

# FIA Nemzetközi Sportkódex L függeléke 2011

(Az FIA honlapján 2011.04.07-én érvényben lévő állapot)

## TARTALOMJEGYZÉK

### **I. FEJEZET - FIA NEMZETKÖZI VERSENYZŐI LICENCEK**

- 1. cikk           Általános rendelkezések
- 2. cikk           FIA eseményeken elfogadott versenyzői licencek, és azon események, amelyekre azok érvényesek
- 3. cikk           Minősítés, és a kiállítás feltételei Junior-C Offroad, C, R és D fokozatra
- 4. cikk           Minősítés A és B fokozatra
- 5. cikk           Szuper licencekre való minősítés
- 6. cikk           Licencek nemzetközi rekordkísérletekre
- 7. cikk           Licencek kamion versenyekre
- 8. cikk           Licencek historic autóknak rendezett eseményekre
- 9. cikk           Licencek dragster versenyekre
- 10. cikk          Nemzetközi licenc kiállítása megváltozott képességű versenyzők részére
- 11. cikk          Az autósportgyakorlása - megváltozott képességű versenyzők licensze
- 12. cikk          FIA Alternatív Hajtású Járművek versenyére szóló licenz

### **II. FEJEZET – A VERSENYZŐK ORVOSI VIZSGÁLATÁRA**

#### **VONATKOZÓ SZABÁLYOK**

- 1. cikk           Évenkénti egészségügyi alkalmassági vizsgálat
- 2. cikk           Balesetet vagy fizikai rendellenességet követő orvosi vizsgálat
- 3. cikk           Reintegráció
- 4. cikk           A Dopping elleni küzdelem megszervezése
- 5. cikk           Fellebbviteli bizottság
- 6. cikk           Pszichológiai tanulmányok folytatásának szabályai autósport események alatt

### **III. FEJEZET - A VERSENYZŐK FELSZERELÉSE**

- 1. cikk           Sisakok
- 2. cikk           Lángálló ruházat
- 3. cikk           Fejrögzítő szerkezet

### **IV. FEJEZET – A VEZETÉSI MAGATARTÁS SZABÁLYAI**

#### **A VERSENYPÁLYÁKON**

- 1. cikk           A jelzések figyelembe vétele
- 2. cikk           Előzés, a versenyautó irányítása és a pálya határai
- 3. cikk           Autó leállása verseny közben
- 4. cikk           Behajtás a boksza
- 5. cikk           Kihajtás a boxutcából

# I. FEJEZET: FIA NEMZETKÖZI VERSENYZŐI LICENCEK

## 1. ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

**1.1.** Valamennyi FIA nemzetközi versenyzői licenc kiállítására a Nemzetközi Sportkódex szabályai vonatkoznak, nevezetesen az említett Kódex 45., 47., 70. cikkelyei és a VIII. fejezete. Az L függelék ezen fejezete a licenc fokozatait, minősítésük követelményeit, és érvényességüket határozza meg körpályás és közúti versenyekre, veteránautók számára rendezett eseményekre, dragster versenyekre, a fogyatékos versenyzőkre és navigátorokra vonatkozóan.

A jelen fejezetben használt „bajnokság” szó egyaránt vonatkozik a trófeákra, kupákra és challenge-ekre is.

**1.2.** Az FIA nemzetközi versenyzői licenc -a Junior-C Offroad kivételével- csak azok számára állítható ki, akik a 16. életévüket azon év január elseje előtt betöltötték, amelyben a licenc érvényessé válik. E szabály alól kivételt képez az az eset, amikor a versenyző ASN-jének kérelme alapján az FIA – tekintettel a versenyző eredményeire és tapasztalatára- eltekint a fenti szabály alkalmazásától, és az ebben a versenyző versenyeredményeit és tapasztalatát – amelynek legalább kétévnyi, az ASN által elismert versenyeken szerzett tapasztalatot is tartalmaznia kell- az ASN igazolja és nyújtja be az FIA felé.

**1.3.** Az FIA nemzetközi versenyzői licenc tartalma:

- „Fédération Internationale de l'Automobile” (Nemzetközi Automobil Szövetség) elnevezés, és a nemzeti sporthatóság (ASN) megnevezése
- „FIA Nemzetközi Licenc” szavak
- a licenc száma
- a licenc fokozata
- a licenc érvényességének kezdő és végső időpontja (lásd Sportkódex 114. pont)
- a versenyző új keletű 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 üzésére”:

Dátum:

Látáskorrekció (szemüveg, vagy kontaktlencse)                      IGEN                      NEM

Különleges orvosi felügyeletet igényel                      IGEN                      NEM

## 2. Az FIA licenc fokozatai és az események, amelyeken azok szükségesek és érvényesek. (Megjegyzés: Dragster versenyekre nem alkalmazandó)

**2.1.** Szuper licenc: Formula-1 világbajnokságra érvényes vezetői licenc.

**2.2.** A fokozat: Formula-1, GP2, ChampCar és IRL bajnokságokon érvényes licenc, amely a fent említettek kivételével minden egyéb, az FIA nemzetközi versenynaptárában szereplő eseményre érvényes.

**2.3.** B fokozat: FIA WTCC és GT és F2 bajnokságain, és egyéb nemzetközi körpályás versenyeknek, a rendező ország ASN-jének szabályzata alapján megállapított kategóriáin és bajnokságain, valamint a fentebb említettek kivételével minden egyéb, az FIA nemzetközi versenynaptárában szereplő eseményen érvényes licenc.

**2.4.** C fokozat: FIA Autócross, Rallyecross és Kamion bajnokságain érvényes licenc, amely a fentebb említettek kivételével minden egyéb, az FIA nemzetközi versenynaptárában szereplő eseményre érvényes.

**2.5.** R fokozat: Minden, az FIA nemzetközi versenynaptárában szereplő „közúti” eseményre érvényes (rallye, tereprallye, hegyi verseny, valamint egyéb események, ahol a versenyzőket egyesével indítják)

**2.6.** D fokozat: Ez a fokozat lehetővé teszi olyan licenccel nem rendelkező személyek részvételét bizonyos speciális eseményeken, ahol nemzetközi résztvevők is neveznek. Ez a licenc csak meghatározott nemzetközi versenyekre érvényes, amelyeket az FIA egyedileg engedélyezett a D licenc tulajdonosoknak és a nemzetközi naptárban így is szerepel.

**2.7.** FIA Junior-C Offroad : kizárólagosan az FIA által meghatározott junior kategóriában érvényes 13 és 16 életév között, (a 13. évet az adott naptári évben be kell tölteni). Meghatározott kategória : FIA Junior Buggy Kupa.

**2.8.** A megjelölt autókategóriákban -a Junior-C Offroad kivételével- valamennyi, körpályás versenyre jogosító licenc-fokozat érvényes az emelt kanyarokat tartalmazó, nagy sebességű, ovál pályán rendezett versenyekre. Javasolt, hogy az ilyen típusú pályákkal rendelkező országok ASN-jei előírják, hogy azok a versenyzők, akik soha nem indultak ilyen versenyeken, ilyen típusú pályán rendezett, a versenyzők képességének és alkalmasságának felmérésére szolgáló teszten vegyenek részt azért, hogy a részvételhez szükséges engedélyt megszerezzék.

### **3. MINŐSÍTÉS AZ JUNIOR-C OFFROAD, D, C ÉS R FOKOZATRA**

**3.1.** A Junior-C Offroad fokozatú licencet a vonatkozó ASN állítja ki, feltétele a kiállítás megelőző legalább két éves versenyzés az ASN által meghatározott és elismert autosport eseményeken, továbbá a törvényes gondviselő beleegyező nyilatkozata.

**3.2.** A D licencet a jelentkező ASN-je állítja ki, nem szükséges hozzá előzetes minősítő időszak. Csak egy meghatározott eseményre érvényes, melynek nevét és időpontját az ASN-nek a licencen fel kell tüntetnie. A tulajdonos funkcióját és azt, hogy vezethet-e az eseményen, a licencen fel kell tüntetni. Amennyiben az esemény közúton zajlik (zárt vagy nem zárt úton) a D licenc tulajdonosának azon ország szabályai szerint a közúti közlekedésre jogosító engedéllyel is rendelkeznie kell, ahol az esemény megrendezésre kerül. Nem korlátozott, hogy egy személy részére hány alkalommal bocsátható ki ilyen licenc.

**3.3.** A C fokozatú licencet a versenyző ASN-je állítja ki. A fokozat megszerzéséhez szükséges egy olyan próbaidő teljesítése akár a legmagasabb nemzeti licencfokozattal, akár a CIK nemzetközi B licenccel, amely alatt a jelölt értékelhetően részt vett legalább 5, az ASN által elismert körpályás versenyen maximum két év időtartam alatt. A versenyző eredményeit, ahol a versenyző részt vett, az illetékes versenyigazgatónak kell ellenjegyeznie.

Kivételesen ezen események lehetnek az FIA által speciálisan erre a célra kijelölt nemzetközi sorozat részei, és amelyeken a jelölt nemzeti licenccel is részt vehet kizárólag egy szezonban. Ez esetben a jelölt 16. születésnapját be kell töltsen a részvételt megelőző év január 1. előtt. Ezen szabály alóli kivétel, ha a versenyző ASN-je javasolja, az FIA engedélyezi és ha a jelölt eredményeit és tapasztalatait az ASN igazolja és azok legalább két év ASN által elismert versenyévadot felölelnek.

A C fokozatú licenc megszerzésére kijelölt nemzetközi sorozatok listája minden évben megtalálható az FIA honlapján a Sport – Szabályzatok – Nemzetközi Szabályok és függelékek menüpont alatt.

**3.4.** Az R fokozatú licencet a versenyző ASN-je állítja ki. A fokozat megszerzéséhez szükséges egy olyan próbaidő teljesítése a legmagasabb nemzeti licencfokozattal, amely alatt a jelölt értékelhetően részt vett, az ASN által elismert eseményeken. A versenyző eredményeit, ahol a versenyző részt vett, az illetékes versenyigazgatónak kell ellenjegyeznie.

### **4. MINŐSÍTÉS A B ÉS A FOKOZATOKRA**

**4.1.** Az A és B fokozatú licenceket a versenyző ASN-je állítja ki, azután hogy az ASN ellenőrizte, hogy a pilóta eredményei, képességei és vezetői viselkedése megfelelőek-e.

**4.2.** A B fokozat odaítélése előtt a versenyző ASN-jének meg kell győződnie arról, hogy a licenc kérelmezését megelőző 24 hónap alatt a versenyző értékelhetően befejezett legalább 5 nemzetközi versenyt, vagy nemzeti bajnokság versenyt.

**4.3.** Az A fokozat megszerzésének feltétele a 4.2 pontban leírt követelményeknek való elégtétel. Ezen felül annak odaítélése előtt a versenyző ASN-jének meg kell győződnie arról, hogy a licenc kérelmezését megelőző 24 hónap alatt a versenyző 5 olyan versenyen végzett az abszolút eredménylista szerinti első 5 helyezett között, amelyekre a B fokozatú licenc a megfelelő, vagy hogy az adott év, vagy az azt megelőző év során egy olyan bajnokság végső eredménylistája szerinti első 5 helyezett között, amelyre a B fokozatú licenc a megfelelő. Az FIA, vizsgálódás céljából kikérheti az ASN-től a versenyző által elért eredmények jegyzőkönyveit.

**4.4.** Az A vagy B fokozatú licencek megtartása érdekében a versenyzőnek 12 havonta részt kell vennie a meghatározott kategória legalább egy nemzetközi eseményén, aminek hiányában a licencet kiállító ASN-nek újra meg kell vizsgálnia a versenyzőt – a licencfeltételeknek történő megfelelés szempontjából - valamely nemzetközi esemény edzései alatt.

### **5. - SZUPER LICENCRE VALÓ MINŐSÍTÉS ÉS LICENCKIBOCSÁTÁS**

Az FIA Formula 1 versenyzői licencet az FIA állítja ki.

#### **5.1. Minősítés**

**5.1.1.** A versenyzőnek érvényes FIA nemzetközi A licencének kell lennie.

**5.1.2.** 5.1.2) Az alábbi feltételek közül legalább egynek a versenyző meg kell, hogy feleljen:

- a) az FIA F1 versenyzői Világbajnokságban a megelőző évben legalább 5-ször rajthoz állt, vagy a megelőző 3 évben összesen 15 –ször rajthoz állt
- b) korábban már szuper licenc tulajdonos volt és a megelőző évben az F1 Világbajnokságban teszt vezető volt,
- c) a végeredmény alapján a megelőző két évben az első három hely valamelyikén végzett az F2 Bajnokságban, az F3 Trophy-ban, vagy a GP2 sorozatban, vagy a GP2 Ázsia sorozatban, vagy a japán F/Nippon Bajnokságban.
- d) a megelőző két évben az első 4 hely valamelyikén végzett az Indy Racing League (IRL) sorozatban, vagy a Champ Car World Seriesben; az első négy hely valamelyikén végzett a megelőző évben az

Indycar IRL sorozat végeredménye alapján.

- e) Az alábbi sorozatok aktuális bajnoka
- Formula 3 Euro series
  - a nemzeti F3 bajnokság Nagy-Britannia, Olaszország, Japán, Spanyolország
  - World Series F/Renault V6
- Megj: a bajnoki cím 12 hónapig minősül érvényesnek az adott sorozat vagy bajnokság utolsó eseményét követően
- f) az FIA döntése alapján megbízhatóan igazolt alkalmassága együléses formula versenyautóban, de nem volt lehetősége a fenti c-től e-ig pontokon leírtak megszerzésére. Ebben az esetben egy F1 csapat által igazolt kell legyen, hogy a jelölt 2 nap időtartamon belül legalább 300 km-t vezetett egy aktuális F1 versenyautót tartós versenysebességgel, nem régebben, mint 90 nappal a jelölés előtt és azon ASN igazolása mellett, ahol a teszt lezajlott.

Kivételes esetben a az FIA Biztonsági Bizottsága támogatásával a Sport Világtanács jogosult engedélyezni szuperlicenc kiállítását olyan egyénnek is, aki szerintük teljesíti a szükséges követelményeket.

## **5.2. Jelentkezési eljárás**

- a) A teljes jelentkezésnek be kell érkeznie az FIA-hoz annak az F1 Világbajnoki eseménynek a gépátvételét megelőző 14 nappal, ahol a jelölt először indulni kíván. A bajnokságban Vis mayor eset miatti versenyzőcsere esetén az FIA elfogad jelentkezést a gépátvételt megelőző 48 óráig.
- b) A versenyző nemzetközi licencét kibocsátó ASN-nek speciális ajánlást kell készítenie az FIA részére melyhez csatolnia kell a versenyző eredményeit és az érvényes licencszámát.
- c) A versenyzőnek csatolnia kell egy kitöltött szuperlicenc kérő nyomtatványt.
- d) d) Az éves szuperlicenc díjat be kell fizetni az FIA-hoz.

## **5.3. A kibocsátás feltétele:**

**5.3.1.** Amennyiben az 5.1 és 5.2 pontokban leírtak teljesülését az FIA igazolja, a licenc kibocsátásra kerül

**5.3.2.** A szuperlicenc a kibocsátás évének végéig érvényes

**5.3.3.** Az 5.1.2 f szerint elfogadott versenyző számára 12 hónapos próbaidő kerül előírásra, amely alatt a licenc ideiglenesnek minősül és kibocsátása bármikor felülvizsgálható.

**5.3.4.** A versenyző első szuperlicence megújítására alkalmas marad a kibocsátást követő 8 hónap után az 5.2 b-d pontok figyelembe vételével.

## **6. LICENCEK VILÁG- ÉS NEMZETKÖZI SEBESSÉGI REKORDKISÉRLETEKRE**

C fokozatú licenc szükséges.

## **7. LICENCEK KAMIONVERSENYEKRE**

Valamennyi kamionversenyre a C fokozatú megkövetelt. A kamionversenyeken elért eredmények nem szükségszerűen érvényesek egy magasabb fokozatú licenc megszerzéséhez.

## **8. NEMZETKÖZI VERSENYZŐI LICENC VETERÁNAUTOK SZÁMÁRA RENDEZETT ESEMÉNYEKRE**

**8.1.** Az FIA veteránautó-versenyzői licenc – a kategórián belül, amelyre kiadták – valamennyi, az FIA által rendezett, veteránautós gyorsasági versenyre érvényes. Bemutatása kötelező az ilyen versenyeken, hacsak a versenyző nem tulajdonosa a normál FIA nemzetközi versenyzői licencek valamelyikének-a Junior-C Offroad kivételével, függetlenül annak fokozatától (lásd a 2.-5. cikkelyeket).

A gyorsasági események olyan események, amelyeken a sebesség meghatározó tényező az eredmények elérésében, vagy amelyeken 50 km/óra feletti átlagsebesség elérése kötelező.

**8.2.** Az FIA nemzetközi veteránautó-versenyzői licencei valamennyi, a nemzetközi licencekre vonatkozó azon szabályok tárgyait képezik, amelyek az FIA Nemzetközi Sportkódex 2. és 8. fejezetében találhatók.

**8.3.** Az FIA nemzetközi veteránautó-versenyzői licenceit a többi licenctől egy „H” felülnyomat különbözteti meg.

**8.4.** A licenceket kiállító ASN felelős a különböző fokozatok eléréséhez szükséges minősítő feltételek meghatározásáért.

**8.5.** A licencek az alábbi gépjármű-kategóriákra érvényesek, ahogyan azokat a veteránautókra vonatkozó nemzetközi szabályzatokban meghatározták.

**H1 fokozat:** valamennyi veteránautó, kivéve a Thoroughbred Grand Prix, és a G,H, I periódusból származó F1 autókat.

**H2 fokozat:** a „Vintage” versenyautók, az 1930 után készült, legfeljebb 2000 ccm-es versenyautók; 1100 ccm feletti, de 2500 ccm-nél kisebb henger-űrtartalmú sportautók és sport prototípusok; valamennyi nagy túraautó.

**H3 fokozat:** valamennyi háború előtti sportautó; háború utáni, legfeljebb 1100 ccm hengerűrtartalmú sportautók és sport prototípusok; a legfeljebb 2500 ccm hengerűrtartalmú nagy túraautók.

**H4 fokozat:** csak rendszeres veterán rallye eseményekre.

Megjegyzés: az FIA A, B és C fokozatú, nemzetközi versenyzői licencei minden körpályás eseményre érvényesek a veteránautók tekintetében, és kötelezőek a Thoroughbred Grand Prix és a G,H, I periódusból származó F1 autókra nézve.

Az R fokozatú licenc minden veteránautó rallye-ra érvényes.

## 9. - LICENCEK DRAGSTER VERSENYEKRE

**9.1.** Az FIA nemzetközi dragster licenc – a kategórián belül, amelyre kiadták – valamennyi, az FIA által rendezett, nemzetközi dragster versenyre érvényes. Ezekben az eseményeken kötelező a dragster licenc bemutatása.

**9.2.** Az FIA nemzetközi dragster licencére az FIA Nemzetközi Sportkódexének 2. és 8., valamint az FIA dragster eseményekre vonatkozó Általános Szabályzat 10.4 cikkelyeiben rögzített, a nemzetközi licencekre vonatkozó minden szabály irányadó.

**9.3.** Az FIA nemzetközi dragster licenceit a többi licenctől egy „DR” felülnyomat különbözteti meg.

**9.4.** A licencet kiállító ASN köteles a különböző fokozatokhoz szükséges minősítéseket meghatározni a Drag Szabályzat 10.4 pontjával összhangban.

**9.5.** A licencek a következő autókategóriákra érvényesek, ahogy azokat a dragster versenyekre vonatkozó nemzetközi szabályzat meghatározza.

	<b>A TÍPUS (125” felett)</b>	<b>B TÍPUS (125”-ig)</b>	<b>C TÍPUS (karosszéria)</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 osztály licenctulajdonosa versenyezhet az ugyanolyan típusú, alacsonyabb osztályokban (például A típusú, 1 osztálybeli licenccel részt lehet venni az A/2 és A/4 kategóriákban). Továbbá minden egyéb FIA vezetői licenc helyettesíthet egy 4. osztálybeli dragster licencet -a Junior-C Offroad kivételével.

## 10. NEMZETKÖZI LICENC KIÁLLÍTÁSA MEGVÁLTOZOTT KÉPESSÉGŰ VERSENYZŐK RÉSZÉRE

### 10.1. Versenyző

Az autósport üzését kizáró fejlődési rendellenességek vagy krónikus betegségek és látászavarok (lásd II fejezet 1.5.1) 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 vezetői licencet (lásd II. fejezet 1.5 2), megváltozott képességű személyek részére kiállított nemzetközi licencet kaphat, ha az alább említett valamennyi feltételnek eleget tesz:

A licensz kiadásának kritériumait 4 szinten értékelik:

- i) a jelentkezőnek át kell esnie egy orvosi vizsgálaton melyet a Nemzeti Orvosi Bizottság (ha az adott országban létezik ilyen) kijelölt orvosa, vagy az ASN által delegált orvos végez el.
- ii) a jelentkezőnek vezetési teszten, a saját verseny-járművével is bizonyítania kell képességeit, lehetőség szerint zárt versenypályán, az ASN által delegált személy jelentésében
- iii) ellenőrzik, hogy a versenyző képes-e a lehető leggyorsabban kiszabadítani magát saját verseny-gépjárművéből (vagy egy hasonló modellből) egy szimulált hirtelen vészhelyzetben vagy tüzesetben. A versenyzőnek képesnek kell lennie ülő helyzetből, saját erőből kiszabadulnia járművéből, hátra, majd hasra feküdni és ezt oda-vissza megcsinálni.
- iv) amikor a versenyző fizikai állapotához igazított módosításokat a versenygépjárművön elvégezték, vagy még folyamatban vannak, de a homologizációs űrlap kitöltését nem befolyásolják, az ASN-nek engedélyezni kell a módosításokat egy dokumentumban, és azokat onnantól kezdve a versenyeken, a gépátvétel alkalmával mindig fel kell mutatni.  
Amikor az ASN megkapta az orvosi, technikai és sport szempontú értékeléseket, meghozza végső döntését a tekintetben, hogy a nemzetközi licencet a fogyatékos versenyző részére megadja-e, vagy sem.

## 10.2. Navigátor

Ez a licenc megváltozott képességű személyek részére van fenntartva, akik bármilyen okból akadályoztatva vannak a motorsport gyakorlására. A rallye rendezvényeken történő részvételük a Nemzetközi Sportkódex 21. fejezete szerint történik. Semmilyen körülmények között nem engedélyezett az ilyen licenctulajdonosok részére, hogy a rendezvény ideje alatt az autót vezessék.

A fizikai állapotra vonatkozó előírások megegyeznek a megváltozott képességű versenyzők számára előírtakkal, kivéve a látászavarokkal kapcsolatos részt (lásd a II. Fejezet, 1.5.1 bekezdését).

Értékelik, hogy a jelölt képes-e kiszabadítani magát abból a gépjárműből (vagy ahhoz hasonló modellből), melyben navigátorként szeretne utazni. Ennek feltételei a versenyzőkkel szemben támasztott követelményekkel egyeznek.

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

- utas oldali ajtó eltorlaszolva, vezető is a kocsiban: jármű elhagyása a vezetőn átmászva;

- SOS jelzés elhelyezése a jármű tetején;
- elakadásjelző háromszög 50 méterre a kocs hátljától történő elhelyezése;
- segítségnyújtás a vezetőnek (feltehetően sérült) 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 navigator esetében nem elvégzendő feladatok.

Amint orvosi szempontból a jelöltet alkalmasnak találják, az ASN mondja ki a végső döntést, hogy kiadja-e a megváltozott képességű navigátori licenszet.

## 11. Az autósport gyakorlása - megváltozott képességű versenyzők licensze

11.1 Megváltozott képességű, nemzetközi versenyzői licensszel rendelkező versenyzők csak akkor indulhatnak egy versenyen, ha egyenkénti rajtoltatásuk biztosított. Ezt előzetesen a versenyző ASN-je és versenyt lebonyolító ország között tisztázni kell.

11.2 A 10.1-es fejezetben foglaltaknak eleget téve, bizonyos, megváltozott képességű versenyzői licensszel induló személyek részt vehetnek nemzetközi pályaversenyeken, csoportos indítás mellett, kivéve a nemzetközi együlési autóversenyeket.  
Ilyen engedmény tehető:

- ha a versenyző szerepelt az FIA kiemelt vagy osztályozott vezetőinek listáján, korábban szuper licensszel rendelkezett, vagy jelentős autóversenyzői múlt áll mögötte, és a jelenlegi állapota ellenére is teljesíteni képes, ahogy azelőtt, mielőtt a megváltozott képességű versenyzői licenszért jelentkezett volna;

- ha olyan megváltozott képességű versenyzőről van szó, aki licensszel rendelkezik, az FIA által elismert, homologizált vezetői tréningen sikeres vizsgát tett, és képes arra a teljesítményre, melyre a tréningen résztvevő egyéb személyek képesek.

Az ilyen típusú kérelmeket a versenyző számára a licenszet kiállító ASN felé kell elküldeni, ahonnan az FIA felé továbbítják. 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 versenyzői licensszel rendelkező induló szerepel, a rescue személyzetet informálni kell az érintett versenyzők rajtszámáról

## 12. FIA Alternatív Hajtású Járművek versenyére szóló licensz

Az Alternatív Hajtású Járművek versenysorozatában az alábbi licenszok érvényesek:

- napelemes autóra érvényes A, B, C, vagy D licensz (I. kategória, Olympia osztály)

- Vezetői teszteken és nem-gyorsasági versenyeken (pl. Eco-Rally) érvényes A, B, C, vagy D licensz (III, IIIA, VI, VII és VIII kategória)

- az R osztályos licensz is érvényes, kizárólag országúti versenyeken, egyéni indítással (Kategória I, II, III, IIIA, IV, V, VI, VII, VIII és Olympia osztály)

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

Jelen szabályozás alkalmazásából adódó bármiféle kérdés eldöntésének céljából minden ASN számára rendelkezésre állhat egy nemzeti orvos-bizottság, vagy ennek hiányában egy, a sportorvoslásban illetve kifejezetten a autosporthoz kapcsolódó problémákban kellően jártas szakorvos.

### 1. ÉVENKÉNTI KÉPESSÉG ELLENŐRZŐ ORVOSI VIZSGÁLAT

#### 1.1. Az orvosi vizsgálat alkalmazási köre:

Összességében, az alábbi fejezetben részletezett vizsgálatok,

- szükségesek és elégségesek az FIA nemzetközi vezetői licenc kiállításához, orvosi követelmények teljesítése tekintetében
- erősen ajánlottak a nemzeti vezetői 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 szabhat.

A vizsgálat tartalmaz:

- egy írásos kérdőívet a család, illetve a személy orvosi, műtéti, sebészeti előéletére; kísérő megbetegedésekre, fertőzésekre illetve a gyógyszerhasználatra vonatkozólag
- teljes klinikai vizsgálatot, amely különösen az alábbiakat tartalmazza:
- szív- és érrendszer vizsgálat
- szemvizsgálat
- vázizomzat vizsgálat

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

- a vérnyomást mindig mérni kell;
- két évente:
- 45 év alatt 12 vezetékes EKG
- 45 év felett terheléses EKG

Ezt a szűrést egy megfelelő orvosi képzettséggel, gyakorlattal és szakértelemmel rendelkező orvosnak kell elvégeznie, hogy a szív és érrendszeri megbetegedésekből eredő, terhelés alatt bekövetkező hirtelen szívelégtelenség jeleit és tüneteit felelős módon meg tudja állapítani.

#### 1.3. Szemvizsgálat

A nemzetközi licenc kiállításának első évében egy szakképzett szemésznek, vagy erre képesítéssel rendelkező személynek, az adott ország törvényeinek megfelelő vizsgálatot követően az alábbiakat kell igazolnia:

- a) megfelelő látásélesség
  - 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, vagy nem korrigálható látásélessége van, és akinek szükségszerűen kontralaterális látása van, akár korrigált, akár nem, ami egyenlő, vagy nagyobb, mint 10/10, kaphat versenyzői licencet a következő feltételek mellett:
    - megfelel az alább részletezett b, c, d pontoknak;
    - a szemfenék olyan állapota, amely kizárja a pigment recehártya bántalmat;
    - minden korábbi, vagy vele született sérülés szigorúan egyoldalú.
- b) normál színlátás: (ellenőrzése az Ishihara-féle táblákkal vagy ennek megfelelő teszttel történik). Eltérés esetén Farnsworth teszt D15 panelt, vagy hasonló eszközt kell alkalmazni. Mindenképpen el kell kerülni annak kockázatát, hogy a versenyző tévedjen a nemzetközi versenyeken használt zászlók színeinek felismerésében.
- c) normál látótér, legalább 120 fok a központi 20 fok mentes minden eltéréstől, látótér perimetrikus vizsgálat szükséges
- d) normál térbeli látás kétség esetén a vizsgálatot Wirth, Bagolini féle vagy hasonló módon kell elvégezni
- e) látáskorrekció: kontaktlencse viselése engedélyezett, feltéve, hogy:
  - ezeket a kérelmező 12 hónapnál hosszabb idő óta, s a nap nagyobb részében viselte,
  - a szemész szakorvos a kontaktlencsét az autósport céljaira kielégítőnek ítéli meg.

**1.3.1.** Abban az esetben, ha egy akut szemészeti betegség a látás elvesztését vagy látótér csökkenését eredményezi, akkor minimum 2 év várakozási időnek kell eltelnie az ismételt szemészeti vizsgálat között. Ebben az esetben a speciális a szemészeti vizsgálatot ideértve a maga területén a látás és a térlátás vizsgálatot is el kell végezni.

Valamint javasolt ahol lehetséges helyszíni vizsgálatot is lefolytatni a pályán. A döntést eseti elbírálás alapján kell meghozni.

#### **1.4. Izületek mozgékonyasága, mozgástartománya, amputációk, esetleges protézisek, érzékelési és mozgási rendellenességek**

Az alábbi esetkörökben a nemzetközi licenc kiállítható:

- amputált ujjak, ha mindkét kéz fogási képessége megmaradt
- 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 bizottság által kibocsátott orvosi szakvéleményt igénylő esetek:

##### **1.5.1.** Abszolút kizárt esetek

- kezelés alatt álló, vagy anélküli, viselkedészavarokkal járó epilepszia az elmúlt 10 évben
- vakság egy szemre – kevesebb, mint 5 éve
- bármely, a hirtelen elhalálozás veszélyét magában rejtő szív-, és érrendszeri rendellenesség

Több, mint 5 éve fennálló fél szemre vakság esetén kizárólag az FIA Orvosi Bizottság egyedül dönthet az alkalmasságról az 1.3 pont szerint lefolytatott teszt eredményére alapozva.

Ezen túlmenően minden olyan probléma esetében amit 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 licensz kiállítását lehetővé tevő esetkörök (lásd: jelen Függelék I. Fejezet 10. cikkelyét)

- az 1.4 pontban nem felsorolt, izületekre, amputálásra, művégtagokra vonatkozó mindennemű korlátozottság
- főbb érző-mozgató szervek meghatározott körülményei [adott testrész bénulása (monoplégia), féloldali bénulás (hemiplégia), kétoldali végtagbénulás (paraplégia), stb.]

**1.5.3.** 1.5.3 Olyan betegségek és fogyatékoságok, amelyekhez az ASN által megbízott egészségügyi bizottság (Orvosi Bizottság, vagy ennek hiányában az ASN által jóváhagyott orvos) véleménye szükséges:

- inzulin-függő cukorbetegség, feltéve, hogy az ASN által jóváhagyott orvosi hatóságnak bemutatnak egy olyan bizalmas dokumentumot, amely bemutatva az eset természetét azt igazolja, hogy az illetőt rendszeresen megfigyelik, és kezelik, és hogy az egészségügyi alkalmassági lapon (lásd 1.8 cikkely) szerepel a "orvosi felügyelet szükséges" megjegyzés;
- bármely valvuláris betegség vagy egyéb abnormális kardio-vaszkuláris feltétel;
- minden olyan pszichológiai körülmény, amely viselkedési problémát okozhat és pszichiátriai kezelést igényel
- bármely olyan egészségügyi probléma, amely káros vagy hátrányos következményekkel járhat az autóversenyen való részvétel során

#### **1.6. Orvosi vizsgálati lap**

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

- i) egy orvosi vizsgálati kérdőívet
- ii) egy orvosi vizsgálati formanyomtatványt

Jelen szabályozás követelményeivel összhangban, ezeket a nyomtatványokat mindenkinek ki kell adni, aki licencért folyamodik.

##### **1.6.1 Orvosvizsgálati kérdőív**

Az érintett versenyző írja alá

A kérdőív javasolt szövegezése az FIA-nál hozzáférhető

##### **1.6.2 Orvosi vizsgálati formanyomtatvány**

Az orvosi vizsgálati 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 értékelésének 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 orvosi vizsgálati 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 előéletéről az orvosnak tett nyilatkozata a valóságnak megfelel
- vállalja, hogy a Nemzetközi Anti-dopping Ügynökség tiltólistáján szereplő szereket és módszereket nem használja

### 1.6.3 Az orvosi vizsgálati nyomtatvány és kérdőív rendeltetése

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

### 1.7. A vizsgálatot végző orvos kötelezettségei:

Az egészségügyi alkalmassági vizsgálat elvégzéséért felelős orvos köteles használni és hiánytalanul kitölteni a kérelmező által átadott nemzeti egészségügyi alkalmassági formanyomtatványt. A kérelmezőnek az orvosi igazolást a kitöltés után azonnal vissza kell juttatnia az illetékes ASN-hez.

A vizsgálatot végző orvosnak kell közölnie az egészségügyi alkalmassággal, vagy alkalmatlansággal kapcsolatos döntést. Adott esetben kikérheti az ASN által kijelölt egészségügyi hatóság 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 űzésére:**

Dátum:.....

Javított látás (szemüveg, vagy kontaktlencse)

IGEN

NEM

Különleges orvosi felügyeletet igényel

IGEN

NEM

### 1.9. A szabályozás közzététele

A meglévő dokumentumokon felül, az ASN-eknek lehetőség szerint el kell juttatniuk a jelen szabályozást a jelen vizsgálatokat végző orvosoknak, vagy a licencigénylő-lapon fel kell tüntetni azt a honlapot, ahol az hozzáférhető.

## 2. Orvosi vizsgálat a versenyeken:

Adott esetben valamely esemény versenyfőorvosa által adott egészségügyi alkalmassági igazolás helyettesítheti az eseményt megelőző kötelező orvosi vizsgálatot.

Továbbá, valamely esemény során bármikor, vagy annak végén a versenyfőorvos, vagy a Versenyigazgató megkövetelhetik annak a versenyzőnek az orvosi vizsgálatát, akinek a magatartása azt indokoltá teszi. A versenyfőorvos véleménye alapján a sporthatóságok hozzák meg a döntést. Adott esetben ezt az orvosi vizsgálatot alkoholteszt is kiegészítheti.

### 2.1. Neurometriai teszt

A formula 1 világbajnokságban részt vevő valamennyi versenyzőnek az FIA Orvosi Küldött által meghatározottak szerint neurometriai teszten kell átesnie a Bajnokság minden szezonját megelőzően. Az ilyen tesztekre vonatkozó eljárás, az adott bajnokságban, az FIA által kirendelt orvos felelősségi körébe tartozik. A megszerzett bizalmas adatokat összehasonlítási célból fel lehet használni, amennyiben akár minimális traumás agykárosodással járó baleset következik be.

### 2.2. Balesetet vagy fizikai rendellenességet követő orvosi vizsgálat

### 2.2.1. Minden nemzetközi versenyen:

A balesetet követően orvosi vizsgálatot kell végrehajtani, még akkor is, ha a versenyző sértetlennek tűnik és/vagy saját erőből hagyta el a pilótaülést, illetve fizikai problémák fellépésekor. Ezt a vizsgálatot a verseny főorvosának kell elvégeznie a Versenyigazgatóval/Vezetőbíróval történt megbeszélés szerint.

- körpályás versenyeken ezt a vizsgálatot általában a pálya orvosi központjában kell elvégezni; ebben az esetben a versenyirányításnak kell gondoskodni a versenyző odakíséréséről.
- közúti eseményeken az orvosi ellenőrzés a helyszínen történik (hegyi verseny), vagy a gyűjtőállomáson (rallye).
- FIA bajnoki eseményeken, amennyiben jelen van, az FIA orvosi delegáltja kezdeményezheti az orvosi vizsgálat elrendelését a verseny főorvosával és a versenyigazgatóval történt egyeztetést követően. Kivételként, körpályás versenyeken a vizsgálatot az FIA orvosi delegáltja is elvégezheti a pálya orvosi központjától eltérő helyszínen.
- amennyiben az esemény, sorozat, vagy bajnokság szabályzata előírja, hogy a versenyző járműveket a megfelelő FIA Egészségügyi Figyelmeztető Lámpával kell felszerelni, akkor azt a vezetőt, akinél ez, a határértékek meghaladását jelző lámpa kigyullad, még azelőtt MEG KELL VIZSGÁLNIA az esemény egészségügyi szolgálatának, mielőtt elhagyná a körpályát. E vizsgálat helyszínét az esemény főorvosa, az FIA orvosi delegáltjával (ha van) együtt állapítja meg.

Minden esetben az érintett versenyző csapatát írásban kell értesíteni.

A Verseny főorvosának és jelenléte esetén az FIA orvosi delegáltjának közös döntése alapján, az érintett versenyzőnek:

- megtilthatják, hogy az adott eseményt folytassa,
- utasítást adhatnak, hogy a következő nemzetközi vagy bajnoki eseményen, amelyen a versenyző részt vesz egy a verseny főorvosa által elvégzett orvosi vizsgálaton vegyen részt. Ilyen esetben azon esemény főorvosa, amelyen a baleset történt köteles a következő esemény főorvosát megfelelő módon értesíteni,
- engedélyezhetik a következő eseményen történő részvételt további orvosi vizsgálat nélkül is.

Ezeket az intézkedéseket a verseny egésze folyamán lehet alkalmazni. Azokat a versenyzőket, akik az intézkedéseknek nem tesznek eleget, a Felügyelői Testület elé kell idézni.

A verseny ideje alatt ékszer, azaz testékszer (piercing) és fém nyaklánc viselése tilos, amit rajt előtt ellenőrizhetnek is.

### 2.2.2. Tesztelés, pályabejárás

Amennyiben egy versenyző magán tesztelés vagy nem szabályozott közúti pályabejárás során fizikai rendellenességet észlel, és/vagy az autója lecsúszik az útról vagy pályáról, azonnal orvosi vizsgálaton kell jelentkeznie és erről az ASN-t értesítenie kell.

Az F1, FIA GT vagy WTCC versenyek magán tesztjei, vagy a WRC események előtti nem szervezett pályabejárások esetében ennek a vizsgálatnak meg kell történnie az előtt a nemzetközi verseny rajtja előtt, amelyen az érintett versenyző legközelebb részt kíván venni. A vizsgálat azonos feltételű és azonos következményekkel jár, mint magán a nemzetközi esemény helyszínén (lásd 2.2.1). Ezen pályaelhagyásos esetekben a magán teszt kimentésért felelős orvosának felelőssége, hogy értesítse az FIA Orvosi Bizottságát amilyen hamar lehetséges.

## 2.3. Tennivalók egy balesetet vagy betegséget követően

### 2.3.1. A verseny főorvos teendői:

A főorvosnak kötelessége minden esetben amennyiben az esemény során baleset történik:

- értesíteni az illetékes ASN-t e-mail, vagy fax formájában és a lehető legtöbb részletet és információt továbbítani.
- ezt követően teljeskörű tájékoztatást adni a sérült állapotának javulásáról, vagy rosszabbodásáról.

*FIA Bajnokságok versenyein, FIA F1, GT1, WTCC, WRC eseményeken:*

*Értesíteni az FIA-t e-mailben. (medical@fia.com).*

### 2.3.2. Az ASN teendői

A verseny főorvosa vagy egy illetékes személy javaslata alapján, az ASN számára erősen ajánlott minden szükséges eszközzel ellenőrizni, hogy a 3. cikkelyben szereplő rehabilitációs eljárás alkalmazása az érintett versenyzőnél megtörtént. Az alkalmazás során elkövetett hibák büntetést vonnak maguk után

### 2.3.3. A versenyző teendői

Baleset esetén, ami akár egy verseny során, akár más körülmények között következett be, és 10 napos, vagy ennél hosszabb ideig tartó versenyképtelenséget okoz, vagy a jelen szabályzat 1.5 cikkelyeiben ismertetett betegségek feltárása esetén a versenyzőnek 10 napon belül értesítenie kell saját ASN-jét:

- akár úgy, hogy egy megbízható orvosi igazolást küld a Nemzeti Orvosi Bizottságnak, vagy az ASN által

megbízott orvosnak; ennek az igazolásnak tartalmaznia kell a diagnózist, a sérüléssel, vagy a teljesítő képtelenséggel (alkalmatlansággal) kapcsolatos előrejelzést, valamint annak terjedelmét

- akár úgy, hogy meghatalmazást ad a nemzeti orvosi bizottság, vagy az ASN által megbízott orvos részére, hogy az kapcsolatba lépjen azzal a kórházzal (klinikával), ahol kezelés alatt áll.  
*Speciális előírások FIA F1, GT1, WTCC, és WRC versenyek esetére*  
*Még akkor is ha a cselekvőképtelenség nem haladja meg a 10 napot, a versenyző köteles tájékoztatni az FIA orvosi küldöttjét a következő esemény előtt, amelyen részt kíván venni, annak érdekében, hogy aktivizálja a 3. pontokban leírt lépéseket. ( Reintegráció)*

### 3. REINTEGRÁCIÓ

Baleset, illetve betegség vagy alkalmatlanság felfedezésének időpontjától (lásd jelen szabályzat 1.5.cikkely) az érintett versenyző nem vehet részt semmilyen az FIA nemzetközi naptárába bejegyzett versenyen, amíg az ASN ahhoz hozzájárulását nem adja.

Amennyiben a versenyző olyan balesetet szenved, amelynek következtében 10, vagy annál több napon keresztül képtelen autóversenyen való részvételre, a gyógyulásról, vagy felépülésről szóló igazolás és a kórházi zárójelentés kézhezvétele után a nemzeti orvosi bizottság, vagy az ASN által megbízott orvos az érintettet újabb orvosi, vagy egy új, évenkénti egészségügyi alkalmassági vizsgálaton való részvételre kötelezheti.

A jelen szabályzat 1.5. cikkelyeiben ismertetett valamennyi betegséget, vagy alkalmatlanságot a Nemzeti Orvosi Bizottságnak, vagy ennek hiányában, az ASN által megbízott orvosnak felül kell vizsgálnia.

*Speciális előírások FIA F1, GT1, WTCC, és WRC versenyek esetére*

a), abban az esetben, ha a versenyző cselekvőképtelensége 0 - 10 nap közötti időtartam, akkor orvosi ellenőrzésre kerül sor amelyen a versenyzőnek érdeke résztvenni. Ez az ellenőrzést az FIA Orvosi delegáltja és a Versenyfőorvos hajtja végre.

b), ), abban az esetben, ha a személy cselekvőképtelensége 10 vagy annál több napos cselekvőképtelenség esetén ez az ellenőrzés azon a soron következő esemény színhelyén zajlik le, ahol a versenyző versenyezni szeretne, és bemutatja az gyógyulását igazoló dokumentumokat és az ASN engedélyét.

### 4. A DOPPING ELLENI KÜZDELEM MEGSZERVEZÉSE

Az FIA doppingellenes szabályainak célja, megvédeni a versenyzők alapvető jogát a doppingmentes sportban való részvételhez, és ezzel elősegíteni az egészséget, szabályosságot, egyenlőséget és a biztonságot az autósportban.

A szabályozás a Nemzetközi Sportkódex A függelékében található

### 5. FELLEBBVITELI BIZOTTSÁG

Minden országban, a nemzeti sporthatóság által kinevezett orvosi bizottságot hívják össze, 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 vezetési próbát tegyen. Az orvost a nemzeti sporthatóság nevezi ki, vagy az az orvosi bizottság tagja.

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

### 6. PSZICHOLÓGIAI TANULMÁNYOK FOLYTATÁSÁNAK SZABÁLYAI AUTÓSSPORT ESEMÉNYEK ALATT

#### 6.1. Általános szempontok:

Egy verseny, vagy az azt megelőző edzések során folytatott pszichológiai tanulmányok semmilyen módon és okból nem képezhetik akadályát az esemény normális lebonyolításának.

Ennek következtében valamennyi, az FIA irányítása alá tartozó eseményen a kísérleteknek összhangban kell lenniük az alábbi szabályokkal.

#### 6.2. A kutatási téma megválasztása

- a) Egy pszichológiai kutatás tárgyául szolgáló téma megválasztását a kísérletet végző orvosra kell bízni. Neki azonban a tanulmány témájáról minden esetben tájékoztatnia kell annak az eseménynek a verseny főorvosát, amely alatt a kísérletet folytatni kívánja, feltéve, hogy a saját nemzeti egészségügyi hatóságának jóváhagyását már megkapta.

- b) Az ASN egészségügyi tisztségviselői beleszólhatnak az országukban végrehajtandó pszichológiai tanulmány témájának megválasztásába, és a kísérletet vezető orvos(ok) kinevezésébe.
- c) Az FIA Orvosi Bizottsága közérdekű téma esetén nemzetközi kampányokat szervezhet pszichológiai tanulmányok lefolytatása érdekében. Ekkor megfelelő módon tájékoztatnia kell az érintett országok egészségügyi hatóságait – ha ilyenek léteznek – valamint minden esetben ezen országok ASN-jeit is.

### **6.3. A pszichológiai kísérletek gyakorlati megvalósításának feltételei**

- a) Tekintet nélkül arra, hogy a témát független kutatóorvos, egy ASN, vagy a Nemzetközi Sporthatóság orvosi bizottsága választotta-e ki, a gyakorlatban az alábbiakat kell figyelembe venni:
  - a rendező és a Versenyigazgató hozzájárulása,
  - a versenyfőorvos hozzájárulása,
  - a versenyző hozzájárulása,
  - a nevező(k) hozzájárulása, ha nem azonos(ak) a versenyzővel(kkel). Ilyen esetekben a versenyző önkéntessége elengedhetetlen feltétel.
- b) Minden esetben írásbeli kérelmet kell készíteni az esemény verseny-főorvosának, valamint a szervezőkhöz címezve, a jegyzőkönyv ismertetésével és az alábbiak meghatározásával:
  - a kísérlethez szükséges orvosi felszerelés típusa, mennyisége, elhelyezése.
  - a kísérlet végrehajtásának helye, a végrehajtáshoz szükséges idő, valamint, épített pályákon rendezett (körpályás) versenyek esetében, az, hogy a kísérletet az edzés, vagy maga a rendezvény során kívánják-e elvégezni. Ugyanez vonatkozik a rallye versenyek gyorsasági vagy normál közúti szakaszaira is.
  - az orvosi kutatócsoport tagjainak száma, beleértve az egészségügyi személyzetet is, amelyet a rendezőnek, jóváhagyás céljából elő kell terjesztetni.
  - egy pszichológiai kísérletnek soha nem szabad kellemetlen helyzetbe hoznia az abban nem érintett nevezőket és versenyzőket, akár a bokszokban, akár a versenyen, vagy az edzésen zajlik a kísérlet.

### **6.4. A kapott tudományos adatok felhasználása:**

- a) szabály szerint a tudományos eredmények a kutatóorvos kizárólagos tulajdonát képezik. Ezért a kutatóorvos teljesen szabadon adhatja közre és terjesztheti azokat, belátása szerint.
- b) az orvosnak azonban vállalnia kell, hogy az eredményeket közli saját nemzeti sporthatóságával, amely ennek összefoglalóját elküldi az FIA-hoz.

### III. FEJEZET: A VERSENYZŐK FELSZERELÉSE

#### 1. SISAKOK

##### 1.1. Szabványok:

Valamennyi olyan versenyző, aki az FIA versenynaptárába bejegyzett kör-, pálya-, hegyi-, vagy rallye versenyen vesz részt, olyan bukósisakot köteles viselni, amely megfelel egy, a J függelék, 25-ös számú technikai listában szereplő szabványnak.

Nyitott versenyautók vezetőinek teljes arcot fedő sisakot kell viselniük, melynél az állvédő a sisak integrált része, s amelyet az FIA által előírtak szerint kipróbáltak. Ez a módszer ajánlott a historic nyitott autók esetében, valamint az Autocross 3/3 A divíziókban is.

FIA 8860 Szabvány - Kiterjesztett Sisak Teszt Előírás (33-as számú Technikai lista) - szerinti sisakot kell viselnie versenyzőknek a következő eseményeken:

- FIA Formula 1 Világbajnokság
- FIA Rally Világbajnokság, ha a versenyző az 1 és 2 prioritási listán szerepel
- WTCC
- FIA GT1 Világbajnokság
- FIA GT2 és GT3 Európa Bajnokság
- Nemzetközi Sorozatok GP2, LMP1, LMP2, GP3 és F3 versenyein.

Minden versenyzőnek erősen ajánlott, hogy FIA Szabvány 8860 Sisakot viseljen, aki WRC vagy olyan nemzetközi sorozatokban indulnak ahol a műszaki követelmények tartalmazzák az FIA F1, F3 vagy F3000 töréspróbákat.

##### 1.2. Használati feltételek

Nyitott vezetőfülkéjű versenyautó vezetőjének 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.

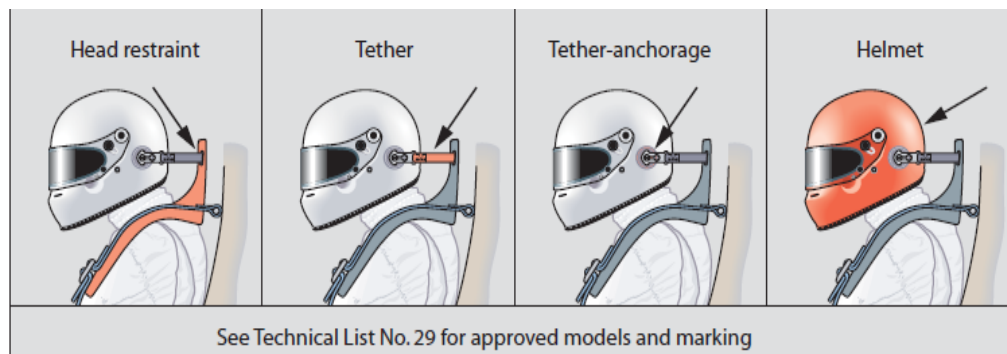
Zárt vezetőfülkéjű járműben ülő versenyzőnek és navigátorának, akik teljes arcot eltakaró sisakot viselnek, a következő tesztek (1) kell végrehajtani annak érdekében, hogy sérülés esetén a légutak biztosan hozzáférhetőek legyenek:


- a vezetőnek becsatolva, sisakban a kocsiban kell ülnie az FIA standard, becsatolt fejtámasszal.
- két beavatkozó ember segítségével, a verseny főorvosának (vagy az FIA orvosi delegáltjának, ha a helyszínen tartózkodik ilyen) képesnek kell lennie arra, hogy a sisakot leemelje a versenyzőről, miközben fejét természetes helyzetben tartják

Ha a fenti művelet végrehajtása nem lehetséges, a versenyzőnek arcrészen nyitott sisakot kell viselnie.

(1) historic autók esetén ajánlott.

KÖTELEZŐEN HASZNÁLANDÓ FIA ÁLTAL ELFOGADOTT FEJRŐGZÍTŐ RENDSZER A  
BAJNOKSÁGOK ESETÉBEN.



<p>F1, WRC Priority 1 és 2 Pilótáknak,</p> <p>WTCC</p> <p>GT1 Világbajnokság</p> <p>GT2 GT3 Európa Bajnokság</p> <p>F2</p> <p>Nemzetközi Gp, LMP1, LMP2, F3 bajnokságok</p>	<p>Fejrögzítő használata az FIA 8858 rendelvevénye szerint</p>	<p>Rögzítőkötél használata az FIA 8858 rendelvevénye szerint</p>	<p>Rögzítő kapocs használata az FIA 8858 rendelvevénye szerint</p>	<p>Sisak használata az FIA 8860 rendelvevénye szerint</p>
<p>WRC nem prioritású versenyzők</p> <p>FIA Tereprali Világkupa</p>	<p>Fejrögzítő használata az FIA 8858 rendelvevénye szerint</p>	<p>Rögzítőkötél használata az FIA 8858 rendelvevénye szerint</p>	<p>Ameddig kompatibilis FIA 8860 a sisaknak a következő címkével kell rendelkeznie</p> 	
<p>Egyébb nemzetközi Versenyek</p>	<p>Fejrögzítő használata az FIA 8858 rendelvevénye szerint</p>	<p>Rögzítőkötél használata az FIA 8858 rendelvevénye szerint</p>	<p>A sisaknak fejrögzítő előkészítéssel kell rendelkeznie. Ajánlatos hogy a rögzítőkapsocs gyárilag legyen felhelyezve.</p>	

### 1.3. Módosítások:

A sisakokon mindennemű módosítás tiltott, kivéve, ha a módosítás megfelel a gyártó és az FIA által jóváhagyott azon szabványszervezetek egyike előírásainak, amely az illető sisakot vizsgálta. Minden egyéb, a sisakon végrehajtott változtatás miatt a sisak nem felel meg a jelen cikkely követelményeinek.

### 1.4. Maximális tömeg és kommunikációs rendszer:

- a sisakok tömege a verseny teljes időtartama alatt bármikor ellenőrizhető. A teljes sisak tömege nem haladhatja meg az 1800 grammot zárt típusú (JET), illetve az 1600 grammot nyitott típusú sisak esetén, beleértve valamennyi felszerelést és csatlakozást.
- a sisakba szerelt hangszóró tiltott minden körgyorsasági és hegyi 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.

### 1.5. Díszítés

Olyan festékekkel, amely reakcióba léphet a sisak héjának anyagával, vagy befolyásolhatja az általa nyújtott védelmet, a sisakot lefesteni, vagy díszíteni csak a gyártó esetleges utasításainak és előírásainak megfelelően lehet, kizárólag a gyártó által meghatározott festékekkel (levegőn száradó akril festékek, poliuretán lakkok, stb.), és lehetőleg az általa jóváhagyott festőberendezéssel. Ez az előírás különösen a fröccsöntéssel készült sisakok tekintetében fontos, mivel ezek általában nem festhetőek.

A lefesteni kívánt sisakot hatékonyan védeni kell, mivel a sisak belsejébe behatoló festékanyag ronthatja a sisak belésének minőségét.

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

A gyártó utasításait is be kell tartani bármilyen matrica használatakor, illetve egyéb, a sisakra történő anyagátvitel esetén.

## 2. LÁNGÁLLÓ RUHÁZAT

Az FIA nemzetközi versenynaptárába bejegyzett körpályás- és hegyi 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).

A felhasználóknak biztosítaniuk kell, hogy a ruházat ne legyen olyan szűk, hogy az a ruha védőképességét akadályozza.

A ruhán lévő himzéseket csak a külső rétegre szabad varrni a jobb hőállóság érdekében. A jelvények alapanyagának, illetve a rögzítéshez használt fonalaknak tűzálló anyagból kell készülniük. (Lásd FIA 8856-2000 előírás 1.számú mellékletét a felhasználható anyagok adatairól)

Az állórajttal történő versenyeken részt vevő, együléses autók versenyzőinek olyan élénk színű kesztyűt kell viselniük, amely elűt 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 hűsítő rendszerben, amelyet a versenyzők viselnek. Vízzel működő rendszerek esetén nem lehetséges a versenyzők ruházatának átitatása.

Különlegesen nagy hőségben rendezett eseményeken ajánlott hűtőrendszer használata (erre a célra tervezve, csatlakozva például az alsó ruházathoz és az FIA 8856-2000 szabvány szerint homologizálva).

Különleges esetekben nem FIA homologizált hűtőmellény is viselhető, de a homologizált alsóruházat kötelező viselése mellett. Az anyagnak tartalmaznia kell az ISO 15025 szabványnak megfelelőséget igazoló himzést és címkét, bármely csővezetésnek címkével igazoltan az ISO 17493 szabványnak kell megfelelnie, a mellény nem lehet közvetlen kapcsolatban a versenyző bőrével, és bármely, a fedélzeti rendszerekkel való csatlakozásnak az FIA 8856-2000 szabvány 5.8.6-os pontjának kell megfelelnie.

## 3. FEJRÖGZÍTŐ SZERKEZET (FHR)

3.1. Nemzetközi eseményeken mindenféle fejrögzítést szolgáló szerkezet alkalmazása, illetve azoknak a bukósisakhoz történő kapcsolása tilos, kivéve az FIA által homologizált (8858 sztenderd) és az FIA 29. számú technikai listán közzétetteket

Az FIA által elfogadott fejrögzítő viselése nemzetközi versenyeken minden versenyző számára kötelező.

Követelmények a kötelező fejrögzítő szerkezetek használatához:

Az FIA által elfogadott fejrögzítő viselése:

a) kötelező a G periódusú Formula 1-es autókön, továbbá ahol az autó konstrukciója szükségessé teszi; javasolt az egyéb veterán autókön;

b) kötelező az off-road valamennyi FIA Európa bajnoki versenyén a hozzá igazodó sisakkal, kivéve az Autocross Superbuggy, Buggy1600 és JuniorBuggy kategóriákat, ahol erősen ajánlott.

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. Autó, VI. kategóriákban, ha a technikai útlevél kiállítása 2006.01.01. előtt történt.

Más autókánál, 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 FIA honlapján, az L függelékben található, vonatkozó táblázat szerint.

Helmet	Tether system (tether, tether end fitting and helmet anchorage)
FIA 8860 (Technical List № 33) FIA 8858 (Technical List № 41)	FIA 8858 (Technical List № 29)

Azokban az esetekben, amikor HANS használatára szükség van, az FIA Biztonságos Autóversenyzésért felelős osztályának gondozásában kiadott "A HANS használati útmutatója nemzetközi autóversenyeken" című kézikönyvében található további információ ([www.fia.com](http://www.fia.com), FIA Sport – Szabályzatok – Versenyzők felszerelése menüpont).

### 3.3. Az FIA 8858-2002, 8858-2010, 8860-2004 és 8860-2010 sztenderdek engedélyezett használata.

Az FIA 8860-2004 (Összetett sisak) és FIA 8858-2002 (fejrögzítő rendszer és hozzá tartozó sisakok) sztenderdek 2010-ben frissültek. Az eredeti és az átdolgozott verziók érvényben maradnak az FIA L függelékében található vonatkozó táblázata alapján.

	FHR 8858-2010	Tether (with end fitting) 8858-2010	Helmet anchorage 8858-2010	Helmet 8858-2010 and 8860-2010
<b>HANS 8858-2002</b>	X	YES	YES	YES
<b>Tether (w/ end fitting) 8858-2002</b>	NO	X	If mechanically compatible	YES
<b>Helmet anchorage 8858-2002</b>	YES	If mechanically compatible	X	NO
<b>Helmet 8858-2002 and 8860-2004</b>	YES	YES	NO	X



#### 4. Biztonsági Övek

A versenyzőknek a J függelékben a vonatkozó járműre leírtakkal összhangban lévő övekkel az üléseikbe megfelelően bekötve kell lenniük az esemény teljes ideje alatt, amíg a jármű mozgásban van a pályán, boxutcában, gyorsasági/szelektív szakaszon vagy a különpróbán.

### IV. FEJEZET: A VEZETÉSI MAGATARTÁS SZABÁLYAI A VERSENY-PÁLYÁKON

#### 1. A JELZÉSEK FIGYELEMBE VÉTELE

A nemzetközi sportkódex H függelékében szereplő előírásokat jelen vezetési magatartási kódex részének kell tekinteni. Valamennyi versenyzőnek ehhez kell tartania magát.

#### 2. ELŐZÉS, A VERSENYAUTÓ IRÁNYTÁSA, A PÁLYA 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 lehetővé kell tennie a másik jármű részére az előzést az első lehetséges alkalommal.

Amennyiben úgy látszik, hogy a megelőzni kívánt jármű vezetője visszapillantó tükrét nem használja teljes mértékben, úgy a pályabíróknak a lengetett kék zászló használatával őt értesíteni kell arról, hogy egy másik jármű előzni akarja.

Azt a versenyzőt, aki a kék zászlójelzést nem veszi figyelembe, a Felügyelő Testület felé jelenteni kell.

- b. Az előzés jobbról, vagy balról is történhet, a pillanatnyi lehetőségek szerint. Mindazonáltal másik versenyzőt akadályozó manőverek, mint például idő előtti, hirtelen irányváltoztatások, egynél több irányváltoztatás, a járművek szándékos beszorítása a kanyar külső, vagy belső ívében, 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 amellyek meghatározzák a pálya szegélyét, a pálya részének tekintendők, de a kerékető kövek már nem
- Akkor ítélik úgy, hogy a versenyző elhagyta a pályát, ha az autója egyik része sem érintkezik a pályával.

Amennyiben az autó elhagyja a pályát bármilyen okból, és nem meríti ki a 2 (d) pontot, akkor a versenyző visszatérhet, mindazonáltal ezt a manővert csak biztonságosan teheti és úgy, hogy ezzel nem szerez semmilyen előnyt.

- 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 versenyautót indokolatlanul lassan, vagy kiszámíthatatlanul vezetni, vagy olyan módon, hogy az veszélyt jelentsen a többi versenyzőre.

#### 3. AUTÓ LEÁLLÁSA VERSENY KÖZBEN

- a. a versenypályát elhagyni szándékozó jármű vezetőjének az erre vonatkozó szándékát kellő időben jeleznie kell, és felelős azért, hogy ez a manőver semmiféle veszélyt ne okozzon. Ilyen esetekben a kihajtáshoz mindig a legrövidebb úton kell haladnia.
- b. amennyiben az autó leáll a boxutcán kívül a pályán, akkor a legrövidebb idő alatt el kell távolítania azt a versenypályáról, hogy ne okozzon veszélyt és ne hátráltassa a többi versenyzőt.

Amennyiben a versenyzőnek nem sikerül járművét a veszélyes helyről eltávolítani, úgy a sportbírók, vagy egyéb hivatalos személyek kötelessége segíteni. Abban az esetben, ha ennek eredménye képpen a versenyző ismét versenybe tud állni, azt csak szabályszegés nélkül teheti és csak úgy, hogy ne jusson jogtalan előnyhöz.

- c. a pályán mindenféle javítást csak a jármű vezetője végezhet, kizárólag a járművön lévő szerszámokkal és pótalkatrészekkel.
- d. Az utántöltés bármely formája tilos, kivéve a versenyautónak a boxában történő megállása során.
- e. a versenyzőn és a felhatalmazott hivatalos személyeken kívül senki számára nem engedélyezett az

- auto megérintése, kivéve a boxutcában.
- f. járművet a versenypályán tolni tilos.
  - g. a verseny felfüggesztését kivéve a versenyző által a versenypályán –akár időlegesen is - magára hagyott jármű úgy tekintendő, mint aki a versenyzéstől visszalépett..

#### **4 - BEHAJTÁS A BOKSZBA**

- a. a bokszokhoz vezető lassító útszakasz (zóna) a bokszutca része.
- b. az edzés és a verseny során a bokszutcába hajtani kizárólag a bokszutca bevezető, lassító zónáján keresztül szabad.
- c. minden versenyzőnek, aki el kívánja hagyni pályát, vagy be kíván hajtani a bokszba, biztosnak kell lennie abban, hogy ezt veszély nélkül hajthatja végre.
- d. a vis major eseteket kivéve (amelyeket az esemény sportfelügyelői ilyennek elismernek) tilos a bokszutca bevezető, lassító zónáját és a pályát elválasztó határoló vonalat bármilyen irányban átlépni.
- e. a vis major eseteket kivéve (amelyeket az esemény sportfelügyelői ilyennek elismernek), a bokszából kihajtó versenyző még autójának egy részével sem hajthat át azon a bokszutca kijáratánál a pályára festett vonalon, amelynek célja, hogy a bokszból kihajtó autókat a pályán lévőktől elválassza.

#### **5 - KIHAJTÁS A BOKSZBÓL**

Előre nem látható körülményeket kivéve (a Felügyelők mérlegelésére bízva), a boxutcából kifelé jövet tilos átlépni a boxkijáratnál, a pályára felfestett vonalat, melynek éppen az a feladata, hogy a boxutcat elhagyó autókat a versenypályán érkezőktől elválassza.