

FIA Nemzetközi Sportkódex

L függelék

2009

TARTALOMJEGYZÉK

I. FEJEZET - FIA NEMZETKÖZI VERSENYZŐI LICENCEK

- 1. cikk Általános rendelkezések
- 2. cikk FIA eseményeken elfogadott licencek, és azok fokozatai
- 3. cikk Minősítés, és a kiállítás feltételei C, R és D fokozatra
- 4. cikk Minősítés A és B fokozatra
- 5. cikk Szuper licencre való minősítés
- 6. cikk Licencek nemzetközi rekordkísérletekre
- 7. cikk Licencek kamion versenyekre
- 8. cikk Nemzetközi versenyzői licenc
veteránautóknak rendezett eseményekre
- 9. cikk Licencek dragster versenyekre
- 10. cikk Nemzetközi licenc kiállítása fogyatékos versenyzők részére
- 11. cikk „Navigátor” licenc

II. FEJEZET – A VERSENYZŐK ORVOSI VIZSGÁLATÁRA VONATKOZÓ SZABÁLYOK

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

III. FEJEZET - A VERSENYZŐK FELSZERELÉSE

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

IV. FEJEZET – A VEZETÉSI MAGATARTÁS SZABÁLYAI A VERSENYPÁLYÁKON

- 1. cikk A jelzések figyelembe vétele
- 2. cikk Előzés
- 3. cikk Autó leállása verseny közben
- 4. cikk Behajtás az üzemanyagtöltő bokszba

I. FEJEZET: FIA NEMZETKÖZI VERSENYZŐI LICENCEK

1 - ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

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

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

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

1.3 Az FIA nemzetközi versenyzői licenc tartalma:

- „Fédération Internationale de l'Automobile” (Nemzetközi Automobil Szövetség) elnevezés, és a nemzeti sporthatóság (ASN) megnevezése

- „FIA Nemzetközi Licenc” szavak

- a licenc száma

- a licenc fokozata

- a licenc érvényességének kezdő és végső időpontja (lásd Sportkódex 114. pont)

- a versenyző új keletű fényképe

- a versenyző teljes neve

- a versenyző születési dátuma (opcionális)

- a kötelező orvosi felülvizsgálat eredményétől függően az alábbiak:

„Az FIA egészségügyi követelményeinek megfelelően alkalmas autósport üzésére”:

Dátum:

Látáskorrekció (szemüveg, vagy kontaktlencse)	IGEN	NEM
Különleges orvosi felügyeletet igényel	IGEN	NEM

2 – Az FIA licenck fokozatai és az események, amelyeken azok szükségesek és érvényesek.

(Megjegyzés: Dragster versenyekre nem alkalmazandó)

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

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

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

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

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

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

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

3 - MINŐSÍTÉS A D, C ÉS R FOKOZATRA

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

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

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

C fokozatú licenc megszerzésére kijelölt nemzetközi sorozatok:

- Formul'Academy Euro Series (FFSA)
- Formula BMW Europe
- Formula BMW Pacific
- Formula BMW Americas

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

4 - MINŐSÍTÉS A B ÉS A FOKOZATOKRA

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

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

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

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

5 - SZUPER LICENCRE VALÓ MINŐSÍTÉS ÉS LICENCKIBOCSÁTÁS

Az FIA Formula 1 versenyzői licencet az FIA állítja ki.

5.1) Minősítés

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

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

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

* 2010 január 1-től: az első négy hely valamelyikén végzett a megelőző két évben az Indycar IRL sorozat végeredménye alapján.

e) Az alábbi sorozatok aktuális bajnoka

- Formula 3 Euro series
- a nemzeti F3 bajnokság Nagy-Britannia, Olaszország, Japán, Spanyolország
- World Series F/Renault V6

Megj: a bajnoki cím 12 hónapig minősül érvényesnek az adott sorozat vagy bajnokság utolsó eseményét követően

f) az FIA döntése alapján megbízhatóan igazolt alkalmassága együléses formula versenyautóban, de nem volt lehetősége a fenti c-e pontokon leírtak megszerzésére. Ebben az esetben egy F1 csapat által igazolt kell legyen, hogy a jelölt 2 nap időtartamon belül legalább 300 km-t vezetett egy aktuális F1 versenyautót tartós versenysebességgel, nem régebben, mint 90 nappal a jelölés előtt és azon ASN igazolása mellett, ahol a teszt lezajlott.

5.2 Jelentkezési eljárás

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

5.3 A kibocsátás feltételei

- 5.3.1 Amennyiben az 5.1 és 5.2 pontokban leírtak teljesülését az FIA igazolja, a licenc kibocsátásra kerül
- 5.3.2 A szuperlicenc a kibocsátás évének végéig érvényes
- 5.3.3 Az 5.1.2 f szerint elfogadott versenyző számára 12 hónapos próbaidő kerül előírásra, amely alatt a licenc ideiglenesnek minősül és kibocsátása bármikor felülvizsgálható.
- 5.3.4 A versenyző első szuperlicence megújítására alkalmas marad a kibocsátást követő 8 hónap után az 5.2 b-d pontok figyelembe vételével.

6 - LICENCEK VILÁG- ÉS NEMZETKÖZI SEBESSÉGI REKORDKISÉRLETEKRE

C fokozatú licenc szükséges.

7 - LICENCEK KAMIONVERSENYEKRE

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

8 - NEMZETKÖZI VERSENYZŐI LICENC VETERÁNAUTOK SZÁMÁRA RENDEZETT ESEMÉNYEKRE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

H4 fokozat: csak rendszeres veterán rallye eseményekre.

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

Az R fokozatú licenc minden veteránautó rallye-ra érvényes.

9 - LICENCEK DRAGSTER VERSENYEKRE

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

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

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

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

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

	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 osztály licenctulajdonosa versenyezhet az ugyanolyan típusú, alacsonyabb osztályokban (például A típusú, 1 osztálybeli licenccel részt lehet venni az A/2 és A/4 kategóriákban). Továbbá minden egyéb FIA vezetői licenc helyettesíthet egy 4. osztálybeli dragster licencet.

10 - NEMZETKÖZI LICENC KIÁLLÍTÁSA FOGYATÉKOS VERSENYZŐK RÉSZÉRE

10.1 Speciális licenc fogyatékos személyek részére:

Az autósport üzését kizáró fejlődési rendellenességek vagy krónikus betegségek (lásd II. fejezet 1.5 a) és látászavarok (lásd II fejezet 1.4) kivételével, minden olyan személy, aki szerzett, vagy veleszületett fogyatékossgal rendelkezik és a Nemzeti Orvosi Bizottság (ha van ilyen), vagy az ASN által kijelölt orvos véleménye szerint nem kaphat nemzetközi vezetői licencet (lásd II. fejezet 1.5 b), fogyatékosok részére kiállított nemzetközi licencet kaphat, ha az alább említett valamennyi feltételnek eleget tesz:

10.2) A kiadás feltételei:

a) A licenc kiadásának kritériumait 3 szinten értékelik:

- orvosi szinten: a jelölt fizikai alkalmasságának vizsgálata;

- a sport szintjén: a jelölt vezetői képességeinek, illetve annak vizsgálata, hogy a jelölt közvetlen vészhelyzet esetén (baleset, tűz, stb.) képes-e a járműből kiszállni.

- műszaki szinten: a versenyző ASN-jének ki kell bocsátania a fogyatékos versenyző részére egy olyan tanúsítványt, amelyen az ASN feltünteti, hogy a kérelmezőnek járművén milyen módosításokat kell végrehajtania.

b) a licenc iránti kérelmet benyújtó fogyatékos versenyzőt a Nemzeti Orvosi Bizottság egy tagjának – olyan országokban, ahol ilyen testület létezik -, vagy egy, a nemzeti sporthatóság által megbízott orvosnak kell megvizsgálnia.

Ha a vizsgáló orvos a fogyatékos versenyző részére az engedély kiadásához hozzájárul, a kérelmezőt vezetési vizsgálatnak kell alávetni (mely lehetővé teszi képességeinek értékelését) lehetőleg versenypályán, egy sporthatósági megbízott jelenlétében.

Ezen felül – a korábbiakban említettek szerint – ezzel egy időben meg kell ítélni a kérelmező azon képességét is, hogy vészhelyzetben hogyan tudja elhagyni járművét a lehető legrövidebb időn belül. Pontosabban:

- ülő helyzetből -a használni kívánt autótípusban- képesnek kell lennie az autóból segítség nélkül kiszállni, és az autótól távol kerülni, ha a jármű az oldalára borult, vagy a tetején (fejfelé) áll.

- Hason fekve mindkét irányba könnyedén kell tudnia átfordulnia

Végül pedig a kérelmezőnek elő kell terjesztenie egy olyan műszaki ismertetőt, amely mindenfajta, a járművén elvégzett változtatást, módosítást tartalmaz.

Amikor az ASN megkapta az orvosi, technikai és sport szempontú értékeléseket, meghozza végső döntését a tekintetben, hogy a nemzetközi licencet a fogyatékos versenyző részére megadja-e, vagy sem.

10.3) Az autósport tevékenység gyakorlása a fogyatékos versenyzők számára kiadott licenccel rendelkezők esetében

10.3.1. Az ilyen engedélyek tulajdonosai csak olyan versenyeken vehetnek részt, ahol minden résztvevő egyenként rajtol. A versenyen való részvételüket az az ASN engedélyezi, amelynek országában az esemény zajlik, és amely a licencet kiállította.

10.3.2. Azzal a feltétellel, hogy a fenn említett követelményeknek eleget tesznek, egyes fogyatékos versenyzők részére kiállított nemzetközi licenctulajdonosok részt vehetnek olyan körpályán rendezett versenyeken, ahol a rajtolás csoportosan történik, kivéve a nemzetközi együlési versenyeket (F1, F3000).

Egy ilyen speciális engedély kérelmezésekor a következő feltételeknek kell eleget tenni:

vagy:

a) olyan versenyzőkről legyen szó, akik szerepeltek az FIA kiemelt vezetőinek, vagy minősített vezetőinek listáján, vagy superlicenc tulajdonosok voltak, vagy az autósportban jelentős eredményt értek el és fogyatékossguk ellenére képesek maradtak megfelelő teljesítmény elérésére;

vagy:

b) olyan fogyatékos licenctulajdonosokról legyen szó, akik az ASN által elismert és jóváhagyott valamely vezetői iskolában végeztek, és képesek ugyanolyan teljesítményt elérni, mint azok a vezetők, akik ugyanebben az iskolában végeztek.

A speciális engedélykérelmet az illető versenyző ASN-jéhez kell benyújtani, és azt az FIA-hoz kell továbbítani. A kérelmet az Orvosi Bizottság és a Biztonsági Bizottság bírálja el. Amennyiben a két bizottság között nézeteltérés adódik, a végső döntést a Világ Tanács hozza meg.

10.3.3 Az olyan események titkárának, amelyen fogyatékos és nem fogyatékos versenyzők egyszerre vesznek részt, meg kell bizonyosodnia arról, hogy a mentési szolgálattal tudatták azon autók rajtszámait, amelyekkel fogyatékosoknak kiállított licenctulajdonosok versenyeznek.

11. NAVIGÁTOR LICENC (egészségügyileg korlátozott versenyzők részére)

11.1 Korlátozott nemzetközi navigátori licenc

Ez a licenc azon személyek részére fenntartott, akik sérülésük, vagy fizikai elváltozásaik miatt képtelenek, vagy bizonyos betegségük miatt nem alkalmasak a motorsport gyakorlására (ideértve a kizáró okként jelentkező látászavart, vagy vakságot). A rallye rendezvényeken történő részvételük a Nemzetközi Sportkódex 21. fejezete szerint történik. Semmilyen körülmények között nem engedélyezett az ilyen licenctulajdonosok részére, hogy a rendezvény ideje alatt az autót vezessék.

11.2 Orvosi vizsgálat

A jelentkező alkalmasságát, fizikai képességeinek értékelése révén, az éves orvosi vizsgálat segítségével állapítják meg (lásd II fejezet 1.)

11.3 Biztonsági felülvizsgálat

A jelentkező alkalmasságához szükséges, annak elbírálása, hogy egy mért idő alatt képes legyen segítség nélkül a járművet elhagyni.

Ezt a gyakorlatot az érintett ASN egyik Felügyelőjének felügyeletével kell elvégezni a következő személyek valamelyikének jelenléte mellett

- vagy a nemzeti Orvosi Bizottság egyik tagja,
- vagy ennek hiányában az ASN által kijelölt orvos.

Amennyiben valamennyi dokumentum rendelkezésre áll, és a szükséges teszt is végrehajtásra került, a nemzeti Orvosi Bizottság, vagy ennek hiányában az ASN által felkért orvos javasolja az ASN-nek a licenc kiadását vagy a kérelem elutasítását.

II. FEJEZET: A VERSENYZŐK ORVOSI VIZSGÁLATÁRA VONATKOZÓ NEMZETKÖZI SZABÁLYOK

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

1 - ÉVENKÉNTI KÉPESSÉG ELLENŐRZŐ ORVOSI VIZSGÁLAT

1.1) Az orvosi vizsgálat alkalmazási köre:

Összességében, az alábbi fejezetben részletezett vizsgálatok,

- szükségesek és elégségesek az FIA nemzetközi vezetői licenc kiállításához, orvosi követelmények teljesítése tekintetében

- erősen ajánlottak a nemzeti vezetői licenc kiállításához

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

A vizsgálat tartalmaz:

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

1.2 A szív- és érrendszer vizsgálata

- a vérnyomást mindig mérni kell;

- két évente:

- 45 év alatt 12 vezetékes EKG

- 45 év felett terheléses EKG

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

1.3 Szemvizsgálat

A nemzetközi licenc kiállításának első évében egy szakképzett szemésznek, a megfelelő vizsgálatot követően az alábbiakat kell igazolnia:

a) megfelelő látásélesség

i) korrekció előtt, vagy után, mindkét szem látásélessége legalább 9/10 legyen, vagy az egyik 8/10, a másik 10/10

ii) minden olyan alany, akinek az egyik szemére csökkent, vagy nem korrigálható látásélessége van, és akinek sürgőszerűen kontralaterális látása van, akár korrigált, akár nem, ami egyenlő, vagy nagyobb, mint 10/10, kaphat versenyzői licencet a következő feltételek mellett:

- megfelel az alább részletezett b, c, d pontoknak;
- a szemfenék olyan állapota, amely kizárja a pigment recehártya bántalmat;
- minden korábbi, vagy vele született sérülés szigorúan egyoldalú.

b) normál színlátás: (ellenőrzése az Ishihara-féle táblákkal történik, tévedés esetén Farnsworth teszttel, vagy hasonló eszközzel) a lényeg az, hogy a versenyző semmilyen körülmények között se tévedjen a nemzetközi versenyeken használt zászlók színeinek felismerésében.

c) normál látótér, legalább 120 fok a központi 20 fok mentes minden eltéréstől,

d) normál térbeli látás kétség esetén a vizsgálatot Wirth, Bagolini féle vagy hasonló módon kell elvégezni

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

- ezeket a kérelmező 12 hónapnál hosszabb idő óta, s a nap nagyobb részében viselte,
- a szemész szakorvos a kontaktlencsét az autósport céljaira kielégítőnek ítéli meg.

1.4 Izületek mozgékonyága, mozgástartománya, amputációk, esetleges protézisek, érzékelési és mozgási rendellenességek

Az alábbi esetkörökben a nemzetközi licenc kiállítható:

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

1.5 Az autóversenyzésre való alkalmasságot kizáró, vagy az ASN által megbízott egészségügyi hatóság orvosi szakvéleményét igénylő (Orvosi Bizottság, vagy ennek hiányában az ASN által megbízott orvos) betegségek és fogyatékoságok felsorolása:

1.5.1 Abszolút kizárt esetek

- vakság egy szemre; a szemvizsgálat eredménye nem felel meg az 1.3 pontban leírt követelményeknek
- kezelés alatti, viselkedészavarokkal járó epilepszia
- bármely, a hirtelen elhalálozás veszélyét magában rejtő szív-, és érrendszeri rendellenesség

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

1.5.2 Hagyományos licenc kiállítását kizáró, de „fogyatékos” licenc kiállítását lehetővé tevő esetkörök (lásd: jelen Függetlenség I. Fejezet 10. cikkelyét)

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

1.5.3 Olyan betegségek és fogyatékoságok, amelyekhez az ASN által megbízott egészségügyi hatóság véleménye szükséges:

- inzulin-függő cukorbetegség, feltéve, hogy az ASN által jóváhagyott orvosi hatóságnak bemutatott egy olyan bizalmas dokumentumot, amely azt igazolja, hogy az illetőt rendszeresen megfigyelik, és kezelik, és hogy az egészségügyi alkalmassági lapon (lásd 1.8 cikkely) szerepel a „orvosi felügyelet szükséges” megjegyzés; bármely valvuláris betegség vagy egyéb abnormális kardio-vaszkuláris feltétel;
- pszichiátriai körülmények
- a vizsgálatot végző orvos döntése alapján minden „határeset”, egyértelműen el nem dönthető eset (például: látóképesség kapcsán, valamely fogyatékoság, valamely ritka kór, stb. esetén)

1.6 Orvosi vizsgálati lap

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

i) egy orvosi vizsgálati kérdőívet

ii) egy orvosi vizsgálati formanyomtatványt

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

1.6.1 Orvosi vizsgálati kérdőív

Az érintett versenyző írja alá

A kérdőív javasolt szövegezése az FIA-nál hozzáférhető

1.6.2 Orvosi vizsgálati formanyomtatvány

Az orvosi vizsgálati formanyomtatványnak tartalmaznia kell:

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

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

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

- a jelenlegi egészségi állapotáról illetve előéletéről az orvosnak tett nyilatkozata a valóságnak megfelel
- vállalja, hogy a Nemzetközi Anti-dopping Ügynökség tiltólistáján szereplő szereket és módszereket nem használja

1.6.3 Az orvosi vizsgálati nyomtatvány és kérdőív rendeltetése

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

1.7 A vizsgálatot végző orvos kötelezettségei:

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

A vizsgálatot végző orvosnak kell közölnie az egészségügyi alkalmassággal, vagy alkalmatlansággal kapcsolatos döntést. Adott esetben kikérheti az ASN által kijelölt egészségügyi hatóság véleményét (Nemzeti Orvosi Bizottság, vagy megbízott orvos).

1.8 Az egészségügyi alkalmasság igazolása:

Minden nemzetközi licenchez csatolni kell az alábbi egészségügyi alkalmassági igazolást:

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

Az FIA egészségügyi követelményeinek megfelelően alkalmas autósport üzésére:

Dátum:.....

Javított látás (szemüveg, vagy kontaktlencse)	IGEN	NEM
Különleges orvosi felügyeletet igényel	IGEN	NEM

1.9 A szabályozás közzététele

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

2. Orvosi vizsgálat a versenyeken:

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

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

2.1 Neurometriai teszt

A formula 1 világbajnokságban és az F 3000 Nemzetközi bajnokságban részt vevő valamennyi versenyzőnek az FIA Orvosi Küldött által meghatározottak szerint neurometriai teszten kell átesnie a Bajnokság minden szezonját megelőzően. Az FIA világbajnokságán résztvevő versenyzők neurometriai teszten eshetnek át. Az ilyen tesztekre vonatkozó eljárás, az adott bajnokságban, az FIA által kirendelt orvos felelősségi körébe tartozik. A megszerzett bizalmas adatokat összehasonlítási célból fel lehet használni, amennyiben akár minimális traumás agykárosodással járó baleset következik be.

2.2 Balesetet vagy fizikai rendellenességet követő orvosi vizsgálat

2.2.1 Minden nemzetközi versenyen:

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

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

Minden esetben az érintett versenyző csapatát írásban kell értesíteni.

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

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

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

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

2.2.2 Tesztelés, pályabejárás

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

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

2.3 Tennivalók egy balesetet vagy betegséget követően

2.3.1 A verseny főorvos teendői:

A főorvosnak kötelessége, amennyiben az esemény során baleset történik:

- ha a baleset következtében legalább 24 órás kórházi kezelésre van szükség, értesíteni az illetékes ASN-t e-mail, fax vagy távirat formájában a lehető legtöbb részlet és információ szolgáltatásával.
- ha a baleset nem igényel többet egy közvetlenül a balesetet követő kórházi körülmények között lebonyolított orvosi vizsgálatnál, értesíteni az illetékes ASN-t e-mail, fax vagy távirat formájában, amennyiben a balesetet szenvedett egy FIA Bajnokságba benevezett személy, úgy értesíteni az FIA-t, amely adott esetben a versenyzőt orvosi vizsgálaton való részvétellel kötelezheti a soron következő esemény során, amelyen az illető versenyzőnek részt kell vennie.

2.3.2 Az ASN teendői

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

2.3.3 A versenyző teendői

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

- akár úgy, hogy egy megbízható orvosi igazolást küld a Nemzeti Orvosi Bizottságnak, vagy az ASN által megbízott orvosnak; ennek az igazolásnak tartalmaznia kell a diagnózist, a sérüléssel, vagy a teljesítő képtelenséggel (alkalmatlansággal) kapcsolatos előrejelzést, valamint annak terjedelmét
- akár úgy, hogy meghatalmazást ad a nemzeti orvosi bizottság, vagy az ASN által megbízott orvos részére, hogy az kapcsolatba lépjen azzal a kórházzal (klinikával), ahol kezelés alatt áll.

3 – REINTEGRÁCIÓ

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

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

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

4. A DOPPING ELLENI KÜZDELEM MEGSZERVEZÉSE

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

A szabályozás a Nemzetközi Sportkódex A függelékében található

5 - FELLEBBVITELI BIZOTTSÁG

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

Adott esetben a versenyző felszólítható arra, hogy orvos jelenlétében vezetési próbát tegyen. Az orvost a nemzeti sporthatóság nevezi ki, vagy az az orvosi bizottság tagja.

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

6 - PSZICHOLÓGIAI TANULMÁNYOK FOLYTATÁSÁNAK SZABÁLYAI AUTÓSPORT ESEMÉNYEK ALATT

6.1 Általános szempontok:

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

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

6.2 A kutatási téma megválasztása

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

b) Az ASN egészségügyi tisztviselői beleszólhatnak az országukban végrehajtandó pszichológiai tanulmány témájának megválasztásába, és a kísérletet vezető orvos(ok) kinevezésébe.

c) Az FIA Orvosi Bizottsága közérdekű téma esetén nemzetközi kampányokat szervezhet pszichológiai tanulmányok lefolytatása érdekében. Ekkor megfelelő módon tájékoztatnia kell az érintett országok egészségügyi hatóságait – ha ilyenek léteznek – valamint minden esetben ezen országok ASN-jeit is.

6.3 A pszichológiai kísérletek gyakorlati megvalósításának feltételei

a) Tekintet nélkül arra, hogy a témát független kutatóorvos, egy ASN, vagy a Nemzetközi Sporthatóság orvosi bizottsága választotta-e ki, a gyakorlatban az alábbiakat kell figyelembe venni:

- a rendező és a Versenyigazgató hozzájárulása,
- a versenyfőorvos hozzájárulása,
- a versenyző hozzájárulása,
- a nevező(k) hozzájárulása, ha nem azonos(ak) a versenyzővel(kkel).

Ilyen esetekben a versenyző önkéntessége elengedhetetlen feltétel.

b) Minden esetben írásbeli kérelmet kell készíteni az esemény verseny-főorvosának, valamint a szervezőkhöz címezve, a jegyzőkönyv ismertetésével és az alábbiak meghatározásával:

- a kísérlethez szükséges orvosi felszerelés típusa, mennyisége, elhelyezése.
- a kísérlet végrehajtásának helye, a végrehajtáshoz szükséges idő, valamint, épített pályákon rendezett (körpályás) versenyek esetében, az, hogy a kísérletet az edzés, vagy maga a rendezvény során kívánják-e elvégezni. Ugyanez vonatkozik a rallye versenyek gyorsasági vagy normál közúti szakaszaira is.
- az orvosi kutatócsoport tagjainak száma, beleértve az egészségügyi személyzetet is, amelyet a rendezőnek, jóváhagyás céljából elő kell terjeszteni.
- egy pszichológiai kísérletnek soha nem szabad kellemetlen helyzetbe hoznia az abban nem érintett nevezőket és versenyzőket, akár a bokszokban, akár a versenyen, vagy az edzésen zajlik a kísérlet.

6.4 A kapott tudományos adatok felhasználása:

a) szabály szerint a tudományos eredmények a kutatóorvos kizárólagos tulajdonát képezik.

Ezért a kutatóorvos teljesen szabadon adhatja közre és terjesztheti azokat, belátása szerint.

b) az orvosnak azonban vállalnia kell, hogy az eredményeket közli saját nemzeti sporthatóságával, amely ennek összefoglalóját elküldi az FIA-hoz.

III. FEJEZET: A VERSENYZŐK FELSZERELÉSE

1 – SISAKOK

1.1 Szabványok:

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

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

A Formula-1 bajnokságban, a WTCC és az FIA F2 Bajnokságban, valamint a GP2 és az F3 nemzetközi sorozatokban szereplő versenyzőknek az FIA 8860-2004 standardnak megfelelő sisakot kell viselniük – kiterjesztett bukósisak teszt.

Erősen ajánlott, hogy az FIA WRC* és FIA GT Bajnokságban és az FIA olyan egyéb nemzetközi sorozataiban, ahol a Formula-1-nek és F-3000-nek megfelelő törésteszt előírások vannak, a viselt sisakok is feleljenek meg a 8860-2004 előírásoknak.

* Az FIA 8860-2004 szabványú sisakok viselése kötelező az FIA WRC Bajnokságban 2010.01.01-től.

1.2 Módosítások:

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

1.3 Maximális tömeg és kommunikációs rendszer:

- a sisakok tömege a verseny teljes időtartama alatt bármikor ellenőrizhető. A teljes sisak tömege nem haladhatja meg az 1800 grammot zárt típusú (JET), illetve az 1600 grammot nyitott típusú sisak esetén, beleértve valamennyi felszerelést és csatlakozást.
- a sisakba szerelt hangszóró tiltott minden környezeti és hegyi versenyeken (a fülbe dugható hangszórók engedélyezettek). Ennek alkalmazását kivételes esetben, kizárólag orvosi okból kifolyólag, a versenyző ASN-jének orvosi bizottsága engedélyezheti. Mikrofon(ok) beszerelése csak a fenti 1.2 pont előírásainak megfelelően történhet.

1.4 Díszítés

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

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

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

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

2 - LÁNGÁLLÓ RUHÁZAT

Az FIA nemzetközi versenynaptárába bejegyzett körpályás- és hegyi versenyeken, rallye versenyek gyorsasági szakaszain, továbbá a tereprally versenyek szelektív szakaszain valamennyi versenyzőnek és navigátornak olyan overallt, kesztyűt (navigátoroknak opcionális), hosszú alsóruházatot, maszkot, zoknit, cipőt, kell viselnie, amely megfelel az FIA 8856-2000 számú szabványának.

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

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

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

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

Különleges esetekben nem FIA homologizált hűtőmellény is viselhető, de a homologizált alsóruházat kötelező viselése mellett. Az anyagnak tartalmaznia kell az ISO 15025 szabványnak megfelelőséget igazoló hímzést és címkét, bármely csövezésnek címkével igazoltan az ISO 17493 szabványnak kell megfelelnie, a mellény nem

lehet közvetlen kapcsolatban a versenyző bőrével, és bármely, a fedélzeti rendszerekkel való csatlakozásnak az FIA 8856-2000 szabvány 5.8.6-os pontjának kell megfelelnie.

3- FEJRÖGZÍTŐ SZERKEZET

3.1 Nemzetközi eseményeken mindenféle fejrögzítést szolgáló szerkezet alkalmazása, illetve azoknak a bukósisakhoz történő kapcsolása tilos, kivéve az FIA által homologizált és az FIA 36. számú technikai listán közzétetteket.

Amennyiben HANS egységről van szó, azt kizárólag A 29.számú technikai listán közzétett bukósisakkal együtt szabad viselni. A versenyzők számára erősen ajánlott a gyárilag fejkirögzítő pányva-horoggal ellátott bukósisak használata. Az ilyen sisakok beazonosíthatók a fényes hologramos FIA címke alapján a 29. számú technikai lista 1-es rajzon közzétett minta szerint. Ugyancsak erősen ajánlott a fejbólintás elleni pányva használata, mely beazonosítható az FIA 8858-2002 címke szerint.

Részletesebb adatok fellelhetők az FIA Motorsport Biztonsági Intézet „útmutatások a HANS szerkezet használatához” című tanulmányban, amely elérhető az FIA honlapon (www.fia.com) : FIA Sport – Szabályzatok -Versenyzői felszerelések útvonalon.

3.2 Az FIA különféle bajnokságaiban előírt fej rögzítő szerkezetek

(a vonatkozó táblázatot lásd az FIA honlapon az L függelékben)

3.3. Jövőbeni követelmények a kötelező fejrögzítő szerkezetek használatához

Kivételesen, az FIA által elfogadott fejrögzítő szerkezet viselése

- a) kötelező a Thoroughbred Nagydíjon induló, és a G periódusú Formula 1-es autók, továbbá ahol az autó konstrukciója szükségessé teszi;
javasolt az egyéb veterán autókön
- b) az alábbiak szerint kötelező az FIA Offroad Európa Bajnokságán:

- 1. divízióban (Rallycross)	2009. 01.01-jétől
- 1. divízióban (Autocross)	2009. 01.01-jétől
- 2. divízióban (Rallycross)	2009. 01.01-jétől
- 1A divízióban (Rallycross)	2010. 01.01-jétől

Erősen ajánlott az FIA Autocross Európa Bajnokság 3. Divíziójának versenyein, felcserélhető sisakkal 2010.01.01-jétől.
- c) nem kötelező a következő alternatív energiaforrású járművekben: I, III, IV, V Elektronikus Kartok, VII és VIII;
- d) Ajánlott az alternatív energiaforrású járművek következő kategóriáiban: II, V Autók, és a 2006. 01.01. előtt kiadott engedélyű VI-k

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

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

1 - A JELZÉSEK FIGYELEMBE VÉTELE

A nemzetközi sportkódex H függelékének 4. 5. és 6. cikkelyeiben szereplő előírások a jelen vezetési magatartási kódex részét képezik. Arról minden versenyzőnek ismerettel kell rendelkeznie.

2 - ELŐZÉS

a) A verseny során az az autó, amely egyedül van a pályán, annak teljes szélességét igénybe veheti. Azonban attól a pillanattól kezdve, hogy egy másik időszakosan gyorsabb jármű egy egyenes szakaszon utoléri, a versenyzőnek lehetővé kell tennie a másik jármű részére az előzést, lehetőleg úgy, hogy szorosan a versenypálya valamelyik szegélye mellett halad és így utat enged a versenypálya másik oldalán.

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

Azt a versenyzőt, aki a kék zászlójelzést nem veszi figyelembe, a Felügyelő Testület büntetéssel sújthatja.

Ennek módszeres, vagy többszöri ismétlődése esetén a vétkezt a versenyből ki lehet zárni.

c) A kanyarokat, valamint azok bemeneti és kimeneti területeit a versenyzők korlátozás nélkül használhatják a versenypálya határain belül. Az előzés jobbról, vagy balról is történhet, a pillanatnyi lehetőségek szerint.

Mindazonáltal másik versenyzőt akadályozó manőverek, mint például idő előtti, hirtelen irányváltoztatások, egynél több irányváltoztatás, a járművek szándékos beszorítása a kanyar külső, vagy belső ívén, minden egyéb abnormális irányváltoztatás szigorúan tilos, és a szabálytalanságok súlya és gyakorisága szerint a pénzbüntetéstől a versenyből való kizárásig terjedő büntetéssel büntethetik. Az ismétlődő veszélyes vezetés, legyen akár véletlen, a versenyből való kizárást vonhatja maga után.

d) Minden szándékos akadályozási manőver, amelyet egy, vagy több vezető idéz elő, attól függetlenül, hogy van-e közös érdekük, vagy nincs, tilos. Az állandó egymás mellett, vagy legyező alakban való haladás csak akkor engedélyezett, ha más jármű nem kísérel meg előzést. Ellenkező esetben kék zászló lengetésével kell jelzést adni a versenyzőknek.

e) Azt a büntetést, amit azoknak a versenyzőknek szabtak ki, akik nem vették figyelembe a kék zászló jelzését, azokra a versenyzőkre is ki kell szabni, akik akadályozták a versenypálya valamely részén való haladást. Továbbá, ez a büntetés szigorúbb abban az esetben, ha az akadályozás szándékos és rendszeres. A büntetés a pénzbüntetéstől a versenyből való kizárásig terjedhet. Ugyanígy jellegű büntetést kell alkalmazni azon versenyzők esetében, akik cikkcakkban haladnak a pályán azért, hogy megakadályozzák a többi versenyző előzését.

f) Súlyos vezetéstechnikai hibák ismétlődése, vagy a jármű feletti uralom nyilvánvaló hiánya esetén (például a pálya elhagyása) az illető versenyző a versenyből kizárható.

g) A versenyzők a verseny során egyedül és kizárólag csak a versenypályát használhatják.

3 - AUTÓ LEÁLLÁSA VERSENY KÖZBEN

a) a versenypályát elhagyni szándékozó jármű vezetőjének az erre vonatkozó szándékát kellő időben jeleznie kell, és felelős azért, hogy ez a manőver semmiféle veszélyt ne okozzon. Ilyen esetekben a kihajtáshoz mindig a legrövidebb úton kell haladnia.

b) amennyiben a vezető önszántából, vagy egyéb okból kénytelen járművét leállítani, akkor a legrövidebb idő alatt el kell távolítania az autót a versenypályáról, hogy az ne akadályozza a verseny normális lefolyását.

Amennyiben a versenyzőnek magának nem sikerül járművét a veszélyes helyről eltávolítani, úgy a sportbírók, vagy egyéb hivatalos személyek kötelessége intézkedni megfelelő segítségről. Abban az esetben, ha a versenyző külső segítség nélkül ismét versenybe tud állni anélkül, hogy bármilyen szabályszegést követne el, és hogy jogtalan előnyhöz jutna, akkor a versenyből nem zárják ki.

c) a pályán mindenféle javítást csak a jármű vezetője végezhet, kizárólag a járművön lévő szerszámokkal és pótalkatrészekkel.

d) a versenypályán minden üzemanyagtöltés tilos és a versenyből való azonnali kizárást vonja maga után.

e) a leállt járművet csak a versenyző és kivételes esetekben az illetékes hivatalos személy(ek) érintheti(k). Ellenkező esetben a versenyzőt kizárják.

f) szigorúan tilos leállt járművet a versenypályán végig tolni, vagy a célvonalon ily módon áthaladni. Ennek megszegése a versenyből való azonnali kizárást vonja maga után.

g) a versenyző által a versenypályán még rövid időre is magára hagyott jármű a versenyzéstől való visszalépésnek tekintendő. A verseny felfüggesztésének ideje alatt a jármű ideiglenesen magára hagyható.

4 - BEHAJTÁS AZ ÜZEMANYAGTÖLTŐ BOKSZBA

a) a bokszokhoz vezető lassító útszakasz (zóna) a bokszutca része.

b) az edzés és a verseny során a bokszokhoz hajtani kizárólag a bokszutca bevezető, lassító zónáján keresztül szabad. Ennek a szabálynak a megszegése kizáráshoz vezet.

c) minden versenyzőnek, aki el kívánja hagyni pályát, be kíván hajtani a bokszba, vagy a depó területére, szándékát kellő időben és módon kell jeleznie, és meg kell győződnie arról, hogy ezt veszély nélkül hajthatja végre.

d) a vis major eseteket kivéve (amelyeket az esemény sportfelügyelői ilyenek elismernek) tilos a bokszutca bevezető, lassító zónáját és a pályát elválasztó határoló vonalat bármilyen irányban átlépni.

e) a vis major eseteket kivéve (amelyeket az esemény sportfelügyelői ilyenek elismernek), a bokszából kihajtó versenyző még autójának egy részével sem hajthat át azon a bokszutca kijáratánál a pályára festett vonalon, amelynek célja, hogy a bokszból kihajtó autókat a pályán lévőkől elválassza.