



FEDERATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE

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 D, C y R
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 en las pruebas
- 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 automovilísticas

CAPÍTULO III EQUIPAMIENTO DE LOS PILOTOS

-

- Art. 1** Cascos
- Art. 2** Vestimenta resistente al fuego
- Art. 3** Dispositivo de retención frontal de la cabeza (RFC)

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.

20 de marzo de 2014

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 (de lo que dará fe la fecha de cumpleaños).

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 las normas médicas de la FIA:

Fecha:

Vista corregida (gafas o lentillas), 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 todos los vehículos con una relación peso/potencia inferior o igual a 1 kg/CV.

2.3. Categoría B: Requerida para todos los vehículos con una relación peso/potencia comprendida entre 1kg/CV y 2 kg/CV, y para el Campeonato WTCC de la FIA.

2.4. Categoría C: Requerida para todos los vehículos con una relación peso/potencia comprendida entre 2 kg/CV y 3 kg/CV (excepto los especificados más arriba) y para los Campeonatos de Autocross, Rallycross y Camiones de la FIA.

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: Requerida para todos los vehículos con una relación peso/potencia superior a 3 kg/CV (excepto los especificados más arriba) y para todas las Series Internacionales Club y Bronce registradas por la FIA, incluso si la relación peso/potencia de algunos vehículos es inferior a 3 kg/CV.

Categoría D1: 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 Categoría D 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 de Autocross 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) y para los pilotos de Rallycross con edades comprendidas entre los 14 años (cumplidos al 1 de enero del año de participación) y los 17 años (no cumplidos a la fecha de expedición de la licencia).

Categorías especificadas:

Autocross: Copa JuniorBuggy de la FIA.

Rallycross: Cualquier serie internacional aprobada por la FIA, aplicada a coches cuyos elementos de seguridad deben cumplir con las exigencias del Anexo J y cuya relación peso/potencia ha de ser igual o superior a 5 kg/CV (incluyendo el peso del vehículo y del piloto a bordo).

2.8. Cada categoría de licencia de competición en circuito, a excepción de la Categoría FIA Junior-C Off-

20 de marzo de 2014

road, es válida para carreras en circuitos ovals 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 nunca hayan tomado parte 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 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 solicitante. Para obtenerla, los solicitantes deberán efectuar previamente un período de prueba.

De este modo, se deberá comprobar que los solicitantes hayan participado de manera satisfactoria, con una licencia provisoria, a por lo menos cinco carreras de vehículos en circuito reconocidas por la ADN en los dos años anteriores a la solicitud, o que estén en posesión de una licencia internacional de Karting de Categoría B.

Durante este período de prueba, la ADN del solicitante o la FIA tendrán derecho a retirar la licencia sin previo aviso.

La licencia de Categoría D1 es expedida por la ADN del solicitante y no requiere de ningún periodo probatorio de calificación.

La licencia de categoría D1 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 D1 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 de Karting de Categoría B o una licencia de Categoría D. También debe constatar que, en el periodo de los dos años anteriores a la solicitud, los titulares de una licencia de Categoría C hayan participado de modo satisfactorio en al menos cinco carreras de coches en circuito reconocidas por la ADN o que estén en posesión de una licencia internacional de Categoría D.

A título excepcional, estas carreras podrán formar parte de una serie internacional, designada expresamente por la FIA con este fin y en la que el candidato podrá participar con una licencia nacional para una temporada únicamente. En ese caso, los solicitantes deberán tener 16 años cumplidos (de lo que dará fe la fecha de cumpleaños).

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 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:

1) La ADN del piloto debe asegurarse de que el solicitante tenga más de 18 años de edad y que haya participado satisfactoriamente, en los dos años anteriores a la solicitud, en al menos 10 carreras nacionales o internacionales de coches en circuito reconocidas por la ADN.

○

2) El piloto debe estar en posesión de una licencia de Categoría C. Asimismo, se debe comprobar que haya participado satisfactoriamente en al menos 7 carreras de campeonatos nacionales o internacionales.

○

20 de marzo de 2014

3) El solicitante debe haber finalizado entre los tres primeros puestos de la clasificación final de un Campeonato del Mundo o de una Copa del Mundo de la CIK.

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 que remita el palmarés del piloto para examinarlo.

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.

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:

-Formula 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 300 km 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

20 de marzo de 2014

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.

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 monoplazas de Fórmula Uno de los periodos G, H e I.

Categoría H2: Vehículos de carreras Añejos («Vintage»); vehículos de carreras de hasta 2.000 cm³ posteriores a 1930; vehículos Sport y Sport-Prototipos de cilindrada superior a 1.100 cm³ y hasta 2.500 cm³; 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 1.100 cm³; los vehículos de Gran Turismo hasta 2.500 cm³.

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.

	Tipo A (más de 125")	Tipo B (hasta 125")	Tipo C (carrocería)
Clase 1	Top Fuel	Funny Car y ProMod	Pro Stock
Clase 2	TMD	TMFC	-
Clase 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	-

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.

10. Licencias para participantes con capacidades especiales

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.

Los criterios de adjudicación serán evaluados en cuatro niveles:

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.

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 rallyes 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.

20 de marzo de 2014

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

- 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 denegar la licencia internacional de «navegante» con capacidades especiales.

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-Rallyes» (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).

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

20 de marzo de 2014

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.

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:

20 de marzo de 2014

- 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, por su naturaleza o por los tratamientos necesarios, pueda tener consecuencias nefastas para la práctica del automovilismo, inclusive en caso de accidente.

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

1.6.1. Cuestionario médico

Será firmado por el piloto interesado.

La FIA tiene disponible una propuesta para su redacción.

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,

20 de marzo de 2014

- 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.

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.

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

- 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.
- que se compromete a avisar rápidamente a su ADN de cualquier cambio significativo en su estado de salud:
- Desde el punto de vista médico, incluyendo los medicamentos que se tomen por un periodo superior a 3 semanas;
- Desde el punto de vista traumatológico, independientemente de que el accidente haya acarreado una baja laboral y de que esté relacionado con la práctica del automovilismo.

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.

1.7 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).

1.8 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.

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

Fecha:

Vista corregida (gafas o lentillas)	SÍ	NO
Vigilancia médica especial	SÍ	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.

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

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 haya traído aparejado un traumatismo craneal.

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.

- 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 (rallyes).
- 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 de inmediato por los servicios médicos de la prueba, a pedido del Delegado Médico de la FIA o del médico asesor del campeonato o la serie. El Médico Jefe de la prueba, juntamente con el Delegado Médico de la FIA o el médico asesor del campeonato o la serie, determinará el lugar más apropiado para proceder a este examen.

En todos los casos, el equipo del piloto afectado será informado.

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:

- O bien no ser autorizado a continuar la prueba.
- O bien ser invitado a pasar un control médico efectuado 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.

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.

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.

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.

En el caso de entrenamientos privados de F1, WEC 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, 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, WTCC, WEC y WRC
Informar también por correo electrónico a la FIA Sport (medical@fia.com)

2.3.2. Obligaciones de la Autoridad Deportiva Nacional

20 de marzo de 2014

Debidamente informada (por un Médico Jefe o por el mismo interesado), la ADN deberá ponerse en contacto con el piloto afectado todas las veces que sea necesario, 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 tratamiento, 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, WEC, WTCC y WRC

Aun si la incapacidad es nula o inferior a 10 días, el piloto debe informar al Delegado Médico de la FIA de todo problema de salud que, por su naturaleza o por los tratamientos necesarios, pueda acarrear consecuencias eventualmente nefastas para la práctica del automovilismo, inclusive en caso de accidente (cf. Art. 1.5). El piloto deberá comunicar esta información 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, WEC, WTCC y WRC

a) En caso de incapacidad nula o inferior a 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.

b) Para una incapacidad igual o superior a 10 días, ese control se efectuará de idéntica manera durante la 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.

4. Organización de la lucha contra el dopaje

El Reglamento antidopaje de la FIA apunta a proteger el derecho fundamental de los pilotos de 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 pertenecen al ámbito médico y pueden llevarse a cabo, en todo o en parte:

- a) Bien fuera de las instalaciones en las que se celebran las competiciones deportivas, siempre que se cuente con el acuerdo personal y voluntario de los participantes, de conformidad con la legislación y reglamentación aplicable, en cuyo caso no estarán sometidos a las disposiciones mencionadas a continuación (6.2, 6.3 y 6.4).
- b) Bien en el transcurso de una competición y/o de los entrenamientos que la preceden, en cuyo caso dichos estudios, además de cumplir con las reglas de acuerdo directo estipuladas en el apartado anterior, deberán realizarse de tal modo que no obstaculicen en ningún momento y por ningún motivo el desarrollo normal de la prueba, ni perturben a los concursantes o pilotos no involucrados en los mismos. Por consiguiente, tales estudios deberán cumplir con la reglamentación que se describe a continuación (6.2, 6.3 y 6.4).

6.2 Iniciativa del experimento

Pueden tomar la iniciativa de llevar a cabo el experimento y elegir el tema del mismo:

- a) un médico investigador independiente o una persona jurídica que disponga de un equipo médico competente en la materia;
- b) una ADN, a través de su Comisión Médica;
- c) la Comisión Médica de la FIA.

Nota: En el caso de b) y c), las correspondientes Comisiones designarán el o los médicos investigadores.

6.3 Acuerdos previos

No se podrá programar la realización de ningún experimento en el transcurso de una competición sin el acuerdo previo de la Comisión Médica competente, a saber:

6.3.1 Para las pruebas nacionales o internacionales, salvo los Campeonatos del Mundo de la FIA, celebradas en el transcurso de una competición en el ámbito geográfico de una sola ADN, será necesario y suficiente el acuerdo de La Comisión Médica Nacional correspondiente.

6.3.2 Para todos los experimentos que incluyan pilotos o copilotos que participen en un Campeonato del Mundo de la FIA y para los experimentos internacionales, excluyendo los Campeonatos del Mundo de la FIA, que se celebren durante una competición pero que estén programados en el territorio de varias ADN, será obligatorio contar con el acuerdo de la Comisión Médica de la FIA; por consiguiente, toda solicitud que responda a estas consideraciones, haya sido tramitada por una Comisión Médica Nacional o no, deberá ser transmitida a la Comisión Médica de la FIA.

6.4 Condiciones complementarias exigidas para llevar a cabo «in situ» un experimento fisiológico durante una competición y/o los entrenamientos previos:

En todos los casos, se deberá contar con el acuerdo de:

- La ADN del país donde se lleve a cabo el experimento
- El organizador
- El Director de Carrera
- El Médico Jefe
- Para los Campeonatos del Mundo de la FIA, el Director de la Prueba.

A tal efecto, una solicitud escrita deberá indicar:

- El contenido, volumen y emplazamiento del equipo médico necesario para el experimento.
- El lugar y el tiempo necesario para el experimento, precisando claramente:
 - En el caso de una prueba en circuito, si se desarrollará durante los entrenamientos o en el transcurso de la carrera.
 - En el caso de los rallyes, si se llevará a cabo durante un tramo cronometrado o en un recorrido de enlace.
- El número de personas que componen el equipo médico de investigación, incluido el personal médico.

En las competiciones que cuenten con un Delegado Médico de la FIA, se le deberá enviar esta solicitud escrita a título informativo.

6.5 Utilización de los datos científicos obtenidos

20 de marzo de 2014

Los trabajos científicos serán de la entera propiedad de los médicos investigadores o, llegado el caso, de una persona jurídica que disponga de un equipo médico competente en la materia.

- a) 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 y a la 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 de Europa GT3 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 1.800 g para un casco

integral o los 1.600 g 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, excepto en las pruebas de Rallycross y Autocross (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 rallyes 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 estén 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 monoplazas 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 prenda 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. El ángulo mínimo del cuello del HANS será de 60º con respecto al plano horizontal. Los sistemas RFC aprobados por la FIA deben ser utilizados por los pilotos y copilotos en todas las pruebas internacionales, habida cuenta de las siguientes excepciones y disposiciones:

Utilizar un sistema RFC aprobado por la FIA es:

- a) Obligatorio para los vehículos de la Fórmula Uno del periodo G y siguientes, salvo derogación escrita otorgada por la Comisión de Seguridad de la FIA.
- b) Recomendado para los demás vehículos históricos.
- c) 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.
- d) No obligatorio para las categorías de vehículos de energías alternativas siguientes: I, III, IIIA, V Karts eléctricos, VII y VIII.

20 de marzo de 2014

e) 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)
---------------------------------	---------------------------------

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

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 desplaza en un circuito, en la vía de boxes, durante una prueba especial o en un recorrido de competición.

CAPÍTULO IV - CÓDIGO DE CONDUCTA EN CIRCUITO

1. Respeto a las señales

Se considera que las indicaciones que figuran en el Anexo H del Código Deportivo Internacional forman

20 de marzo de 2014

parte de este código de conducta en la conducción. Todos los pilotos deben cumplirlas.

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. Un piloto no puede salirse de la pista deliberadamente sin una razón justificada. Sólo está permitido cambiar una vez de dirección para defender una posición. Todo piloto que retome la trayectoria de la carrera tras haber defendido su posición fuera de ella deberá dejar como mínimo entre su coche y el borde de la pista, al aproximarse a la curva, el espacio correspondiente a la anchura de un coche.

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) siguiente, 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.

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.

20 de marzo de 2014

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), ninguna 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, podrá ser franqueada por ninguna parte de un vehículo que salga de boxes.

MODIFICACIONES RECOMENDADAS PARA 2014 PERO OBLIGATORIAS EN 2015

CAPÍTULO I - ARTÍCULO 2:

«Categorías de la licencia FIA para pilotos y pruebas para las que son requeridas y válidas».

2.1 Superlicencia: Requerida para el Campeonato del Mundo de Fórmula Uno para Pilotos.

2.2 Categoría A: Requerida para todos los vehículos con una relación peso/potencia inferior o igual a 1 kg/cv.

2.3 Categoría B: Requerida para todos los vehículos con una relación peso/potencia comprendida entre 1 kg/cv y 2 kg/cv, y para el Campeonato WTCC de la FIA.

2.4 Categoría C: Requerida para todos los vehículos con una relación peso/potencia comprendida entre 2 kg/cv y 3 kg/cv (excepto los especificados más arriba) y para los Campeonatos de Autocross, Rallycross y Camiones de la FIA.

Requerida igualmente para los vehículos históricos de Fórmula 1 (período G y subsiguientes), de Fórmula Dos (período H y subsiguientes), de Indy Car (período G y subsiguientes), de Fórmula 5000 y de Fórmula A (todos), de Grupo C (todos), de CanAm (todos) y de Sport-Prototipo de más de 2 litros (período G y subsiguientes) independientemente de la relación peso/potencia.

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: Requerida para todos los vehículos con una relación peso/potencia superior a 3 kg/cv, (excepto los especificados más arriba) y para todas las Series Internacionales Club y Bronce registradas por la FIA y para todos los vehículos históricos en pruebas sobre circuito (excepto las precisadas a continuación), incluso si la relación peso/potencia de algunos vehículos es inferior a 3 kg/CV.

Además, a fin de mantener una estructura de precios que haga una distinción entre automovilismo histórico y automovilismo moderno, se propone que, en vista de la propuesta de cancelación de las licencias que van de la H1 a la H4, se tomen medidas para que las ADN puedan expedir licencias de Categoría C y D aprobadas, añadiendo un código "H" a la categoría de la licencia, con la mención siguiente: Para utilizar únicamente en pruebas de automovilismo histórico.