

# FIA Nemzetközi Sportkódex

## L függelék

### 2007



*Frissítve: az FIA honlapja alapján, 2007. január 5-ig*

*Kiadja: az MNASZ Titkárság*

*Az FIA szabályok magyar nyelvű fordításainak értelmezése során vitás esetekben mindenkor az előírások vonatkozó eredeti nyelvű változatát kell figyelembe venni.*

#### TARTALOMJEGYZÉK

I. FEJEZET - FIA NEMZETKÖZI VERSENYZŐI LICENCEK	
1. Általánosságok	2
2. A licencek fokozatai körpályás versenyek esetében	2
3. Minősítés C és D fokozatra	2
4. Minősítés A és B fokozatra	2
5. Szuper licencre való minősítés	3
6. Licencek valamennyi nemzetközi hegyi versenyre, rallycross, autocross és más laza talajon rendezett pálya versenyekre és nemzetközi rekordkísérletekre	3
7. Licencek kamion versenyekre	3
8. Nemzetközi versenyzői licenc veteránautóknak rendezett eseményekre	3
9. Licencek dragster versenyekre	4
10. Nemzetközi licenc kiállítása fogyatékos versenyzők részére	4
11. Navigátor licenc	5
II. FEJEZET – A VERSENYZŐK ORVOSI VIZSGÁLATÁRA VONATKOZÓ NEMZETKÖZI SZABÁLYOK	5
1. Évenkénti képesség ellenőrző orvosi vizsgálat	5
2. Balesetet vagy fizikai rendellenességet követő orvosi vizsgálat	7
3. Reintegráció	7
4. A Dopping elleni küzdelem megszervezése	8
5. Fellebbviteli bíróság	8
6. Pszichológiai tanulmányok folytatásának szabályai autósport események alatt	8
III. FEJEZET - A VERSENYZŐK FELSZERELÉSE	9
1. Sisakok	9
2. Lángálló ruházat	9
3. Fejrögzítő szerkezet	10
IV. FEJEZET – A VEZETÉSI MAGATARTÁS SZABÁLYAI	
A VERSENYPÁLYÁKON	10
1. A jelzések figyelembe vétele	10
2. Előzés	10
3. Autó leállása verseny közben	10
4. Behajtás az üzemanyagtöltő bokszba	11

## I. FEJEZET: FIA NEMZETKÖZI VERSENYZŐI LICENCEK

### 1 - ÁLTALÁNOS ALAPELVEK

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 versenyekre vonatkozóan a 2.-7. fejezetekben, veteránautók számára rendezett eseményekre vonatkozóan a 8. fejezetben, dragster versenyekre vonatkozóan a 9. fejezetben és a fogyatékos versenyzőkre vonatkozóan a 10. fejezetben.

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

1.2 Az FIA nemzetközi versenyzői licenc tartalma

- a szöveg: „Nemzetközi Automobil Szövetség” és a nemzeti sporthatóság (ASN) megnevezése

- szöveg: FIA Nemzetközi Licenc”

- 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 - A LICENCEK FOKOZATAI KÖRPÁLYÁS VERSENYEK ESETÉBEN

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

2.2 A fokozat: érvényes Formula-1, ChampCar és IRL bajnokságok eseményeire.

2.3 B fokozat: érvényes az FIA bajnokságok előbb nem említett valamennyi bajnoki versenyére, minden egyéb nemzetközi versenyre, egyéb versenyekre, kategóriákra és bajnokságokra, ahogyan azokat a rendező ország ASN-jének nemzeti sportszabályzata meghatározza.

2.4 C fokozat: Minimális követelmény az FIA nemzetközi sportnaptárba bejegyzett, de a fent nem említett valamennyi eseményre (kivéve a veterán autók és fogyatékos versenyzők számára rendezett eseményeket).

2.5 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 olyan speciális nemzetközi versenyekre érvényes, amelyeket az FIA egyedileg engedélyezett a D licenc tulajdonosoknak és a nemzetközi naptárban így is szerepel.

2.6 A megjelölt autókategóriákban valamennyi 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 C ÉS D FOKOZATRA

3.1 A D licencet a jelentkező ASN állítja ki, nem szükséges hozzá előzetes alapos vizsgálat. Csak egy meghatározott eseményre érvényes, melynek nevét és időpontját a licencen fel kell tüntetni. 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, ahol az ASN határozza meg a betartandó kritériumokat, amelyeknek magukban kell foglalniuk egy olyan próbaidőt akár a legmagasabb nemzeti licencfokozat, akár a CIK nemzetközi B licenc elérésére, amely alatt a jelölt értékelhetően részt vett legalább 5, az ASN által elismert versenyen maximum két év időtartam alatt. A versenyző eredményeit, ahol a versenyző részt vett, az illetékes versenyigazgatónak kell megfelelő minősítéssel ellenjegyeznie.

A C licencre való alkalmassághoz a versenyzőnek el kell érnie 16. születésnapját azon év január 1-éje előtt, amikortól a licenc elsőként érvényes. Ezen szabálytól való eltérést a versenyző ASN-je engedélyezhet, ha az FIA úgy dönt, hogy igazolhatóak a versenyző azon eredményeit és gyakorlati ismereteit, melyet az ASN előterjesztett és igazolt, továbbá egy legalább kétéves részvételt nemzeti szintű eseményeken.

### 4 - MINŐSÍTÉS AZ A ÉS B 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 kérheti az ASN-től a versenyző által elért eredmények vizsgálatát.

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**

5.1) A szuper licencet a Formula-1 Bizottság állítja ki, kizárólagos döntése alapján, a versenyző ASN-jének külön kérelmére, illetve javaslatára, amely kérelemhez és javaslatához csatolni kell a versenyző által elért eredmények listáját. A szuper licencet a következő feltételek mellett állítják ki:

i.) a versenyző megállapodott valamely, az FIA Formula-1 Világbajnokságába benevezett csapattal arra, hogy a kérelem benyújtásának évében a bajnokságon vezet egy Formula-1-es autót, mint első számú, második, vagy tartalék-versenyző.

ii.) a versenyző rendelkezik egy A fokozatú licenccel

iii.) a versenyző:

- vagy a) a korábbi két év valamelyike során az FIA Formula-3000 Nemzetközi Bajnokságának végleges eredménylistája szerint az első 4 helyezett között szerepelt,

- vagy b) az elmúlt két év során az FIA Formula-3000 Nemzetközi Bajnokságának legalább 5 versenyén az első 3, vagy legalább 10 versenyén az első 6 között szerepelt,

- vagy c) a korábbi két év valamelyike során a Formula-3000 Japán Bajnokságának végleges eredménylistája szerint az első 3 helyezett között szerepelt,

- vagy d) a korábbi két év valamelyike során az Egyesült Államokban rendezett Indy Racing League (IRL) sorozat, vagy a CART Bajnokság sorozat végleges eredménylistája szerint az első 6 helyezett között szerepelt,

- vagy e) az Euro 3000 sorozat aktuális bajnoka (az adott címet a bajnokság utolsó futamától számítva 12 hónapig kell érvényesnek tekinteni)

- vagy f) a Formula 3 Euroszéria bajnoka, vagy a következő országok valamelyikének F3 Nemzeti Bajnokságának aktuális bajnoka: Nagy-Britannia, Olaszország, Japán (az adott címet a bajnokság utolsó versenyétől számított 12 hónapon keresztül kell érvényesnek tekinteni),

- vagy g) az előző évben legalább 5 alkalommal indult a Formula-1-es versenyzők világbajnokságán szereplő versenyeken,

- vagy h) (kivételes esetben) magáénak tudhat olyan eredményt, amelyet a Formula-1 Bizottsága elegendőnek ítél meg, illetve vezetett egy a bajnokságban éppen versenyző F1 versenyautót versenysebességgel egy legalább 300 km-es hosszon maximum 2 napon keresztül, és mindezt annak az országnak az ASN-je igazolta, ahol az adott teszt lezajlott. Csak az együlékes formula autókkal elért eredmények számítanak.

Ez esetben a teljes bejegyzési kérelmet azon Formula-1 világbajnokság első eseményének gépátvételét megelőző legalább 14 nappal kell benyújtani az FIA-hoz, amelyen a jelöltnek részt kell vennie.

iv.) a szuper licenc éves illetéke az FIA-hoz befizetésre került.

5.2) A versenyző neve 12 hónapig marad a szuper licencre várakozó versenyzők listáján; ha a versenyző ezen időszak végén nem tesz eleget a fenn említett feltételeknek, ügyét a Formula-1 Bizottsága felülvizsgálhatja.

5.3) A fenti iii) f) pontnak megfelelően minősített versenyző egy éves próbaidőre marad minősített versenyző, mialatt a szuperlicencet háromhavonta megújítandó időszakra kapja, a felülvizsgálat lehetősége mellett.

## **6 - LICENCEK NEMZETKÖZI HEGYIVERSENYEKRE, RALLYCROSS, AUTOCROSS, ÉS MÁS LAZA TALAJON RENDEZETT PÁLYA VERSE-NYEKRE ÉS NEMZETKÖZI REKORDKISÉRLETEKRE**

C fokozatú licenc szükséges.

## **7 - LICENCEK KAMIONVERSENYEKRE**

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

## **8 - NEMZETKÖZI VERSENYZŐI LICENC VETERÁNAUTOKNAK 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 autókat.

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

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

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

Megjegyzés: az FIA bármilyen fokozatú nemzetközi veteránautó versenyzői licence érvényes valamennyi veteránautóra, illetve kötelező a klasszikus együlékes veteránautók esetében.

## 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.

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

	<b>A TÍPUS (125” felett)</b>	<b>B TÍPUS (125”-ig)</b>	<b>C TÍPUS (karosszéria)</b>
1. Osztály	Top Fuel	Funny Car	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 licenccel.

## 10 - NEMZETKÖZI LICENC KIÁLLÍTÁSA FOGYATÉKOS VERSENYZŐK RÉSZÉRE

### 10.1) Speciális licenc fogyatékos versenyzők 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 licenccel (lásd II. fejezet 1.5 b)), fogyatékosok részére kiállított nemzetközi licenccel 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 alkalmasságát vizsgálják;

- a sport szintjén: a jelölt vezetői képességeit vizsgálják, illetve azt, 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 álló helyzetbe kell tudnia mozogni, hátára kell tudnia feküdni, mindkét irányba könnyen kell tudnia megfordulni, képesnek kell lennie arra, hogy egyik karjának segítségével függőlegesen kiszabaduljon a járműből, és ugyanígy oldalirányban is elhagyhassa azt.

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

Ha az ASN egyszer megkapta az orvosi, technikai és sporteredmények értékelését, meghozza végső döntését a tekintetben, hogy a nemzetközi licenccel 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 licenc tulajdonosok 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 szuperlicenc tulajdonosok voltak, vagy az autósportban jelentős eredményt értek el és fogyatékoságuk 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 vezető ASN-jéhez kell benyújtani, és azt az FIA-hoz kell továbbítani. A kérelmet az Orvosi Bizottság és a Körpálya- és Biztonsági Bizottság bírálja el. Amennyiben a két bizottság között nézeteltérés támad, a végső döntést a Világ Tanács hozza meg.

10.3.3 Az olyan események titkáranak, 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**

#### **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 felülvizsgálat**

A jelentkező alkalmasságához fizikai képességeinek értékelése az éves orvosi felülvizsgálat segítségével történik (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 visszavonását.

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

### **1 - ÉVENKÉNTI KÉPESSÉG ELLENŐRZŐ ORVOSI VIZSGÁLAT**

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

A licenc megszerzéséhez szükséges és elégséges valamennyi, az előbb említett feltételnek való megfelelés, beleértve az 1.2) - 1.5) cikkelyeket is.

#### **1.2) Évenkénti képesség ellenőrző orvosi vizsgálat:**

Valamennyi versenyző, aki az FIA szabályozása alatt rendezendő autóversenyeken kíván részt venni, köteles orvosi vizsgálatnak alávetnie magát annak érdekében, hogy az ASN-jétől versenyzői licencet kaphasson.

Az orvosi vizsgálatot olyan szakorvosnak kell elvégeznie, aki jogosult arra, hogy a licencet kiállító országban orvosi tevékenységet folytasson. Adott esetben az ASN különleges feltételeket határozhat meg.

#### **1.3) Egészségügyi alkalmassági igazolás:**

Minden országban az ASN – a helyi jogszabályoknak, vagy a gyakorlatnak megfelelően – nyomtatott egészségügyi igazolást köteles készíteni, és azt a licenckérelmezőknek ki kell osztania. Ennek az igazolásnak valamennyi olyan vizsgálatot tartalmaznia kell, amelyeknek a versenyzőnek alá kell vetnie magát, amint ez az 1. cikkelyben ismertetésre került. Az igazolást a vizsgálatot végző orvosnak és az érintett versenyzőnek alá kell írnia az ASN bélyegzője felett.

Az előírt vizsgálatok az alábbiak:

- a) vércsoport és RH faktor meghatározása (csak olyan országokban kötelező, ahol ezt jogszabály írja elő).
- b) látásvizsgálatok.
- c) ortopéd vizsgálatok.
- d) EKG maximális és submaximális erőkifejtés alatt minden 40 éven felüli versenyző esetében. (érvényesség 2 év)

Megjegyzés: Az olyan országokban, ahol ezt a jogszabályok, vagy a gyakorlat így követeli meg, az egészségügyi tanúsítvány kiegészítő vizsgálatokat is előírhat.

A tanúsítvány alsó részén a kérelmezőnek az alábbi tartalmú nyilatkozatot kell aláírnia:

i) az orvosnak adott, jelenlegi egészségi állapotára, valamint az esetleges korábbi betegségekre vonatkozóan közölt információ a valóságnak megfelel.

ii) vállalja, hogy nem szed semmilyen, szabálytalannak minősülő kábítószer (a Nemzetközi Olimpiai Bizottság tiltott szereinek és módszereinek listája).

#### **1.4) Szabványos látási követelmények:**

a) megfelelő látásélesség

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

ii. minden olyan alany, akinek az egyik szemére csökkent, vagy nem korrigálható látásélessége van, és akinek szükségszerűen kontrollaterális látása van, akár korrigált, akár nem, ami egyenlő, vagy nagyobb, mint 10/10, kaphat versenyzői licenct a következő feltételek mellett, illetve szemész szakorvos által végzett vizsgálat után:

- a látómező egyenlő, vagy nagyobb, mint 200°;

- funkcionális sztereoszkopikus látás;

- a szemfenék olyan állapota, amely kizárja a pigment recehártya bántalmat;

- minden korábbi, vagy vele született sérülés szigorúan egyoldalú.

Az egyoldalú vakság abszolút kizáró tényező.

b) normál színlátás: ellenőrzése az Ishihara-féle táblákkal történik, és tévedés esetén Beyne-féle lámpával, 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) oldalkorrekció, kontaktlencse viselése engedélyezett, feltéve, hogy:

- ezeket a kérelmező 12 hónapnál hosszabb idő óta, s a nap nagyobb részében viselte,

- a szemész szakorvos a kontaktlencsüket az autósport céljaira kielégítőnek ítéli meg.

#### **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:**

a) Az autóversenyzéssel összeférhetetlen betegségek, vagy fogyatékoságok: epilepszia viselkedési hatásokkal, vagy kezelés alatt; amputációk, kivéve a kéz ujjait érintő amputációkat, ha mindkét kéz fogási képessége megmaradt; a protézisek, ha a funkcionális eredmény nem azonos a normális működéssel, vagy nem közeli ahhoz; a nagy ízületek szabad mozgásának 50 %-ot meghaladó korlátozottsága.

b) 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 1.6 cikkely) szerepel a "orvosi felügyelet szükséges" megjegyzés; szívinfarktus és miokardiális iszkémia, valvuláris betegségek vagy egyéb abnormális kardio-vaszkuláris feltételek; a kéz ízületeinek 50 %-ot meghaladó funkcionális korlátozottsága, amely ugyanazon kéz legalább két ujját érinti; olyan protézis, amely a normális működéssel azonos, vagy ahhoz közeli funkcionális tevékenységet tesz lehetővé; pszichiátriai betegségek.

#### **1.6) A vizsgálatot végző orvos kötelezettségei:**

Az egészségügyi alkalmassági vizsgálat elvégzéséért felelős orvos köteles használni és hiánytalanul kitölteni a kérelmező által átadott nemzeti egészség-ügyi alkalmassági formanyomtatványt. A kérelmezőnek az orvosi igazolást 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).

#### **1.7) 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

#### **1.8) Orvosi vizsgálat a versenyeken:**

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

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

## **2 - BALESETET VAGY FIZIKAI RENDELLENESÉGET KÖVETŐ ORVOSI VIZSGÁLAT**

### **2.1) Orvosi ellenőrzés a helyszínen**

#### **2.1.1) 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.

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.

#### **2.1.2 Tesztelés, pályabejárás**

Amennyiben egy versenyző tesztelés vagy pályabejárás során fizikai rendellenességet észlel vagy az autója lecsúszik az útról vagy pályáról és a rendező erről tudomást szerez, az érintett versenyzőt kötelezni lehet, hogy a nemzetközi esemény rajtját megelőzően, amelyen részt kíván venni egy orvosi vizsgálatnak vesse alá magát a 2.1.1 cikkelyben meghatározott feltételekkel és következményekkel.

### **2.2) Tennivalók egy balesetet vagy betegséget követően**

#### **2.2.1) 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 részvételre kötelezheti a soron következő esemény során, amelyen az illető versenyzőnek részt kell vennie.

#### **2.2.2) 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.

#### **2.2.3) A versenyző teendői:**

Baleset esetén az 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 cikkelyében 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 az 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. cikkelyében ismertetett valamennyi betegséget, vagy alkalmatlanságot a Nemzeti Orvosi Bizottságnak, vagy ha ilyen nincs, 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 jelen függelék kiegészítése.**

(Az eredeti szöveg megtalálható az FIA honlapján, magyar fordítása megtekinthető az MNASz honlapján.)

#### **5 - FELLEBBVITELI BÍRÓSÁG**

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 orvosi bizottság tagja.

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

#### **6 - PSZICHOLÓGIAI TANULMÁNYOK FOLYTATÁSÁNAK SZABÁLYAI AUTÓSPOORT 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 egészségügy tisztviselői beleszólhatnak az országukban végrehajtandó pszichológiai tanulmány témájának megválasztásába, és a kísérletet vezető orvos(ok) kinevezésébe.

c) Az FIA Orvosi Bizottsága nemzetközi kampányokat szervezhet pszichológiai tanulmányok lefolytatása érdekében egy általános érdeklődésre számot tartó téma esetén. 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(ekkel).

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 versenyek esetében, az, hogy a kísérletet az edzés, vagy maga a rendezvény során kívánják-e elvégezni. Ugyanez vonatkozik a rallye versenyek időszakaszára és gyorsasági 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 – SISAK

##### 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 a J függelék, 25-ös számú technikai listában szereplő szabványoknak. 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 metódus ajánlott a historic nyitott autók esetében. A Formula-1 bajnokságban szereplő versenyzőknek az FIA 8860-2004 standardnak megfelelő sisakot kell viselniük – kiterjesztett bukósisak teszt. Erősen ajánlott, hogy 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.

##### 1.2) Módosítások:

A sisakokon mindennemű módosítás tiltott, kivéve, ha a módosítás megfelel a gyártó és az FIA által jóváhagyott azon szabványszervezetek egyikének 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 1400 grammot nyitott típusú sisak esetén, beleértve valamennyi felszerelést és csatlakozást.

- a sisakba szerelt hangszóró tiltott minden körgyorsasági és hegyi versenyeken (a fülbe dugható hangszórók engedélyezettek). Ennek alkalmazását kivételes esetben, kizárólag orvosi okból kifolyólag, a versenyző ASN-jének orvosi bizottsága engedélyezheti. Mikrofon(ok) beszerelése csak a fenti 1.2 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 versenynaptárába bejegyzett körpályás- és hegyi versenyeken, rallye versenyek gyorsasági szakaszain, továbbá a tereprally versenyek szelektív szakaszain valamennyi versenyzőnek és navigátornak olyan overallt, , maszkot, cipőt, zoknit és kesztyűt (navigátoroknak opcionális), továbbá alsó ruházatot (terepallyn nem kötelező, de erősen ajánlott) kell viselnie, amely megfelel az FIA 8856-2000<sup>1</sup> számú szabványának.

2007.01.01-től a fejezet kiegészül az alábbiakkal: Extrém meleg körülmények között rendezett versenyeken ajánlott, hogy a versenyzők ruha-hűtőrendszert használjanak (mely az alsóruházattal van összekötöttségben, s amely az FIA 8856-2000 szabvány szerint homologizált)

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.sz melléklete 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.

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.

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).

### 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-sz-technikai listán közzétetteket. Amennyiben HANS egységről van szó, azt kizárólag a 29.sz.technikai listán közzétett bukósisakkal együtt szabad viselni. A versenyzők számára erősen ajánlott a gyárilag fejrögzítő pányva-horoggal ellátott bukósisak használata. Az ilyen sisakok beazonosíthatók a fényes hologramos FIA címke alapján a 29. sz. 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: sport-szabályzatok-versenyzői felszerelések utvonalon.

3.2 Az FIA különféle bajnokságaiban előírt fej rögzítő szerkezetek - lásd az FIA honlapon az L függelékben a táblázatot.

3.3 További követelmények a kötelező fejrögzítő szekezetek használatához

Az FIA által elfogadott fejrögzítő szerkezet viselése kötelező a versenyzők és versenyzőtársak számára nemzetközi eseményeken az alábbiak szerint:

- FIA világbajnokság versenyeken a prioritási listán szereplők részére 2007. január 1-től, a többi versenyző számára 2008. január 1-től,
- Minden más FIA bajnokság, kupa, trófea és challenge eseményen 2008. január 1-től,
- Minden más, az FIA naptárába bejegyzett nemzetközi versenyen 2009. január 1-től.

Kivételt képeznek a veterán (historic) autók, ahol az FIA által elfogadott fejrögzítő ajánlott.

Más autóknál, ahol technikai okokból a fejrögzítő nem alkalmazható, az FIA Biztonsági Bizottsága külön előírást adhat.

## 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 tartósan, vagy akár 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 sportfelügyelők büntetéssel sújthatják.

Ennek többszöri ismétlődése esetén a vétkest 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.

Minden olyan manőver, amellyel egy versenyző a másikat akadályozza, 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 büntethetők. 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 pilótáknak 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. Ugyanilyen 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 számszámokkal és pótalkatrészekkel.
- d) a versenypályán minden üzemanyag-töltés 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 ideiglenes 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 ilyennek elismernek) tilos a bokszutca bevezető, lassító zónáját és a pályát elválasztó határoló vonalat bármilyen irányban átlépni.
- e) a vis major eseteket kivéve (amelyeket az esemény sportfelügyelői ilyennek elismernek), a bokszából kihajtó versenyző még autójának egy részével sem hajthat át azon a bokszutca kijáratánál a pályára festett vonalon, amelynek célja, hogy a bokszból kihajtó autókat a pályán lévőkől elválassza.