

ANEXO L AL CÓDIGO DEPORTIVO INTERNACIONAL / APPENDIX L TO THE INTERNATIONAL SPORTING CODE

ÍNDICE

CAPÍTULO I-	LICENCIAS INTERNACIONALES FIA PARA PILOTOS
Art. 1	Generalidades
Art. 2	Categorías de la Licencia FIA para pilotos y pruebas para las que son requeridas y válidas
Art. 3	Requisitos y condiciones de concesión para las Categorías Junior-C Off-road C, R y D
Art. 4	Requisitos para las Categorías A y B
Art. 5	Requisitos para la Superlicencia
Art. 6	Licencias para todas las tentativas de récords de velocidad mundiales e internacionales
Art. 7	Licencias para carreras de camiones
Art. 8	Licencias para pruebas de Vehículos Históricos
Art. 9	Licencias para carreras de dragsters
Art. 10	Licencias para participantes con capacidades especiales
Art. 11	Práctica del automovilismo para poseedores de una licencia para capacidades especiales
Art. 12	Licencia para las pruebas puntuables para la Copa de Energías Alternativas de la FIA
CAPÍTULO II-	REGLAMENTO PARA EL CONTROL MÉDICO DE LOS PILOTOS
Art. 1	Reconocimiento médico anual de aptitud
Art. 2	Control médico como consecuencia de un accidente o de un problema físico
Art. 3	Restablecimiento
Art. 4	Organización de la lucha contra el dopaje
Art. 5	Comisión de apelación
Art. 6	Reglamentación de los estudios fisiológicos durante pruebas de automóviles
CAPÍTULO III-	EQUIPAMIENTO DE LOS PILOTOS
Art. 1	Cascos
Art. 2	Vestimenta resistente al fuego
Art. 3	Dispositivo de retención de la cabeza
CAPÍTULO IV-	CÓDIGO DE CONDUCTA EN CIRCUITO
Art. 1	Respeto a las señales
Art. 2	Adelantamientos, control del vehículo y límites de la pista
Art. 3	Vehículos que se detienen durante la carrera
Art. 4	Entrada en la vía de boxes
Art. 5	Salida de la vía de boxes

Nota: Por una cuestión de brevedad, el pronombre masculino se utiliza para representar a las personas de uno o de otro sexo.

CAPÍTULO I-LICENCIAS INTERNACIONALES FIA PARA PILOTOS

- 1. Generalidades**
- 1.1.** La expedición de todas las Licencias Internacionales para Pilotos de la FIA está regulada por el reglamento del Código Deportivo Internacional y, en particular, por sus Artículos 45, 47 y 70, y por el Capítulo VIII de dicho Código. Este capítulo del Anexo L especifica las categorías, las exigencias de cualificación y la validez de las licencias para las carreras en circuito y en carretera, para las pruebas de vehículos históricos, de dragsters, para los pilotos minusválidos y para los navegantes. El término «campeonato», tal y como se utiliza en este capítulo, se refiere también a los trofeos, copas y challenges.
- 1.2.** Para aspirar a una Licencia Internacional FIA para Pilotos, a excepción de la Categoría FIA Junior-C Off-road, los solicitantes deben tener 16 años cumplidos al 1 de enero del primer año de validez de la licencia. La Autoridad Deportiva Nacional (ADN) de un piloto podrá solicitar una excepción a esta regla, que podrá ser concedida si la FIA decide que está justificada a la

CONTENTS

CHAPTER I-	FIA INTERNATIONAL DRIVERS' LICENCES
Art. 1	General
Art. 2	Grades of the FIA driver's licence and the events for which they are required and valid
Art. 3	Qualification and conditions of issue for Grades Junior-C Off-road, C, R and D
Art. 4	Qualification for Grades A and B
Art. 5	Qualification for the Super Licence
Art. 6	Licences for all world and international speed record attempts
Art. 7	Licences for truck racing
Art. 8	Licence for historic car events
Art. 9	Licences for drag racing
Art. 10	Licences for participants with special abilities
Art. 11	Practice of motor sport for holders of a Special Abilities Licence
Art. 12	Licence for events counting towards the FIA Alternative Energies Cup
CHAPTER II-	REGULATIONS FOR THE MEDICAL EXAMINATION OF DRIVERS
Art. 1	Annual medical visit for aptitude
Art. 2	Medical examination following an accident or physical disorder
Art. 3	Reintegration
Art. 4	Organisation of the fight against doping
Art. 5	Appeals commission
Art. 6	Regulations for physiological studies during motor sport events
CHAPTER III-	DRIVERS' EQUIPMENT
Art. 1	Helmets
Art. 2	Flame-resistant clothing
Art. 3	Head restraint
CHAPTER IV-	CODE OF DRIVING CONDUCT ON CIRCUITS
Art. 1	Observance of signals
Art. 2	Overtaking, car control and track limits
Art. 3	Cars stopping during a race
Art. 4	Entrance to the pit lane
Art. 5	Exit from the pit lane

Nota: for the sake of brevity, the masculine pronoun is used to represent a person of either gender.

CHAPTER I-FIA INTERNATIONAL DRIVERS' LICENCES

- 1. General**
- 1.1** The issuing of all FIA International Drivers' Licences is governed by the regulations of the International Sporting Code and in particular by Articles 45, 47, 70 and Chapter VIII thereof. This chapter of Appendix L specifies the grades, qualification requirements and validity of licences for circuit and road events, for historic car events, for drag racing, for handicapped drivers and for navigators.

The term "championship" as used in this chapter includes trophies, cups and challenges.
- 1.2** To be eligible for an FIA International Driver's Licence, excepting the Grade FIA Junior-C Off-road, applicants must have passed their 16th birthday before 1 January of the first year of validity of the licence. An exception to this rule may be applied for by a driver's National Sporting Authority (ASN) and granted if the

- vista de los resultados y de la experiencia del solicitante. Estos antecedentes deberán ser presentados y certificados por la ADN y deberán incluir al menos dos años de competición reconocida por la ADN.
- 1.3.** Contenido de la Licencia Internacional de Piloto de la FIA:
- Título «Federación Internacional del Automóvil» y nombre de la ADN
 - Mención «Licencia Internacional FIA»
 - Número de la licencia
 - Categoría de la licencia
 - Fecha de inicio y fin de la validez de la licencia (véase el Artículo 114 del Código)
 - Fotografía reciente del piloto
 - Apellido y nombre del piloto
 - Fecha de nacimiento del piloto (facultativo)
 - En función de los resultados del examen médico obligatorio, las menciones:
«Apto para la práctica del deporte del automovilismo, según la normas médicas de la FIA:

Fecha:	
Vista corregida (gafas o lentes)	SÍ/NO
Vigilancia médica especial	SÍ/NO»
- 2.** Categorías de la licencia FIA para pilotos y pruebas para las que son requeridas y válidas. (Nota: no aplicable para las carreras de dragsters).
- 2.1.** Superlicencia: Requerida para el Campeonato del Mundo de Fórmula Uno para Pilotos.
- 2.2.** Categoría A: Requerida para la FórmulaUno, la GP2, la ChampCar y la IRL, y válida para todas las otras pruebas inscritas en el calendario internacional de la FIA, excepto las especificadas más arriba.
- 2.3.** Categoría B: Requerida para los Campeonatos WTCC, GT y F2 de la FIA, y para las demás carreras internacionales en circuito, para las categorías y campeonatos que puedan estar especificadas en el reglamento de la ADN del país organizador, y válida para todas las otras pruebas inscritas en el calendario internacional de la FIA, excepto las especificadas más arriba.
- 2.4.** Categoría C: Requerida para los Campeonatos de Autocross, de Rallycross y de Camiones de la FIA, y válida para todas las otras pruebas inscritas en el calendario internacional de la FIA, excepto las especificadas más arriba.
- 2.5.** Categoría R: Válida para todas las pruebas «de carretera» (rallyes, rallyes todo terreno, carreras de montaña y otras pruebas donde las salidas sean dadas por separado a cada participante), inscritas en el calendario internacional de la FIA.
- 2.6.** Categoría D: Licencia para permitir que las personas que no tienen normalmente licencia de competición participen en ciertas pruebas de carácter específico y cuyas inscripciones son internacionales. Esta licencia es válida únicamente para pruebas internacionales únicas, cada una de ellas aprobada por la FIA como abiertas a los poseedores de una licencia de CategoríaD y que se indican de este modo en el calendario internacional de la FIA.
- 2.7.** Categoría FIA Junior-C Off-road: exclusivamente reservada para las categorías de vehículos junior tal como están especificadas por la FIA, para los pilotos con edades comprendidas entre los 13 años (que cumplan los 13 años en el curso de ese año calendario) y los 16 años no cumplidos a la fecha de expedición de la licencia.
Categorías especificadas: Copa JuniorBuggy de la FIA.
- 2.8.** Cada categoría de licencia de competición en circuito, a excepción de la Categoría FIA Junior-C Off-road, es válida para carreras en circuitos ovales de gran velocidad con curvas peraltadas, en las categorías de vehículos indicadas. De todas formas, se recomienda a las ADN de países con esta clase de circuitos que insistan para que los pilotos que no hayan tomado parte nunca en estas carreras lleven a cabo entrenamientos de prestaciones y de regularidad en circuitos de este tipo con el fin de obtener una autorización de participación.
- 3. Requisitos y condiciones de concesión para las Categorías Junior-C Off-road, D, C y R**
- 3.1.** La licencia de Categoría Junior-C Off-road es expedida por la
- FIA decides it is justified by the applicant's record of results and experience, which must be submitted and certified by the ASN and must include at least two years of ASN-sanctioned competition.
- 1.3** Content of the FIA International Driver's Licence:
- The title "Fédération Internationale de l'Automobile" and name of the ASN
 - The words "FIA International Licence"
 - Licence number
 - Grade of licence
 - Dates of the beginning and end of validity of the licence (see Article 114 of the Code)
 - Recent photo of the driver
 - Driver's full name
 - Driver's date of birth (optional)
 - According to the results of the mandatory medical examination, the words:
"Apt for the practice of motor sport, according to the FIA medical standards:

Fecha:	
Corrected eyesight (glasses or lenses)	YES/NO
Special medical supervision	YES/NO"
- 2.** Grades of the FIA driver's licence and the events for which they are required and valid (NB: not applicable to drag racing)
- 2.1** Super licence:required for the Formula One World Championship for Drivers.
- 2.2** GradeA: required for Formula One, GP2, ChampCar and IRL andvalid for all other events listed on the FIA international calendar except those specified above.
- 2.3** GradeB:required for the FIA WTCC, GT and F2 Championships, and other international circuit races, for the categories and championships as may be specified in the regulations of the ASN of the organising country, and valid for all other events listed on the FIA international calendar except those specified above.
- 2.4** GradeC: required for FIA Autocross, Rallycross and Truck Championships andvalid for all other events listed on the FIA international calendar except those specified above.
- 2.5** Grade R: valid for all "road" events (rallies, cross-country rallies, hill-climbs and other events in which a separate start is given to each competitor) listed on the FIA international calendar.
- 2.6** GradeD: this licence allows the participation of persons not normally holding competition licences, in certain special purpose events which have international entries. The licence is valid only for specific international events which must have been individually approved by the FIA as open to Grade D licence-holders and indicated as such on the FIA international calendar.
- 2.7** Grade FIA Junior-C Off-road: reserved exclusively for junior categories of cars as specified by the FIA, for drivers aged between 13 years old (reaching their 13th birthday during the calendar year) and under 16 years on the date when the licence is issued.
Specified categories: FIA JuniorBuggy Cup.
- 2.8** Each grade of circuit race licence, excepting the Grade FIA Junior-C Off-road, is valid for racing on banked oval speedway circuits, in the categories of cars indicated. However, it is recommended that the ASNs of countries with such circuits should insist that drivers new to oval racing be required to satisfy appropriate performance and regularity tests on such a circuit in order to obtain an authorisation to participate.
- 3. Qualification and conditions of issue for Grades Junior-C Off-road, D, C and R**
- 3.1** The Grade Junior-C Off-road licence is issued by the applicant's

- ADN del solicitante y requiere la autorización del tutor legal del solicitante así como dos años, como mínimo, de participación regular en pruebas de automovilismo reconocidas por la ADN a satisfacción de la ADN.
- 3.2.** La licencia de Categoría D es expedida por la ADN del peticionario y no requiere de ningún periodo probatorio de calificación.
La licencia de categoría D solo es válida para una única prueba, cuya denominación y fecha deben ser reseñadas en la licencia por la ADN que la expide.
Se debe indicar en la licencia el estatus del poseedor y si le está permitido conducir en la prueba. Si la prueba se disputa en carreteras públicas (abiertas o cerradas), los poseedores de una licencia de piloto de Categoría D deberán ser, además, titulares de un permiso de conducción válido en el país de la prueba.
No existe límite en cuanto al número de veces que esta licencia puede ser expedida a un participante.
- 3.3.** La licencia de Categoría C es expedida por la ADN del solicitante. Con el fin de demostrar su capacitación, los solicitantes deberán efectuar, en primer lugar, un periodo de prueba con la categoría de licencia nacional más alta o bien con la licencia internacional B de la CIK. También debe constatar que han participado de modo satisfactorio en, al menos, cinco carreras para vehículos en circuito reconocidas por la ADN en el periodo de los dos años anteriores a la solicitud. Esta constatación deberá ser recogida en su informe por los directores de carrera de las pruebas en que participen.
A título excepcional, estas carreras podrán formar parte de una serie internacional, designada expresamente por la FIA con este fin y en la que podrá participar el candidato con una licencia nacional para una temporada únicamente. En ese caso, los solicitantes deberán tener 16 años cumplidos al 1 de enero del año de su participación. La ADN de un piloto podrá solicitar una excepción a esta regla, que podrá ser concedida si la FIA decide que está justificada a la vista de los resultados y de la experiencia del solicitante. Estos deberán ser presentados y certificados por la ADN y deberán incluir al menos dos años de competición reconocida por la ADN.
Se presentará una relación para cada año de las series internacionales designadas como válidas para cualificar para la licencia de Categoría C en el sitio web de la FIA, en la sección: Sport - Regulations - International Code and Appendices.
- 3.4.** La licencia de Categoría R es expedida por la ADN del solicitante. Con el fin de demostrar su capacitación, los solicitantes deberán superar previamente un periodo de pruebas con la categoría de licencia nacional aplicable más elevada, periodo durante el cual deberá constatar que participan de forma satisfactoria en las pruebas reconocidas por la ADN. Esta constatación deberá ser recogida en su informe por los directores de carrera de las pruebas en que participen.
- 4. Requisitos para las Categorías B y A**
- 4.1.** Las licencias de las Categorías A o B son expedidas por la ADN del piloto, después de la comprobación de que el palmarés, la competencia y el comportamiento del piloto son satisfactorios.
- 4.2.** Para la obtención de la Categoría B, la ADN del piloto debe asegurarse de que, en los 24 meses precedentes a la solicitud, haya terminado y se haya clasificado en, al menos, 5 carreras internacionales o de Campeonatos Nacionales.
- 4.3.** Para la obtención de la Categoría A, deberán respetarse los requisitos del punto 4.2) y, además, la ADN del piloto deberá asegurarse de que, en los 24 meses precedentes a la solicitud, haya finalizado entre los 5 primeros de la clasificación general en 5 carreras en que fuese necesario tener la licencia de Categoría B o que, en el transcurso del año en curso o del año anterior, haya terminado entre los 5 primeros de la clasificación final de un Campeonato en el que se exigiera la licencia de Categoría B. La FIA podrá pedir a la ADN someter a examen el palmarés del piloto.
- 4.4.** Con el fin de preservar las aptitudes de un piloto para una licencia de Categoría A o B, el piloto debe participar al menos en una prueba internacional de la categoría apropiada en un periodo de 12 meses; en su defecto, la ADN que expide la licencia deberá observar nuevamente al piloto durante los entrenamientos de una prueba internacional.
- ASN and requires the permission of the applicant's legal guardian as well as at least two years of regularly competing in ASN sanctioned motor sport events to the ASN's satisfaction.
- 3.2** The Grade D licence is issued by the applicant's ASN and does not require a qualifying period of probation.
The licence is valid for only one event, the name and date of which must be indicated by the issuing ASN on the licence.

The function of the holder and whether permitted to drive on the event must be specified on the licence. If the event is being conducted on public roads (either open or closed) Grade D Driver licence-holders must also hold a public road licence valid in the country of the event.
There is no limit to the number of times this licence may be issued to a participant.
- 3.3** The Grade C licence is issued by the applicant's ASN. In order to qualify, applicants must first serve a period of probation with either the highest grade of national licence or the CIK international B licence. They must also be observed to compete satisfactorily in at least 5 ASN-sanctioned circuit races for cars within the two years prior to application and their record must be so endorsed by the clerks of the course of the races in which they participate.

Exceptionally, these races may be part of an international series, designated specifically by the FIA for this purpose and in which the candidate may participate with a national licence for one season only. In this case, applicants must have passed their 16th birthday before 1 January of the year of participation. An exception to this rule may be applied for by a driver's ASN and granted if the FIA decides it is justified by the applicant's record of results and experience, which must be submitted and certified by the ASN and must include at least two years of ASN-sanctioned competition.
The designated international series qualifying for the Grade C licence will be listed for each year on the FIA website under: Sport - Regulations - International Code and Appendices
- 3.4** The Grade R licence is issued by the applicant's ASN. In order to qualify, applicants must first serve a period of probation with the highest grade of national licence applicable, during which they must be observed to compete satisfactorily in ASN-sanctioned events. Their record must be so endorsed by the clerks of the course of the events in which they participate.
- 4. Qualification for Grades B and A**
- 4.1** Grade A or B licences are issued by the driver's ASN, after it has verified that the driver's results, competence and conduct are satisfactory.
- 4.2** To qualify for Grade B, the driver's ASN must ascertain that, within the 24 months prior to the application, he has finished and been classified in at least 5 national championship or international races.
- 4.3** To qualify for Grade A, the requirements of point 4.2) must be satisfied and in addition the driver's ASN must ascertain that, within the 24 months prior to the application, he/she has finished in the first 5 places in the general classification of 5 races for which the Grade B licence is required, or, in the current or previous year, has finished in the first 5 of the final classification of a championship for which the Grade B licence is required. The FIA may require the ASN to submit the driver's record for examination.
- 4.4** In order to maintain the qualification for a Grade A or B licence, the driver must participate in at least one international event of the appropriate category per 12-month period, or otherwise must again be observed, to the satisfaction of the licensing ASN, during practice for an international event.

5. Requisitos y condiciones de concesión para la Superlicencia
La Superlicencia para Piloto de Fórmula Uno de la FIA es concedida por la FIA.

5.1 Requisitos

5.1.1 El piloto debe poseer una licencia de Categoría A internacional de la FIA actualmente en vigor.

5.1.2 El piloto debe satisfacer, asimismo, al menos uno de los criterios siguientes:

- a) Haber tomado la salida en, al menos, 5 carreras puntuables para el Campeonato del Mundo de Pilotos de Fórmula Uno de la FIA del año anterior o en, al menos, 15 carreras durante los tres años anteriores.
- b) Haber poseído anteriormente la Superlicencia y haber sido piloto de pruebas titular de un equipo del Campeonato del Mundo de Fórmula Uno durante el año anterior.
- c) Haberse clasificado, en el curso de los dos años anteriores, entre los 3 primeros de la clasificación final: del Campeonato de F2, del Trofeo Internacional de F3, de la Serie GP2, de la GP2 Asia Series o del Campeonato Japonés F/Nippon.
- d) Haberse clasificado entre los 4 primeros de la clasificación final de la Serie IndyCar IRL en el curso de los dos años anteriores.
- e) Ser el actual campeón de una de las series siguientes:
 - Fórmula 3 Euro Series
 - Los campeonatos principales nacionales de F3: Gran Bretaña, Italia, Japón, España
 - World Series F/Renault V6

Nota: El título de Campeón se considerará válido durante 12 meses a contar desde la última carrera de la temporada del campeonato o de la serie en cuestión.

f) Haber demostrado regularmente, en opinión de la FIA, estar en posesión de capacidades excepcionales en vehículos de fórmula monoplace, pero sin haber podido cumplir con los requisitos estipulados en los puntos c) a e) antes mencionados. En este caso, el equipo de F1 en cuestión debe demostrar que el candidato ha conducido de manera constante un vehículo de Fórmula Uno en vigor durante al menos 300km a velocidad de carrera en el transcurso de un periodo de 2 días como máximo; dicha prueba debe haberse realizado no más de 90 días antes de la solicitud y debe ser certificada por la ADN del país donde se haya desarrollado.

5.2. Procedimiento de solicitud

- a) La solicitud de inscripción completa debe ser recibida por la FIA al menos 14 días antes de las verificaciones técnicas de la primera prueba del Campeonato del Mundo de Fórmula Uno en la que el candidato deba participar. En caso de cambio de piloto en el Campeonato por razones de fuerza mayor, la FIA podrá aceptar las solicitudes hasta 48 horas antes del inicio de las verificaciones técnicas preliminares de la prueba.
- b) La ADN que ha concedido al piloto su licencia de competición en vigor debe remitir a la FIA una recomendación específica, acompañada del palmarés del piloto y del número de Licencia A Internacional en vigor.
- c) El piloto debe remitir a la FIA un formulario de solicitud de Superlicencia debidamente cumplimentado.
- d) Los derechos anuales de la Superlicencia se abonarán a la FIA.

5.3. Condiciones de concesión

5.3.1 Si los Artículos 5.1 y 5.2 se han respetado a satisfacción de la FIA, esta última concederá la licencia.

5.3.2 La Superlicencia es válida hasta el final del año de su expedición.

5.3.3 Un piloto aceptado en base al Artículo 5.1.2 f) antes mencionado estará a prueba por un periodo de 12 meses durante el cual la Superlicencia le será concedida provisionalmente y siempre bajo reserva de revisión.

5.3.4 Un piloto podrá ser aceptado para la renovación de una primera Superlicencia durante los 8 meses siguientes a la fecha de concesión, siempre y cuando cumpla con las disposiciones de los puntos b) a d) del Artículo 5.2 antes mencionado.

6. Licencias para todas las tentativas de récords de velocidad mundiales e internacionales

Se exige licencia de Categoría C.

5. Qualification and conditions of issue for the Super Licence
The FIA Formula One Driver Super Licence is issued by the FIA.

5.1 Requisitos

5.1.1 The driver must be the holder of a current FIA International Grade A licence.

5.1.2 The driver must also satisfy at least one of the following requirements:

- a) have made at least 5 starts in races counting for the FIA Formula One World Championship for Drivers the previous year, or at least 15 starts within the previous 3 years.
- b) have previously held the Super Licence and have been the regular test driver with an F1 World Championship team for the previous year.
- c) have been classified, within the previous 2 years, in the first 3 of the final classification of: the F2 Championship, or the International F3 Trophy, or the GP2 Series, or the GP2 Asia Series or the Japanese F/Nippon Championship.
- d) have been classified in the first 4 of the final classification of the IndyCar IRL series within the previous 2 years,
- e) be the current champion of one of the following:
 - Formula 3 Euro Series
 - The principal national F3 championships of: Great Britain, Italy, Japan, Spain
 - World Series F/Renault V6

Nota: the title of Champion is considered valid for 12 months from the last race of the relevant series or championship season.

f) be judged by the FIA to have consistently demonstrated outstanding ability in single-seater formula cars, but with no opportunity to qualify under any of c) to e) above. In this case the F1 team concerned must show that the applicant has driven at least 300 km in a current Formula One car consistently at racing speeds, over a maximum period of 2 days, completed not more than 90 days prior to the application and certified by the ASN of the country in which the test took place.

5.2 Application Procedure

- a) The complete application must be received by the FIA at least 14 days before scrutineering for the first FIA Formula One World Championship event in which the candidate is to compete. In the case of a driver change in the Championship for reasons of force majeure, the FIA may accept applications up to 48 hours before the start of initial scrutineering for the event.
- b) The ASN which issued the driver's current competition licence must submit to the FIA a specific recommendation, accompanied by the driver's record of results and current International A licence number.
- c) The driver must submit a completed Super Licence application form to the FIA.
- d) The annual Super Licence fee must be paid to the FIA.

5.3 Conditions of issue

5.3.1 When Articles 5.1 and 5.2 have been complied with to the satisfaction of the FIA, it will issue the licence.

5.3.2 The Super Licence will be valid to the end of the year of issue.

5.3.3 A driver accepted under the terms of 5.1.2 f) above will be on probation for a period of 12 months during which the Super Licence will be held provisionally and subject to review at any time.

5.3.4 A driver will remain eligible for the renewal of a first Super Licence for 8 months after the date of issue, subject to compliance with 5.2 b) to d) above.

6. Licences for all world and international speed record attempts

The Grade C licence is required.

- 7. Licencias para carreras de camiones**
La licencia de Categoría C se requiere para todas las carreras de camiones. Los resultados obtenidos en carreras de camiones no son necesariamente válidos para la obtención de una licencia de categoría superior.
- 8. Licencia para las pruebas de vehículos históricos**
- 8.1.** La Licencia Internacional Histórica de Piloto de la FIA es válida, en la categoría de vehículos para la que ha sido otorgada, para todas las pruebas de velocidad reconocidas por la FIA para vehículos históricos. Es obligatoria para estas pruebas, a menos que el piloto sea titular de la Licencia Internacional Normal de Piloto de la FIA, cualquiera que sea su categoría, distinta de la Junior-C Off-road (ver los Artículos 2 a 5). Las pruebas de velocidad son aquellas en las que la velocidad es el elemento determinante para establecer la clasificación o aquellas en las que se alcance una velocidad media superior a los 50 km/h.
- 8.2.** Las Licencias Internacionales Históricas de Piloto de la FIA deben respetar todos los reglamentos concernientes a las Licencias Internacionales que figuren en los Capítulos 2 y 8 del Código Deportivo Internacional de la FIA.
- 8.3.** La Licencia Internacional Histórica de Piloto de la FIA será diferenciada por una H grande sobreimpresa.
- 8.4.** Las ADN que expidan las licencias serán responsables en cuanto a la fidelidad de las cualificaciones determinantes de las diferentes categorías.
- 8.5.** Las licencias serán válidas para las categorías de vehículos siguientes, tal y como se encuentran definidas en los reglamentos internacionales para vehículos históricos.
- Categoría H1:** Todos los vehículos históricos, salvo los monoplasas de Fórmula Uno de los periodos G, H e I.
- Categoría H2:** Vehículos de carreras Añejos («Vintage»); vehículos de carreras de hasta 2000cm³ posteriores a 1930; vehículos Sport y Sport-Prototipos de cilindrada superior a 1100cm³ y hasta 2500cm³; todos los vehículos de Gran Turismo.
- Categoría H3:** Todos los vehículos Sport de antes de la Guerra; vehículos Sport y Sport-Prototipos de después de la Guerra que tengan hasta 1100cm³; los vehículos de Gran Turismo hasta 2500cm³.
- Categoría H4:** Rallyes Históricos de Regularidad únicamente.
- Nota: Las Categorías A, B y C de la Licencia Internacional de Piloto de la FIA son válidas para todas las pruebas de vehículos históricos en circuitos y son obligatorias para los vehículos de Gran Premio Thoroughbred y F1 de los periodos G, H e I. La Categoría R es válida para todos los rallyes de vehículos históricos.
- 9. Licencias para carreras de dragsters**
- 9.1.** La Licencia Internacional para Carreras de Dragsters de la FIA es válida en el marco de las categorías de vehículos para las cuales se expide, para todas las pruebas de dragsters aprobadas por la FIA, y es obligatoria para estas pruebas.
- 9.2.** La Licencia Internacional para Carreras de Dragsters de la FIA está sujeta a todas las normas concernientes a las licencias internacionales expuestas en los Capítulos 2 y 8 del Código Deportivo Internacional de la FIA y en el Artículo 10.4 del Reglamento General de Dragsters de la FIA.
- 9.3.** La Licencia Internacional para Carreras de Dragsters de la FIA se distinguirá por la sobreimpresión de las letras «DR» en gran formato.
- 9.4.** Será responsabilidad de las ADN que concedan las licencias verificar los requisitos exigidos para las diferentes categorías, de conformidad con el Artículo 10.4 del Reglamento General de Dragsters de la FIA.
- 9.5.** Las licencias serán válidas para las categorías de vehículos siguientes, tal y como se encuentran definidas en la reglamentación internacional aplicable a las carreras de dragsters.
- 7. Licences for truck racing**
The Grade C licence is required for all truck races. Results achieved in truck races are not necessarily valid to qualify for a higher grade of licence.
- 8. Licence for historic car events**
- 8.1** The FIA Historic International Driver's Licence is valid, within the category of cars for which it is issued, for all FIA-sanctioned speed events for historic cars and is compulsory for such events unless the driver is a holder of any grade of the normal FIA international driver's licence other than Junior-C Off-road (see Articles 2 to 5).
- Speed events are, for the purpose of competitions for historic cars, events where speed is the determining factor for the results or where an average speed of over 50 kph will be attained.
- 8.2** FIA Historic International Driver's Licences are subject to all rules concerning International licences set out in the FIA International Sporting Code, Chapters 2 and 8.
- 8.3** The FIA Historic International Driver's Licence will be distinguished by a large H overprint.
- 8.4** ASNs issuing the licences will be responsible for determining the qualifications required for the different grades.
- 8.5** Licences are valid for the following categories of cars as defined in the international regulations for historic cars.
- Grade H1:** all historic cars except for F1 cars of periods G, H and I.
- Grade H2:** "Vintage" racing cars; racing cars up to 2000cc post-1930; Sports and Sports-Prototype cars over 1100cc and up to 2500cc; all Grand Touring cars.
- Grade H3:** all pre-war Sports cars; post-war Sports and Sports-Prototype cars up to 1100cc; Grand Touring cars up to 2500cc.
- Grade H4:** Historic Regularity Rallies only.
- NB: Grades A, B and C of the FIA International driver's licence are valid for all circuit events for historic cars and are obligatory for Thoroughbred Grand Prix and F1 cars of periods G, H and I. Grade R is valid for all historic car rallies.
- 9. Licences for drag racing**
- 9.1** The FIA International Drag Racing Licence is valid within the categories of cars for which it is issued, for all FIA-sanctioned Drag Racing events, and is compulsory for such events.
- 9.2** The FIA International Drag Racing Licence is subject to all rules concerning international licences set out in the FIA International Sporting Code, chapters 2 and 8 and to Article 10.4 of the FIA General Regulations for Drag Racing.
- 9.3** The FIA International Drag Racing Licence will be distinguished by a large DR overprint.
- 9.4** ASNs issuing the licences will be responsible for verifying the qualifications required for the different grades, in conformity with Article 10.4 of the FIA General Regulations for Drag Racing.
- 9.5** The licences are valid for the following categories of cars, as defined in the international regulations applicable to Drag Racing.

	Tipo A (más de 125")	Tipo B (hasta 125")	Tipo C (carrocería)		Tipo A (over 125")	Tipo B (up to 125")	Tipo C (bodied)
Clase 1	Top Fuel	Funny Car y ProMod	Pro Stock	Class 1	Top Fuel	Funny Car and ProMod	Pro Stock
Clase 2	TMD	TMFC	-	Class 2	TMD	TMFC	-
Clase 3	ET 6,0-7,49	ET 6,0-7,49	ET 6,0-7,49	Class 3	ET 6,0-7,49	ET 6,0-7,49	ET 6,0-7,49
Clase 4	ET 7,50-9,99	ET 7,50-9,99	-	Class 4	ET 7,50-9,99	ET 7,50-9,99	-

El titular de una licencia de cierta clase puede correr en las clases menos competitivas del mismo tipo (por ejemplo, una licencia tipo A y de clase 1 permite también la participación en A/2 y A/4). Además, cualquier otra licencia de piloto de la FIA puede reemplazar una licencia para carreras de Dragsters de Clase 4, a excepción de la Categoría Junior-C Off-road.

The holder of a licence in a particular class may race in slower classes of the same type (for example, a type A Class 1 licence-holder is authorised to compete in A/2 and A/4). Moreover, any other FIA driver's licence, excepting the Grade Junior-C Off-road, may replace a Class 4 drag racing licence.

10. Licencias para participantes con capacidades especiales

10. Licences for participants with special abilities

10.1. Piloto

Con exclusión de las enfermedades degenerativas o crónicas que impidan la práctica del automovilismo y de los defectos de visión eliminatorios (véase el Artículo 1.5.1 del Capítulo II), toda persona que presente afecciones adquiridas o congénitas, y que, a juicio de su Comisión Médica Nacional (si existe) o de un médico designado por la ADN, no cumpla con las condiciones para obtener una licencia internacional de piloto (véase el Artículo 1.5.2 del Capítulo II) podrá postularse para obtener una licencia internacional de piloto con capacidades especiales si reúne todas las condiciones que se indican a continuación.

10.1. Driver

With the exception of progressive or chronic illnesses which preclude the practice of motor sport and disqualifying visual disorders (see Article 1.5.1, Chapter II), any person with an acquired or congenital disability and who, in the opinion of his national Medical Commission (where applicable) or of a doctor designated by the ASN, does not fulfil the conditions for obtaining an international driver's licence (see Article 1.5.2, Chapter II), may apply to obtain an International Special Abilities Licence, if all the conditions stated below are fulfilled.

Los criterios de adjudicación serán evaluados en cuatro niveles:

The criteria for the awarding of this licence are judged on four levels:

- I) El piloto candidato a una licencia para capacidades especiales será examinado por un miembro de la Comisión Médica Nacional en los países donde exista esta estructura o, en su defecto, por un médico designado por la ADN.
- II) El aspirante deberá realizar una prueba de conducción que permita evaluar sus capacidades, utilizando su propio vehículo destinado a la competición, preferentemente en un circuito y en presencia de un oficial de la ADN.
- III) Se evaluarán, al mismo tiempo, su capacidad para salir por sí mismo de su propio vehículo destinado a la competición (o de un modelo análogo) lo más rápido posible (simulacros de peligro inminente, de incendio, etcétera). A partir de la posición sentada, el aspirante debe ser capaz de salir y alejarse del vehículo por sus propios medios. Fuera del vehículo, tumbado de espaldas, debe poder girarse sin dificultad en los dos sentidos.
- IV) Si se han efectuado o deben efectuarse modificaciones requeridas por el estado físico del piloto y dichas modificaciones no están previstas en la ficha de homologación del vehículo destinado a la competición, deberán ser aprobadas por la ADN e incluidas en un documento destinado, con motivo de una competición, al control técnico de los vehículos.
Una vez que la ADN haya recibido la evaluación médica, deportiva y técnica, tomará la decisión, en última instancia, de otorgar o negar la licencia internacional de «piloto» con capacidades especiales.

- I) The driver who is a candidate for a Special Abilities Licence shall be examined either by a member of the National Medical Commission in countries where such a body exists, or otherwise by a physician appointed by the ASN.

- II) The applicant must undergo a driving test, in his own competition vehicle and preferably on a circuit and in the presence of an official from the ASN, in order for his capacities to be appraised.

- III) His ability to extricate himself from his own competition vehicle (or from a similar model) as quickly as possible (simulations of immediate danger, outbreak of fire, etc.) shall be judged at the same time. The applicant must, from a sitting position, be able, alone, to extricate himself and move away from the car. Out of the vehicle, lying on his back, he must be able to turn onto his stomach and vice versa.

- IV) If the adaptations required by the drivers' physical condition have already been made, or still need to be made, and do not feature in the homologation form of the competition vehicle, they will have to be approved by the ASN and, in competitions, they will have to be approved by the ASN and, in competitions, be entered into a document to be submitted during the scrutineering of the vehicles.

Once the ASN has received medical, technical and sporting evaluations, it will take the final decision as to the granting or denial of the International Special Abilities Licence for Drivers.

10.2. Navegante

Del mismo modo, un participante que presente capacidades especiales y cuya actividad deportiva automovilística se limite a la función de navegante en rallies como los definidos en el Artículo 21 del Código Deportivo Internacional, sin conducir en ningún momento durante la competición, puede postularse para una licencia internacional de «navegante» con capacidades especiales.

Los criterios físicos requeridos, a excepción de la consideración de problemas de la visión con carácter eliminatorio (ver Artículo 1.5.1, Capítulo II), son los mismos que se requieren para la licencia internacional de «piloto» con capacidades especiales.

La capacidad de salir por sí mismo del vehículo en que el postulante desea desempeñarse como navegante (o de un modelo análogo) debe ser evaluada según los mismos criterios que se aplican para la licencia de «piloto» con capacidades especiales.

Además, en todos los casos, el postulante deberá realizar los siguientes ejercicios en el orden estipulado y de manera exitosa:

10.2. Navigator

Similarly, a participant with special abilities whose sporting activity is limited to the role of navigator in rallies, as they are defined in Article 21 of the International Sporting Code, and is forbidden to drive during a competition, may apply for an International Special Abilities Licence for Navigators.

The physical criteria to be met are, with the exception of disqualifying visual disorders (see Article 1.5.1, Chapter II), the same as those required for the International Special Abilities Licence for Drivers.

The ability of the applicant to extricate himself from the vehicle in which he wishes to perform his role of navigator (or from a similar model) must be evaluated in accordance with the same criteria as those required for the Special Abilities Licence for Drivers.

Moreover, in all cases, the applicant will have to succeed in carrying out the following exercises, in the order in which they are listed:

- Con la puerta del lado del pasajero bloqueada y el piloto también a bordo, salir en el menor tiempo posible pasando por encima de este último.
- Colocar la pancarta SOS sobre el techo.
- Colocar el triángulo rojo aproximadamente a 50 metros detrás del vehículo.
- Ayudar al piloto (que se presume herido) a evacuar el vehículo.

- Tomar la pancarta SOS y agitarla detrás del vehículo.
La prueba de conducción y los problemas técnicos no atañen a los navegantes con capacidades especiales.

Una vez que la ADN haya recibido la evaluación médica, tomará la decisión, en última instancia, de otorgar o negar la licencia internacional de «navegante» con capacidades especiales.

- Passenger door blocked; driver also on board; exit the vehicle as soon as possible by climbing over the driver;
- Place the SOS panel on the roof;
- Place the red triangle approximately 50 metres to the rear of the vehicle;
- Help the driver (presumed to be injured) to extricate himself from the vehicle;
- Retrieve the SOS panel and wave it behind the vehicle.

The driving test and dealing with technical problems do not concern navigators with special abilities.

Once it has received a medical opinion, the ASN will have the final say on whether to issue or refuse the International Special Abilities Licence for Navigators.

11. Práctica del automovilismo para poseedores de una licencia para capacidades especiales

11.1. Los poseedores de una licencia internacional para «pilotos» con capacidades especiales podrán participar solamente en pruebas cuya salida sea dada separadamente a cada concursante. Su participación está sujeta a la autorización de la ADN del lugar donde se desarrolle la prueba.

11.2. No obstante, y supeditado al cumplimiento de las condiciones mencionadas en el Artículo 10.1, algunos titulares de la licencia internacional de «piloto» con capacidades especiales podrán participar en competiciones internacionales en circuitos, con salida agrupada, con exclusión de las carreras de monoplazas internacionales.

La solicitud de una derogación de esta clase se podrá efectuar en las siguientes condiciones:

- Si se trata de pilotos que hayan figurado en una lista de pilotos prioritarios o de pilotos clasificados de la FIA, o que hayan sido titulares de una Superlicencia, o dotados de un importante palmarés en competición automovilística, y que continúen siendo capaces, a pesar de su estado actual, de prestaciones comparables a las que lograban antes de que precisaran obtener una licencia para capacidades especiales.
- Si se trata de licenciados con «capacidades especiales» diplomados en una escuela de conducción homologada y reconocida por la ADN, y que sean capaces de prestaciones iguales a las de otros pilotos de la misma escuela.

Toda solicitud de derogación deberá ser presentada por el piloto a la ADN que le ha expedido su licencia, la cual enviará esta última a la FIA. Será sometida a la aprobación de la Comisión Médica y de la Comisión de Seguridad. En caso de desacuerdo entre estas dos comisiones, decidirá el Consejo Mundial.

11.3. Durante cualquier competición en la que participe(n) uno o varios titulares de una licencia de «piloto» con capacidades especiales, los servicios de socorro deberán estar informados de su(s) número(s) de competición.

12. Licencias para las pruebas puntuables para la Copa de Energías Alternativas de la FIA

Las siguientes categorías de licencias se requieren para las pruebas puntuables para la Copa de Energías Alternativas de la FIA:

- Las licencias de Categorías A, B, C y D son válidas para las pruebas destinadas a vehículos de energía solar (Categoría I y Clase Olympia).
- Las licencias de Categorías A, B, C y D son válidas para las pruebas de conducción y las pruebas que no son de velocidad como los «Eco-Rallies» (Categorías III, IIIA, VI, VII y VIII).
- Las licencias de Categorías A, B y C son válidas para las pruebas de velocidad (Categorías II, III, IV, V, VI, VII y VIII).
- La licencia de Categoría R es válida únicamente para las pruebas en carretera con salidas individuales (Categorías I, II, III, IIIA, IV, V, VI, VII, VIII y Clase Olympia).

11. Practice of motor sport for holders of a Special Abilities Licence

11.1 Holders of an International Special Abilities Licence for Drivers may only participate in events in which a separate start is given to each competitor. Their participation is subject to the agreement of the ASN of the country of the event.

11.2 Nevertheless, and subject to compliance with the conditions of issue stated in Article 10.1, certain holders of the International Special Abilities Licence for Drivers may take part in international circuit competitions, with a grouped start, with the exception of international single-seater races.

Such a dispensation may be applied for if:

- either the licence-holders were included on an FIA seeded or graded drivers list, were formerly Super Licence holders, or have proved considerable accomplishments in competition driving and, in spite of their current condition, are still able to perform as well as they could before it became necessary for them to acquire a Special Abilities Licence;
- or the licence-holders are drivers with special abilities who have graduated from a homologated driving school recognised by the ASN and are capable of attaining a performance equal to that of the other drivers from the same school.

Any request for special dispensations must be submitted by the driver to the ASN which issued his licence, which will forward it to the FIA. It will be subject to the approval of the Medical Commission and the Safety Commission. In the event of a disagreement between these two commissions, the World Council will decide.

11.3 During any competition in which one or more holders of a Special Abilities Licence for Drivers are taking part, the rescue services must be informed of these drivers' racing numbers.

12. Licence for events counting towards the FIA Alternative Energies Cup

The following grades of licences are required for events counting towards the FIA Alternative Energies Cup:

- Grades A, B, C and D licences are valid for Solar Car events (Category I and Olympia Class).
- Grades A, B, C and D licences are valid for Driving Test and non-speed events such as "Eco-Rallies" (Categories III, IIIA, VI, VII & VIII).
- Grades A, B and C licences are valid for speed events (Categories II, III, IV, V, VI, VII and VIII).
- Also, the Grade R licence is valid only for road events with individual starts (Categories I, II, III, IIIA, IV, V, VI, VII, VIII and Olympia Class).

CAPÍTULO II-REGLAMENTO PARA EL CONTROL MÉDICO DE LOS PILOTOS

Con el fin de resolver las cuestiones que puedan resultar de la aplicación del presente reglamento, toda ADN debería poder disponer de una Comisión Médica Nacional o, en su defecto, de un médico asesor que posea conocimientos suficientes en medicina del deporte y, en particular, de los problemas específicos del automovilismo deportivo.

1. Reconocimiento médico anual de aptitud

1.1 Campo de aplicación del control médico

El conjunto de exámenes descritos en el presente capítulo:

- es necesario y suficiente para satisfacer los requisitos médicos requeridos para la expedición de una licencia internacional de piloto de la FIA;
- es sumamente aconsejable para la obtención de una licencia nacional de piloto.

Este reconocimiento médico deberá haber sido realizado, menos de 3 meses antes de que la solicitud de licencia haya sido presentada, por un doctor en medicina que cuente con permiso para ejercer en el país que expide la licencia. Si fuera necesario, la ADN puede prever condiciones particulares.

Consistirá en:

- un cuestionario escrito sobre los antecedentes familiares, personales (médicos, quirúrgicos, traumatológicos), sobre la existencia de enfermedades o infecciones concomitantes, sobre la eventual toma de medicamentos;
- un examen clínico completo que incluya, en particular:
 - un examen de aptitud cardiovascular,
 - un examen de la vista,
 - una evaluación del aparato locomotor.

1.2 Un examen de aptitud cardiovascular

- en todos los casos, la toma de la tensión arterial;
- cada dos años:
- para los menores de 45 años, un electrocardiograma de 12 derivaciones;
- para los mayores de 45 años, un electrocardiograma de esfuerzo.

Este examen debe ser realizado por un médico que posea la formación, la experiencia y las competencias médicas específicas que le permitan identificar de forma fiable los síntomas clínicos y los signos asociados a las enfermedades cardiovasculares responsables de una muerte súbita de origen cardíaco relacionada con la realización de esfuerzos.

1.3 Un examen de la vista

Para el primer año de expedición de una licencia internacional, después del control de un oftalmólogo cualificado o de cualquier otra persona cualificada para realizar las pruebas según la legislación del país correspondiente, debe certificarse lo siguiente:

a) Agudeza visual:

I) Antes o después de corrección, al menos 9/10 en cada ojo u 8/10 en un ojo y 10/10 en el otro.

II) Todo sujeto que tenga una agudeza visual disminuida y no mejorable en un solo ojo, pero cuente obligatoriamente con visión contralateral, corregida o no, igual o superior a 10/10, puede obtener una licencia de piloto con las condiciones siguientes:

- conformidad con los puntos b, c y d siguientes;
- estado del fondo de ojo que excluya una retinopatía pigmentaria;
- toda lesión, antigua o congénita, será estrictamente unilateral.

b) Visión de los colores: normal (método para analizarla: la Tabla de Ishihara o una prueba de detección análogo). En caso de anomalía, recurrir al test de Farnsworth «Panel D15» o a un sistema análogo. En todos los casos, no debe haber riesgo de error en la percepción de los colores de las banderas utilizadas en las competiciones internacionales.

c) Campo de visión estática: de 120° como mínimo; los 20° centrales no deben sufrir ninguna alteración. Debe efectuarse una perimetría.

d) Visión estereoscópica: funcional. En caso de anomalía, recurso a los tests de Wirth, de Bagolini (cristales estriados) o a pruebas análogas.

CHAPTER II-REGULATIONS FOR THE MEDICAL EXAMINATION OF DRIVERS

With the aim of resolving any issues that might result from the application of the present regulations, any ASN should have at its disposal a national medical commission or, failing that, a consulting physician with sufficient knowledge of sports medicine and in particular of the problems specific to motor sport.

1. Annual medical visit for aptitude

1.1 Field of application of the medical control

Taken together, the examinations described in the present chapter:

- are necessary and sufficient to satisfy the medical requirements for the issuing of an FIA international driver's licence.
- are strongly recommended for the granting of a national driver's licence.

This medical visit must have been carried out by a doctor of medicine authorised to practise in the country which issues the licence, less than 3 months before the application for a driver's licence is submitted. Where appropriate, the ASN may lay down special conditions.

It includes:

- a written questionnaire concerning family history, personal history (medical, surgical, traumatological), the existence of concomitant diseases or infections, and the use of any medication;
- a full clinical examination including in particular:
 - a cardiovascular aptitude examination;
 - an eye test;
 - an evaluation of the musculoskeletal system.

1.2 Cardiovascular aptitude examination

- in all cases, blood pressure is taken;
- every two years:
- for subjects under 45, a 12-lead electrocardiogram;
- for subjects over 45, a stress test ECG.

This screening must be carried out by a physician with the specific medical training, experience and competence to identify reliably the clinical symptoms and signs associated with those cardiovascular diseases responsible for effort-related sudden cardiac death.

1.3 Eye test

For the first year that an international licence is issued, the following must be certified after a control by a qualified ophthalmologist or any person qualified to perform the tests according to the legislation of the country concerned:

a) visual acuity:

i) before or after correction, at least 9/10 for each eye, or 8/10 for one eye and 10/10 for the other;

ii) any subject whose visual acuity in one eye only is diminished and cannot be improved and who necessarily has contralateral vision, whether corrected or not, equal to or greater than 10/10, may obtain a driver's licence under the following conditions:

- conformity with points b, c and d below;
- condition of the fundus excluding pigmentary retinal damage,
- any old or congenital damage shall be strictly unilateral.

b) colour vision: normal (method of analysis: the Ishihara Table or an analogous screening test). In case of any anomaly, recourse to the Farnsworth test "Panel D15" or to an analogous system. In every case, there must be no risk of any errors in the perception of the colours of the flags used in international competitions.

c) static field of vision: at least 120°; the central 20° must be free from any alteration. A perimetry must be carried out.

d) stereoscopic vision: functional. In case of doubt it must be assessed using Wirth, Bagolini (striated lenses) or similar tests.

- e) Corrección de la visión: se admiten las lentes de contacto, a condición de:
- que las hayan usado al menos desde hace 12 meses y todos los días durante un tiempo significativo
 - y que el oftalmólogo las certifique apropiadas para las carreras de automóviles.
- 1.3.1 En caso de enfermedad ocular aguda que implique una pérdida de la visión o alteraciones del campo visual, se requerirá un periodo mínimo de dos años antes de considerar la posibilidad de realizar otra evaluación oftalmológica al piloto. En este caso, deberán realizarse pruebas oftalmológicas profundas que incluyan estudios del campo visual y de la visión estereoscópica. También se sugiere efectuar una prueba en tiempo real en circuito, si es posible.
- Las decisiones deberían tomarse caso por caso.
- 1.4 Movilidad de las articulaciones, amplitud de movimientos, inventario de las amputaciones y sus eventuales prótesis, inventario de los trastornos sensitivos y motores.**
Son compatibles con la obtención de una licencia internacional:
- las amputaciones de los dedos de la mano si la facultad de prensión es satisfactoria (tanto en la mano derecha como en la mano izquierda);
 - las prótesis de los miembros, si el resultado funcional es igual o próximo a la normalidad;
 - una limitación funcional de las grandes articulaciones inferior al 50%.
- 1.5. Lista de enfermedades y discapacidades incompatibles con la práctica del automovilismo o que requieren un permiso médico expedido por una entidad específica**
- 1.5.1. **Contraindicación absoluta**
epilepsia, bajo tratamiento o no, con manifestaciones clínicas verificadas durante los 10 últimos años;
- cualquier problema cardiovascular con riesgo de muerte súbita;
 - ceguera monocular manifestada desde hace menos de 5 años.
- Para los casos de ceguera monocular manifestada desde hace más de 5 años, solo la Comisión Médica de la FIA podrá evaluar una solicitud, sobre la base de los resultados del examen de la vista descrito en el Artículo 1.3.
- Por otra parte, para cualquier problema relacionado con alguna de las contraindicaciones antes mencionadas, la Comisión Médica de la FIA podrá, eventualmente y para cada caso presentado, solicitar la opinión de un comité de expertos.
- 1.5.2. **Contraindicaciones para una licencia estándar que permiten, no obstante, postularse para el otorgamiento de una licencia para capacidades especiales**
(Véase el Artículo 10 del Capítulo I del presente anexo).
- Todas las limitaciones articulares, las amputaciones, las prótesis que no respondan a los criterios definidos en el Artículo 1.4.
 - Los grandes cuadros sensitivo-motores centrales o periféricos (monoplejía, hemiplejía, paraplejía, etcétera).
- 1.5.3. **Discapacidades o enfermedades que requieren un permiso médico de una entidad aprobada por la ADN (Comisión Médica o, en su defecto, médico autorizado por la ADN):**
- Diabetes tratada a base de insulina o de sulfonilureas (hipoglucemiante), con la condición de que se presente a la entidad médica aprobada por la ADN un documento confidencial acreditativo del control regular del interesado y del tipo de tratamiento que sigue, y que el certificado médico de aptitud (véase el Artículo 1.8.) lleve la mención «necesita supervisión médica».
 - Cualquier afección cardíaca o arterial.
 - Toda afección psicológica que pueda provocar trastornos de la conducta y que requiera atención psiquiátrica.
 - Cualquier problema de salud que pueda tener consecuencias nefastas durante la práctica del automovilismo.
- 1.6 Formulario de examen médico**
En cada país, siguiendo la legislación y los usos locales, la ADN debe crear e imprimir:
- I) una ficha de cuestionario médico,
 - II) un formulario médico.
- Estos documentos, conformes a las exigencias del presente
- e) sight correction: the wearing of contact lenses is permitted provided that:
- these shall have been worn for at least 12 months and for a significant period every day.
 - they are certified as satisfactory for motor racing by the ophthalmic specialist who supplied them.
- 1.3.1 In the case of an acute ocular disease inducing visual loss or visual field alterations, a minimum period of two years is necessary before considering the driver for further ophthalmological assessment. In this case, specialised ophthalmological tests, including tests on his field of vision and stereoscopic vision, must be carried out. It is also suggested that, wherever possible, a real-time test be carried out at the circuit.
- These decisions should be made on a case-by-case basis.
- 1.4 Mobility of the articulations, amplitude of movements, inventory of amputations and possible prostheses, inventory of sensory and motor disorders**
The following are compatible with the granting of an international licence:
- amputations of fingers, where the gripping function in both hands is unimpaired;
 - prosthetic limbs, if the functional result is equal or near to normal;
 - free movement of the limbs impeded by less than 50%.
- 1.5 List of illnesses and disabilities incompatible with the practice of motor sport or requiring a medical assessment by a specific body**
- 1.5.1 **Absolutely excluded**
- epilepsy, under treatment or not, with clinical manifestations confirmed during the 10 previous years,
 - any cardiovascular problem with risk of sudden death,
 - blindness in one eye for less than 5 years.
- In cases of blindness in one eye for more than 5 years, the FIA Medical Commission alone may consider an application, based on the results of the eye test described in Article 1.3.
- In addition, for every problem arising from one of the exclusions mentioned above, the FIA Medical Commission may, if it so desires, and for each dossier submitted, seek the opinion of a committee of experts.
- 1.5.2 **Conditions incompatible for the granting of a standard licence that do, however, permit an application for a Special Abilities Licence**
(see Chapter I, Article 10 of the present appendix)
- all limitations of the articulations, amputations and prosthetic limbs which do not satisfy the criteria defined in Article 1.4
 - major central or peripheral sensor-motor malfunction (monoplegia, hemiplegia, paraplegia, etc.)
- 1.5.3 **Illnesses or disabilities requiring a medical assessment by a body approved by the ASN (Medical Commission, or in its absence, a doctor approved by the ASN):**
- diabetes being treated with insulin or sulfonylureas, on condition that a confidential document proving the regular supervision of the party concerned and indicating the nature of his treatment is submitted to the medical body approved by the ASN and that the medical certificate of aptitude (see Article 1.8) bears the wording "medical supervision necessary";
 - any abnormal cardiac or arterial condition;
 - all psychological conditions liable to lead to behavioural problems and requiring psychiatric treatment;
 - any health problem that might result in harmful or detrimental consequences whilst taking part in motor sport.
- 1.6 Medical examination form**
In each country, the ASN, in accordance with local legislation or customs, must draw up and print:
- I) a medical questionnaire,
 - II) a medical form.
- In accordance with the requirements of the present regulations,

reglamento, serán distribuidos a todos los solicitantes de la licencia.

these documents will be distributed to all applicants for a licence.

1.6.1. **Cuestionario médico**

Será firmado por el piloto interesado.
La FIA tiene disponible una propuesta para su redacción.

1.6.1 **Medical questionnaire**

It will be signed by the driver concerned.
The proposed wording of this questionnaire is available from the FIA.

1.6.2. **Formulario médico**

El formulario médico debe incluir:
- las informaciones necesarias para el médico examinador (la FIA tiene disponible una propuesta para su redacción);
- la totalidad de las informaciones siguientes:
- la talla y el peso del sujeto,
- el tipo de grupo sanguíneo y de factor RH en los países donde la ley lo exige,
- las eventuales alergias, medicamentosas u otras,
- la fecha de la última vacunación antitetánica,
- los resultados cifrados del estudio del aparato locomotor,
- los resultados cifrados del estudio de la vista,
- los valores de la tensión arterial y la indicación de que los exámenes complementarios (ECG simple o prueba de esfuerzo) han sido practicados según la edad y el caso.

1.6.2 **Medical form**

The medical form must include:
- the information necessary for the examining doctor (the proposed wording is available from the FIA),
- the following information in full:
- the height and weight of the subject,
- the nature of the blood group and the Rh factor in those countries where this is required by law,
- any allergies, whether to medication or other,
- the date of the last anti-tetanus vaccination,
- the results, with figures, of the evaluation of the musculoskeletal system,
- the results, with figures, of the eye test,
- the blood pressure values and a statement that the further examinations (simple ECG or stress test, depending on the age and the case) have been carried out.

En los países donde la ley lo exija y donde los usos lo impongan, el formulario médico nacional puede incluir la prescripción de exámenes adicionales. Estará firmado, sobre el sello de la ADN, por el médico que haya efectuado el control.

In those countries where laws or customs so demand, the national medical form may prescribe additional tests. It will be signed, above the stamp of the ASN, by the doctor who carried out the medical control.

Al pie del formulario médico, el interesado deberá firmar una declaración en la que precisará:

At the foot of the medical form, the applicant must sign a declaration stating that:

- que ha informado exactamente al médico de su estado de salud actual y de sus antecedentes;
- que se compromete a no hacer uso de sustancias que figuren en la lista de sustancias y métodos prohibidos de la Agencia Mundial Antidopaje.

- the information given to the doctor regarding his present state of health and previous medical history is correct,
- he undertakes not to use any substance included on the World Anti-Doping Agency list of prohibited substances and methods.

1.6.3. **Destino del formulario médico y del cuestionario**

Estos documentos serán conservados por las ADN cumpliendo las reglas del respeto del secreto médico.
No obstante, la FIA podría solicitar una copia con el fin de establecer un fichero informático seguro a disposición de los médicos que intervienen en el automovilismo deportivo con ocasión de un accidente o una enfermedad intercurrente. Las categorías de pilotos afectados por esta medida serán fijadas con posterioridad por la Comisión Médica de la FIA.

1.6.3 **Destination of the medical form and questionnaire**

These documents will be kept by the ASNs, observing the rules on respecting medical confidentiality.
However, with the aim of creating a secure computer file, to be made available to the doctors intervening in motor sport on the occasion of an accident or an intercurrent disease, a copy may be requested by the FIA. The categories of drivers concerned will be determined in due course by the FIA Medical Commission.

1.7 **Obligaciones del médico que efectúa el examen**

El médico que efectúe el examen médico de aptitud deberá obligatoriamente utilizar y rellenar completamente el formulario médico nacional remitido por el candidato. Este último deberá devolver este documento a la ADN competente.
La decisión de capacidad o incapacidad será tomada por el doctor en medicina que realice el examen. Podrá requerir, eventualmente, la opinión de la entidad aprobada por la ADN(Comisión Médica Nacional o médico autorizado).

1.7 **Duties of the doctor carrying out the examination**

The doctor responsible for carrying out the medical aptitude test is obliged to use the national medical form presented by the applicant, filling in all the necessary details. The applicant must then immediately send this document to the relevant ASN.
The decision as to fitness or unfitness shall be taken by the doctor who conducted the examination.
This doctor may request the opinion of the body approved by the ASN(National Medical Commission or approved doctor).

1.8 **Certificado de aptitud médica**

Cada licencia internacional deberá ir acompañada del siguiente certificado de aptitud médica:
- bien en el reverso de dicha licencia,
- bien en un documento adjunto.

1.8 **Medical certificate of aptitude**

Each international licence must be accompanied by a medical certificate of aptitude as hereunder:
- either on the back of the licence,
- or on an attached document.

Apto para la práctica del deporte automóvil cumpliendo con las normas médicas de la FIA:

Fecha:
Vista corregida (gafas o lentillas) Sí NO
Vigilancia médica especial Sí NO

Apt for the practice of motor sport, according to the FIA medical standards:

Date:.....
Corrected eyesight (glasses or lenses) YES NO
Special medical supervision YES NO

1.9 **Difusión del reglamento**

Además de los documentos que están a su cargo, se ruega a las ADN que difundan a los médicos examinadores la presente reglamentación o indiquen en la solicitud de licencia una dirección electrónica donde conseguirla.

1.9 **Distribution of the regulations**

In addition to the documents which are in their care, the ASNs are requested to distribute the present regulations to the examining doctors or to indicate on the licence application a computer website where they may be found.

2. **Control médico en las pruebas**

El conocimiento del certificado médico de aptitud por parte del Médico Jefe de una prueba puede reemplazar al reconocimiento médico previo que se exige en determinados casos. Por otra parte, en cualquier momento de una prueba o al final de esta, el Médico Jefe y el Director de Carrera pueden exigir un examen médico motivado por el comportamiento de un piloto. Las

2. **Medical control at events**

Verification of the medical certificate of aptitude by the Chief Medical Officer for the event may replace the preliminary visit required in certain cases. Furthermore, at any time during an event or after the finish, the Chief Medical Officer and the Clerk of the Course may demand that a medical examination of a driver be carried out, if they consider that his behaviour warrants it. The

autoridades deportivas tomarán las decisiones necesarias, tras el informe del Médico Jefe. Este examen, puede, en su caso, acompañarse de un test de alcoholemia.

sporting authorities will take whatever decisions are necessary following the report by the Chief Medical Officer. This examination may include, if appropriate, a test for alcohol.

2.1 Examen neurométrico

Los pilotos inscritos en un campeonato del mundo de la FIA podrán ser sometidos a un examen neurométrico. Las modalidades de este examen estarán bajo la responsabilidad del Delegado Médico de la FIA del campeonato en cuestión. Los datos confidenciales recogidos serán utilizados con fines comparativos en caso de accidente que entrañe un riesgo de traumatismo craneal con lesión cerebral menor.

2.1 Neurometric testing

Drivers entered in an FIA world championship may undergo neurometric testing. The methods of such testing are the responsibility of the FIA medical delegate of the championship concerned. The confidential data obtained shall be used for comparative purposes in the event of an accident entailing a risk of minimal traumatic brain injury.

2.2 Control médico como consecuencia de un accidente o de un problema físico

2.2.1. En toda prueba internacional

Después de un accidente, incluso si el piloto parece indemne y/o sale del habitáculo por sí mismo, o en caso de un problema físico, puede considerarse necesario un examen médico de control por parte del Médico Jefe con el acuerdo del Director de Competición/Director de Carrera.

2.2 Medical examination following an accident or physical disorder

2.2.1 At any international event

After an accident, even if the driver appears uninjured and/or has got out of his cockpit unaided, or in case of a physical problem, a medical check-up may be deemed necessary by the Chief Medical Officer with the agreement of the Race Director / Clerk of the Course.

- En las pruebas que se desarrollen en pista, este examen se deberá realizar, por regla general, en el centro médico del circuito; en ese caso, la Dirección de Carrera asegurará la presencia del piloto.
- En las pruebas que se desarrollen por carretera, el examen médico podrá ser practicado in situ (carreras en montaña) o en el parque de reagrupamiento (rallies).
- En las pruebas puntuables para un Campeonato de la FIA en las que esté presente un Delegado Médico de la FIA, este último podrá llevar a cabo el procedimiento de control, de acuerdo con el Médico Jefe y con el Director de Competición; a título excepcional, en pruebas que se desarrollen en pista, el Delegado Médico de la FIA podrá practicar el examen él mismo y en lugar distinto del centro médico.
- Si el reglamento de una prueba, de una serie o de un campeonato estipula que los vehículos en competición deben estar equipados con una lámpara de advertencia médica de especificación FIA, todo piloto implicado en un accidente que provoque el encendido de dicha lámpara, que indica que se han sobrepasado los límites de carga determinados, DEBE ser examinado por los servicios médicos de la prueba antes de abandonar el circuito. El Médico Jefe de la prueba, conjuntamente con el Delegado Médico de la FIA (si está presente), determinará el lugar más apropiado para proceder a este examen.

- For circuit events, this check-up must normally take place in the circuit medical centre; in such case, Race Control will ensure the driver's attendance.
- For road events, the medical check-up may be made on site (hill-climb) or in the regrouping park (rallies).

- For events counting for an FIA Championship where an FIA Medical Delegate is present, the latter may initiate the check-up procedure, in agreement with the Chief Medical Officer and the Race Director; exceptionally, at circuit events, this check-up may be made by the FIA Medical Delegate, and elsewhere than in the medical centre.

- If the regulations of an event, series or championship require the competing vehicles to be equipped with an FIA specification Medical Warning Light, a driver involved in an incident which causes the light to signal that the determined threshold forces have been exceeded MUST be examined by the event medical service before leaving the circuit. The Chief Medical Officer of the event, jointly with the FIA Medical Delegate (if one is present), will determine the most appropriate place for this examination.

En todos los casos, el equipo del piloto afectado será avisado por escrito.

In all cases, the team of the driver concerned will be informed in writing.

Por decisión conjunta del Delegado Médico de la FIA (en las pruebas en las que esté presente) y del Médico Jefe de la prueba, el piloto afectado podrá:

By decision of the Chief Medical Officer of the event, jointly with the FIA Medical Delegate in those events where one is present, the driver concerned may:

- O bien no ser autorizado a continuar la prueba.
- O bien ser invitado a pasar un control médico llevado a cabo por el Médico Jefe de la próxima prueba internacional o manga del campeonato en el que participa. En este caso, el Médico Jefe de la prueba en el curso de la cual se ha producido el accidente deberá informar inmediatamente y de la forma más efectiva posible al Médico Jefe de la siguiente prueba.
- O bien ser informado de que está autorizado a participar en la siguiente prueba sin necesidad de nuevo control médico.

- be forbidden to continue in the event concerned,

- be instructed to undergo a medical check-up by the Chief Medical Officer of the next international event or Championship round in which he is competing. In such case, the Chief Medical Officer of the event in which the accident took place must at once inform, by the most effective means, the Chief Medical Officer of the following event,
- be informed he is allowed to take part in the following event without a further medical check-up.

Estas disposiciones son válidas para toda la duración de la prueba; todo piloto que no las cumpla será convocado por el Colegio de Comisarios Deportivos de la prueba.

These measures are applicable throughout the event; any driver who does not comply will be summoned before the Stewards of the meeting.

Llevar joyas en forma de piercing o de collares de metal está prohibido durante la competición y podrá ser objeto de control antes de la salida.

The wearing of jewellery in the form of body piercing or metal neck chains is prohibited during the competition and may therefore be checked before the start.

2.2.2. Entrenamientos y reconocimientos

Todo piloto que participe en entrenamientos privados en circuito o en reconocimientos no reglamentados en carretera debe, en caso de sufrir una salida de pista y/o problemas físicos que se hayan manifestado con esa ocasión, someterse a un examen médico e informar inmediatamente de esto a su ADN.

2.2.2 Testing and reconnaissance

When participating in private circuit testing or in non-regulated reconnaissance on roads, any driver of a car that goes off the road, and/or who experiences any physical problems on this particular occasion, must be subjected to a medical check-up and immediately inform his ASN about it.

En el caso de entrenamientos privados de F1, GT1 o WTCC, o de reconocimientos no reglamentados de una prueba del WRC, este examen deberá llevarse a cabo antes del inicio de la prueba internacional futura en la que tenga intención de participar, en las mismas condiciones y con las mismas consecuencias que las que estén previstas para las pruebas internacionales propiamente dichas (véase el Artículo 2.2.1). Llegado el caso,

In the case of private testing for F1, GT1 or WTCC or non-regulated reconnaissance for a WRC event, this control must be carried out before the start of the next international event in which he intends to take part, under the same conditions and with the same consequences as those in place for the actual international events themselves (see Article 2.2.1). If the case arises, the doctor responsible for rescue at the private test session in which

el médico encargado de prestar auxilio durante la tanda de entrenamientos privados en que ha tenido lugar la salida de pista deberá informar con la mayor celeridad al secretariado de la Comisión Médica de la FIA.

2.3 Procedimiento tras un accidente o una enfermedad

2.3.1. Obligaciones del Médico Jefe

El Médico Jefe de una prueba en el curso de la cual sobrevenga un accidente, debe, en todos los casos:

- avisar por fax o por correo electrónico a la ADN del piloto involucrado proporcionando el máximo de detalles y de precisiones;
- completar posteriormente la información en función de la evolución favorable o desfavorable del estado del piloto herido.

Disposiciones particulares para los Campeonatos de la FIA de F1, GT1, WTCC y WRC

Informar también por correo electrónico a la FIA Sport (medical@fia.com)

2.3.2. **Obligaciones de la Autoridad Deportiva Nacional.** Debidamente informada (por un Médico Jefe o por el mismo interesado), la ADN deberá tomar todos los contactos necesarios con el piloto afectado, a fin de asegurarse de la buena marcha del restablecimiento descrito en el Artículo 3. El incumplimiento de este procedimiento implicará la aplicación de las sanciones previstas para tales casos.

2.3.3. Obligaciones del piloto

En caso de accidente, durante una competición o fuera de una competición, con lesión traumática que provoque una incapacidad igual o superior a 10 días o en caso de que se descubra una enfermedad o afección que se encuadre en el Artículo 1.5 del presente reglamento, el poseedor de la licencia deberá comunicarlo obligatoriamente en un plazo de 10 días a su ADN:

- bien sea presentando un certificado médico confidencial dirigido a la Comisión Médica Nacional o al médico designado por la Autoridad Deportiva Nacional, en el que se haga constar: el diagnóstico, el pronóstico, la incapacidad no permanente o el porcentaje de invalidez;
- bien sea autorizando a la Comisión Médica Nacional o al médico autorizado a entrar en contacto, confidencialmente, con el centro asistencial en el que haya sido eventualmente hospitalizado.

Disposiciones particulares para los Campeonatos de la FIA de F1, GT1, WTCC y WRC

Aun si la incapacidad es nula o inferior a 10 días, el piloto debe informar al Delegado Médico de la FIA antes de la próxima prueba en la que desea participar, a fin de dar inicio, llegado el caso, al proceso descrito en el Artículo 3: Restablecimiento.

3. Restablecimiento

A partir de la fecha del accidente o del descubrimiento de una enfermedad o de una afección prevista en el Artículo 1.5 del presente reglamento y hasta que la ADN resuelva, el piloto deberá abstenerse de toda participación en una competición automovilística inscrita en el calendario internacional de la FIA. En caso de accidente que entrañe incapacidad igual o superior a 10 días, y después de recibir un documento que confirme la curación o la recuperación, o incluso un parte de alta del hospital, la Comisión Médica Nacional o el médico autorizado por la ADN solicitará una visita de restablecimiento o un nuevo proceso completo de reconocimiento médico anual.

Todas las afecciones o enfermedades previstas en el Artículo 1.5 del presente reglamento deben ser comunicadas a la Comisión Médica Nacional para su evaluación, o, en su defecto, a un médico autorizado por la ADN.

Disposiciones particulares para los Campeonatos de la FIA de F1, GT1, WTCC y WRC

- En caso de incapacidad comprendida entre 0 y 10 días, se realizará un control médico con ocasión de la próxima prueba en la cual deba participar el piloto en cuestión y esto se hará bajo la responsabilidad del Delegado Médico de la FIA y del Médico Jefe.*
- Para una incapacidad igual o superior a 10 días, ese control se efectuará de idéntica manera durante la*

the car left the road must inform the FIA Medical Commission's secretariat as soon as possible.

2.3 Procedure after an accident or illness

2.3.1 Duties of the Chief Medical Officer

The Chief Medical Officer of an event during which an accident occurs must in every case:

- notify the ASN of the driver concerned by e-mail or fax, giving as many facts and details as possible;
- subsequently provide full information on the favourable or unfavourable development of the injured driver's condition.

Particular provisions for the FIA Championships in F1, GT1, WTCC and WRC

Also inform FIA Sport by e-mail (medical@fia.com)

2.3.2 Duties of the National Sporting Authority

Duly advised (by the Chief Medical Officer or by the person concerned), the ASN must make all the necessary contacts with the driver concerned so as to be certain of the proper application of the reintegration procedure set out in Article 3. Failure to apply this procedure will result in penalties provided for such a situation.

2.3.3 Duties of the driver

In the event of an accident, whether during a competition or in other circumstances occasioning incapacity for a period of ten days or longer, or in the case of an illness or disability as covered in Article 1.5 of the present regulations, the driver is required to notify his ASN within ten days:

- either enclosing a confidential medical certificate addressed to the National Medical Commission or the doctor approved by the ASN, bearing the diagnosis, the prognosis and the extent of the injury or infirmity incurred,
- or by giving authorisation for confidential written communication between the National Medical Commission or the approved doctor and the hospital (or clinic) where he is being treated.

Particular provisions for the FIA Championships in F1, GT1, WTCC and WRC

Even when the incapacity is negligible or lasts fewer than 10 days, the driver must inform the FIA Medical Delegate before the next event in which he wishes to participate, in order to activate the procedure described in Article 3– Reintegration.

3. Reintegration

From the date of the accident or the discovery of an illness or disability as covered in Article 1.5 of the present regulations, no driver may take an active part in sporting events entered on the FIA international calendar until they have received authorisation from the ASN.

In the event of an accident resulting in incapacity for a period of 10 days or longer, and following receipt of a document attesting that the patient is healed or recovered, or of a hospital discharge form, the National Medical Commission or the doctor approved by the ASN shall demand that the patient visits them for the reintegration or that he should undergo a complete annual medical examination procedure.

All the illnesses or disabilities mentioned in Article 1.5 of these regulations must be submitted for an opinion to the National Medical Commission, or in its absence to a doctor approved by the ASN.

Particular measures for the FIA Championships in F1, GT1, WTCC and WRC

- in the case of an incapacity for a period of between 0 and 10 days, a medical control will take place at the next event in which the driver concerned is due to participate; this will be carried out under the authority of the FIA Medical Delegate and the Chief Medical Officer;*
- in the case of an incapacity for a period of 10 or more days, this control takes place in an identical fashion during*

primera prueba en la que desee participar el piloto, tras la obtención de su certificado de curación y de la confirmación de su restablecimiento expedida por su ADN.

the next event in which the driver wishes to compete, after he has obtained certification of his recovery and confirmation from his ASN of his reintegration.

4. Organización de la lucha contra el dopaje

El Reglamento antidopaje de la FIA apunta a proteger el derecho fundamental de los pilotos para participar en actividades deportivas exentas de dopaje, a promover la salud y a garantizar a los pilotos la equidad, la seguridad y la igualdad en el automovilismo.

Dicho reglamento se encuentra en el Anexo A del Código Deportivo Internacional.

5. Comisión de apelación

En cada país, una Comisión Médica nombrada por la ADN será llamada a resolver los eventuales conflictos entre los médicos y los pilotos interesados, tomando como base de discusión los Artículos 1.3 y 1.4 del presente reglamento.

En ciertos casos, podrá tener lugar una prueba de conducción en presencia de un médico miembro de la Comisión Médica o autorizado por la ADN.

Las conclusiones de la Comisión Nacional serán reconocidas y aceptadas por los demás países, bajo la jurisdicción deportiva de la FIA.

6. Reglamentación de los estudios fisiológicos durante la celebración de pruebas automovilísticas

6.1 Consideraciones generales

Los estudios fisiológicos que tengan lugar en el transcurso de una competición o en los entrenamientos que la preceden no podrán, en ningún momento y por ninguna razón, entorpecer el desarrollo normal de dicha prueba.

En consecuencia, y para todas las pruebas de competencia de la FIA, estos estudios deberán cumplir con la reglamentación que se describe a continuación.

6.2 Elección del tema de la experimentación

a) El tema elegido para un estudio fisiológico in situ se deja a la elección del médico investigador. Sin embargo, este deberá informar, de todos modos, sobre el tema de su estudio al médico responsable de la prueba en la que será efectuado tras la aprobación de su autoridad médica nacional.

b) Los responsables médicos de una ADN pueden ser los que decidan, en su caso, una investigación fisiológica en su país, y los que designen a uno o a varios médicos investigadores.

c) La Comisión Médica de la FIA podrá, por su parte, promover en el campo internacional campañas de estudios fisiológicos sobre un tema de interés general que ella hubiese determinado, informando en consecuencia a las Autoridades Médicas de los países afectados, cuando existan, y en todos los casos a las Autoridades Deportivas de estos países.

6.3 Condiciones de realización práctica de un experimento fisiológico

a) Tanto si el tema es elegido por un médico investigador independiente como por una ADN o por la Autoridad Deportiva Internacional (Comisión Médica de la FIA), es obligatorio adecuarse a las siguientes pautas, para asegurar su realización práctica:

- Acuerdo del Organizador y del Director de Carrera.
- Acuerdo del Médico Jefe.
- Acuerdo del Concurante.
- Acuerdo del o de los pilotos, si no fuesen ellos los propios concursantes.

Es condición indispensable el acuerdo voluntario de los pilotos.

b) En todos los casos, se deberá hacer una solicitud escrita al médico responsable de la prueba y al organizador. En dicha solicitud se deberá describir el proceso y detallar lo siguiente:

- El contenido, volumen y emplazamiento del material médico necesario para la experimentación.
- El lugar y el tiempo necesario para la experimentación, precisando claramente si se desarrolla en el transcurso de una carrera en circuito, durante los entrenamientos o en el curso de la misma prueba. Igualmente para los rallyes, se especificará si se hace en el transcurso de un

4. Organisation of the fight against doping

The purposes of the FIA anti-doping regulations are to protect the drivers' fundamental right to participate in doping-free sport and thus promote health, fairness, equality and safety in motor sport.

The regulations are in Appendix A to the International Sporting Code.

5. Appeals commission

In each country a Medical Commission nominated by the ASN will be called upon to settle any controversy arising between doctors and drivers, the conditions laid down in Articles 1.3 and 1.4 of the present regulations being taken as the basis for discussion.

A driver may possibly be required to undergo an observed test drive in the presence of a doctor who is a member of the Medical Commission or approved by the National Sporting Authority.

The decisions reached by the National Commission will be recognised in all other countries falling under the sporting jurisdiction of the FIA.

6. Regulations for physiological studies during motor sport events

6.1 General considerations

Physiological studies carried out during the actual running of a competition, or during practice sessions preceding the competition, must never, for any reason whatsoever, be an obstacle to the normal running of the event.

Consequently, and for all events governed by the FIA, experiments must be in conformity with the following regulations.

6.2 Choice of a research theme

a) The theme chosen for a physiological field study is left to the doctor carrying out the experiment. In all cases, however, he must inform the Chief Medical Officer of the event during which the experiment is to be carried out, of the theme of his study, after having obtained the approval of his national medical authority.

b) The medical officers of an ASN may be at the origin both of the choice of a physiological study in the country and of the nomination of the doctor(s) carrying out the experiment.

c) For its part, the FIA Medical Commission may promote international campaigns for physiological studies on a theme of general interest which it has chosen and inform the medical authorities of the countries concerned when such exist and, in any case, the sporting authorities of these countries accordingly.

6.3 Conditions for the practical realisation of physiological experiments

a) Irrespective of whether the theme has been chosen by an independent research physician, by an ASN or by the International Sporting Authority (FIA Medical Commission), the following points must be respected in order to ensure its practical realisation:

- agreement of the organiser of the event and the Clerk of the Course,
- agreement of the Chief Medical Officer,
- agreement of the competitor,
- agreement of the driver(s), if not the same person as the competitor.

the voluntary agreement of the drivers being an indispensable condition.

b) In each case, a written request must be made to the doctor in charge of the event and to the organiser of it, describing the protocol and specifying:

- the type, the amount, and the positioning of the medical equipment necessary for the experiment.
- the place of and the time needed for the experiment, clearly indicating in the case of circuit events if the experiment is to be carried out during practice or in the course of the race itself. The same applies to rallyes,

- tramo cronometrado o en un recorrido de enlace.
- El número de personas que componen el equipo médico de investigación, incluido el personal médico, lo que será sometido a la aprobación del organizador.
- El desarrollo de un estudio fisiológico no deberá, en ningún caso, afectar a los concursantes y pilotos no involucrados, sea en su box (garaje), durante las carreras o durante los entrenamientos.

6.4 Utilización de los datos científicos obtenidos

- a) Como es lógico, los trabajos científicos serán de la entera propiedad de los médicos investigadores. En consecuencia, ellos son completamente libres para efectuar las publicaciones o difusión que decidan.
- b) No obstante, están obligados a comunicar los resultados a su ADN, que facilitará, a su vez, un resumen a la FIA.

- during a timed stage or during a road section.
- the number of persons making up the medical research team, including the medical personnel, will be submitted to the organiser for approval.
- a physiological study should never inconvenience those competitors and drivers not involved, whether this be in the pits or during the races and practice sessions.

6.4 Use of the scientific data obtained

- a) As is the rule, the scientific results remain the sole property of the research doctors. They therefore have total freedom to publish and distribute them as they please.
- b) However, they shall undertake to communicate the results to their ASN, which will send a summary to the FIA.

CAPÍTULO III-EQUIPAMIENTO DE LOS PILOTOS

1. Cascos

1.1 Normas

Todo piloto que participe en pruebas de circuito, en carreras de montaña o en pruebas especiales de rallye, inscritas en el Calendario FIA, deberá llevar un casco conforme a las normas que figuran en la Lista Técnica n.º 25.

Los cascos, conformes a la norma FIA8860 «Especificaciones de pruebas para cascos de altas prestaciones» (Lista Técnica n.º 33), deben ser utilizados por los pilotos en:

- el Campeonato del Mundo de Fórmula Uno,
- el Campeonato del Mundo de Rallyes de la FIA si figuran en la lista de prioritarios 1 o 2,
- el WTCC,
- el Campeonato del Mundo GT1 de la FIA,
- el Campeonato de Europa GT3 de la FIA,
- el Campeonato de F2 de la FIA,
- las series internacionales para los vehículos de GP2, GP3, LMP1, LMP2 y F3.

Todos los pilotos que participan en el Campeonato del Mundo de Fórmula Uno de la FIA deben utilizar la placa de refuerzo de visera de F1 2011 para cascos FIA 8860.

Se recomienda muy especialmente que lleven cascos conformes a la norma FIA 8860 todos los pilotos del Campeonato del Mundo de Rallyes y de las series internacionales cuyo reglamento técnico contenga disposiciones de los reglamentos técnicos de Fórmula Uno, F3 o F3000 de la FIA en materia de resistencia de las estructuras a los choques.

1.2 Condiciones de uso

Los pilotos de vehículos abiertos deberán llevar cascos integrales, con un protector del mentón que forme parte integrante de la estructura del casco y conforme a una norma aprobada por la FIA. Esta medida es recomendada para los vehículos históricos abiertos y para los vehículos de Autocross SuperBuggy, Buggy1600 y JuniorBuggy.

Los pilotos y los copilotos de vehículos con habitáculo cerrado que lleven cascos integrales deberán pasar la siguiente prueba (1), con el fin de verificar que sea posible alcanzar adecuadamente las vías aéreas de un piloto herido:

- El piloto debe estar sentado en su vehículo, con el casco puesto, el dispositivo de retención de la cabeza aprobado por la FIA en su sitio y el cinturón de seguridad abrochado.
- Con la ayuda de dos socorristas, el Médico Jefe de la prueba (o, si está presente, el Delegado Médico de la FIA) debe poder retirar el casco procurando que la cabeza del piloto se mantenga siempre en posición neutra.

Si no lo logra, el piloto deberá llevar un casco abierto.

(1) Para los vehículos históricos, se recomienda su cumplimiento.

1.3 Modificaciones

Un casco no podrá modificarse con relación a sus especificaciones de fabricación, salvo conforme a las instrucciones aprobadas por el fabricante y uno de los organismos de normalización especificados por la FIA, que hayan certificado el modelo correspondiente. Cualquier otra modificación dejará el casco inaceptable para las exigencias del presente Artículo 1.

1.4 Peso máximo y sistemas de comunicaciones

- El peso de los cascos podrá verificarse en cualquier momento de la prueba y no deberá exceder los 1800g para un casco

CHAPTER III-DRIVERS' EQUIPMENT

1. Helmets

1.1 Standards

All drivers competing in circuit events, hill-climbs or rally special stages, entered on the FIA Calendar, must wear crash helmets homologated to one of the standards listed in FIA Technical List N° 25.

Helmets homologated to the FIA Standard 8860 - Advanced Helmet Test Specification (Technical List N°33), must be worn by drivers in:

- the Formula One World Championship,
- the FIA World Rally Championship, if listed as priority 1 or 2,
- the WTCC,
- the FIA GT1 World Championship,
- the FIA GT3 European Championship,
- the FIA F2 Championship
- the international series for GP2, LMP1, LMP2, GP3 and F3 cars.

All drivers taking part in the FIA Formula One World Championship must use the 2011 F1 Visor Reinforcement Panel for FIA 8860 Helmets.

It is strongly recommended that all drivers in the World Rally Championship and in those international series for which the technical regulations include crash structure requirements from the FIA Formula One, F3 or F3000 technical regulations wear helmets homologated to the FIA Standard 8860.

1.2 Conditions of use

Drivers of open cockpit cars must wear full-face helmets, of which the chin bar is an integral part of the helmet structure and is tested to an FIA-approved standard. This measure is recommended for historic open cockpit cars and Autocross SuperBuggy, Buggy1600 and Junior Buggy.

Drivers and co-drivers in closed cockpit cars who wear full-face helmets must be able to pass the following test (1), in order to ensure that appropriate access to the airway of an injured driver is possible:

- the driver is to be seated in his car, with helmet and FIA-approved head restraint in place and attached and safety harness buckled.
- with the help of two rescuers, the chief medical officer of the Event (or, if present, the FIA medical delegate), must be able to remove the helmet with the driver's head maintained permanently in a neutral position.

If this is impossible, the driver will be required to wear an open-face helmet.

(1) for historic cars, compliance is recommended.

1.3 Modificaciones

No helmet may be modified from its specification as manufactured, except in compliance with instructions approved by the manufacturer and one of the FIA-listed standards organisations which certified the model concerned. Any other modification will render the helmet unacceptable for the requirements of the present Article 1.

1.4 Maximum weight and communications systems

- Helmet weights may be checked at any time during an event and must not exceed 1800g for a full-face type or 1600g for an

integral o los 1600g para un casco abierto, incluidos todos los accesorios y fijaciones.

- Los auriculares de radio montados en el casco están prohibidos en todas las pruebas de circuito y en las carreras de montaña (se autorizan los auriculares colocados en la oreja). Las peticiones de derogación, por razones médicas solamente, podrán hacerse a través de la Comisión Médica de la ADN del piloto. La instalación de un micrófono solamente podrá hacerse respetando las disposiciones del Artículo 1.3 antes mencionado.

1.5. Decoración

Las pinturas pueden provocar una reacción con el material de la estructura del casco e influir en su poder de protección, por lo tanto, cuando un fabricante dé instrucciones o restricciones para la pintura o decoración de los cascos, estas deberán ser respetadas y deberán utilizarse únicamente las pinturas especificadas por este último (acrílicas de secado por aire, lacas de poliuretano u otras), que deberán ser aplicadas preferentemente por un pintor que cuente con su autorización. Este punto es particularmente importante para las estructuras de moldeo por inyección, las cuales normalmente no es recomendable pintar.

La estructura destinada a ser pintada deberá protegerse eficazmente, puesto que la pintura que penetre en su interior puede influir en las prestaciones del acolchado del casco.

Las pinturas que necesiten un secado por cocción no deberán utilizarse, y cualquiera que sea el procedimiento, la temperatura no deberá sobrepasar el máximo precisado para el acondicionamiento de los cascos en la norma según la cual están aprobados.

Las instrucciones del fabricante deberán ser consultadas igualmente para cualquier cuestión relativa a la utilización de adhesivos o calcomanías.

2. Vestimenta resistente al fuego

En las pruebas en circuitos, en las carreras de montaña, en las pruebas especiales de rallies y en los sectores selectivos de las pruebas todo terreno, inscritas en el Calendario Deportivo Internacional, todos los pilotos y copilotos deben llevar mono (buzo), así como guantes (facultativos para los copilotos), ropa interior larga, verdugo (balaclava), calcetines y calzado homologados según la norma FIA 8856-2000 (Lista Técnica n.º 27).

Los usuarios deben asegurarse de que las vestimentas no están muy ceñidas, ya que esto reduciría el nivel de protección.

Los bordados cosidos directamente sobre el mono deben coserse únicamente sobre la capa más exterior de la vestimenta, con el fin de mejorar el aislamiento térmico. El material utilizado para el fondo (o el soporte) de los parches publicitarios, así como el hilo utilizado para fijarlos sobre el mono, deberán ser resistentes a las llamas (véase el Anexo I de la norma FIA 8856-2000 para conocer los requisitos detallados y otras recomendaciones a los usuarios). Los pilotos de monoplasas que participen en carreras en las que la salida sea con el vehículo parado, deben usar guantes de un color bien visible que contraste con el color predominante del vehículo, de esta forma el piloto puede llamar claramente la atención del juez de salida (starter) en caso de que tenga dificultades.

Las sustancias que podrán circular en los sistemas de refrigeración que lleve un piloto están limitadas al agua o al aire a presión atmosférica. Los sistemas de agua no deben requerir la saturación de una prensa para funcionar.

Para pruebas que se desarrollen bajo fuerte calor, se recomienda utilizar un sistema de refrigeración (conectado por ejemplo a ropa interior prevista a tal efecto y homologada bajo la Norma FIA 8856-2000).

A título excepcional, los pilotos pueden llevar vestimenta de refrigeración que no esté homologada por la FIA. Esta se llevará siempre sobre la ropa interior homologada obligatoria y comprenderá una vestimenta de soporte certificada y etiquetada ISO 15025; los tubos deben estar certificados y etiquetados ISO 17493 y no deben estar en contacto con la piel del piloto. Además, toda conexión con un sistema a bordo del vehículo debe ser conforme al Artículo 5.8.6 de la norma FIA 8856-2000.

3. Sistema de retención frontal de la cabeza (RFC)

- 3.1. En las pruebas internacionales, está prohibido llevar cualquier dispositivo sujeto al casco y destinado a proteger el cuello o la cabeza del piloto, a menos que el dispositivo haya sido homologado de conformidad con la norma FIA 8858. Los sistemas RFC homologados figuran en la Lista Técnica FIA n.º29.

Los sistemas RFC aprobados por la FIA deben ser utilizados por

open-face type, including all accessories and attachments.

- Helmet-mounted radio speakers are prohibited in all circuit and hill-climb events (earplug-type transducers are allowed). Applications for waivers, on medical grounds only, may be made through the driver's ASN's Medical Commission. The fitting of microphones may be done only in respect of Article 1.3 above.

1.5. Decoration

Paint can react with helmet shell material and affect its protective capacity; therefore, where a manufacturer provides guidelines or restrictions on the painting or decoration of helmets, these must be followed, using only paint specified by them (air drying acrylic, polyurethane enamel or others) and preferably a painter having their approval. This is particularly important for injection-moulded shells, which are not usually suitable for painting.

The shell being painted should be efficiently masked, as paint penetrating the interior can affect the performance of the helmet liner.

Paints requiring heat curing should not be used and any process should not exceed the maximum temperature of conditioning of the helmet in the standard to which it is approved.

The manufacturer's instructions should also be consulted for any considerations on the use of stickers and transfers.

2. Flame-resistant clothing

In circuit events, hill-climbs, special stages of rallies and selective sections of cross-country events entered on the International Sporting Calendar, all drivers and co-drivers must wear overalls as well as gloves (optional for co-drivers), long underwear, a balaclava, socks and shoes homologated to the FIA 8856-2000 standard (Technical List N°27).

Users must ensure that garments are not too tight, as this reduces the level of protection.

Embroidery sewn directly onto the overalls shall be stitched onto the outermost layer only, for better heat insulation. Backing material of badges and thread used for affixing them to the overalls must be flameproof (see Appendix 1 of the FIA 8856-2000 Standard for detailed requirements and instructions for use).

Drivers of single-seater cars in races with standing starts must wear gloves in a high-visibility colour which contrasts with the predominant colour of the car, so that the driver can clearly draw the attention of the race starter in case of difficulties.

Substances which may circulate in any cooling system worn by a driver are restricted to water, or air at atmospheric pressure. Water systems must not require the saturation of a garment in order to function.

For events taking place in extreme heat, it is recommended that a cooling system be used (connected, for example, to the underwear designed for that purpose and homologated according to the FIA 8856-2000 standard).

Exceptionally, driver cooling vests which are not FIA-homologated may be worn but shall be in addition to the mandatory homologated underwear. They must include a base garment certified and labelled to ISO 15025; any tubing must be certified and labelled to ISO 17493 and must not be in contact with the driver's skin, and any connection to an on-board system must comply with Article 5.8.6 of the FIA 8856-2000 standard.

3. Frontal Head Restraint (FHR)

- 3.1 The wearing in an international event of any device intended to protect the head or neck and attached to the helmet is prohibited, unless the device has been homologated according to the FIA 8858 standard. Homologated FHR systems are listed in the FIA Technical List N°29.

FIA-approved FHR systems must be worn by drivers in all International Events.

los pilotos en todas las pruebas internacionales.

Se aplican las siguientes disposiciones adicionales:

Utilizar un sistema RFC aprobado por la FIA es:

- a) Obligatorio para los vehículos de la Fórmula Uno del periodo G y siguientes, cuando lo permite la estructura del vehículo. Recomendado para los demás vehículos históricos.
- b) Obligatorio, en off-road, para las pruebas del Campeonato de Europa de la FIA, salvo para los vehículos de Autocross SuperBuggy, Buggy1600 y JuniorBuggy; para estos se recomienda enfáticamente su uso, con cascos compatibles.
- c) No obligatorio para las categorías de vehículos de energías alternativas siguientes: I, III, IIIA, V Karts eléctricos, VII y VIII.
- d) Recomendado para las categorías de vehículos de energías alternativas II, V Vehículos y VI con pasaporte técnico expedido antes del 01/01/2006.

Para los otros vehículos en los que, por razones técnicas, no sea posible instalar a bordo el sistema RFC aprobado por la FIA, podrá solicitarse una derogación a la Comisión de Seguridad de la FIA.

3.2 Condiciones de uso

Los sistemas RFC deben ser utilizados únicamente con los elementos aprobados por la FIA de conformidad con el siguiente cuadro:

Casco ⁽²⁾	Sistema de bandas (banda, enganche de extremo de banda y anclaje de casco)
FIA 8860 (Lista Técnica n.º 33)	FIA 8858 (Lista Técnica n.º 29)
FIA 8858 (Lista Técnica n.º 41)	

⁽²⁾Obligatoriedad de llevar casco en cada Campeonato de conformidad con el Artículo 1.1 antes mencionado.

Si el dispositivo utilizado es el HANS®, es posible obtener información más detallada en la guía «Guide for the Use of HANS® in Internacional Motor Sport», publicada por el Instituto FIA para la Seguridad en Automovilismo, que está disponible en el sitio web www.fia.com, bajo el epígrafe FIA Sport - Regulations - Drivers' Equipment.

3.3 Compatibilidad y autorización para utilizar los elementos aprobados según las normas FIA 8858-2002, 8858-2010, 8860-2004 y 8860-2010.

Las normas FIA 8860-2004 (Cascos de altas prestaciones) y FIA 8858-2002 (Sistemas RFC y cascos compatibles) fueron actualizadas en 2010. Tanto la versión original como la versión modificada son válidas si se utilizan como se indica en el siguiente cuadro.

	RFC 8858-2010	Banda (con enganche de extremo) 8858-2010	Anclaje de casco 8858-2010	Casco 8858-2010 y 8860-2010
HANS 8858-2002	X	SÍ	SÍ	SÍ
Banda (con enganche de extremo) 8858-2002	NO	X	Si es	SÍ
Anclaje de casco 8858-2002	SÍ	Si es	X	NO
Casco 8858-2002 y 8860-2004	SÍ	SÍ	NO	X

The following additional provisions apply:

The wearing of an FIA-approved FHR system is:

- a) mandatory for Formula 1 cars of period G and onwards where the construction of the vehicle makes it practical to do so; recommended for other historic cars;
- b) mandatory, in off-road, for all FIA European Championship events except for Autocross SuperBuggy, Buggy1600 and JuniorBuggy for which it is strongly recommended, with compatible helmets.
- c) not mandatory for the following categories of alternative energy vehicles: I, III, IIIA, IV, V Electric Karts, VII and VIII;
- d) recommended for alternative energy vehicles in categories II, V Cars and VI with a technical passport issued before 01.01.2006.

For other cars in which for technical reasons it is impracticable to fit the FIA-approved FHR, it will be possible to apply to the FIA Safety Commission for a waiver.

3.2 Conditions of use

FHR systems must be worn only with FIA-approved items according to the following chart:

Helmet ⁽²⁾	Tether system (tether, tether end fitting and helmet anchorage)
FIA 8860 (Technical List N° 33)	FIA 8858 (Technical List N° 29)
FIA 8858 (Technical List N° 41)	

⁽²⁾Mandatory wearing of helmets in each championship according to Article 1.1 above.

For more details when the device used is the HANS®, the “Guide for the Use of HANS® in international motor sport”, published by the FIA Institute for Motor Sport Safety, can be found on www.fia.com, under the heading FIA Sport - Regulations - Drivers' Equipment.

3.3 Compatibility and permitted use of items approved to the FIA 8858-2002, 8858-2010, 8860-2004 and 8860-2010 standards.

The FIA 8860-2004 (Advanced helmets) and FIA 8858-2002 (FHR systems and compatible helmets) standards were updated in 2010. Both the original and revised versions remain valid when used as shown on the chart below.

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

4. Arnés de seguridad

Los pilotos deben estar correctamente retenidos en su asiento por medio de arneses de seguridad que cumplan las especificaciones del Anexo J para el vehículo en cuestión, en todo momento durante la prueba cuando dicho vehículo se desplace en un circuito, en la vía de boxes, durante una prueba especial o en un recorrido de competición.

4. Safety Belts

Drivers must be properly restrained in their seat by safety belts in conformity with the specifications of Appendix J for the vehicle concerned, at all times during an event when it is mobile on a circuit, pit lane, special stage or competition course.

CAPÍTULO IV - CÓDIGO DE CONDUCTA EN CIRCUITO

CHAPTER IV - CODE OF DRIVING CONDUCT ON CIRCUITS

1. Respeto a las señales

Se considera que las indicaciones que figuran en el Anexo H del Código Deportivo Internacional forman parte de este código de conducta en la conducción. Todos los pilotos deben cumplirlas.

1. Observance of signals

The instructions detailed in Appendix H to the International Sporting Code are deemed to be part of this code of driving conduct. All drivers must abide by them.

2. Adelantamientos, control del vehículo y límites de la pista

a) Un vehículo que se encuentre en la pista puede utilizar toda la anchura de dicha pista. Sin embargo, en cuanto es alcanzado por otro vehículo que está a punto de sacarle una vuelta, el piloto debe permitir que el piloto más rápido le adelante en la primera ocasión posible.

Si el piloto del vehículo alcanzado aparentemente no utiliza debidamente los retrovisores, se agitará para él la bandera azul a fin de prevenirle de que otro piloto más rápido intenta sobrepasarlo.

Se informará a los Comisarios Deportivos de la prueba de cualquier piloto que parezca ignorar las banderas azules.

b) El adelantamiento, teniendo en cuenta las posibilidades del momento, puede efectuarse por la derecha o por la izquierda. No obstante, está estrictamente prohibido realizar maniobras susceptibles de obstaculizar a los otros pilotos, como cambiar varias veces de dirección para defender una posición, obligar voluntariamente a otro vehículo a desplazarse más allá del borde de la pista o proceder a cualquier otro cambio anormal de la dirección. Se informará a los Comisarios Deportivos de la prueba de cualquier piloto considerado culpable de alguna de las infracciones antes mencionadas.

c) Los pilotos deben utilizar la pista en todo momento. Para disipar cualquier duda, se considera que las líneas blancas que definen los bordes de la pista forman parte de la pista; pero los bordes, no.

Si un vehículo abandona la pista por cualquier motivo, y sin perjuicio de lo dispuesto en el punto 2.d) antes mencionado, el piloto puede volver a retomar la carrera. No obstante, esto solo puede realizarse respetando la seguridad y sin obtener de ello ninguna ventaja. Se considerará que un piloto ha abandonado la pista si ninguna parte de su vehículo sigue en contacto con la pista.

d) Se informará a los Comisarios Deportivos de la prueba sobre la repetición de faltas graves o la evidencia de una falta de dominio del vehículo (como la salida de pista), que podrán acarrear la imposición de penalizaciones que pueden llegar hasta la exclusión de la carrera de cualquier piloto involucrado.

e) No se permite, en ningún momento, conducir un vehículo de manera innecesariamente lenta, errática o que se juzgue potencialmente peligrosa para los otros pilotos.

3. Vehículos que se detienen durante la carrera

a) El piloto de cualquier vehículo que abandona la pista porque es incapaz de mantener la velocidad de carrera debería manifestar previamente su intención de hacerlo, y es su responsabilidad procurar que la maniobra no represente ningún peligro y se efectúe lo más cerca posible de un punto de salida.

b) Si un vehículo se detiene fuera de la vía de boxes, deberá ser sacado de la pista lo más rápidamente posible con el fin de que su presencia no suponga un peligro ni obstaculice a otros pilotos. Si el piloto es incapaz de retirar su vehículo, los Comisarios de Pista deberán prestarle asistencia. Si, gracias a esta asistencia, el piloto vuelve a la carrera, debe hacerlo respetando cabalmente el reglamento y sin sacar de ello ventaja alguna.

c) Todas las reparaciones en la pista deben ser efectuadas por el piloto con la ayuda de las piezas o herramientas que transporte en el vehículo.

d) Está prohibido realizar cualquier tipo de repostaje, excepto cuando el vehículo en cuestión está detenido en su box.

2. Overtaking, car control and track limits

a) A car alone on the track may use the full width of the said track, however, as soon as it is caught by a car which is about to lap it the driver must allow the faster driver past at the first possible opportunity.

If the driver who has been caught does not seem to make full use of the rear-view mirrors, flag marshals will display the waved blue flag to indicate that the faster driver wants to overtake.

Any driver who appears to ignore the blue flags will be reported to the Stewards of the meeting.

b) Overtaking, according to the circumstances, may be carried out on either the right or the left.

However, manoeuvres liable to hinder other drivers, such more than one change of direction to defend a position, deliberate crowding of a car beyond the edge of the track or any other abnormal change of direction, are strictly prohibited. Any driver who appears guilty of any of the above offences will be reported to the stewards of the meeting.

c) Drivers must use the track at all times. For the avoidance of doubt, the white lines defining the track edges are considered to be part of the track but the kerbs are not.

Should a car leave the track for any reason, and without prejudice to 2(d) below, the driver may rejoin. However, this may only be done when it is safe to do so and without gaining any advantage. A driver will be judged to have left the track if no part of the car remains in contact with the track.

d) Repetition of serious mistakes or the appearance of a lack of control over the car (such as leaving the track) will be reported to the stewards of the meeting and may entail the imposition of penalties up to and including the exclusion of any driver concerned.

e) It is not permitted to drive any car unnecessarily slowly, erratically or in a manner deemed potentially dangerous to other drivers at any time.

3. Cars stopping during a race

a) The driver of any car leaving the track because of being unable to maintain racing speed should signal the intention to do so in good time and is responsible for ensuring that the manoeuvre is carried out safely and as near as possible to a point of exit.

b) Should a car stop outside the pit lane, it must be moved as soon as possible so that its presence does not constitute a danger or hinder other drivers.

If the driver is unable to move the car, it shall be the duty of the marshals to assist. If such assistance results in the driver rejoining the race, this must be done without committing any breach of the regulations and without gaining any advantage.

c) Repairs carried out on the track may only be made by the driver using tools and spare parts carried aboard the car.

d) Replenishment of any kind is prohibited save when the car concerned is stopped at its pit.

- e) A excepción del piloto y de los oficiales debidamente designados, ninguna persona está autorizada a tocar un vehículo excepto en la vía de boxes.
 - f) Está prohibido empujar un vehículo en la pista.
 - g) Excepto durante una suspensión de la carrera, todo vehículo abandonado en el circuito por su piloto, aunque solo sea momentáneamente, se considerará retirado de la carrera.
- 4. Entrada en la vía de boxes**
- a) La sección de la pista que conduce a la vía de boxes se denominará «entrada de la vía de boxes».
 - b) Durante la competición, solo se permite entrar a la vía de boxes por la entrada de la vía de boxes.
 - c) Todo piloto que tenga la intención de abandonar la pista o de entrar en la vía de boxes debería asegurarse de que puede hacerlo sin peligro.
 - d) Salvo en un caso de fuerza mayor (reconocido como tal por los Comisarios Deportivos de la prueba), el paso en cualquier sentido sobre la línea de separación entre la zona de la entrada de la vía de boxes y la pista está prohibido.
- 5. Salida de la vía de boxes**
- Salvo en un caso de fuerza mayor (reconocido como tal por los Comisarios Deportivos de la prueba), toda línea pintada sobre la pista a la salida de boxes, con el fin de separar los vehículos que dejen boxes de los que vengan por la pista, no podrá ser franqueada por ninguna parte de un vehículo que salga de boxes.
- e) Apart from the driver and duly appointed officials, nobody is allowed to touch a car except in the pit lane.
 - f) Pushing a car on the track is prohibited.
 - g) Except during a race suspension, any car abandoned on the circuit by its driver, even temporarily, shall be considered as withdrawn from the race.
- 4. Entrance to the pit lane**
- a) The section of track leading to the pit lane shall be referred to as the "pit entry".
 - b) During competition, access to the pit lane is allowed only through the pit entry.
 - c) Any driver intending to leave the track or to enter the pit lane should make sure that it is safe to do so.
 - d) Except in cases of force majeure (accepted as such by the Stewards of the Meeting), the crossing, in any direction, of the line separating the pit entry and the track is prohibited.
- 5. Exit from the pit lane**
- Except in cases of force majeure (accepted as such by the Stewards of the Meeting), any line painted on the track at the pit exit for the purpose of separating cars leaving the pits from those on the track must not be crossed by any part of a car leaving the pits.