



FIA NEMZETKÖZI SPORTKÓDEX L FÜGGELÉK

Az Appendix L to the FIA International Sporting Code **2016. június 28-i** állapota szerint, **változtatások jelölésével**.

Kiadja: MNASZ Titkárság.

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

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

TARTALOMJEGYZÉK

Tartalomjegyzék.....	1
I. FEJEZET: FIA Nemzetközi versenyzői licencek	2
1. Általános rendelkezések	2
2. FIA versenyzői licenccsoportok, beleértve a historic versenyzést, illetve a versenyek, melyekre azok érvényesek és szükségesek (Nem alkalmazható gyorsulási versenyekre)	2
3. Junior-C off-road, „D”, „C”, és „R” fokozathoz szükséges feltételek, és a minősítési eljárás	3
4. „A” és „B” fokozat minősítési eljárása	4
5. A Szuperlicencre vonatkozó minősítés és a licenckibocsátás feltételei	4
6. E-Licencre vonatkozó feltételek és minősítések	6
7. Világ- és nemzetközi rekordkísérletekre érvényes licencek	7
8. Kamionversenyekre érvényes licencek.....	7
9. Drag versenyekre érvényes licencek.....	7
10. Megváltozott képességű versenyzők nemzetközi licence	7
11. Az autósport gyakorlása megváltozott képességűek licenccel rendelkezők számára.....	8
12. Az FIA alternatív Hajtású Járművek kupára érvényes licenc.....	9
II. FEJEZET: A versenyzők orvosi vizsgálatára vonatkozó szabályok	9
1. Évenkénti egészségügyi alkalmassági vizsgálat	9
2. Orvosi vizsgálat a versenyeken	13
3. Visszaülleszkedés	15
4. A dopping elleni küzdelem szervezete.....	15
5. Felelősségi bizottság.....	15
6. Pszichológiai tanulmányok folytatásának szabályai versenyek alatt	15
III. FEJEZET: A versenyzők felszerelése	17
1. Sisakok	17
2. Lángálló ruházat	18
3. Fejrögzítő rendszer (FHR).....	19
4. Biztonsági övek	21
IV. FEJEZET: Magatartási szabályok a versenypályán	21
1. A jelzések figyelembe vétele	21
2. Előzés, az autó irányítása, a versenypálya határai	21
3. Autó leállása verseny közben	22
4. Behajtás a boksztucába	22
5. Kihajtás a boksztucából.....	23
1-es számú melléklet.....	24
2-es számú melléklet.....	25
III. FEJEZET: A versenyzők felszerelése	26
1. Sisakok	26
3. Fejrögzítő rendszer (FHR).....	26

I. FEJEZET: FIA NEMZETKÖZI VERSENYZŐI LICENCEK

1. ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

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

1.2 Az FIA nemzetközi versenyzői licencekre való jogosultság feltétele, hogy a jelölt – az FIA Junior-C fokozatú Off-road licenc kivételével – betöltse a 16. életévét (minden esetben a születésnap dátuma számít).

1.3 Az FIA nemzetközi versenyzői licenc tartalma:

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

„Az FIA egészségügyi követelményeinek megfelelően alkalmas autósport tevékenységre:

Dátum:

Látáskorrekció (szemüveg, vagy kontaktlencse), IGEN / NEM

Különleges orvosi felügyeletet igényel, IGEN / NEM”

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

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

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

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

2.4 „C” fokozat: szükséges minden olyan jármű esetében, melynek súly/teljesítmény aránya 2 és 3 kg/lóerő közé esik, (kivéve a fentebb említettek) és szükséges az FIA Autocross, Rallycross és Kamionverseny bajnokságaiban. Szükséges továbbá: a historic Formula–1-es autók esetében (G periódustól felfelé), Formula–

2-es autók esetében (H periódustól felfelé), Indy Car esetében (G periódustól felfelé), Formula 5000 és Formula A autók esetében (minden periódus), C csoportos autók esetében (minden periódus), CanAm autók esetében (minden periódus), 2 liternél nagyobb Sport Prototípus autók esetében (G periódustól felfelé), a súly/teljesítmény aránytól függetlenül.

- 2.5** „R” fokozat: Minden, az FIA nemzetközi versenynaptárában szereplő „közúti” versenyre érvényes (rallye, terep-rallye, hegyi verseny, valamint egyéb versenyek, ahol a versenyzőket egyesével indítják).
- 2.6** „D” fokozat: szükséges minden olyan autó esetében, melynek súly/teljesítmény aránya nagyobb, mint 3 kg/lóerő (kivéve a fentebb említettek), valamint minden FIA által regisztrált Klub- vagy Bronz nemzetközi sorozat esetében, és minden körpályás historic autó versenyen (kivéve a fentebb említettek), függetlenül attól, hogy néhány autó súly/teljesítmény aránya kisebb, mint 3 kg/lóerő.
- 2.7** Annak érdekében, hogy a historic és modern autósport között különbséget tevő árképzés fenntartható legyen, az ASN-ek kibocsáthatják a „C”, „D” és „R” szintű licenceket „H” jelzéssel, a következő szöveg kíséretében: csak historic autósport rendezvényeken használható. „R” fokozatú licenc esetében egy „HREG” kód hozzáadásával is kibocsátható a licenc, együtt a következő jelzéssel: csak historic átlagtartó autósport rendezvényeken használható. (Olyan versenyek, ahol az átlagsebesség maximum 50 km/h).
- 2.8** FIA Junior-C Off-road licenc: kizárólag az FIA által meghatározott junior kategóriájú autókra érvényes, 13. és 16. életév közötti autocross versenyzők számára (a 13. évet az adott naptári évben be kell tölteni, a 16. életévet a licenc kiállításának napjáig nem töltheti be a versenyző), illetve a 14. és 17. életév közötti rallycross versenyzők számára (a 14. életévet a részvétel évének január 1-je előtt be kell tölteni, a 17. életévet a licenc kiállításának napjáig nem töltheti be a versenyző).

Meghatározott kategória:

Autocross: FIA JuniorBuggy Kupa.

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

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

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

- 3.1** A Junior-C Off-road licencet a jelentkező ASN-je állítja ki. A kiállítás feltétele legalább két éves versenyzői gyakorlat az ASN által elismert autósport versenyeken, és ennek ASN általi tanúsítása, továbbá a törvényes képviselő hozzájáruló nyilatkozata.
- 3.2** A „D” fokozatú licenc az ASN által kerül kiállításra. A minősítés érdekében a kérelmezőnek először próbaidőt kell teljesítenie.

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

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

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

A D1 licenctípus kizárólag egy meghatározott versenyre érvényes, melynek nevét és időpontját a kibocsátó ASN-nek a licencen fel kell tüntetnie.

A tulajdonos funkcióját és azt, hogy vezethet-e a versenyen, a licencen fel kell tüntetni. Amennyiben a verseny

közúton zajlik (akár zárt, akár nem zárt úton) a D1 fokozatú licenc tulajdonosának a verseny országa szabályai szerinti gépjárművezetői engedéllyel is rendelkeznie kell.

Egy személy részére korlátlan számú alkalommal kibocsátható ilyen licenc.

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

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

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

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

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

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

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

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

Vagy

- 2) A versenyzőnek „C” fokozatú licenccel kell rendelkeznie, és esetében meg kell állapítani, hogy sikeresen versenyzett-e legalább 7 nemzeti bajnoki vagy nemzetközi versenyen.

Vagy

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

- 4.3** 1) Az „A” fokozat megszerzéséhez a versenyzőnek „B” fokozatú licenccel kell rendelkeznie. 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 licenc kérelmezésének évében, vagy az azt megelőző év során egy olyan bajnokság végső eredménylistája szerinti első 5 helyezett között végzett, amelyre „B” fokozatú licenc szükséges. Az FIA bekérheti az ASN-től a versenyző által elért eredmények jegyzékét.

Vagy:

2) Az aktuális vagy a megelőző versenyévadban a versenyzőnek az FIA F3 Európa-bajnokság végső bajnoki értékelésének első 5 helyén kell végeznie.

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

5. A SZUPERLICENCRE VONATKOZÓ MINŐSÍTÉS ÉS A LICENCKIBOCSÁTÁS FELTÉTELEI

Fontos: A függelék végén olvasható szöveg a 2016. január 1-jén életbe lépő változásokat tartalmazza.

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

5.1 Minősítés

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

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

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

5.1.4

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

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

5.1.6 Kivéve abban az esetben, ha a versenyző megfelel az 5.1.7 a), b) pontok valamelyikének, az érintett F1 csapatnak igazolnia kell, hogy a jelentkező 2 napos időintervallumon belül legalább 300 km-t vezetett egy aktuális F1 versenyautót* folyamatos versenytempóban 180 nappal a jelentkezést megelőzően, mindezt vagy azon ASN igazolásával, ahol a teszt lezajlott, vagy egy olyan rendezvény alkalmával, amely az FIA Formula One versenyzők számára kiírt Világbajnokságának része.

5.1.7 A versenyzőnek továbbá meg kell felelnie az alábbi követelmények valamelyikének:

- a) Legalább 40 pontot gyűjtött a jelentkezését megelőző 3 évben, a 2-es számú mellékletben szereplő bajnokságok és azok pontozása szerint
- b) Az elmúlt három szezon bármelyikében Szuperlicencet kapott (kivéve csak szabadedzésre érvényes Szuperlicenc).
- c) Az elmúlt három szezont megelőzően Szuperlicencet kapott (kivéve csak szabadedzésre érvényes Szuperlicenc). Ebben az esetben a versenyzőnek az FIA-nak úgy kell megítélnie, hogy a versenyző nemrégiben egyenletesen nyújtott kiváló teljesítményt együléses formula autóban.

~~d) A megelőző évben első helyen végzett az FIA Formula E Bajnokságban.~~

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

5.2 „Csak szabadedzésre érvényes” szuperlicencre vonatkozó minősítés

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

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

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

5.2.4 cikkely:

- a) A csak szabadedzésre érvényes Szuperlicenc megszerzésére irányuló első jelentkezés alkalmával a versenyzőnek sikeresen meg kell oldania az FIA Nemzetközi Sportkódexének és a Formula–1 sportszabályainak legfőbb cikkelyeit számon kérő kérdéssort.

- b) Minden további csak szabadedzésre érvényes Szuperlicenc-kérelem esetében az érintett F1-es csapatnak a Szuperlicenc-igénylő nyomtatványon igazolnia kell, hogy az FIA Nemzetközi Sportkódexének és a Formula–1 sportszabályainak legfőbb cikkelyeiről a versenyzővel külön eligazítást tartottak.

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

* Az F1 sportszabályai tisztázzák.

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

5.3 Jelentkezés menete:

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

5.4 A kibocsátás feltételei:

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

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

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

6. E-LICENCE VONATKOZÓ FELTÉTELEK ÉS MINŐSÍTÉSEK

6.1 E-Licence vonatkozó minősítések

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

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

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

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

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

7. VILÁG- ÉS NEMZETKÖZI REKORDKÍSÉRLETEKRE ÉRVÉNYES LICENCEK

„C” fokozatú licenc szükséges, kivéve, ha a WMSC, egyetértésben a Szárazföldi Sebességrekord Bizottsággal és a Biztonsági Bizottsággal, kifejezett felmentést ad az elégségesnek minősített versenyzői tapasztalatok alapján.

8. KAMIONVERSENYEKRE ÉRVÉNYES LICENCEK

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

9. DRAG VERSENYEKRE ÉRVÉNYES LICENCEK

9.1 Az FIA Nemzetközi Drag Licenc – azon autókategórián belül, amelyre kiadták – valamennyi, az FIA által elismert gyorsulási versenyre érvényes, és egyben kötelező is.

9.2 Az FIA Nemzetközi Drag Licencére az FIA Nemzetközi Sportkódexében a nemzetközi licencekre vonatkozó szabályok 2. és 8. fejezete, illetve az FIA Drag Versenyek Általános Szabályzatának 10.4 cikkelyében meghatározott szabályok érvényesek.

9.3 Az FIA Nemzetközi Drag Licencet a többi licenctől egy nagyméretű „DR” felülnyomat különbözteti meg.

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

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

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

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

10. MEGVÁLTOZOTT KÉPESSÉGŰ VERSENYZŐK NEMZETKÖZI LICENCE

10.1 Versenyző

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

A licenc kiadásának kritériumait 4 szinten értékelik:

- A jelentkezőnek át kell esnie egy orvosi vizsgálaton, melyet a Nemzeti Orvosi Bizottság (ha az adott országban létezik ilyen) tagja, vagy az ASN által delegált orvos végez el.
- A jelentkezőnek vezetési teszten, a saját versenyjárműjével is bizonyítania kell képességeit, lehetőség szerint zárt körversenypályán, az ASN által delegált személy jelenlétében.
- A teszt során ellenőrzik, hogy a versenyző képes-e a lehető leggyorsabban kiszabadítani magát saját versenyjárművéből (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 hátán fekvő helyzetből hasra fordulni és vissza.
- Amikor a versenyző fizikai állapotához igazított módosításokat a versenyjárművön elvégezték, vagy még

folyamatban vannak, de a homologizációs űrlapon nem szerepelnek, az ASN-nek engedélyeznie kell a módosításokat, és a versenyeken a technikai gépátvétel alkalmával mindig be kell mutatni a dokumentumot.

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

10.2 Navigátor

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

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

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

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

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

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

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

11. AZ AUTÓSPOORT GYAKORLÁSA MEGVÁLTOZOTT KÉPESSÉGŰEK LICENCÉVEL RENDELKEZŐK SZÁMÁRA

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

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

- ha a versenyző szerepelt az FIA kiemelt vagy osztályozott vezetőinek listáján, korábban Superlicenccel rendelkezett, vagy jelentős autóversenyzői múlt áll mögötte, és a jelenlegi állapota ellenére is ugyanarra a teljesítményre képes, mint mielőtt a Megváltozott Képességű Versenyző Nemzetközi Licencért jelentkezett volna;
- ha olyan Megváltozott Képességű Versenyző Nemzetközi Licenccel rendelkező versenyzőről van szó, aki az ASN által elismert, homologizált vezetői tréningen sikeres vizsgát tett, és képes arra a teljesítményre, melyre a tréningen résztvevő más személyek képesek.

Az ilyen típusú kérelmeket a versenyzőnek a licencét kiállító ASN-nek kell benyújtania, amely továbbítja azt az

FIA-nak. A kérelem elbírálása az Orvosi Bizottság és a Biztonsági Tanács feladata. Ha a két testület nem tud megállapodni, a Világtanács dönt.

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

12. AZ FIA ALTERNATÍV HAJTÁSÚ JÁRMŰVEK KUPÁRA ÉRVÉNYES LICENC

Az Alternatív Hajtású Járművek Kupa versenyekre az alábbi licencek érvényesek:

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

II. FEJEZET: A VERSENYZŐK ORVOSI VIZSGÁLATÁRA VONATKOZÓ SZABÁLYOK

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

1. ÉVENKÉNTI EGÉSZSÉGÜGYI ALKALMASSÁGI VIZSGÁLAT

1.1 Az orvosi vizsgálat alkalmazási köre

Összességében, az alábbi fejezetben részletezett vizsgálatok

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

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

A vizsgálat tartalmaz:

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

1.2 A szív- és érrendszer vizsgálata

- minden esetben vérnyomásmérést,
- két évente:

- 45 év alatt 12-vezetékes EKG-t,
- 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 személynek kell megvizsgálnia a versenyzőt az alábbi vizsgálatok elvégzésével. Nem engedélyezett, hogy a versenyző kontaktlencsét viseljen a vizsgálat során; ha szükséges, a vizsgálathoz szemüveget kell viselnie.

a) éleslátás:

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

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

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

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

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

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

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

1.4 Ízületek 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,
- egy szemre vak állapot.

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

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

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

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

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

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

1.6 Orvosi vizsgálati lap

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

- egy egészségügyi kérdőívet
- egy egészségügyi formanyomtatványt

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

1.6.1 Egészségügyi kérdőív

Az érintett versenyzőnek alá kell írnia.

A kérdőív javasolt szövegezése az FIA-nál hozzáférhető.

1.6.2 Egészségügyi formanyomtatvány

Az egészségügyi formanyomtatványnak tartalmaznia kell:

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

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

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

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

1.6.3 Az egészségügyi nyomtatvány és kérdőív rendeltetési helye

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

1.7 A vizsgálatot végző orvos kötelezettségei:

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

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

1.8 Az egészségügyi alkalmasság igazolása:

Minden nemzetközi lincenchez csatolni kell az alábbi egészségügyi alkalmassági igazolást,

- vagy annak a hátoldalán,

- vagy külön csatolt papíron.

Az FIA egészségügyi követelményeinek megfelelően alkalmas autósport gyakorlására:

Dátum:

Látáskorrekció (szemüveg, vagy kontaktlencse): IGEN / NEM

Különleges orvosi felügyeletet igényel: IGEN / NEM

1.9 A szabályozás rendelkezésre bocsátása

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

2. ORVOSI VIZSGÁLAT A VERSENYEKEN

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

Továbbá a verseny alatt bármikor, vagy a versenyzés befejezését követően a versenyorvos, vagy a versenyző megkövetelheti annak a versenyzőnek az orvosi vizsgálatát, akinek a magatartása azt indokoltá teszi. A versenyorvos 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 fülkét, illetve sérülés esetén is. A szükséges vizsgálatról a versenyorvos dönt a versenyzővel / rendezővel egyetértésben.

- Körpályás versenyeken ezt a vizsgálatot általában a pálya orvosi központjában kell elvégezni; ebben az esetben a versenyrányításnak 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 Küldötte, a versenyorvossal és a versenyzővel egyetértésben ő kezdeményezheti az orvosi vizsgálat elrendelését, illetve kivételesen, körpályás versenyeken magát a vizsgálatot is elvégezheti, a pálya orvosi központjától eltérő helyszínen is.
- Amennyiben a verseny, sorozat, vagy bajnokság szabályzata előírja, hogy a versenyző járműveket az FIA által meghatározott Egészségügyi Figyelmeztető Lámpával kell felszerelni, akkor az incidensben – ahol a lámpa jelzi, hogy a meghatározott erőhatás értéket meghaladták – érintett versenyzőt az FIA orvosi delegálja vagy az adott sorozat, illetve bajnokság orvosa kérésére haladéktalanul MEG KELL vizsgálnia a verseny egészségügyi szolgálatának. A vizsgálatra legmegfelelőbb helyszínt a versenyorvos az FIA Orvosi Küldöttjével 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 Küldöttének (ha jelen volt) közös döntése alapján, az érintett versenyzőnek:

- megtilthatják, hogy az adott versenyt folytassa,

- utasítást adhatnak, hogy a következő nemzetközi versenyen vagy bajnoki fordulóban, amelyben indul, egy, a versenyorvos által elvégzett orvosi vizsgálaton vegyen részt. Ilyen esetben azon verseny orvosa, amelyen a baleset történt, köteles a következő verseny versenyorvosát megfelelő módon értesíteni,
- engedélyezhetik a következő versenyen 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 Felügyelő Testület elé kell idézni.

A verseny alatt tilos fém nyakláncot vagy testékszert viselni; a rajt előtt ezt ellenőrizhetik.

2.2.2 Tesztelés és pályabejárás

Amennyiben egy versenyző magántesztelés 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 vagy WTCC versenyek magántesztjei, vagy a WRC versenyek 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 versenyen elvégzendő orvosi vizsgálat (lásd 2.2.1 cikkely). 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 versenyen 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 teljes körű tájékoztatást adni a sérült állapotának javulásáról, vagy rosszabbodásáról.

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

Értesítenie kell az FIA Sportot 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 versenyzővel, 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 a 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, WTCC és WRC Bajnokságok versenyei vonatkozásában:

A versenyző a 10 napon belül gyógyuló vagy elhanyagolható mértékű teljesítménycsökkenés esetében is köteles az FIA Orvosi Küldöttet tájékoztatni a következő versenyre előtt bármilyen egészségügyi problémáról,

amely természetéből vagy a kezelésből adódóan ártalmassá válhat az autósport gyakorlása terén, akár egy esetleges baleset bekövetkezése esetén (lásd 1.5 cikkely) annak érdekében, hogy megkezdődjön a 3. cikkely szerinti eljárás (visszailleszkedés).

3. VISSZAILLESZKEDÉS

Balesetet követően, illetve a jelen szabályzat 1.5. cikkelyében meghatározott betegség vagy fogyatékoság diagnosztizálásának időpontjától az érintett versenyző nem vehet részt semmilyen, az FIA nemzetközi naptárában szereplő versenyen addig, 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 visszailleszkedési célból visszarendelheti, vagy a teljes, évenkénti kötelező egészségügyi alkalmassági vizsgálaton történő soron kívüli részvételre kötelezheti.

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

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

- a) abban az esetben, ha a versenyző 0 - 10 nap közötti időtartamban nem tud versenyezni, orvosi vizsgálatára a soron következő versenyén kerül sor (amelyen indulna). Ez a vizsgálatot az FIA Orvosi Küldöttje és a versenyorvos felügyeletével végzik.
- b) abban az esetben, ha a versenyző 10 vagy annál több napig nem tudott versenyezni, az orvosi vizsgálatra azonos módon a soron következő versenyén kerül sor, miután bemutatta a gyógyulásáról és a 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. FELEBBVITELI BIZOTTSÁG

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

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

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

6. PSZICHOLÓGIAI TANULMÁNYOK FOLYTATÁSÁNAK SZABÁLYAI VERSENYEK 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. cikkelyek),
- b) akár az aktuális verseny és/vagy az azt megelőző edzés alatt; ebben az esetben a fent leírt hozzájárulás szabályai mellett semmikor és semmilyen okból nem zavarhatják a verseny normál lebonyolítását, nem zavarhatják azokat a nevezőket vagy versenyzőket, akik nem vesznek részt a tanulmányban. Ennek

eredményeképpen az alább meghatározott szabályoknak (6.2., 6.3. és 6.4. cikkelyek) megfelelően kell lebonyolítani.

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) pontok 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, név szerint:

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

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

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 versenyorvos,
- FIA világbajnokság esetében a rendezvény igazgatója.

Ezért az írásbeli kérelemnek tartalmaznia kell:

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

Azon versenyek esetében, amelyeken az FIA Orvosi 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 orvoscsoportot rendelkezésre bocsátó jogi személy kizárólagos tulajdonát képezi.

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

III. FEJEZET: A VERSENYZŐK FELSZERELÉSEI

1. SISAKOK

1.1 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.

Amennyiben FHR rendszer kerül alkalmazásra, az alábbi 3. cikkely szerint kötelezően alkalmazandó: csak az FIA sztenderd 8858-as (41-es számú Technikai Lista), 8860-as (33-as számú Technikai Lista) vagy 8859-es (49-es számú Technikai Lista) jelölésű sisakok engedélyezettek.

FIA 8860 Szabvány - Fejlett Sisak Teszt Specifikáció (33-as számú Technikai Lista) - szerinti sisakot kell viselnie versenyzőknek a következő versenyeken:

- FIA Formula–1 Világ bajnokság
- FIA Rally Világ bajnokság, ha a versenyző az 1 és 2 prioritási listán szerepel
- WTCC
- WEC
- FIA Rallycross Világ bajnokság, amennyiben állandó versenyzőként szerepelnek, vagy a Világ bajnokságban részt vevő csapat őket nevezi

Fontos: a 2017. január 1-től érvénybe lépő változások a függelék végén olvashatóak.

- FIA GT Világkupa
- F2, GP2, GP3 és F3 autók nemzetközi sorozatainak versenyein.

Az FIA Formula 1 Világ bajnokságban részt vevő versenyzőknek az FIA 8860 sisakhoz a 2011 F1 Megerősített Sisakrostély Panelt kell használniuk.

Minden versenyzőnek erősen ajánlott, hogy az FIA 8860 Szabvány szerinti sisakot viseljen, aki Rallye Világ bajnokságon, Rallycross Világ bajnokságon vagy olyan nemzetközi sorozatokban indul, ahol a műszaki követelmények tartalmazzák az FIA F1, F3 vagy F3000 töréspróbákat.

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.

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

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

- A 2016. január 1-je után gyártott rostélyoknak FIA matricával kell rendelkezniük.

- A 2015. december 31-e előtt gyártott rostélyoknak nem kell FIA matricával rendelkeznie, és azok így továbbra is használhatóak.

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

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

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

* historic autók esetén ajánlott.

1.3 Módosítások

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

1.4 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 felfutó versenyeken, kivéve autocross és rallycross versenyeken (a fülbe dugható hangszórók engedélyezettek). Ennek alkalmazását kivételes esetben, kizárólag orvosi okból kifolyólag, a versenyző ASN-jének orvosi bizottsága engedélyezheti. Mikrofon(ok) beszerelése csak a fenti 1.3 pont előírásainak megfelelően történhet.

1.5 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 festékekkel (levegőn száradó akril festékek, poliuretán lakkok stb.), és lehetőleg az általa jóváhagyott festőberendezéssel lehet a sisakot lefesteni. Ez az előírás különösen a fröccsöntéssel készült sisakhéjak esetében fontos, mivel ezek általában nem festhetőek.

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

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

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

2. LÁNGÁLLÓ RUHAZÁZAT

A nemzetközi versenynaptárban szereplő körpályás- és hegyi felfutó versenyeken, rallye versenyek gyorsasági szakaszain, továbbá a tereprally versenyek szelektív szakaszain valamennyi versenyzőnek és navigátornak olyan overallt, kesztyűt (navigátoroknak opcionális), hosszú alsóruházatot, maszkot, zoknit, cipőt, kell viselnie, amely megfelel az FIA 8856-2000 számú szabványának (27-es számú Technikai Lista).

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

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

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

Az álló rajttal történő versenyeken részt vevő, együléses autók versenyzőinek olyan élénk színű kesztyűt kell viselniük, amely 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 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 versenyeken mindenféle olyan szerkezet alkalmazása, amelynek célja a fej vagy a nyak védelme, illetve azoknak a bukósisakhoz történő kapcsolása tilos, kivéve az FIA által homologizált (8858 szabvány) fejrögztítő rendszereket. A homologizált FHR rendszereket az FIA 29. számú Technikai Listája tartalmazza. A HANS nyaktámasztékának a vízszintestől legalább 60 fokban kell hátradőlnie.

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

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

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 Bizottsága írásos engedélyt bocsát ki a mellőzésre vonatkozóan;
- b) javasolt az egyéb historic autók esetében;
- c) kötelező az off-road szakág valamennyi FIA Európa Bajnoki versenyén a hozzá igazodó sisakkal együtt, kivéve az autocross SuperBuggy, Buggy1600 és JuniorBuggy kategóriákat, ahol erősen ajánlott;

Fontos: a 2017. január 1-től érvénybe lépő változások a függelék végén olvashatóak.

- 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 Cars és VI. kategóriákban, ha a nemzetközi gépkönyv kiállítása 2006. 01. 01. előtt történt.

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

3.2 A használat feltételei

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

Sisak**	Rögzítő rendszer (rögzítő köté, rögzítő kapocs és sisakrögzítő)
FIA 8860 (33-as számú Technikai Lista)	FIA 8858 (29-es számú Technikai Lista)
FIA 8858 (41-es számú Technikai Lista)	
FIA 8859 (49-es számú Technikai Lista)	

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

Amennyiben az alkalmazott fejrögzítő rendszer a HANS, az FIA Biztonságos Autóversenyzésért Felelős Intézetének (FIA Institute for Motor Sport 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, 8859-2015 és 8860-2010 sztenderdek szerint elfogadott darabok kompatibilitása és engedélyezett használata

	FHR 8858-2010	Rögzítő köté rögzítővel 8858-2010	Sisakrögzítő 8858-2010	Sisak 8858-2010, 8859-2015 és 8860-2010
HANS 8858-2002	X	IGEN	IGEN	IGEN
Rögzítő köté rögzítővel 8858-2002	NEM	X	ha mechanikusan kompatibilis	IGEN
Sisakrögzítő 8858-2002	IGEN	ha mechanikusan kompatibilis	X	NEM
Sisak 8858-2002 és 8860-2004	IGEN	IGEN	NEM	X

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

4. BIZTONSÁGI ÖVEK

A versenyzőknek a J Függelékben a vonatkozó járműre leírtakkal összhangban lévő övekkel az üléseikbe megfelelően bekötve kell lenniük a rendezvényen, amíg a jármű mozgásban van a versenypályán, a boksztutóban, a gyorsasági szakaszon vagy a versenytúvon.

IV. FEJEZET: MAGATARTÁSI SZABÁLYOK A VERSENYPÁLYÁN

1. A JELZÉSEK FIGYELEMBE VÉTELE

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

2. ELŐZÉS, AZ AUTÓ IRÁNYÍTÁSA, A VERSENYPÁLYA HATÁRAI

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

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

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

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

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

3. AUTÓ LEÁLLÁSA VERSENY KÖZBEN

- 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 bokszutcán kívül áll le, akkor a legrövidebb idő alatt el kell távolítani azt a versenypályáról annak érdekében, hogy ne okozzon veszélyt, és ne hátráltassa a többi versenyzőt. Ha a versenyző nem tudja beindítani az autót, a sportbíróknak kell segíteniük. Ha ezzel a segítséggel a versenyző ismét versenybe tud állni, azt csak szabályszegés nélkül teheti és csak úgy, hogy ne jusson jogtalan előnyhöz.
- 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 bokszánál áll.
- e) A versenyzőn és az arra felhatalmazott hivatalos személyeken kívül senki sem érhet az autóhoz, kivéve a bokszutcában.
- f) A versenypályán tilos az autót tolni.
- g) A verseny felfüggesztését kivéve, ha a versenyző elhagyja az autót a versenypályán – akár időlegesen is – úgy kell tekintetni, mint aki abbahagyta a versenyt.

4. BEHAJTÁS A BOKSZUTCÁBA

- a) A pálya bokszutcahoz vezető szakaszára úgy kell hivatkozni, mint a bokszutca bejáratára.
- b) A verseny alatt a bokszutcába kizárólag a bokszutca bejáratán keresztül lehet 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 ilyenek ismer el), a boksztuca kijáratánál a pályára festett vonalat – amelynek a célja az, hogy elválassza a boksztucát elhagyó autókat a pályán lévőktől – a boksztucából kihajtó autó egyetlen része sem lépheti át.

1-ES SZÁMÚ MELLÉKLET

Az 5.1.5 cikkelybe számító bajnokságok

- Formula Renault 1.6 nemzeti és nemzetközi bajnokságok
- Formula 3 nemzeti bajnokságok
- Formula Renault 2.0 International Series (EuroCup, ALPS vagy NEC)
- Formula 4, FIA által elismert nemzeti bajnokságok
- IndyLight
- Japanese Super Formula
- GP3 Series
- Formula Renault 3.5 / Formula V8 3.5
- IndyCar
- FIA WEC (csak LMP1)
- FIA F3 Európa Bajnokság
- GP2 Series
- FIA Formula E Bajnokság
- Jövőbeli FIA F2 Bajnokság

2-ES SZÁMÚ MELLÉKLET

Az FIA Nemzetközi Sportkódex L függelékének 5.1.7 a) cikkelybe számító bajnokságok jegyzéke. Ahhoz, hogy az alábbi táblázatot figyelembe lehessen venni, a tárgyban szereplő bajnokságoknak meg kell felelniük az alábbi követelményeknek:

- Legalább 5 versenyhétvégéből álljon.
- Legalább 3 különböző versenypályán kerüljön lebonyolításra.
- Legalább 10 különböző versenyző álljon rajthoz minden egyes versenyhétvégén.
- A saját ASN-je alatti állandó felügyelet alatt álljon, az FIA Nemzetközi Sportkódex rendelkezéseinek megfelelően.

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

Jelen ponttáblázat a 2013-as évtől szerzett eredményekre érvényes: „b) a versenyzőnek a jelentkezését megelőző 3 évben 40 pontot kell összegyűjtenie”; egy naptári évben legfeljebb két bajnokság eredményei halmozhatók.

Évenkénti helyezés a bajnokságban / pontok	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
Jövőbeli F2 bajnokság	40	40	40	30	20	10	8	6	4	3
GP2 Series	40	40	30	20	10	8	6	4	3	2
FIA F3 Európa Bajnokság	40	30	20	10	8	6	4	3	2	1
FIA WEC (csak LMP1)	40	30	20	10	8	6	4	3	2	1
<u>Formula E Bajnokság</u>	<u>40</u>	<u>30</u>	<u>20</u>	<u>10</u>	<u>8</u>	<u>6</u>	<u>4</u>	<u>3</u>	<u>2</u>	<u>1</u>
IndyCar	40	30	20	10	8	6	4	3	2	1
Formula Renault 3.5 / Formula V8 3.5	35	25	20	15	10	7	5	3	2	1
Gp3 Series	30	20	15	10	7	5	3	2	1	0
Japanese Super Formula	25	20	15	10	7	5	3	2	1	0
FIA WTCC	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
DTM	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
<u>International V8 Supercars</u>	<u>13</u>	<u>11</u>	<u>9</u>	<u>6</u>	<u>4</u>	<u>3</u>	<u>2</u>	<u>1</u>	<u>0</u>	<u>0</u>
Indy Light	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
Formula 4, FIA által elismert nemzeti bajnokságok	12	10	7	5	3	2	1	0	0	0
F3 nemzeti bajnokságok	10	7	5	3	1	0	0	0	0	0
Formula Renault (EuroCup, ALPS vagy NEC)	10	7	5	3	1	0	0	0	0	0
CIK-FIA Világbajnokság szenior kategóriákban	5	3	2	1	0	0	0	0	0	0

2017-TŐL BEVEZETÉSRE KERÜLŐ MÓDOSÍTÁSOK

III. FEJEZET: A VERSENYZŐK FELSZERELÉSEI

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 - Fejlett Sisak Teszt Specifikáció (33-as számú Technikai Lista) - szerinti sisakot kell viselnie versenyzőknek a következő versenyeken:

- FIA Formula–1 Világversenysorozat
- FIA Rally Világversenysorozat, ha a versenyző az 1 és 2 prioritási listán szerepel
- WTCC
- FIA Rallycross Világversenysorozat, ~~amennyiben állandó versenyzőként szerepelnek, vagy a Világversenysorozatban részt vevő csapat őket nevezi minden versenyzője~~
- FIA GT3 Európa Bajnokság
- GP2, LMP1, LMP2, GP3 és F3 autók nemzetközi sorozatainak versenyen.

Az FIA Formula 1 Világversenysorozatban részt vevő versenyzőknek az FIA 8860 sisakhoz a 2011 F1 Megerősített Sisakrostély Panelt kell használniuk.

Minden versenyzőnek erősen ajánlott, hogy az FIA 8860 Szabvány szerinti sisakot viseljen, aki Rally Világversenysorozat, ~~Rallycross Világversenysorozat~~ vagy olyan nemzetközi sorozatokban indul, ahol a műszaki követelmények tartalmazzák az FIA F1, F3 vagy F3000 törésvizsgálatát.

2. LÁNGÁLLÓ RUHÁZAT

A nemzetközi versenynaptárban szereplő körpályás- és hegyi felfutó versenyeken, rallye versenyek gyorsasági szakaszain, továbbá a tereprally versenyek szelektív szakaszain valamennyi versenyzőnek és navigátornak olyan overallt, kesztyűt (navigátoroknak opcionális), hosszú alsóruházatot, maszkot, zoknit, cipőt, kell viselnie, amely megfelel az FIA 8856-2000 számú szabványának (27-es számú Technikai Lista).

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

3. FEJRÖGZÍTŐ RENDSZER (FHR)

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

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

Az FIA által elfogadott fejrögzítő rendszer alkalmazása:

- a) kötelező a G periódustól kezdődő Formula–1-es autókban, kivéve abban az esetben, ha az FIA Biztonsági Bizottsága írásos engedélyt bocsát ki a mellőzésre vonatkozóan;

b) javasolt az egyéb historic autók esetében;

~~e) kötelező az off-road szakág valamennyi FIA Európa Bajnoki versenyén a hozzá igazodó sisakkal együtt, kivéve az autocross SuperBuggy, Buggy1600 és JuniorBuggy kategóriákat, ahol erősen ajánlott;~~