



TARTALOMJEGYZÉK

I. FEJEZET - FIA NEMZETKÖZI VERSENYZŐI LICENCEK

- 1. cikk Általános rendelkezések
- 2. cikk FIA versenyzői licence fokozatok. illetve azon rendezvények, amelyeken azok érvényesek és szükségesek
- 3. cikk Junior-C Offroad, C, R és D fokozathoz szükséges feltételek és a minősítési eljárás
- 4. cikk A és B fokozat minősítési eljárása
- 5. cikk A szuper licenre való minősítés a licenc kibocsátás feltételei
- 6. cikk Világ- és nemzetközi rekordkísérletekre érvényes licencek
- 7. cikk Kamion versenyekre érvényes licencek
- 8. cikk Historic versenyekre érvényes licencek
- 9. cikk Drag (gyorsulási) versenyekre érvényes licencek
- 10. cikk Megváltozott képességű versenyzők nemzetközi licencei
- 11. cikk A motorsport gyakorlása megváltozott képességűek licencével rendelkezők számára
- 12. cikk Az FIA Alternatív Energia Kupa versenyekre érvényes licenc

II. FEJEZET – A PILÓTÁK ORVOSI VIZSGÁLATÁRA VONATKOZÓ SZABÁLYOK

- 1. cikk Évenkénti egészségügyi alkalmassági vizsgálat
- 2. cikk Balesetet vagy betegséget követő orvosi vizsgálat
- 3. cikk Reintegráció (Visszailleszkedés)
- 4. cikk A Dopping elleni küzdelem szervezete
- 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 Fejrögztő rendszer (FHR)

IV. FEJEZET – MAGATARTÁSI SZABÁLYOK 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 boksztucába
5. cikk Kihajtás a boxutcából

I. FEJEZET: FIA NEMZETKÖZI VERSENYZŐI LICENCEK

1. ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

1.1. Valamennyi FIA nemzetközi versenyzői licenc kiállítását a Nemzetközi Sportkódex szabályozza, különösen annak 45., 47., 70. cikkelye és VIII. fejezete. Az L függelék jelen fejezete a körpályákra és közúti rendezvényekre, a historic autók versenyekre, a drag (gyorulási) versenyekre, a mozgássérült pilótákra és navigátorokra vonatkozó licencek fokozataira, minősítési követelményeire és érvényességére vonatkozó részletes szabályokat tartalmazza.

E fejezet alkalmazásában a “bajnokság” kifejezés jelöli a díjakat, kupákat és bajnokságokat egyaránt.

1.2. Az FIA nemzetközi versenyzői licencekre való jogosultság feltétele, hogy a jelölt -a Junior-C Offroad FIA lincenc fokozat kivételével- betöltse a 16. életévét a lincence érvényessége első évének kezdetét (január 1.) megelőzően. E szabály alól az FIA adhat felmentést a versenyző nemzeti autósport szövetségének (ASN) kérelme alapján, figyelembe véve a jelölt eredményeit és tapasztalatát, amelyet az ASN igazol, és amely legalább kétévnyi, az ASN által elismert versenyeken szerzett tapasztalatot is tartalmaznia kell.

1.3. Az FIA nemzetközi versenyzői licenc tartalma:

- „Fédération Internationale de l’Automobile” (Nemzetközi Automobil Szövetség) fejléc és a nemzeti autósport szövetség(ASN) megnevezése
- „FIA Nemzetközi Licenc” szavak
- a licenc száma
- a licenc fokozata
- a licenc érvényességének kezdő és végső időpontja (lásd a Sportkódex 114. cikke)
- a versenyző nem túl régi fényképe
- a versenyző teljes neve
- a versenyző születési dátuma (opcionális)
- a kötelező orvosi felülvizsgálat eredményétől függően az alábbiak:

„Az FIA egészségügyi követelményeinek megfelelően alkalmas autósportművelésére:

Dátum:

Látáskorrekció (szemüveg, vagy kontaktlencse)

Különleges orvosi felügyeletet igényel

IGEN / NEM

IGEN / NEM”

2. FIA VERSENYZŐI LICENC FOKOZATOK, ILLETVE AZON RENDEZVÉNYEK, AMELYKEN AZOK ÉRVÉNYESEK ÉS SZÜKSÉGESEK (Fontos: Drag (gyorsasági) versenyekre nem alkalmazandó)

2.1. Szuper licenc: a Formula-1 világbajnokságban való részvételhez szükséges vezetői licenc.

2.2. (*)"A" fokozat: szükséges minden olyan autó esetében, melynek súly/teljesítmény aránya kisebb vagy egyenlő 1 kg/hp .

2.3. (*)"B" fokozat: szükséges minden olyan autó esetében, melynek súly/teljesítmény aránya 1 és 2 kg/hp közé esik, valamint szükséges az FIA WTCC Bajnokságban.

2.4. (*)"C" fokozat: szükséges minden olyan autó esetében, melynek súly/teljesítmény aránya 2 és 3 kg/hp közé esik, (kivéve a fentebb említettek) és szükséges az FIA Autocross, Rallycross és Kamion Bajnokságában .

2.5. "R" fokozat: Minden, az FIA nemzetközi versenynaptárában szereplő „közúti” rendezvényre érvényes (rallye, terep-rallye, hegyi verseny, valamint egyéb rendezvények, ahol a versenyzőket egyesével indítják)

2.6. (*)"D" fokozat: szükséges minden olyan autó esetében, melynek súly/teljesítmény aránya nagyobb, mint 3 kg/hp (kivéve a fentebb említettek) és minden olyan FIA által regisztrált Klub- vagy Bronz nemzetközi sorozat esetében, függetlenül attól, hogy néhány autó súly/teljesítmény aránya kisebb, mint 3 kg/hp.

D1 fokozat : Az ilyen fokozatú licenc lehetővé teszi normál licenccel nem rendelkezők részvételét bizonyos meghatározott célból rendezett nemzetközi nevezéssel rendelkező versenyeken. Ez a licenc csak azon meghatározott nemzetközi versenyekre érvényes, amelyeket az FIA egyedileg engedélyezett, mint a "D" fokozatú licenc tulajdonosok számára nyitott versenyt, és a verseny az FIA nemzetközi versenynaptárában így is szerepel

2.7. FIA Junior-C Off-road fokozat : kizárólag az FIA által meghatározott junior kategóriájú autókra érvényes 13. és 16. életév közötti autocross pilóták számára (a 13. évet az adott naptári évben be kell tölteni, a 16. életévet a licence kiállításának napjáig nem töltheti be a versenyző), illetve a 14. és 17. életév közötti rallycross pilóták számára (a 14. életévet a részvétel éve január 1-je előtt be kell tölteni, a 17. életévet a licence kiállításának napjáig nem töltheti be a versenyző). Meghatározott kategória :

(*)Autocross : FIA Junior Buggy Kupa.

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

(*) 2013. január 1-jétől alkalmazandó

2.8. A megjelölt autókategóriákban –az FIA Junior-C Offroad fokozat 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 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.

(*) « 014 január 1-től alkalmazandó

Közzétéve: Az FIA hivatalos honlapján 2013. augusztus 29-én.

3. JUNIOR-C OFFROAD, C, R ÉS D FOKOZATHOZ SZÜKSÉGES FELTÉTELEK ÉS A MINŐSÍTÉSI ELJÁRÁS

3.1. A Junior-C Offroad fokozatú licencet a jelentkező ASN-je állítja ki. A kiállítás feltétele legalább két éves versenyzői gyakorlat az ASN által elismert autosport eseményeken és ennek ASN általi tanúsítása, továbbá a törvényes képviselő hozzájáruló nyilatkozata.

3.2. (*)A D 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 licence típus kizárólag egy meghatározott rendezvényre érvényes, melynek nevét és időpontját a kibocsátó ASN-nek a licencen fel kell tüntetnie.

A tulajdonos funkcióját és azt, hogy vezethet-e a rendezvényen, a licencen fel kell tüntetni. Amennyiben a rendezvény közúton zajlik (akár zárt, akár nem zárt úton) a D1 fokozatú licenc tulajdonosának a rendezvény országa szabályai szerinti járművezetői 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 még a legmagasabb minősítésű nemzeti licenccel illetve a CIK nemzetközi B vagy D licenccel rendelkezőknek is.

A C licenc tulajdonosainál 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 sorozatokj részei, ahol a jelöltek részt vehetnek egy évadra szóló nemzeti licenccel. Ebben az esetben a jelentkezőnek a részvételi év január 31-éig be kell töltenie a 16. életévét.

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 rendezvényeket teljesítenie. A versenyző adott versenyeken elért eredményét a versenyek versenyigazgatói kell, hogy igazolják.

(*) « 014 január 1-től alkalmazandó

4. A ÉS B FOKOZAT MINŐSÍTÉSI ELJÁRÁSA

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

4.2. A B fokozatra való minősítés :

- 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 licenccel kell rendelkeznie és esetében meg kell állapítani, hogy sikeresen versenyzett-e legalább 7 nemzeti bajnoki vagy nemzetközi versenyen.

Vagy

3) Az igénylő a CIK VB-n vagy CIK Világkupában első három helyezettben végzett .

4.3. Az A fokozat megszerzésének meg kell felelni 4.2 pontban leírt követelményeknek. Emellett a versenyző ASN-jének meg kell győződnie arról is, hogy a jelentkező a licenc kérelmezését megelőző 24 hónapban 5 olyan versenyen végzett az abszolút eredménylista szerinti első 5 helyezett között, amelyekre a B fokozatú licenc szükséges, vagy arról, hogy a jelentkező a licence kérelmezésének évében, vagy az azt megelőző év során egy olyan bajnokság végső eredménylistája szerinti első 5 helyezett között végzett, amelyre a B fokozatú licenc szükséges. Az FIA bekérheti az ASN-től a versenyző által elért eredmények jegyzőkönyveit.

4.4. Az A vagy B fokozatú licencek megtartása érdekében a pilótának 12 havonta részt kell vennie a meghatározott kategória legalább egy nemzetközi rendezvényén, melynek hiányában a licencet kiállító ASN-nek újra meg kell vizsgálnia a versenyzőt a licencfeltételeknek történő megfelelés szempontjából egy nemzetközi esemény edzéseén alatt.

5. A SZUPER LICENCE VALÓ MINŐSÍTÉS ÉS LICENCKIBOCSÁTÁS FELTÉTELEI

Az FIA Formula 1 versenyzők Szuper Licencét az FIA állítja ki.

5.1. Minősítés

5.1.1. A versenyzőnek érvényes FIA nemzetközi A fokozatú licenc-szel kell rendelkeznie.

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

- a) az FIA Formula1 Világbajnokságban a megelőző évben legalább 5-ször rajthoz állt, vagy a megelőző 3 évben összesen 15 –ször rajthoz állt,
- b) korábban volt már Szuper Licence és a megelőző évben a Formula 1 Világbajnokságban tesztversenyző volt valamelyik csapatnál,
- c) a megelőző két évben az első három hely valamelyikén végzett az F2 Bajnokságban, a Nemzetközi F3 Bajnokságban, a GP2 sorozatban, 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,,
- e) az alábbi sorozatok egyikének aktuális bajnoka:
 - Formula 3 Euro Sorozat
 - nagy-britanniai, olasz, japán vagy spanyol nemzeti F3 bajnokság F Világbajnokság//Renault V6

Fontos! Az adott évad bajnoka cím 12 hónapig tekinthető érvényesnek az adott sorozat vagy bajnokság utolsó eseményét követően

- f) az FIA döntése alapján stabilan kiemelkedő alkalmasságot mutat együléses formula versenyautóban, de még nem volt lehetősége a fenti c)-e) pontokban leírtak megszerzésére. Ebben az esetben az érintett F1 csapatnak igazolnia kell, hogy a jelentkező 2 napos időintervallumon belül legalább 300 km-t vezetett egy aktuális F1 versenyautót folyamatos

versenytempóban 90 nappal a jelentkezést megelőzően, mindezt azon ASN igazolásával, ahol a teszt lezajlott.

5.2. Jelentkezés menete:

- a) A jelentkezésnek hiánytalanul be kell érkeznie az FIA-hoz annak az F1 Világbajnoki futamnak a technikai gépátvételét megelőző 14 nappal, ahol a jelölt először indulni kíván. A bajnokságban Vis mayor miatti versenyzőcsere esetén az FIA elfogadhatja a jelentkezést 48 órával az első gépátvétel kezdetét megelőzően.
- b) A versenyző jelenlegi versenyzői licencét kibocsátó ASN-nek specifikus ajánlást kell benyújtania az FIA részére, melyhez csatolnia kell a versenyző eredményeit tartalmazó jegyzőkönyvet és a jelenlegi Nemzetközi A licenc- számát.
- c) A versenyzőnek be kell nyújtania akitöltött Szuperlicenc kérő nyomtatványt.
- d) Az éves Szuperlicenc díjat be kell fizetni az FIA-nak.

5.3. A kibocsátás feltételei:

5.3.1. Amennyiben az 5.1 és 5.2 pontokban meghatározottak az FIA számára elfogadható módon teljesültek, az FIA kibocsátja a licencet.

5.3.2. A Szuperlicenc a kibocsátás évének végéig érvényes.

5.3.3. Az 5.1.2 pont f) alpontja szerinti módon elfogadott versenyző számára 12 hónapig próbaidőn lesz, amely alatt a licenc ideiglenesnek minősül és kibocsátása bármikor felülvizsgálható.

5.3.4. A versenyző első Szuperlicence megújítására a kibocsátást követő 8 hónapban jogosult, az 5.2 pont b-d) alpontjainak megfelelően.

6. VILÁG- ÉS NEMZETKÖZI REKORDKÍSÉRLETEKRE ÉRVÉNYES LICENCEK

C fokozatú licenc szükséges.

7. LICENCEK KAMIONVERSENYEKRE

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

8. HISTORIC VERSENYEKRE ÉRVÉNYES LICENCEK

8.1. Az FIA Nemzetközi Veteránautó-versenyzői Licenc valamennyi, az FIA által elismert, veteránautók számára rendezett gyorsasági versenyre érvényes abban az autókategóriában, amelyre kiadták; és kötelező is ezeken a versenyeken, kivéveha a versenyző rendelkezik valamely fokozatú hagyományos FIA nemzetközi versenyzői licenc-szel, kivéve a Junior-C Offroad licencet (lásd a 2.-5. cikkelyeket).

A gyorsasági versenyek olyan veterán autók számára rendezett versenyek, amelyeken a sebesség meghatározó tényező az eredmények elérésében, vagy amelyeken 50 km/óra feletti átlagsebességet érnek el.

8.2. Az FIA Nemzetközi Veteránautó-versenyzői Licencekre valamennyi, a nemzetközi licencekre vonatkozó, az FIA Nemzetközi Sportkódex 2. és 8. fejezetében meghatározott szabály érvényes.

8.3. Az FIA Nemzetközi Veteránautó-versenyzői Licencet a többi licenctől egy „H” felülnyomat különbözteti meg.

8.4. A licenceket kiállító ASN felelős a különböző fokozatok eléréséhez szükséges minősítő feltételek közzétételére: Az FIA hivatalos honlapján [2013. augusztus 29-én](#).

meghatározásáért.

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

H1 fokozat: valamennyi veteránautó, kivéve a G,H, I időszakból 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 sportautó prototípusok; valamennyi nagy túraautó.

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

H4 fokozat: csak Historic Regularity rallye rendezvényekre.

Fontos!: Az A, B és C fokozatú, FIA által kibocsátott nemzetközi versenyzői licenceik minden körpályás eseményre érvényesek a veteránautók tekintetében, és kötelezőek a Thoroughbred Grand Prix és a G,H, I időszakból származó F1 autókra nézve.

Az R fokozatú licenc minden veteránautó rallye-ra érvényes.

9. DRAG VERSENYEKRE ÉRVÉNYES LICENCEK

9.1. Az FIA nemzetközi drag licenc – azon autókategórián belül, amelyre kiadták – valamennyi, az FIA által elismert drag versenyre érvényes és egyben kötelező is.

9.2. Az FIA nemzetközi drag licencére az FIA Nemzetközi Sportkódexének 2. és 8. fejezetében, valamint az FIA Drag Rendezvények Általános Szabályzata 10.4 cikkelyében meghatározott szabályok érvényesek. .

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

9.4. A licencet kiállító ASN felelőssége a különböző fokozatokhoz szükséges minősítéseket meghatározni az FIA Drag Rendezvényekre Általános Szabályzata 10.4 pontjával összhangban.

9.5. A licencek a következő autókategóriákra érvényesek, ahogy azokat a dragversenyekre vonatkozó nemzetközi szabályzat meghatározza.

	A TÍPUS (125” felett)	B TÍPUS (125”-ig)	C TÍPUS (karosszéria)
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 Offroad 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 (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 jogosítványt (lásd II. fejezet 1.5 2 pontja), megváltozott képességű személyek részére kiállított nemzetközi licencet igényelhet, ha az alábbi feltételeknek eleget tesz:

A licenc kiadásának kritériumait 4 szinten értékeli:

- 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) A teszt során ellenőrzik, hogy a versenyző képes-e a lehető leggyorsabban kiszabadítani magát saját verseny-gép-járművéből (vagy egy hasonló modellből) egy szimulált hirtelen vészhelyzetben vagy tüzesetben. 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 versenygép-járművön 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 a tekintetben, hogy a nemzetközi licencet a megváltozott képességű versenyző részére megadja-e, vagy sem.

10.2. Navigátor

Hasonló módon, azon megváltozott képességű résztvevők, akik versenyzői alkalmassága korlátozott és emiatt csak rallye navigátorok lehetnek – a Nemzetközi Sportkódex 21. cikkében meghatározottak szerint – és nem vezethetnek a versenyeken, igényelhetik a Megváltozott Képességű Navigátorok Licencét.

A fizikai állapotra vonatkozó előírások megegyeznek a Megváltozott Képességű Pilóták Nemzetközi Licence kiváltásához előírtakkal, kivéve a látászavarokkal kapcsolatos részt (lásd a II. Fejezet, 1.5.1 bekezdését).

A Megváltozott Képességű Pilóták Nemzetközi Licence kiváltásához azonos módon értékeli, hogy a jelölt képes-e kiszabadítani magát abból a gépjárműből (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 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 (feltehetően sérült) pilótának 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.

Az orvosi szakvélemény beérkezését követően az ASN dönt arról, hogy kiadja-e a megváltozott képességű navigátori licenszet.

11. AZ AUTÓSPOORT GYAKORLÁSA MEGVÁLTOZOTT KÉPESSÉGŰ VERSENYZŐK LICENCÉVEL RENDELKEZŐK SZÁMÁRA

11.1 Megváltozott képességű, nemzetközi versenyzői licensszel rendelkező pilóták olyan versenyen indulhatnak, ahol egyedi rajtoltatás történik. A versenyző versenyen való részvételét az adott rendezvény országa ASN-jének engedélyeznie kell. .

11.2 Kivételesen, a 10.1-es cikkben foglalt feltételek szerint, egyes, megváltozott képességű versenyző licensszel rendelkező versenyzők részt vehetnek csoportos rajtoltatású nemzetközi pályaversenyeken, 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 ugyanarra a teljesítményre képes, mint mielőtt a megváltozott képességű pilóta licenszért jelentkezett volna;
- ha olyan megváltozott képességű versenyző licensszel rendelkező versenyzőről van szó, aki az ASN 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 versenyzőnek a licenszét 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 versenyzői licensszel rendelkező induló szerepel, a rescue személyzetet informálni kell az érintett versenyzők rajtszámáról

12. FIA ALTERNATÍV ENERGIA KUPA VERSENYEKRE ÉRVÉNYES LICENSZ

Az Alternatív Hajtású Járművek Kupa versenysorozatában az alábbi licenszek érvényesek:

- napelemes autóra érvényes A, B, C, vagy D fokozatú licensz (I. kategória, Olympia osztály)
- Vezetői teszteken és nem-gyorsasági versenyeken (pl. Eco-Rally) érvényes A, B, C, vagy D fokozatú licensz (III, IIIA, VI, VII és VIII kategória)
- Gyorsulási versenyeken érvényes A, B, C vagy D fokozatú licenszek (II, III, IV, V, VI, VII és VIII kategória)
- az R fokozatú licensz, kizárólag egyéni rajtoltatású országúti versenyeken érvényes (Kategória I, II, III, IIIA, IV, V, VI, VII, VIII és Olympia osztály)

II. FEJEZET: A PILÓTÁK ORVOSI VIZSGÁLATÁRA VONATKOZÓ SZABÁLYOK

Jelen szabályok alkalmazásából adódó bármiféle kérdés eldöntésének céljából minden ASN számára Közzétéve: Az FIA hivatalos honlapján [2013. augusztus 29-én](#).

rendelkezésre kell állnia egy nemzeti orvosi bizottságnak, vagy ennek hiányában egy, a sportorvoslásban illetve kifejezetten a autosporthoz 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 előt.

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 alatt 12 vezetékes EKG
- 45 év felett terheléses EKG vizsgálatot foglal magában.

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 szívhalál 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 személy kell, hogy megvizsgálja a versenyzőt és igazolja azt, hogy :

- 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, 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 a b, c, d pontoknak;
 - a szemfenék olyan állapota, 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 ki 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 a vizsgálatot 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 megfelelően értékeli.

1.3.1. Abban az esetben, ha egy akut szemészeti betegség a látás elvesztését vagy látótér 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. Izületek mozgékonyága, 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,
- kevesebb mint 5 éve fennálló egy szemre vak állapot.

Több, mint 5 éve fél szemére vak jelentkező esetében kizárólag az FIA Orvosi Bizottság jogosult dönteni a jelölt alkalmasságáról az 1.3 pont szerinti vizsgálat 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 licenz 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 érintett testület általi rendszeres felülvizsgálatot és a kezelés természetét tartalmazó bizalmas dokumentumot benyújtják az ASN által kijelölt orvosi testületnek, , t és az egészségügyi alkalmasság igazolásán (lásd 1.8 cikkely) szerepel a “orvosi felülvizsgálat szükséges” megjegyzés;
- bármely abnormális szív- és érrendszer állapot;
- 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 kinyomtatni:

- i) egy egészségügyi kérdőívet
- ii) 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 pilótának 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 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 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-dopping Ügynökség tiltólistáján szereplő szereket és módszereket nem használja

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 a motorsportban baleset, vagy szövődmény esetén eljáró orvosok számára hozzáférhető, biztonságos számítógépes adatbázist hozzon létre, azokról másolatot kérhet. Az érintett pilóták 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 ellenőrzést 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 licenc-igénylőlapra fel kell tüntetni azt a honlapot, ahol az hozzáférhető.

2. ORVOSI VIZSGÁLAT A VERSENYEKEN

Adott esetben valamely az egészségügyi alkalmasság rendezvény versenyfőorvosa általi ellenőrzése helyettesítheti az előírt előzetes vizsgálatot.

Továbbá a rendezvény, alattán bármikor, vagy a célt követően a versenyfőorvos, vagy a Versenyigazgató megkövetelhetik annak a versenyzőnek az orvosi vizsgálatát, akinek a magatartása azt indokolttá teszi. A versenyfőorvos 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, amennyiben a versenyző traumás agykárosodást okozó balesetet szenved.

2.2. Balesetet vagy betegséget 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 pilótafülkét, illetve sérülés esetén. A szükséges vizsgálatról a verseny főorvosa don't a versenyigazgatóval/rendezvényigazgatóval egyetértésben.

- Körpályás versenyeken ezt a vizsgálatot általában a pálya orvosi központjában kell elvégezni; ebben az esetben a versenyirányításnak kell gondoskodni a versenyző részvételéről.
- Közúti versenyeken az orvosi vizsgálatra sor kerülhet a helyszínen is (hegyi verseny), vagy a gyűjtőállomáson (rallye).
- FIA bajnoksághoz tartozó versenyeken, ahol jelen van az FIA orvosi delegáltja, a versenyorvossal és a versenyigazgatóval egyetértésben ő kezdeményezheti az orvosi vizsgálat elrendelését, illetve kivételesen, körpályás versenyeken magát a vizsgálatot is elvégezheti, a pálya orvosi központjától eltérő helyszínen is.
- Amennyiben az rendezvény, sorozat, vagy bajnokság szabályzata előírja, hogy a versenyző járműveket a az FIA által meghatározott Egészségügyi Figyelmeztető Lámpával kell felszerelni, akkor az incidensben – ahol a lámpa jelzi, hogy a meghatározott erőhatás értéket meghaladták- érintett pilótát az FIA orvosi delegálja vagy az adott sorozat illetve bajnokság orvosa kérésére haladéktalanul MEG KELL VIZSGÁLNI a rendezvény egészségügyi szolgálatának. A vizsgálatra legmegfeleleőbb helyszínt a versenyorvos az FIA orvosi delegáltjával vagy az adott sorozat illetve bajnokság orvosával közösen határozza meg.

Minden ilyen esetben az érintett versenyző csapatát írásban kell értesíteni.

A Versenyorvosnak és az FIA orvosi delegáltjának (ha jelen volt) közös döntése alapján, az érintett pilótának:

- megtilthatják, hogy az adott rendezényt folytassa,
- utasítást adhatnak, hogy a következő nemzetközi rendezvényen vagy bajnoksági fordulóban, amelyben indul egy, a verseny főorvosa által elvégzett orvosi vizsgálaton vegyen részt. Ilyen esetben azon rendezvény orvosa, amelyen a baleset történt köteles a következő rendezvény versenyorvosát megfelelő módon értesíteni,
- engedélyezhetik a következő eseményen történő részvételt további orvosi vizsgálat nélkül.

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 alatt tilos ékszer (testékszer (piercing) és fém nyaklánc formájában) viselni, és a rajt előtt ezt ellenőrizhetik.

2.2.2. Tesztelés és pályabejárás

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

Az F1, **WEC**, FIA GT vagy WTCC versenyek magán tesztjei, vagy a WRC események előtti nem irányított pályabejárások esetében erre a vizsgálatra a következő olyan nemzetközi verseny rajtja előtt kell, hogy sor kerüljön, amelyen az érintett versenyző indulni kíván. A vizsgálat azonos feltételekkel történik és azonos következményekkel jár, mint magán a nemzetközi eseményen elvégzendő orvosi vizsgálat (lásd 2.2.1 cikk). Ha a magánteszt során megtörténik a pályaelhagyás, a kimentésért felelős orvos köteles az FIA Orvosi Bizottsága Titkárságát a lehető leghamarabb az esetről értesíteni.

2.3. Tennivalók egy balesetet vagy betegséget követően

2.3.1. A versenyorvos teendői:

Amennyiben egy rendezvényen baleset történik, a versenyorvos minden esetben köteles:

- az érintett versenyző ASN-jét e-mailen vagy faxon értesíteni, megadva a lehető legtöbb részletet és információt,
- ezt követően teljeskörű tájékoztatást adni a sérült állapotának javulásáról, vagy rosszabbodásáról.

Kiegészítő szabály az FIAF1, **WEC, GTT1, WTCC és WRC Bajnokságok versenyei vonatkozásában:**

Értesítenie kell az FIA Sport-ot e-mailben. (medical@fia.com).

2.3.2. Az ASN teendői

A versenyorvos vagy az érintett személy megfelelő értesítése alapján, az ASN köteles minden lehetséges módon kapcsolatot tartani az érintett pilótával, hogy ellenőrizze, a 3. cikkelyben szereplő visszailleszkedési eljárás alkalmazása megfelelő módon megtörtént. Az alkalmazás során elkövetett hibák büntetést vonnak maguk után.

2.3.3. A versenyző teendői

Verseny során vagy más körülmények között bekövetkező olyan baleset esetén, amelynek következtében a versenyző legalább 10 napig nem tud rajthoz állni, vagy a jelen szabályzat 1.5 cikkelyében meghatározott betegségek vagy fogyatékoságok esetén a pilótának 10 napon belül értesítenie kell az ASN-jét:

- vagy a Nemzeti Orvosi Bizottság vagy kijelölt orvos részére csatolt bizalmas egészségügyi dokumentációval, amely tartalmazza a diagnózist, a prognózist és az elszenvedett sérülés vagy teljesítménycsökkenés terjedelmét,
- vagy pedig hozzájárul ahhoz, hogy a Nemzeti Orvosi Bizottság, vagy az ASN által megbízott orvos írásban kommunikáljon azzal a kórházzal (klinikával), ahol kezelés alatt áll.

Kiegészítő szabály az FIAF1, **WEC, GTT1, WTCC és WRC Bajnokságok versenyei**

vonatkozásában: e

A versenyző abban az esetben is köteles az FIA Orvosi Küldöttet tájékoztatni a következő olyan verseny előtt, amelyen indulni kíván, ha 10 napon belül rajthoz tud állni, , annak érdekében, hogy megkezdődjön a 3. cikk szerinti eljárás (visszailleszkedés.)

3. REINTEGRÁCIÓ (VISSZAILLESZKEDÉS)

Balesetet követően, illetve a jelen szabályzat 1.5. cikkében meghatározott betegség vagy fogyatékoság diagnosztizálásának időpontjától az érintett versenyző nem vehet részt semmilyen az FIA nemzetközi naptárába szereplő versenyen, amíg nem kap engedélyt az ASN-től.

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 reintegrációs (visszailleszkedési) célból visszarendelheti, vagy a teljes, évenkénti kötelező egészségügyi alkalmassági vizsgálaton való soron kívüli részvételre kötelezheti.

A jelen szabályzat 1.5. cikkelyében meghatározott betegség, vagy fogyatékoság esetlbe ki kell kénri a Nemzeti Orvosi Bizottság vagy ennek hiányában, az ASN által megbízott orvos véleményét.

Kiegészítő szabály az FIA F1, WEC, GT1, WTCC, és WRC Bajnokságok versenyei vonatkozásában:

a), abban az esetben, ha a versenyző 0 - 10 nap közötti időtartaban nem tud versenyezni, orvosi vizsgálatára a soron következő azon futamon kerül sor, amelyen indulna. Ez avizsgálatot az FIA Orvosi Delegáltja és a Versenyorvos felügyeletével végzikverge,

b), abban az esetben, ha a versenyző 10 vagy annál több napig nem tudott versenyezni, az orvosi vizsgálatra azonos módon a soron következő futamon kerül sor, amelyen indulna, miután bemutatta a gyógyulásáról és a reintegráción (visszailleszkedésen) történő részvételéről szóló ASN igazolást.

4. 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.

5. FELLEBBVITELI BIZOTTSÁG

Minden országban, a nemzeti sporthatóság által kinevezett orvosi bizottságot kéri fel, hogy rendezzen mindennemű, az orvosok és a pilóták 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 teszten vegyen részt. Az orvost a nemzeti sporthatóság jelöli ki, vagy az az orvosi bizottság tagja.

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

6. PSZICHOLÓGIAI TANULMÁNYOK FOLYTATÁSÁNAK SZABÁLYAI AUTÓSPORT ESEMÉNYEK ALATT

6.1. 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. pont),
- b) akár az aktuális verseny és/vagy az azt megelőző tréning alatt; ebben az esetben a fent leírt hozzájárulás szabályai mellett semmikor és semmilyen okból nem zavarhatják az esemény normal lebonyolítását, nem zavarhatják azokat a versenyzőket vagy pilótákat, akik nem vesznek részt a tanulmányban. Ennek eredményeképpen az alább meghatározott szabályoknak (6.2., 6.3. és 6.4. pont) megfelelően kell lebonyolítani.

6.2. 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) esetben az érintett Bizottságnak kell kijelölnie a kutatóorvos(oka)t.

6.3. Előzetes hozzájárulás

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

6.3.1. FIA Világbajnokságon kívüli nemzeti és nemzetközi rendezvények esetében, amelyek lebonyolítására egyetlen ASN –hez tartozó földrajzi területen kerül sor, az érintett nemzeti Orvosi Bizottság hozzájárulása szükséges és elegendő.

6.3.2. Valamennyi olyan kutatás esetében, amelyben FIA Világbajnokságban résztvevő pilóták 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 ezen kritériumoknak megfelel, akár a nemzeti Orvosi Bizottság kezdeményezte azt, akár nem, meg kell küldeni az FIA Orvosi Bizottságának.

6.4. 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 verseny főorvos,
- 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 a tréning és a verseny 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, amelyeken az FIA Orovsi Küldött jelen van, az írásbeli kérelmet tájékoztatásul meg kell küldeni számára.

6.5.A megszerzett tudományos adatok felhasználása

A tudományos munka a kutatóorvosok, illetve az érintett orvoscsoporthoz 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** FELSZERELÉSE

1. SISAKOK

1.1. Szabványok:

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

FIA 8860 Szabvány - Fejlettebb Sisak Teszt Specifikáció (33-as számú Technikai lista) - szerinti sisakot kell viselnie versenyzőknek a következő rendezvényeken:

- FIA Formula 1 Világversenysorozat
- FIA Rally Világversenysorozat, ha a versenyző az 1 és 2 prioritási listán szerepel
- WTCC
- FIA GT1 Világversenysorozat
- FIA GT3 Európa Bajnokság
- GP2, LMP1, LMP2, GP3 és F3 autók nemzetközi sorozatainak versenyein.

Az FIA Formula 1 Világversenysorozatban részt vevő pilótáknak az FIA 8860 Sisakhoz a 2011 F1 Megerősített Sisakvizsga Panelt kell használniuk.¹

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

1.2. 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.

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

- a pilótának becsatlalt biztonsági hámmal, sisakban a kocsiban kell ülnie, az FIA által elfogadott FHR-rel (fejrögzítő rendszerrel),
- két beavatkozó segítségével a versenyorvosnak (vagy az FIA orvosi delegáltjának, 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.

(1) historic autók esetén megfelelően ajánlott.

1.3. Módosítások:

A sisakokon mindennemű módosítás tilos, kivéve, ha a módosítás megfelel a gyártó által jóváhagyott

¹ 2012. január 1-jétől alkalmazandó szabály.

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.

1.4. 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 1800 grammot a teljes arcot takaró (zárt típusú), illetve az 1600 grammot nyitott típusú sisak esetén.
- A sisakba szerelt hangszóró tilos a körpályás és a hegyi versenyeken [kivéve Autocross és Rallycross események](#) (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

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 festékek (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 hőkezelt 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 RUHÁZAT

A nemzetközi versenynaptárban szereplő 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 csökkentse.

A ruhán lévő hímzések csak a legkülső rétegre szabad varrni a jobb hőállóság érdekében. A jelvények alapanyagának, illetve a rögzítéshez használt fonalaknak tűzálló anyagból kell készülniük. (a részletes követelmények és utasítások tekintetében lásd az FIA 8856-2000 előírás 1.számú mellékletét).

Az állórajttal történő versenyeken részt vevő, együléses autók pilótáinak 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 megfelelést 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.

3. FEJRÖGZÍTŐ RENDSZER (FHR)

3.1. Nemzetközi eseményeken 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 sztenderd) fejrögztítő rendszereket. A homologizált FHR rendszereket az FIA 29. számú technikai listája tartalmazza.

Az FIA által homologizált fejrögztítő rendszer használata nemzetközi versenyeken minden versenyző és navigator számára kötelező [az alábbi kivételekkel illetve feltételekkel](#).

További előírások, amelyeket be kell tartani:

Az FIA által elfogadott fejrögztítő rendszer alkalmazása:

- a) kötelező a G periódustól kezdődő Formula 1-es autókban, kivéve abban az esetben, ha az FIA Biztonsági Bizottságának írásos engedélyt bocsát ki arra vonatkozóan;
- b) javasolt az egyéb historic autók esetében
- c) kötelező az off-roadszakág valamennyi FIA Európa bajnoki versenyén a hozzá igazodó sisakkal együtt, kivéve az Autocross Superbuggy, Buggy1600 és JuniorBuggy kategóriákat, ahol erősen ajánlott;
- d) nem kötelező az alternatív meghajtású járművek esetében az I. III. IIIA, IV, V. Elektromos Gokart, VII, VIII. Kategóriákban;
- e) ajánlott az alternatív meghajtású járművek esetében a II., V. VI. auto kategóriákban, ha a nemzetközi gépkönyv (technical passport) kiállítása 2006.01.01. előtt történt.

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

3.2. A használat feltételei

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

Sisak ²	Rögztítő rendszer (rögztítő köté, rögztítő kapocs és sisak fejrögztítő előkészítés)
--------------------	---

² Az 1.1 cikk szerint kötelező valamennyi bajnokságban a sisak viselése.

FIA 8860 (33. számú technikai lista) FIA 8858 (41. számú technikai lista)	FIA 8858 (29. számú technikai lista)
---	--------------------------------------

Amennyiben az alkalmazott fejrögzítő rendszer a HANS, az FIA Biztonságos Autóversenyzésért Felelős Intézetének (FIA Institute for Motorsport Safety) gondozásában kiadott "A HANS használati útmutatója nemzetközi autóversenyeken" című kézikönyvében található további információ (www.fia.com, FIA Sport – Szabályzatok – Versenyzők felszerelése menüpont).

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

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 érvényesek, ha az alábbi táblázat szerint alkalmazzák őket:

	FHR 8858-2010	Rögzítő köté (a végén rögzítővel) 8858-2010	Sisak fejrögzítő előészítés 8858-2010	Sisak 8858-2010 és 8860-2010
HANS 8858-2002	X	IGEN	IGEN	IGEN
Rögzítő köté (a végén rögzítővel) 8858-2002	NEM	X	Ha mechanikusan kompatibilis	IGEN
Sisak fejrögzítő előkészítés 8858-2002	IGEN	Ha mechanikusan kompatibilis	X	NEM
Sisak 8858-2002 és 8860-2004	IGEN	IGEN	NEM	X

4. BIZTONSÁGI ÖVEK

A versenyzőknek a J függelékben a vonatkozó járműre leirtakkal összhangban lévő övekkel az üléseikbe megfelelően bekötve kell lenniük a rendezvényen, , amíg a jármű mozgásban van a pályán, boxutcában, gyorsasági szakaszon vagy a gyorsasági szakaszon.

IV. FEJEZET: MAGATARTÁSI SZABÁLYOK A VERSENYPÁLYÁN

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 az első adandó alkalommal lehetővé kell tennie a gyorsabb versenyző részére az előzést.

Amennyiben úgy tűnik, hogy a megelőzni 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 ívében, minden egyéb abnormális irányváltoztatás szigorúan tilos. A fenti események bármelyikében vétkesnek látszó versenyzőket a Felügyelő Testületnek jelenteni kell.

(*) 2013. január 1-jétől alkalmazandó.

- 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 rázókövek már nem.

Amennyiben az autó elhagyja a pályát bármilyen okból, és nem meríti ki a 2 (d) pontot, akkor a versenyző visszatérhet a pályára, mindazonáltal ezt a manővert csak biztonságosan teheti és úgy, hogy ezzel nem szerez semmilyen előnyt. Akkor tekinthető úgy, hogy a versenyző elhagyta a pályát, ha az auto 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 versenyautót indokolatlanul lassan, vagy kiszámíthatatlanul vezetni, vagy olyan módon, hogy az veszélyt jelentsen a többi versenyzőre.

3. AUTÓ LEÁLLÁSA VERSENY KÖZBEN

- a) 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.

- b) Amennyiben az autó a boxutcán kívül áll le, akkor a legrövidebb idő alatt el kell távolítani azt a versenypályáról, 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.
- c) A pályán mindenféle javítást csak a versenyző végezhet, kizárólag az autóban lévő szerszámokkal és pótalkatrészekkel.
- d) Bármilyen utántöltés tilos, kivéve, ha az érintett versenyautó a boxánál áll.
- e) Aversenyzőn és az arra felhatalmazott hivatalos személyeken kívül senki sem érhet az autóhoz, kivéve a boxutcában.
- f) A versenypályán tilos az autót tolni.
- g) Averseny felfüggesztését kivéve, ha a versenyző elhagyja az autót a versenypályán – akár időlegesen is – , úgy kell tekinteni, mint aki abbahagyta a versenyt.

4. BEHAJTÁS A BOKSZUTCÁBA

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

5. KIHAJTÁS A BOKSZUTCÁBÓL

Vis maior eseteket kivéve (amelyeket a Felügyelő Testület ilyennek ismer el), a boxutca kijáratánál a pályára festett vonalat – amelynek a célja az, hogy elválassza a boxutcat elhagyó autókat a pályán lévőktől - a boxutcából kihajtó auto egyetlen része sem lépheti át.