve)

### 1.1.1 Az itt felsorolt bajnokságokban az alábbi táblázatnak megfelelő sisak viselése kötelező

BAJNOKSÁG	FIA SZTENDERD
Formula 1 Világbajnokság	8860-2002, 8860-2010 vagy 8860-2018-ABP
Formula 2	8860-2002, 8860-2010, 8860-2018 vagy 8860-2018-ABP
Formula 3	8860-2002, 8860-2010, 8860-2018 vagy 8860-2018-ABP
Formula E	8860-2010, 8860-2018 vagy 8860-2018-ABP
FIA rally VB, amennyiben a versenyző 1-es prioritású	8860-2002, 8860-2010, 8860-2018 vagy 8860-2018-ABP
WEC	8860-2002, 8860-2010, 8860-2018 vagy 8860-2018-ABP
FIA rallycross VB valamennyi versenyző	8860-2002, 8860-2010, 8860-2018 vagy 8860-2018-ABP
FIA GT Világkupa	8860-2002, 8860-2010, 8860-2018 vagy 8860-2018-ABP
GP3	8860-2002, 8860-2010, 8860-2018 vagy 8860-2018-ABP

Mindezeken túl valamennyi, az FIA Formula 1 Vb-n résztvevő versenyzőnek:

- a 2011 F1 megerősített sisakrostély panelt kell használniuk, amennyiben a 8860-2004 vagy 8860-2010 (33-as technikai lista) szerinti sisakot viselnek, vagy
- a 8860-2018-ABP sztenderd (később megnevezésre kerülő technikai lista) szerinti sisakot kell viselnie

Erősen ajánlott a 8860 sztenderd szerinti (33-as technikai lista vagy az új, későbbiekben közzétett számú technikai lista) bukósisak viselése valamennyi, a rally világbajnokságban részt vevő versenyző számára, továbbá azon nemzetközi sorozatokban induló versenyzők számára, ahol a technikai szabályok az FIA Formula 1 vagy F3000 technikai szabályok által előírt ütközéscsökkentő berendezést követelnek meg.

### 1.2 FHR nélküli használatra közzétett szabványok

Amennyiben az FHR használata nem kötelező, úgy az FIA naptárba bejegyzett versenyeken a versenyzőknek pályaversenyeken, hegyiversenyeken vagy rally gyorsasági szakaszokon a 25-ös számú technikai lista szerint homologizált sisakot kell viselniük.

### 1.3 Használati feltételek

Nyitott vezetőfülkéjű versenyautó pilótájának FIA által elfogadott standard teszten átesett, teljes arcot eltakaró bukósisakot kell viselni, melynek állvédő része a sisakkal egységet alkot. Ez a típus ajánlott a nyitott vezetőfülkéjű historic autók, autocross SuperBuggy, Buggy 1600 és Junior Buggy esetében.

A rostélyra rögzített rostélyfóliát nem lehet szükségtelenül a pályára vagy a bokszutcára dobni.

Az FIA 33-as (később megnevezett számon), 41-es és 49-es számú Technikai Listájában szereplő, a teljes arcot takaró bukósisakra szerelt teljes rostélyt FIA matricával kell ellátni. A teljesítés dátumai a következők:

- A 2016. január 1-je után gyártott rostélyoknak FIA matricával kell rendelkezniük.
- A 2015. december 31-e előtt gyártott rostélyoknak nem kell FIA matricával rendelkeznie, és azok így továbbra is használhatóak.

Zárt vezetőfülkéjű járműben ülő versenyzőnek és navigátorának, akik teljes arcot eltakaró sisakot viselnek, a következő tesztek\* kell végrehajtani annak érdekében, hogy sérülés esetén a légutak biztosan hozzáférhetőek legyenek:

- a pilótának becsatolt biztonsági hámmal, sisakban a kocsiban kell ülnie, az FIA által elfogadott FHR-rel (fejrögzítő rendszerrel),
- két beavatkozó segítségével a versenyorvosnak (vagy az FIA Orvosi Küldöttjének, ha a helyszínen tartózkodik ilyen) képesnek kell lennie arra, hogy a sisakot leemelje a versenyzőről, miközben a fejét folyamatosan semleges helyzetben tartják. Ha a fenti művelet végrehajtása nem lehetséges, a versenyzőnek arcrészen nyitott sisakot kell viselnie.

A versenyzőknek a rendezvény kezdetét megelőzően fel kell venniük a kapcsolatot az FIA Orvosi Küldöttel vagy a Versenyorvossal a fenti teszt lefolytatása céljából.

\* historic autók esetén ajánlott.

#### 1.4 **Módosítások**

A sisakokon mindennemű módosítás tilos, kivéve, ha a módosítás megfelel a gyártó által jóváhagyott utasításoknak, valamint az FIA listáján szereplő azon hitelesítő szervezetek előírásainak, amely az érintett sisak tanúsítványát kiadta. Minden egyéb, a sisakon végrehajtott változtatás miatt a sisak nem felel meg a jelen cikkely követelményeinek.

#### 1.5 **Maximális tömeg és kommunikációs rendszer:**

- A sisakok tömege a verseny teljes időtartama alatt bármikor ellenőrizhető. A teljes sisak tömege, beleértve valamennyi felszerelést és kelléket, nem haladhatja meg az 1900 grammot a teljes arcot takaró (zárt típusú), illetve az 1700 grammot nyitott típusú sisak esetén.
- A sisakba szerelt hangszóró tilos a körpályás és a hegyi felfutó versenyeken, kivéve autocross és rallycross versenyeken (a fülbe dugható hangszórók engedélyezettek). Ennek alkalmazását kivételes esetben, kizárólag orvosi okból kifolyólag, a versenyző ASN-jének orvosi bizottsága engedélyezheti. Mikrofon(ok) beszerelése csak a fenti 1.3 pont előírásainak megfelelően történhet.

#### 1.6 **Díszítés**

A festék reakcióba léphet a sisak héjának anyagával, és befolyásolhatja a héj által nyújtott védelmet, ezért amennyiben a gyártó ajánlásokat vagy tiltásokat fogalmaz meg a sisak festésével, díszítésével kapcsolatban, ezeket be kell tartani, kizárólag a gyártó által meghatározott festékekkel (levegőn száradó akril festékek, poliuretán lakkok stb.), és lehetőleg az általa jóváhagyott festőberendezéssel lehet a sisakot lefesteni. Ez az előírás különösen a fröccsöntéssel készült sisakhéjak esetében fontos, mivel ezek általában nem festhetőek.

A lefesteni kívánt sisakhéjat hatékonyan maszkolni kell, mivel a sisak belsejébe behatoló festékanyag ronthatja a sisak bélésének minőségét.

A hőkezelendő festékek használata tilos, és az alkalmazott eljárástól függetlenül a hőmérséklet nem haladhatja meg az azon szabvány által meghatározott, a sisakok kezelésére vonatkozó maximális értéket, amely szerint a sisakot minősítették.

A gyártó utasításait be kell tartani bármilyen címke vagy matrica használata tekintetében.

## 2. **LÁNGÁLLÓ RUHAZÁZAT**

A nemzetközi versenynaptárban szereplő körpályás- és hegyi felfutó versenyeken, rallye versenyek gyorsasági szakaszain, továbbá a tereprally versenyek szelektív szakaszain valamennyi versenyzőnek és navigátornak olyan overallt, kesztyűt (navigátoroknak opcionális), hosszú alsóruházatot, maszkot, zoknit, cipőt, kell viselnie,

amely megfelel az FIA 8856-2000 számú szabványának (27-es számú Technikai Lista).

WRC esetében ajánlott, hogy a versenyzők az FIA 8856-2000 sztenderdjének (FIA 27-es számú Technikai Lista, 2. rész) megfelelően homologizált maszkot használjanak, amely csökkenti a versenyző nyakát érő erőhatásokat, amely a sisak levétele közben jelentkezik.

A felhasználóknak biztosítaniuk kell, hogy a ruházat ne legyen olyan szűk, hogy az a ruha védőképességét csökkentse. A maszkot a versenyzői overáll alatt (alá betűrve) kell hordani. A nyakat, csuklót és bokát legalább két réteg védőöltözettel kell lefedni. Az arcmaszk (balaclava) és az alsóruházat felső rétegének legalább 3 cm-es fedésben kell lennie a versenyző nyaka körül, kivéve az elülső középmetszet vonalánál, ahol legalább 8 cm-es fedést kell biztosítani.

A ruhán lévő hímzéseket csak a legkülső rétegre szabad varrni a jobb hőállóság érdekében. A jelvények alapanyagának, illetve a rögzítéshez használt fonalaknak tűzálló anyagból kell készülniük. A versenyző ruhájára kizárólag a termék gyártója végezhet nyomást, amelynek lángállónak kell lennie, és meg kell felelnie az ISO 15025-ös szabványnak. Nem megengedhető, hogy a hőelvezető képességet csökkentse (lásd a 8.2-es cikkelyt). (A részletes követelmények és utasítások tekintetében lásd az FIA 8856-2000 előírás 1. számú mellékletét).

Az álló rajttal történő versenyeken részt vevő, együléses autók versenyzőinek olyan élénk színű kesztyűt kell viselniük, amely elüt az autó uralkodó színétől azért, hogy probléma esetén a versenyző könnyen felhívhassa a verseny indítóbírójának figyelmét.

Kizárólag víz és légköri nyomáson történő levegő áramoltatása engedélyezett bármilyen olyan hűtő rendszerben, amelyet a versenyzők viselnek. Vízzel működő rendszerek esetén nem lehetséges a versenyzők ruházatának átítatása.

Különlegesen nagy hőségben rendezett versenyeken ajánlott hűtőrendszer használata (például csatlakoztatva az erre a célra tervezett alsó ruházathoz és az FIA 8856-2000 szabvány szerint homologizálva).

Kivételesen nem FIA homologizált hűtőmellény is viselhető, de kizárólag a homologizált alsóruházat kötelező viselése mellett. Az alsóruházaton lennie kell az ISO 15025 szabványnak megfelelőséget igazoló címkének, bármely csőrendszernek címkével igazoltan az ISO 17493 szabványnak kell megfelelnie, és nem érintkezhet közvetlenül a versenyző bőrével, a fedélzeti rendszerekkel való csatlakozásnak az FIA 8856-2000 szabvány 5.8.6-os cikkének kell megfelelnie.

## 2.1 Biometrikus adatokat rögzítő rendszer

A versenyzőknek engedélyezett biometrikus adatokat rögzítő rendszer használata verseny alatt:

- amennyiben az adatrögzítő egység a 8856-2000 szerint homologizáltan a védő ruházatba van integrálva, az öltözéknek a 8856-2000 és 8868-2018 szerint FIA homologizálnak kell lennie.
- amennyiben az egység önálló működésű, úgy csak a 8868-2018 szerint homologizált lehet. Az egységet a 8856-2000 szerint homologizált védőruházattól független módon kell viselni.

## 3. FEJRÖGZÍTŐ RENDSZER (FHR)

**3.1** Nemzetközi versenyeken mindenféle olyan szerkezet alkalmazása, amelynek célja a fej vagy a nyak védelme, illetve azoknak a bukósisakhoz történő kapcsolása tilos, kivéve az FIA által homologizált (8858 szabvány) fejrögzítő rendszereket. A homologizált FHR rendszereket az FIA 29. számú Technikai Listája tartalmazza. A HANS nyaktámasztékának a vízszintestől legalább 60 fokban kell hátradőlnie.

A HANS testtámaszték bármely kipárnázása (tömése) legfeljebb 15 mm vastag lehet, úgy mérve, hogy a versenyző teljes felszerelésével az autóban ül, és a rögzítéseket már megfeszítették. A kipárnázást tűzálló anyaggal kell bevonni, az ISO 15025 szabványnak megfelelően, valamint a tömés a testtámaszték egyik oldalán sem nyúlhat túl 8mm-nél tovább.

Az FIA által homologizált fejrögzítő rendszer használata nemzetközi versenyeken minden versenyző és navigátor számára kötelező, az alábbi kivételekkel, illetve feltételekkel:

Az FIA által elfogadott fejrögzítő rendszer alkalmazása:

- a) kötelező a G periódustól kezdődő Formula–1-es autókban, kivéve abban az esetben, ha az FIA Biztonsági Bizottsága írásos engedélyt bocsát ki a mellőzésre vonatkozóan;
- b) javasolt az egyéb historic autók esetében;
- c) nem kötelező az alternatív meghajtású járművek esetében az I. III. IIIA, IV, V. elektromos gokart, VII, VIII. kategóriákban;
- d) ajánlott az alternatív meghajtású járművek esetében a II., V Cars és VI. kategóriákban, ha a nemzetközi gépkönyv kiállítása 2006. 01. 01. előtt történt.

Más autóknál, ahol technikai okokból a fejrögzítő nem alkalmazható, lehetőség van az FIA Biztonsági Bizottságánál felmentést kérni.

### 3.2 A használat feltételei

A fejrögzítő szerkezetek kizárólag az FIA által elfogadott felszereléssel együtt használhatók az alábbi táblázat szerint.

Sisak**	Rögzítő rendszer (rögzítő kötéll, rögzítő kapocs és sisakrögzítő)
FIA 8860 (33-as számú Technikai Lista és a későbbiekben megnevezett számozású lista) FIA 8858 (41-es számú Technikai Lista) FIA 8859 (49-es számú Technikai Lista)	FIA 8858 (29-es számú Technikai Lista)

\*\* Az 1.1 cikkely szerint a sisak viselése minden bajnokságban kötelező.

Az FHR eszközt az alábbiak szerint kell viselni:

- a) A „Guide and installation specification for HANS devices in racing competition” kiadvány, vagy
- b) A „Guide and installation specification for Hybrid & Hybrid Pro devices in racing competition” kiadvány szerint.

### 3.3 Az FIA 8858-2002, 8858-2010, 8860-2004, 8859-2015 és 8860-2010 sztenderdek szerint elfogadott darabok kompatibilitása és engedélyezett használata

	FHR 8858-2010	Rögzítő kötéll rögzítővel 8858-2010	Sisakrögzítő 8858-2010	Sisak 8858-2010, 8859-2015 és 8860-2010
HANS 8858-2002	<b>X</b>	IGEN	IGEN	IGEN
Rögzítő kötéll rögzítővel 8858-2002	NEM	<b>X</b>	ha mechanikusan kompatibilis	IGEN

Sisakrögzítő 8858-2002	IGEN	ha mechanikusan kompatibilis	X	NEM
Sisak 8858-2002 és 8860-2004	IGEN	IGEN	NEM	X

Az FIA 8860-2004 (Összetett sisakok) és FIA 8858-2002 (fejrögzítő rendszer és hozzá tartozó sisakok) sztenderdek 2010-ben frissültek. Az eredeti és az átdolgozott verziók az FIA 8859-2015-ös sztenderddel (Prémium Sisak) együtt érvényesek, ha a fenti táblázat szerint alkalmazzák őket.

#### 4. BIZTONSÁGI ÖVEK

A versenyzőknek a technikai szabályokban leírtak szerint a vonatkozó járműre leírtakkal összhangban lévő övekkel az üléseikbe megfelelően bekötve kell lenniük a rendezvényen, amíg a jármű mozgásban van a versenypályán, a bokszutcában, a gyorsasági szakaszon vagy a versenyútvonalon

#### 5. ÉKSZEREK VISELÉSE

Testékszerek (piercing) vagy fém nyaklánc viselése tilos a versenyek során, és ennek következtében ez ellenőrzésre is kerülhet a rajt előtt.

### IV. FEJEZET: MAGATARTÁSI SZABÁLYOK A VERSENYPÁLYÁN

#### 1. A JELZÉSEK FIGYELEMBE VÉTELE

Az FIA Nemzetközi Sportkódex H Függelékében szereplő előírásokat jelen vezetési magatartási kódex részének kell tekinteni. Valamennyi versenyzőnek ehhez kell tartania magát.

#### 2. ELŐZÉS, AZ AUTÓ IRÁNYÍTÁSA, A VERSENYPÁLYA HATÁRAI

- a) Az az autó, amely egyedül van a pályán, annak teljes szélességét igénybe veheti, azonban attól kezdve, hogy egy olyan másik jármű utoléri, amely őt lekörözni szándékozik, a versenyzőnek az első adandó alkalommal lehetővé kell tennie a gyorsabb versenyző részére az előzést.

Amennyiben úgy tűnik, hogy a leelőzni kívánt jármű vezetője visszapillantó tükrét nem használja teljes mértékben, úgy a pályabíróknak a kék zászló használatával jeleznie a számára, hogy egy gyorsabb versenyző előzni akarja.

A kék zászlójelzést ignorálni látszó versenyzőt a Felügyelő Testület felé jelenteni kell.

- b) Az előzés jobbról, vagy balról is történhet, a körülmények függvényében.

A versenyző szándékosan, kellő indok nélkül nem hagyhatja el a pályát.

A pozíció megvédése érdekében egynél több irányváltás nem megengedett.

Az a versenyző, aki azt követően tér vissza a fő versenyvonalra, miután a pozícióját a fő nyomvonalon kívül védte, legalább egy autónyi távolságot kell, hogy tartson a saját autója és a pálya széle között a kanyar megközelítésekor.

Mindazonáltal másik versenyzőt akadályozó manőverek, mint például a pozíció védelme érdekében a járművek szándékos beszorítása a kanyar külső, vagy belső ívén, minden egyéb abnormális irányváltoztatás szigorúan tilos. A fenti események bármelyikében vétkesnek látszó versenyzőket a Felügyelő Testületnek jelenteni kell.



- c) A pilótáknak a pályán kell haladniuk minden esetben. A félreértés elkerülése végett: a fehér vonalak, amelyek meghatározzák a pálya szegélyét, a pálya részének tekintendők, de a rázókövek már nem.

Amennyiben az autó elhagyja a pályát bármilyen okból, és nem meríti ki a 2 (d) pontot, úgy a versenyző visszatérhet a pályára, mindazonáltal ezt a manővert csak biztonságosan végezheti el, és úgy, hogy ezzel nem szerez semmilyen előnyt. Akkor tekinthető úgy, hogy a versenyző elhagyta a pályát, ha az autó egyetlen része sem érintkezik a pályával.

- d) Súlyos vezetéstechnikai hibák ismétlődése, vagy a jármű feletti uralom nyilvánvaló hiánya esetén (például a pálya elhagyása) ezt jelenteni kell a felügyelőknek, akik az illető versenyzőt a kizárásig büntethetik.
- e) Nem engedélyezett egy autót indokolatlanul lassan, vagy kiszámíthatatlanul vezetni, vagy olyan módon, hogy az veszélyt jelentsen a többi versenyzőre.

### **3. AUTÓ LEÁLLÁSA VERSENY KÖZBEN**

- c) Az a versenyző, aki amiatt hagyja el a pályát, mert nem tudja a versenytempót tartani, a pályaelhagyási szándékot kellő időben kell, hogy jelezze, és felelős azért, hogy ezt a manővert biztonságosan végezze, illetve a pályát a kijárat ponthoz a lehető legközelebb kell elhagynia.
- d) Amennyiben az autó a bokszutcán kívül áll le, akkor a legrövidebb idő alatt el kell távolítani azt a versenypályáról annak érdekében, hogy ne okozzon veszélyt, és ne hátráltassa a többi versenyzőt. Ha a versenyző nem tudja beindítani az autót, a sportbíróknak kell segíteniük. Ha ezzel a segítséggel a versenyző ismét versenybe tud állni, azt csak szabályszegés nélkül teheti és csak úgy, hogy ne jusson jogtalan előnyhöz.
- e) A pályán mindenféle javítást csak a versenyző végezhet, kizárólag az autóban lévő számszámokkal és pótalkatrészekkel.
- f) Bármilyen utántöltés tilos, kivéve, ha az érintett versenyautó a bokszánál áll.
- g) A versenyzőn és az arra felhatalmazott hivatalos személyeken kívül senki sem érhet az autóhoz, kivéve a bokszutcában.
- h) A versenypályán tilos az autót tolni.
- i) A verseny felfüggesztését kivéve, ha a versenyző elhagyja az autót a versenypályán – akár időlegesen is – úgy kell tekintetni, mint aki abbahagyta a versenyt.

### **4. BEHAJTÁS A BOKSZUTCÁBA**

- a) A pálya bokszutcahoz vezető szakaszára úgy kell hivatkozni, mint a bokszutca bejáratára.
- b) A verseny alatt a bokszutca kizárólag a bokszutca bejáratán keresztül lehet behajtani.
- c) Minden versenyzőnek, aki el kívánja hagyni pályát, vagy be kíván hajtani a bokszutca, biztosnak kell lennie abban, hogy ezt biztonságosan teszi.
- d) A vis major eseteket kivéve (amelyeket Felügyelő Testület ilyenek ismer el) tilos a bokszutca bejáratát és a pályát elválasztó határoló vonalat keresztezni amikor egy autó a bokszutcaba hajt.

### **5. KIHAJTÁS A BOKSZUTCÁBÓL**

A bokszkijáratnál egy piros fényjelzés és zöld fényjelzés (vagy ehhez hasonló jelzés) kerül telepítésre. Az autók csak a zöld fényjelzésre (vagy a jelzés bemutatására) hajthatnak ki a bokszutcából.

Vis major eseteket kivéve (amelyeket a Felügyelő Testület ilyenek ismer el), a bokszutca kijáratánál a pályára festett vonalat – amelynek a célja az, hogy elválassza a bokszutcát elhagyó autókat a pályán lévőktől – a bokszutcából kihajtó autó egyetlen része sem lépheti át.

## 1-ES SZÁMÚ MELLÉKLET

Ahhoz, hogy az alábbi táblázatot figyelembe lehessen venni, a tárgyban szereplő bajnokságoknak meg kell felelniük az alábbi követelményeknek:

- Legalább 5 versenyhétvégéből álljon.
- Legalább 3 különböző versenypályán kerüljön lebonyolításra.
- Legalább 12 versenyző álljon rajthoz minden egyes versenyhétvégén.
- A saját ASN-je alatti állandó felügyelet alatt álljon, az FIA Nemzetközi Sportkódex rendelkezéseinek megfelelően.
- FIA homologizált versenypályán kell, hogy megtatásra kerüljön

Bármely bajnokságban, ahol az értékelt versenyzők száma 16-nál kevesebb, a pontok 76%-át kell adni.

Azon FIA Bajnokságok esetében, amelyekben büntető pontozást alkalmaznak, az a versenyző, aki a teljes bajnokságban versenyzett, és egyetlen büntetőpontot sem kapott, eredményéhez további 2 pontot kap az alábbi táblázat szerinti pontozásban.

Egy naptári évben legfeljebb két bajnokság eredményei halmozhatók. Egy versenyző legfeljebb 12 pontot halmozhat CIK-FIA kategóriákban. A gokartból hozott pontok 5 évig érvényesek.

Azon bajnokságokban, ahol a saját értékelési rendszerük szerint az éves pontok kettő vagy több versenyző által megosztott azonos autóval szerezhetők, az FIA általi versenyzők besorolása alapján az alábbiak szerinti

- platinum és arany besorolású versenyzők: a pontok 100%-a
- ezüst besorolású versenyzők: a pontok 75%-a
- bronz besorolású versenyzők: a pontok 50%-a
- nem FIA besorolt versenyzők számára pontok nem adhatók.

Megjegyzés: az alábbi táblázat 2018-tól alkalmazandó.

Évenkénti helyezés a bajnokságban / pontok	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
FIA F2 bajnokság	40	40	40	30	20	10	8	6	4	3
GP2 Series *	40	40	30	20	10	8	6	4	3	2
IndyCar **	40	30	20	10	8	6	4	3	2	1
FIA F3 Európa Bajnokság	30	25	20	10	8	6	4	3	2	1
Formula E Bajnokság	30	25	20	10	8	6	4	3	2	1
FIA WEC (csak LMP1)	30	25	20	10	8	6	4	3	2	1
Gp Series	25	20	15	10	7	5	3	2	1	0
Formula Renault 3.5 / Formula V8 3.5	20	15	10	8	6	4	3	2	1	0
Japanese Super Formula	20	15	10	8	6	4	3	2	1	0
FIA WEC – LMP2	20	16	12	10	8	6	4	2	0	0
DTM	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
Japanese Super GT **	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
NASCAR Cup **	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
Indy Liggt **	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
International V8 Supercars	13	11	9	6	4	3	2	1	0	0

IMSA Prototype	12	10	8	6	4	2	0	0	0	0
F3 nemzeti bajnokságok	10	7	5	3	1	0	0	0	0	0
Formula Renault (EuroCup, ALPS vagy NEC) **	10	7	5	3	1	0	0	0	0	0
Formula Mazda **	10	7	5	3	1	0	0	0	0	0
NASCAR National **	10	7	5	3	1	0	0	0	0	0
Asian /ELMS Prototype **	10	8	6	4	2	0	0	0	0	0
FIA WEC LMGT Pro **	10	8	6	4	2	0	0	0	0	0
FIA WEC-LMGT Am **	10	8	6	4	2	0	0	0	0	0
IMSA GTLM **	10	8	6	4	2	0	0	0	0	0
International GT3 Series **	6	4	2	0	0	0	0	0	0	0
Formula Academy	5	4	3	2	1	0	0	0	0	0
CIK-FIA Világbajnokság szenior kategóriákban	4	3	2	1	0	0	0	0	0	0
Kontinentális CIK-FIA bajnokság szenior kategóriákban	3	2	1	0	0	0	0	0	0	0
CIK-FIA Világbajnokság junior kategóriákban	3	2	1	0	0	0	0	0	0	0
Kontinentális CIK-FIA bajnokság junior kategóriákban	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0

\*a pontok csak 2015 és 2016-os GP2-re alkalmazhatók

\*\*attól függően, hogy a sorozat versenyei (útvonalak) FIA homologizált pályán vannak

## 2019-TŐL BEVEZETÉSRE KERÜLŐ MÓDOSÍTÁSOK

### 1. Sisakok

#### 1.1 FHR-rel együtt használható sisakok

Amennyiben a 3-as fejezet szerinti FHR használata előírt, úgy az FIA versenynaptára bejegyzett pálya-, hegyversenyeken vagy rally gyorsasági szakaszokon az alábbi sztenderdeknek megfelelő sisakok használata kötelező

- 8858-2002 vagy 8858-2010 (41-es technikai lista)
- 8859 (49-es technikai lista)
- 8860-2004 vagy 8860-2010 (33-as technikai lista)
- 8860-2018 vagy 8860-2018-ABP (technikai lista száma később megadva)

1.1.1 Az alábbi táblázatban szereplő bajnokságokon a sisakokat az táblázat szerint kell használni

BAJNOKSÁG	FIA SZTENDERD
Formula 1 Világbajnokság	8860-2018-ABP
Formula 2	8860 2018-ABP
Formula 3	8860-2002, 8860-2010, 8860-2018 vagy 8860 2018-ABP
Formula E	8860-2010, 8860-2018 vagy 8860-2018-ABP
FIA rally VB, amennyiben a versenyző 1-es prioritású	8860-2018 vagy 8860-2018-ABP
WEC	8860-2002, 8860-2010, 8860-2018 vagy 8860-2018-ABP
FIA rallycross VB valamennyi versenyző	8860-2002, 8860-2010, 8860-2018 vagy 8860-2018-ABP
FIA GT Világkupa	8860-2002, 8860-2010, 8860-2018 vagy 8860-2018-ABP
GP3	8860-2002, 8860-2010, 8860-2018 vagy 8860-2018-ABP

## 2020-TŐL BEVEZETÉSRE KERÜLŐ MÓDOSÍTÁSOK

### 1. Sisakok

#### 1.1 FHR-rel együtt használható sisakok

Amennyiben a 3-as fejezet szerinti FHR használata előírt, úgy az FIA versenynaptára bejegyzett pálya-, hegyversenyeken vagy rally gyorsasági szakaszokon az alábbi sztenderdeknek megfelelő sisakok használata kötelező

- 8858-2002 vagy 8858-2010 (41-es technikai lista)
- 8859 (49-es technikai lista)
- 8860-2004 vagy 8860-2010 (33-as technikai lista)
- 8860-2018 vagy 8860-2018-ABP (technikai lista száma később megadva)

1.1.1 Az alábbi táblázatban szereplő bajnokságokon a sisakokat az táblázat szerint kell használni

BAJNOKSÁG	FIA SZTENDERD
Formula 1 Világbajnokság	8860-2018-ABP
Formula 2	8860 2018-ABP
Formula 3	8860-2002, 8860-2010, 8860-2018 vagy 8860 2018-ABP
Formula E	8860-2010, 8860-2018 vagy 8860-2018-ABP

FIA rally VB, amennyiben a versenyző 1-es prioritású	8860-2018-ABP
WEC	8860-2018 vagy 8860-2018-ABP
FIA rallycross VB valamennyi versenyző	8860-2002, 8860-2010, 8860-2018 vagy 8860-2018-ABP
FIA GT Világkupa	8860-2002, 8860-2010, 8860-2018 vagy 8860-2018-ABP
GP3	8860-2002, 8860-2010, 8860-2018 vagy 8860-2018-ABP