



ANEXO L DEL CÓDIGO DEPORTIVO INTERNACIONAL

ÍNDICE

CAPÍTULO I -	LICENCIAS INTERNACIONALES DE LA FIA PARA PILOTOS
Art. 1	Generalidades
Art. 2	Tipos de grados de licencia
Art. 3	Grado internacional G (ITG)
Art. 4	Grado internacional F (ITF)
Art. 5	Grado internacional E (ITE)
Art. 6	Grado internacional D - Circuitos (ITD-C)
Art. 7	Grado internacional D - Carreteras (ITD-R)
Art. 8	Grado internacional C - Circuitos (ITC-C)
Art. 9	Grado internacional C - Carreteras (ITC-R)
Art. 10	Grado internacional B - Circuitos (ITB)
Art. 11	Grado internacional A - Circuitos (ITA)
Art. 12	Grado internacional D1 (ITD1)
Art. 13	Superlicencia de la FIA
Art. 14	E-licencia de la FIA
Art. 15	Licencias para todas las tentativas de récords mundiales de velocidad en tierra
Art. 16	Licencias para carreras de camiones
Art. 17	Licencias para carreras de dragsters
Art. 18	Licencias para participantes con discapacidad
Art. 19	Competición de velocidad limitada de grado internacional (IT LSC)
CAPÍTULO II -	REGLAMENTO PARA EL EXAMEN MÉDICO DE LOS PILOTOS
Art. 1	Examen médico anual de aptitud
Art. 2	Control médico en las competiciones
Art. 3	Organización de la lucha contra el dopaje
Art. 4	Comisión de apelación
Art. 5	Reglamento de los estudios fisiológicos realizados durante las competiciones automovilísticas
CAPÍTULO III -	EQUIPAMIENTO DE LOS PILOTOS
Art. 1	Cascos
Art. 2	Ropa ignífuga
Art. 3	Sistema de retención frontal de la cabeza (FHR)
Art. 4	Cinturones de seguridad
Art. 5	Uso de joyas
CAPÍTULO IV -	CÓDIGO DE CONDUCTA AL VOLANTE EN LOS CIRCUITOS
Art. 1	Respeto de las señales
Art. 2	Adelantamientos, control del coche y límites de pista
Art. 3	Coches que se detienen durante una carrera
Art. 4	Entrada al Pit Lane
Art. 5	Salida del Pit Lane
CAPÍTULO V -	CÓDIGO DE CONDUCTA AL VOLANTE EN LOS CIRCUITOS DE TIERRA
Art. 1	Respeto de las señales
Art. 2	Adelantamientos, control del vehículo y límites de la pista
Art. 3	Coches que se detienen durante la carrera
Art. 4	Salida de la pista
CAPÍTULO VI -	LICENCIA INTERNACIONAL PARA CONCURSANTES (SOLICITANTES) QUE INSCRIBEN UN COCHE EN UNA COMPETICIÓN INTERNACIONAL
ART. 1	LICENCIA INTERNACIONAL DE CONCURSANTE

SUPLEMENTOS

1. Tabla de puntos

Nota: En aras de la brevedad, se utiliza el pronombre masculino para referirse a una persona con independencia de su sexo.

CAPÍTULO I - LICENCIAS INTERNACIONALES DE LA FIA PARA PILOTOS

1. Generalidades

1.1 Reglamento

La expedición de todas las Licencias Internacionales para pilotos está regulada por el reglamento del Código Deportivo Internacional, en particular, por los artículos relativos a los concursantes y pilotos.

Este capítulo del Anexo L especifica los grados, los requisitos de cualificación, el contenido y la validez de las licencias para competiciones desarrolladas en circuito y en carretera, para las competiciones de coches históricos, para dragsters, para pilotos con discapacidad y para navegantes.

El término “campeonato” tal y como se utiliza en este capítulo incluye Trofeos, Copas y Challenges.

1.2 Criterios de edad

Generalidades. Para optar a una Licencia Internacional para pilotos, los solicitantes deberán tener la edad mínima requerida que se especifica para cada grado de licencia.

En todos los casos en que el solicitante sea menor de edad, uno de los padres o el tutor también deberá firmar la solicitud. Puede solicitarse que se acredite la calidad de tutor.

1.3 Declaración de consentimiento de la Base de Datos Mundial de Accidentes (WADB)

Al solicitar una Licencia Internacional para pilotos, los solicitantes deben indicar si aceptan o no la declaración de consentimiento de WADB (para el tratamiento de datos personales en WADB).

La Declaración de Consentimiento de WADB debe incluirse en todos los formularios y procedimientos de solicitud de licencia, tal y como se indica en el Suplemento 2 de este Anexo L. Los solicitantes deben especificar su elección tal y como se muestra en dicho suplemento y firmar la solicitud para confirmar su elección.

1.4 Contenido de las Licencias Internacionales para pilotos:

- Título “Federación Internacional del Automóvil” y nombre de la ADN
- Mención “Licencia internacional”
- Número de la licencia
- Grado de la licencia
- Fecha de inicio y finalización del periodo de validez de la licencia (véase el Artículo 9.7 del Código)
- Fotografía reciente del piloto
- Nombre y apellidos completos del piloto
- Fecha de nacimiento del piloto
- En función de los resultados del examen médico obligatorio:

“Apto para la práctica del deporte automovilístico, según las normas médicas de la FIA:

Fecha:

Vista corregida (gafas o lentillas) SÍ/NO

Supervisión médica especial SÍ/NO”

- Según la elección sobre la Declaración de Consentimiento obligatoria de WADB en la solicitud de la licencia:

“Consentimiento para el tratamiento de datos personales en WADB: SÍ/NO”

Opcional:

Si una ADN desea conceder a los titulares de una licencia una autorización permanente para competir en competiciones nacionales e internacionales en el extranjero, la licencia deberá incluir:

- Autorización para participar en Competiciones Nacionales e Internacionales en el extranjero de acuerdo con los Artículos 2.3.7 y 3.9.4 del CDI de la FIA.

En las tarjetas de las Licencias Internacionales para pilotos se recomienda incluir, de acuerdo con el artículo 1.4., una codificación o un texto abreviado, para facilitar la expedición y la inclusión del idioma nacional.

Código o texto abreviado de la FIA:

ANVERSO		
"logotipo"	Nombre y logotipo de la FIA	
"título"	Licencia Internacional	
"logotipo"	Nombre y logotipo de la ADN	
REVERSO - CÓDIGOS O TEXTOS ABREVIADOS		
"espécimen"	"fotografía"	
"categoría"	"Grado de la licencia"	
"nombre"	"Nombre del piloto"	
N.	NÚMERO DE LICENCIA	Número
EXP.	LICENCIA VÁLIDA	Fecha:
FIA M.S.	APTO SEGÚN LAS NORMAS MÉDICAS DE LA FIA	Fecha:
C.EYE.	VISTA CORREGIDA	Sí/No
M.S.	SUPERVISIÓN MÉDICA	Sí/No
WADB	CONSENTIMIENTO PARA EL TRATAMIENTO DE DATOS POR WADB	Sí/No
D.o.B.	FECHA DE NACIMIENTO	Fecha
OPCIONAL - CÓDIGOS O TEXTOS ABREVIADOS		
FIA ISC - (2.3.7/3.9.4)	AUTORIZACIÓN PARA COMPETICIONES EN EL EXTRANJERO (CDI FIA 2.3.7/3.9.4)	CDI FIA - (2.3.7/3.9.4)

1.5 Expedición de Licencias

La ADN del piloto expide la Licencia Internacional para pilotos, salvo que se indique lo contrario, de conformidad con el Código y el presente Anexo L, tras comprobar que los resultados, la competencia y la conducta del piloto son satisfactorios según los criterios prescritos para el grado solicitado.

1.6 Validez

1.6.1 Los grados de licencia superiores son válidos para competiciones que requieran grados de licencia inferiores:

- a) excepto cuando se prescriba un límite de edad, o
- b) salvo que se indique específicamente lo contrario en el presente anexo, o
- c) salvo que se indique expresamente lo contrario en el reglamento deportivo de la competición.

1.6.2 Los pilotos pueden tener un grado de licencia para Circuitos y otro para Carreteras, siempre que ambos grados estén claramente indicados en el mismo permiso y haya un solo número de licencia.

Se pueden indicar grados internacionales y nacionales en la misma Licencia. Las ADN deben asegurarse de que existe una clara distinción entre el grado Nacional e Internacional.

En estos casos, la licencia se considera una única licencia a los efectos de la suspensión misma.

1.6.3 Los diferentes grados de licencias de carreras en circuito son válidos, en las categorías de vehículos indicadas, para circuitos ovalados de gran velocidad con curvas peraltadas.

No obstante, se recomienda que las ADN de los países que cuenten con este tipo de circuitos insistan en que los pilotos que nunca hayan participado en carreras en circuitos ovalados superen las pruebas de rendimiento y regularidad apropiadas para un circuito de este tipo antes de obtener la autorización para participar.

1.7 Formación sobre seguridad

Aquellos que soliciten por primera vez una licencia internacional deberán haber realizado la formación *online* sobre seguridad de la FIA, tal y como se especifica para cada grado de licencia.

1.8 Precio de las Licencias para Vehículos Históricos

Con el fin de mantener una estructura de precios que distinga entre el automovilismo histórico y el moderno, las ADN podrán expedir licencias de grados aprobados, respetando los criterios de cualificación, añadiendo el código "H" al grado de la licencia, junto con la siguiente indicación: "Para uso exclusivo en pruebas automovilísticas históricas".

1.9 Definiciones

Circuito

Vehículos o competiciones que se desarrollan en circuitos (según el Anexo O, art. 2): Karting, Monoplazas, Prototipos, GT, Turismos, Autocross, Rally Cross, Circuito Histórico, Camiones y Drifting.

Carretera

Vehículos o competiciones que se desarrollan en carreteras cerradas o abiertas (Rally, Todo Terreno, Carreras de Montaña y Rally Histórico).

Competiciones puntuables para la obtención de una licencia

Solo se considerarán competiciones puntuables para la obtención de una licencia las competiciones individuales, consideradas como tales por el reglamento deportivo de la competición y según se definen en el Código Deportivo Internacional, art. 20. Solo se tendrán en cuenta las competiciones nacionales que figuren en el calendario de la ADN correspondiente y/o las competiciones internacionales que figuren en el calendario deportivo internacional de la FIA.

Se considerará que se ha superado una competición puntuable para la obtención de una licencia cuando el piloto haya participado activamente en la competición y se clasifique en la Clasificación Final Oficial de la competición (lista de resultados) (las mangas no se admiten).

Relación peso/potencia

Peso = peso del vehículo en kg en condiciones de funcionamiento, incluido el piloto, tal y como se describe en los reglamentos técnicos correspondientes.

Potencia = potencia máxima del vehículo en CV, medida en el cigüeñal.

Competiciones autorizadas por las ADN

Cualquier competición nacional o internacional autorizada o reconocida por la ADN del país en el que tiene lugar.

2. Tipos de grados de licencia

Grados de las Licencias Internacionales para pilotos y competiciones para las que se exigen y son válidas.

GRADOS MÍNIMOS DE LICENCIA EXIGIDOS POR DISCIPLINA / CATEGORÍA				
Artículo	Grado	Grupos	Disciplina / Tipo de grado	Relación peso/potencia
Art. 3	ITG	Circuito	Karting Junior	No se aplica P/P
			Autocross - XC Junior	
Art. 4	ITF	Circuito	Karting Senior Restringido	No se aplica P/P
			Autocross - XC Junior	
Art. 5	ITE	Circuito	Karting Senior	No se aplica P/P
			Autocross - XC Senior	
			Rally Cross Junior	P/P 5 < Kg/CV
Art. 6	ITD - C	Circuito	Monoplaza	P/P 3 < Kg/CV
			Prototipos	
			GT	

			Turismos	
			Camiones 2	
			Drifting D1	
			Autocross (excepto Super Buggy)	No se aplica P/P
			Rally Cross (excepto Supercar)	
			Históricos excepto: HF1/Indy (G), HF2 (H), HF5000, HFA, HGC, CanAm	
Art. 7	ITD - R	Carretera	Rally (Rally3, Rally4, Rally5)	P/P 5 < Kg/CV
			Todo Terreno (excepto T1)	
			Carreras de Montaña (excepto CN/D, E2 CATII)	No se aplica P/P
			Rally de velocidad para vehículos históricos	
			Carreras de Montaña para vehículos históricos	
Art. 8	IT C - C	Circuito	Monoplaza	P/P 2 < 3 Kg/CV
			Prototipos	
			GT	
			Turismos	
			Camiones 1	No se aplica P/P
			Autocross Super Buggy	
			Rally Cross Supercar	
			Históricos para: HF1/Indy (G), HF2 (H), HF5000, HFA, HGC, CanAm	
Art. 9	IT C - R	Carretera	Rally (Rally1, Rally 2, RGT)	P/P 3 < 5 Kg/CV
			Todo Terreno (T1)	
			Carreras de Montaña (CN/D, E2 CATII)	No se aplica P/P
Art. 10	ITB	Circuito	Monoplaza	P/P 1 < 2 Kg/CV
			Prototipos	
			GT	
			Turismos	
Art. 11	ITA	Circuito	Monoplaza	P/P 0 < 1 Kg/CV
			Prototipos	
Art. 12	IT D1		Competición de un solo evento	Consultar el artículo
Art. 13	FIA F1 SL		Fórmula 1 de la FIA	
Art. 13.2	FIA FP F1 SL		Entrenamientos libres de F1 de la FIA	
Art. 14	FIA FE		Campeonato del Mundo de Fórmula E de la FIA	
Art. 15	IT LSR		Récords de velocidad en tierra	
Art. 16	IT TR		Carreras de camiones	
Art. 17	IT DR		Dragsters	
Art. 18			Participantes con discapacidad	
Art. 19	IT LSC		Competiciones de Velocidad Limitada de Grado Internacional	

3. Grado internacional G (ITG)

3.1 Licencia mínima requerida para:

a) Circuitos

Obligatoria para Karting OK Junior, Autocross Junior y XC-Junior o categorías equivalentes y limitada a estas disciplinas.

b) Carreteras

No es válida para ninguna competición de carretera.

3.2 Criterios de edad

pilotos con edades comprendidas entre los 11 años (cumplidos antes del 1 de enero del año de participación) y 14 (que cumplan 14 años durante el año natural de participación).

3.3 Criterios de cualificación



Los solicitantes deberán ser titulares de una licencia nacional y cumplir los siguientes criterios de cualificación:

Deberá constatarse que el piloto compite en al menos cinco competiciones aprobadas por la ADN a satisfacción de la ADN que expide la licencia, tal y como se especifica en el artículo 1.9.

Para evitar dudas, la ADN que expide la licencia deberá solicitar un informe a la ADN anfitriona de la competición en caso de que esta no haya sido aprobada por la ADN que expide la licencia.

3.4 Condiciones adicionales

Los pilotos deberán someterse a un examen médico de aptitud realizado por un médico autorizado por la ADN, en el que se indicará la altura y el peso del piloto.

Asimismo, el peso del piloto (incluyendo la equipación obligatoria) debe ser como mínimo 35 kg durante toda la competición.

La Licencia podrá seguir siendo válida después del 14.º cumpleaños del piloto hasta que finalice el año en curso.

En circunstancias excepcionales relacionadas con la seguridad y que serán evaluadas por la FIA basándose en un expediente respaldado por la ADN del piloto, se podrá expedir una licencia ITG a un piloto que cumpla los 15 años durante el año de expedición de su licencia.

El paso a una licencia ITF en el transcurso del año es definitiva.

3.5 Formación de los pilotos

Los pilotos que soliciten una licencia ITG por primera vez deberán haber realizado la formación *online* de seguridad Junior de la FIA.

4. Grado internacional F (ITF)

4.1 Licencia mínima requerida para:

a) Circuitos

Obligatoria para Karting OK Senior (solo para categorías sin caja de cambios), Autocross Junior y XC-Junior o categorías equivalentes y limitada a estas disciplinas.

b) Carreteras

No es válida para ninguna competición de carretera

4.2 Criterios de edad

pilotos de edades comprendidas entre los 13 años (que cumplan 13 años antes del 1 de enero del año de participación) y los 15 años (que cumplan 15 años durante el año natural de participación).

4.3 Criterios de cualificación

Los solicitantes deberán ser titulares de una Licencia Internacional de Grado G o de una Licencia Nacional de grado similar.

Deberá constatarse que el piloto compite en al menos cinco competiciones aprobadas por la ADN a satisfacción de la ADN que expide la licencia, tal y como se especifica en el artículo 1.9.

Para evitar dudas, la ADN que expide la licencia deberá solicitar un informe a la ADN anfitriona de la competición en caso de que esta no haya sido aprobada por la ADN que expide la licencia.

4.4 Condiciones adicionales

Los pilotos deberán someterse a un examen médico de aptitud realizado por un médico autorizado por la ADN, en el que se indicará la altura y el peso del piloto.

Asimismo, el peso de un piloto (incluyendo la equipación obligatoria) debe ser como mínimo 40 kg durante toda la competición.

La Licencia podrá seguir siendo válida después del 15.º cumpleaños del piloto, hasta el final del año en curso.



El paso a una licencia ITE en el transcurso del año es definitiva.



4.5 Formación de los pilotos

Los pilotos que soliciten una licencia ITF por primera vez deberán haber realizado la formación *online* de seguridad Junior de la FIA.

5. Grado internacional E (ITE)

5.1 Licencia mínima requerida para:

a) Circuitos

Obligatoria para las categorías de Karting OK-Senior (categorías sin caja de cambios y con caja de cambios), Autocross Junior, XC-Senior o equivalentes, y limitada a estas disciplinas, independientemente de la relación peso/potencia.

Vehículos de Rally Cross con una relación peso/potencia superior a 5 kg/CV.

b) Carreteras

No es válida para ninguna competición en carretera.

5.2 Criterios de edad

pilotos de 14 años (que cumplan 14 años antes del 1 de enero del año de participación).

5.3 Criterios de cualificación

Los solicitantes deberán ser titulares de una Licencia Internacional de Grado F o G o de una Licencia Nacional de grado similar.

Deberá constatarse que el piloto compite en al menos cinco competiciones aprobadas por la ADN a satisfacción de la ADN que expide la licencia, tal y como se especifica en el artículo 1.9.

Para evitar dudas, la ADN que expide la licencia deberá solicitar un informe a la ADN anfitriona de la competición en caso de que esta no haya sido aprobada por la ADN que expide la licencia.

5.4 Formación de los pilotos

Los pilotos que soliciten una licencia ITE por primera vez deberán haber realizado la formación *online* de seguridad Junior de la FIA.

6. Grado internacional D (ITD-C)

6.1 Licencia mínima requerida para:

a) Circuitos

Obligatoria para todos los vehículos de circuito con una relación peso/potencia superior a 3 kg/CV. Monoplazas, GT, Turismos, Autocross (excepto Autocross Super Buggy), Rally Cross (excepto Super Cars), Camiones (excepto Camiones FIA) y Drifting, o categorías equivalentes, vehículos históricos que compitan en pruebas de circuito (excepto los mencionados en el artículo 8.1a)

b) Carreteras

No es válida para competiciones de carretera

6.2 Criterios de edad

Los pilotos deberán haber cumplido los 16 años (siendo determinante la fecha de cumpleaños) y cumplir los criterios de cualificación que se establecen en el artículo 6.3.

6.3 Criterios de cualificación

Los candidatos deberán ser titulares de una Licencia Internacional de Grado E o de una Licencia Nacional de grado similar.

Deberá constatarse que el piloto compite en al menos cinco competiciones aprobadas por la ADN a satisfacción de la ADN que expide la licencia, tal y como se especifica en el artículo 1.9.

Para evitar dudas, la ADN que expide la licencia deberá solicitar un informe a la ADN anfitriona de la competición en caso de que esta no haya sido aprobada por la ADN que expide la licencia.

6.4 Formación de los pilotos

Los pilotos que soliciten una licencia ITD C por primera vez deberán haber realizado la formación *online* de seguridad para Circuitos de la FIA.

7. Grado internacional D (ITD-R)

7.1 Licencia mínima requerida para:

a) Circuitos

No es válida para competiciones en circuito.

b) Carreteras

Obligatoria para todos los vehículos de carretera con una relación peso/potencia superior a 5 kg/CV.

Coches de Rally (Rally3, Rally4, Rally5), vehículos Todo Terreno (excepto T1) o categorías equivalentes.

Vehículos de Carreras de Montaña, excepto los vehículos de los grupos CN, D y E2 de la categoría II, según se definen en el artículo 251.1.1 del anexo J de la FIA (no se aplica la relación P/P).

Cualquier vehículo histórico de Rally, según se define y se admite en el anexo K (no se aplica la relación P/P).

7.2 Criterios de edad

Los pilotos deberán haber cumplido los 16 años (siendo determinante la fecha del cumpleaños) y cumplir los criterios de cualificación que se establecen en el artículo 7.3.

7.3 Criterios de cualificación

Los solicitantes deberán ser titulares de una Licencia Internacional de Grado E o de una Licencia Nacional de grado similar.

Deberá constatarse que el piloto compite en al menos cinco competiciones aprobadas por la ADN a satisfacción de la ADN que expide la licencia, tal y como se especifica en el artículo 1.9.

Para evitar dudas, la ADN que expide la licencia deberá solicitar un informe a la ADN anfitriona de la competición en caso de que esta no haya sido aprobada por la ADN que expide la licencia.

7.4 Formación de los pilotos

Los pilotos que soliciten una licencia ITD-R por primera vez deberán haber realizado la formación *online* de seguridad en carretera de la FIA.

Se recomienda que los pilotos que soliciten una licencia ITD-R hayan realizado un curso de primeros auxilios con un especialista en impartir cursos de primeros auxilios acreditado por la autoridad local competente en los tres años anteriores.

El curso de primeros auxilios debería incluir como mínimo:

- a) Seguridad en el lugar del accidente
- b) Evaluación de un paciente inconsciente
- c) Posición de recuperación
- d) Reanimación cardiopulmonar (RCP)
- e) Gestión de quemaduras
- f) Hemorragias graves

8. Grado internacional C (ITC-C)

8.1 Licencia mínima requerida para:

a) Circuitos

Obligatoria para todos los vehículos de circuito con una relación peso/potencia de entre 2 y 3 kg/CV. Campeonatos de monoplazas, prototipos, GT, turismos, Autocross Super Buggy, Rally Cross Super Car y de Camiones de la FIA o categorías equivalentes.

Vehículos históricos de Fórmula 1 (periodo G en adelante), vehículos de Fórmula 2 (periodo H en adelante), Indy Cars (periodo G en adelante), vehículos de Fórmula 5000 y Fórmula A (todos), vehículos del Grupo C (todos), vehículos CanAm (todos) y Prototipos deportivos de más de 2 litros (periodo G en adelante), con independencia de la relación peso/potencia.

b) Carreteras

No es válida para competiciones de carretera

8.2 Criterios de edad

Los pilotos deberán haber cumplido los 16 años (siendo determinante la fecha de cumpleaños) y cumplir los criterios de cualificación que establecen en el artículo 8.3.

8.3 Criterios de cualificación

Los solicitantes deberán ser titulares de una Licencia Internacional de Grado E o DC o de una Licencia Nacional de grado similar.

Deberá constatar que el piloto ha competido en las competiciones que se relacionan en el artículo 1.9 a satisfacción de la ADN que expide la licencia, en los dos años previos a la solicitud:

- a) con una licencia ITD-C, en al menos cinco competiciones en circuito aprobadas por la ADN
O
- b) con una licencia ITE, en al menos diez competiciones en circuito aprobadas por la ADN
O
- c) con una licencia nacional de grado equivalente, en al menos diez competiciones aprobadas por la ADN, (un mínimo de cinco competiciones en circuito).

Competiciones de Karting, Monoplazas, GT, Turismos, Autocross, Rally Cross, Circuito Histórico y Camiones, o equivalentes (excepto Drifting).

No se tendrán en cuenta las competiciones en otras disciplinas.

Para evitar dudas, la ADN que expide la licencia deberá solicitar un informe a la ADN anfitriona de la competición en caso de que esta no haya sido aprobada por la ADN que expide la licencia.

8.4 Formación de los pilotos

Los pilotos que soliciten una licencia IT C-C por primera vez deberán haber realizado la formación *online* de seguridad en circuitos de la FIA.

9. Grado internacional C (ITC-R)

9.1 Licencia mínima requerida para:

a) Circuitos

No es válida para competiciones en circuito.

b) Carreteras

Obligatoria para todos los vehículos de carretera con una relación peso/potencia de entre 3 y 5 kg/CV. Vehículos deportivos de Rally (Rally1, Rally2 y RGT), vehículos Todo Terreno (T1) o categorías equivalentes.

Vehículos de carreras de montaña de los grupos CN, D y E2 de la categoría II, según se definen en el artículo 251.1.1 del anexo J de la FIA (no se aplica la relación P/P).

9.2 Criterios de edad

Los pilotos deberán haber cumplido los 16 años (siendo determinante la fecha de cumpleaños) y cumplir los criterios de cualificación que se establecen en el artículo 9.3.

9.3 Criterios de cualificación

Los solicitantes deberán ser titulares de una Licencia Internacional de Grado D-R o de una Licencia Nacional de grado similar y cumplir los siguientes criterios de cualificación:

Deberá constatarse que el piloto ha competido en las competiciones que se relacionan en el artículo 1.9 a satisfacción de la ADN que expide la licencia, en los dos años previos a la solicitud:

a) con una licencia ITD-R, en al menos cinco competiciones de carretera aprobadas por la ADN,

O

b) con una Licencia Nacional de grado similar, en al menos diez competiciones aprobadas por la ADN (un mínimo de cinco competiciones en carretera).

Competiciones de Rallys deportivos, Todo Terreno o Carreras de Montaña, o equivalentes.

No se tendrán en cuenta las competiciones en otras disciplinas.

Para evitar dudas, la ADN que expide la licencia deberá solicitar un informe a la ADN anfitriona de la competición en caso de que esta no haya sido aprobada por la ADN que expide la licencia.

9.4 Formación de los pilotos

Los pilotos que soliciten una Licencia IT C-R por primera vez deberán haber realizado la formación *online* sobre seguridad en carretera de la FIA.

Se recomienda que los pilotos que soliciten una Licencia ITC-R hayan realizado un curso de primeros auxilios con un especialista en impartir cursos de primeros auxilios acreditado por la autoridad local competente en los tres años anteriores.

El curso de primeros auxilios debería incluir como mínimo:

- a) Seguridad en el lugar del accidente
- b) Evaluación de un paciente inconsciente
- c) Posición de recuperación
- d) Reanimación cardiopulmonar (RCP)
- e) Gestión de quemaduras
- f) Hemorragias graves

10. Grado Internacional B (ITB)

10.1 Licencia mínima requerida para:

a) Circuitos

Obligatoria para todos los vehículos con una relación peso/potencia de entre 1 y 2 kg/CV.

Monoplazas, Prototipos, GT y Turismos, o categorías equivalentes

b) Carreteras

No es válida para competiciones de carretera.

10.2 Criterios de edad

Los pilotos deberán haber cumplido los 16 años (siendo determinante la fecha de cumpleaños) y cumplir los criterios de cualificación que se establecen en el artículo 10.3.

10.3 Criterios de cualificación

Los solicitantes deberán ser titulares de una Licencia Internacional de Grado C-C.

Deberá constatarse que el piloto compite en al menos cinco competiciones aprobadas por la ADN a satisfacción de la ADN que expide la licencia, tal y como se especifica en el artículo 1.9, en los dos años previos a la solicitud. Si el periodo de dos años incluye los años 2020 o 2021, deberán considerarse en su lugar los tres años anteriores a la solicitud.

Competiciones para monoplazas, prototipos, GT o turismos, en las que la licencia mínima exigida sea IT C-C.

No se tendrán en cuenta las competiciones en otras disciplinas.

Para evitar dudas, la ADN que expide la licencia deberá solicitar un informe a la ADN anfitriona de la competición en caso de que esta no haya sido aprobada por la ADN que expide la licencia.

10.4 Renovación o expiración

A fin de mantener la cualificación para ser titular de una Licencia de Grado B, el piloto deberá participar en al menos una competición internacional de la categoría correspondiente por cada período de 12 meses, de lo contrario deberá volver a ser evaluado, a satisfacción de la ADN que expide la licencia, durante los entrenamientos de una competición internacional. Si el periodo de 12 meses incluye los años 2020 o 2021, deberán tenerse en cuenta los 24 meses anteriores a la solicitud.

11. Grado Internacional A (ITA)

11.1 Licencia mínima requerida para:

a) Circuitos

Obligatoria para todos los vehículos con una relación peso/potencia inferior o igual a 1 kg/CV.

Monoplazas, prototipos o categorías equivalentes

b) Carreteras

No es válida para competiciones en carretera.

11.2 Criterios de edad

El piloto deberá haber cumplido los 17 años (siendo determinante la fecha de cumpleaños) y cumplir los criterios de cualificación que se establecen en los artículos 11.3 y 11.4.

11.3 Criterios de cualificación

El piloto debe ser titular de una licencia internacional de grado B de la FIA en vigor.

Debe haber completado seis pruebas de Campeonatos de Grado C.

11.4 Condiciones adicionales

11.4.1 El piloto deberá haber acumulado un mínimo de 14 puntos. Las ADN tendrán en cuenta el número de puntos acumulados en (a) el periodo de tres años naturales inmediatamente anterior a la fecha de la solicitud o, si es mayor, (b) en el periodo de dos años naturales inmediatamente anterior a la fecha de la solicitud, además de los puntos acumulados en el año natural de la solicitud. En caso de que el período de tres años naturales inmediatamente anterior a la fecha de la solicitud indicada en la letra (a) incluya los años naturales 2020 o 2021, la ADN tendrá en cuenta el mayor número de puntos acumulados en cualquiera de los tres de los cuatro años naturales inmediatamente anteriores al año de la fecha de la solicitud. En caso de que el período de dos años naturales inmediatamente anterior al año de la fecha de la solicitud descrito en la letra (b) incluya los años naturales 2020 o 2021, la ADN considerará el mayor número de puntos acumulados en dos de los tres años naturales inmediatamente anteriores al año de la fecha de la solicitud, además de los puntos acumulados en el año natural de la solicitud. En el Suplemento 1 se recogen todos los puntos. La ADN tendrá en cuenta los puntos concedidos en aplicación de los artículos 11.4.3 y 11.4.4.

11.4.2 El piloto debe haber completado al menos el 80% de cada una de las dos temporadas completas de cualquiera de los Campeonatos enumerados en el Suplemento 1.

11.4.3 Cualquier piloto que haya completado dos temporadas completas en Campeonatos de Grado B o Campeonatos Regionales de F3 de la FIA obtendrá de forma excepcional 5 puntos adicionales. Estos puntos adicionales solo cuentan para la obtención de la Licencia de grado A.

11.4.4 Si la ADN de un piloto considera que este posee las aptitudes y la experiencia adecuadas podrá, a discreción de la ADN que expide la licencia, otorgarle un número adicional de puntos entre 1 y 5 puntos como máximo. Estos puntos adicionales solo cuentan para la obtención de la licencia de grado A.

11.5 Formación de los pilotos

El piloto deberá superar con éxito una sesión de preguntas, realizada por su ADN, sobre los aspectos más importantes del Código Deportivo Internacional.

11.6 Renovación o expiración

A fin de mantener la cualificación para ser titular de una licencia de grado A, el piloto deberá participar en al menos una competición internacional del grado correspondiente por cada período de 12 meses, de lo contrario deberá volver a ser evaluado, a satisfacción de la ADN que expide la licencia, durante los entrenamientos de una competición internacional. Si el periodo de 12 meses incluye los años 2020 o 2021, deberán considerarse los 24 meses anteriores a la solicitud.

12. Grado internacional D1 (ITD1)

12.1 Licencia mínima exigida para:

La licencia ITD1 solo es válida para competiciones internacionales específicas abiertas a los titulares de licencias ITD1 por aprobación individual de la FIA e indicadas como tales en el calendario internacional de la FIA.

12.2 Criterios de edad

Los pilotos deberán haber cumplido los 16 años (siendo determinante la fecha del cumpleaños).

12.3 Criterios de cualificación

No requiere un periodo de prueba.

La licencia ITD1 solo es válida para una competición, cuyo nombre y fecha deberá indicarse en la licencia por la ADN que la expide.

En la licencia debe especificarse la función del titular y si está autorizado a conducir en la competición. Si la competición tiene lugar en la vía pública (abierta o cerrada), los titulares de una licencia ITD1 deberán ser también titulares de un permiso de conducir válido en el país de la competición.

Esta licencia puede expedirse un número ilimitado de veces a un mismo participante.

12.4 Formación de los pilotos

Los pilotos que soliciten una licencia ITD1 por primera vez deberán haber realizado la formación *online* de seguridad de la FIA.

13. Requisitos y condiciones de expedición de la Superlicencia

La Superlicencia de piloto de Fórmula 1 la expide la FIA.

13.1 Cualificaciones

13.1.1 El piloto deberá ser titular de una licencia internacional de grado A de la FIA en vigor.

13.1.2 El piloto deberá ser titular de un permiso de conducir válido cuando solicite por primera vez una Superlicencia.

13.1.3 El piloto deberá haber cumplido los 18 años al inicio de la prueba de su primera competición de F1.

13.1.4 a) La primera vez que solicite una Superlicencia, o siempre que solicite una Superlicencia en virtud del punto 13.1.6 c), el piloto deberá completar con éxito una sesión de preguntas sobre los aspectos más importantes del Código Deportivo Internacional y del Reglamento Deportivo de F1.

b) Para todas las solicitudes posteriores de una Superlicencia de F1, el equipo de F1 correspondiente deberá certificar, a través del formulario de solicitud de la Superlicencia de F1, que ha realizado una sesión informativa con su piloto sobre los aspectos más importantes del Código Deportivo Internacional y del Reglamento Deportivo de la F1.

13.1.5 La primera vez que solicite una Superlicencia, el piloto deberá haber completado al menos el 80% de cada una de las dos temporadas completas de cualquiera de los Campeonatos de monoplazas enumerados en el Suplemento 1.

13.1.6 El piloto también deberá cumplir al menos uno de los siguientes requisitos:

a) Haber acumulado al menos 40 puntos. La FIA tendrá en cuenta el número de puntos acumulados en (a) el periodo de tres años naturales inmediatamente anterior al año de la fecha de la solicitud o, si es mayor, (b) en el periodo de dos años naturales inmediatamente anterior al año de la fecha de la solicitud, además de los puntos acumulados en el año natural de la solicitud. En el Suplemento 1 se indican todos los puntos. En caso de que el periodo de tres años naturales inmediatamente anterior a la fecha de la solicitud al que se refiere la letra (a) incluya los años naturales 2020 o 2021, la FIA tendrá en cuenta el mayor número de puntos acumulados en cualquiera de los tres de los cuatro años naturales inmediatamente anteriores al año de la fecha de la solicitud. En caso de que el periodo de dos años naturales inmediatamente anterior al año de la fecha de la solicitud descrito en la letra (b) incluya los años naturales 2020 o 2021, la FIA tendrá en cuenta el mayor número de puntos acumulados en dos de los tres años naturales inmediatamente anteriores al año de la fecha de la solicitud, además de los puntos acumulados en el año natural de la solicitud.

b) Haber obtenido una Superlicencia (excluida la Superlicencia solo para Entrenamientos Libres) y, antes de la solicitud, haber completado previamente al menos 100 km durante una sesión de entrenamientos libres de una competición del Campeonato del Mundo de Fórmula 1 de la FIA, en cualquiera de los 3 años anteriores.

c) Haber obtenido una Superlicencia en los 3 años anteriores (excluida la Superlicencia solo para Entrenamientos Libres). En este caso, el piloto debe haber demostrado recientemente y regularmente que tiene una habilidad extraordinaria, a juicio exclusivo de la FIA, en el manejo de monoplazas de fórmula.

d) Haber obtenido un mínimo de 30 puntos de Superlicencia, pero haber sido incapaz, a juicio exclusivo de la FIA, de reunir las condiciones según cualquiera de los apartados a) a c) anteriores, durante su participación en uno o varios de los campeonatos enumerados en el Suplemento 1, debido a circunstancias ajenas a su control o por motivos de fuerza mayor.

Además, para los puntos b), c) y d): El equipo de F1 correspondiente debe demostrar que el solicitante ha conducido un coche reciente de Fórmula 1⁽¹⁾ al menos 300 km de forma constante a velocidades de competición, en un espacio de tiempo máximo de dos días, y que esto se ha realizado como mucho 180 días antes de la solicitud, según lo acredite la ADN del país en el que tuvo lugar la prueba o se constate durante una prueba puntuable para el Campeonato Mundial de pilotos de Fórmula 1 de la FIA. En los casos en los que el piloto haya conducido al menos 300 km en un Coche Histórico, el equipo de F1 en cuestión deberá certificar, a través del formulario de solicitud de la Superlicencia de F1, que ha celebrado una sesión informativa con el piloto para que se familiarice con todos los controles y sistemas relevantes del coche del año en curso.

⁽¹⁾ Coche del año en curso, coche anterior o coche histórico según se definen en el Reglamento Deportivo de F1.

13.2 Cualificaciones para la Superlicencia solo para Entrenamientos Libres

13.2.1 El piloto debe ser titular de una licencia internacional de grado A de la FIA en vigor.

13.2.2 El piloto deberá ser titular de un permiso de conducción válido cuando solicite por primera vez una Superlicencia solo para Entrenamientos Libres.

13.2.3 El piloto debe tener al menos 18 años al inicio de la prueba de su primera competición de F1.

13.2.4 a) La primera vez que solicite una Superlicencia solo para Entrenamientos Libres, el piloto deberá haber completado 6 pruebas del Campeonato de Fórmula 2 de la FIA o haber acumulado al menos 25 puntos durante los tres años anteriores. En caso de que el periodo de tres años naturales inmediatamente anterior a la fecha de la solicitud incluya los años naturales 2020 o 2021, la FIA tendrá en cuenta el mayor número de puntos acumulados en cualquiera de los tres de los cuatro años naturales inmediatamente anteriores al año de la fecha de la solicitud. Además, el piloto deberá superar con éxito una sesión de preguntas sobre los aspectos más importantes del Código Deportivo Internacional y del Reglamento Deportivo de la F1.

b) Para todas las solicitudes posteriores de una Superlicencia solo para Entrenamientos Libres, el piloto deberá haber completado una temporada completa del Campeonato de Fórmula 2 de la FIA, o haber acumulado al menos 25 puntos durante los tres años anteriores. Además, el equipo de F1 correspondiente tendrá que certificar, a través del formulario de solicitud de la Superlicencia de F1, que ha celebrado una sesión informativa con su piloto sobre los aspectos más importantes del Código Deportivo Internacional y del Reglamento Deportivo de la F1.

13.2.5 El piloto deberá haber demostrado de forma sistemática que tiene capacidad una excepcional, a juicio de la FIA, en el manejo de monoplazas de fórmula. El equipo de F1 correspondiente deberá acreditar que el solicitante ha conducido un coche reciente de Fórmula 1 ⁽¹⁾ al menos 300 km de forma constante a velocidades de competición, en un espacio de tiempo máximo de dos días, y que esto se ha realizado como mucho 180 días antes de la solicitud, según lo acredite la ADN del país en el que tuvo lugar la prueba. En los casos en los que el piloto haya conducido al menos 300 km en un Coche Histórico, el equipo de F1 en cuestión deberá certificar, a través del formulario de solicitud de la Superlicencia de F1, que ha celebrado una sesión informativa con el piloto para que se familiarice con todos los controles y sistemas relevantes del coche del año en curso.

⁽¹⁾ *Coche del año en curso, coche anterior o coche histórico según se definen en el Reglamento Deportivo de F1.*

13.2.6 El piloto estará a prueba durante un periodo de 12 meses, durante el cual la Superlicencia solo para Entrenamientos Libres se mantendrá de forma provisional y estará sujeta a revisión en cualquier momento.

13.3 Procedimiento de solicitud

a) La FIA deberá recibir la solicitud completa al menos 14 días antes de las verificaciones técnicas de la primera competición del Campeonato del Mundo de Fórmula 1 de la FIA en la que vaya a competir el candidato. En caso de cambio de piloto en el Campeonato por motivos de fuerza mayor, la FIA podrá aceptar solicitudes hasta 48 horas antes del comienzo de las verificaciones técnicas preliminares de la competición.

b) La primera vez que el piloto solicite una Superlicencia, la ADN que haya expedido la licencia de competición actual del piloto deberá presentar a la FIA una recomendación específica, acompañada del palmarés del piloto y del número de licencia Internacional A actual.

c) El piloto deberá presentar a la FIA un formulario de solicitud de Superlicencia debidamente cumplimentado.

d) La tasa anual de la Superlicencia se abonará a la FIA.

13.4 Condiciones de expedición

13.4.1 La FIA expedirá la licencia cuando considere que se han cumplido los artículos 13.1 o 13.2 y 13.3.

13.4.2 La Superlicencia y la Superlicencia solo para Entrenamientos Libres solo serán válidas hasta el final del año de expedición.

13.4.3 Un piloto al que se le expida una Superlicencia estará a prueba durante un periodo de 12 meses tras su primera carrera de Fórmula 1. Durante este periodo la Superlicencia será provisional y estará sujeta a revisión en cualquier momento.

14. Cualificación para la expedición de una e-licencia

La e-licencia de la FIA la expide la FIA.

14.1 Requisitos para obtener una e-licencia

14.1.1 El piloto deberá ser titular de una Licencia Internacional de grado B de la FIA en vigor.

14.1.2 El piloto deberá ser titular de un permiso de conducción válido cuando solicite una e-licencia por primera vez.

14.1.3 El piloto deberá haber cumplido los 18 años al inicio de su primera competición de Fórmula E.

14.1.4 El piloto debe completar con éxito una sesión de formación sobre los aspectos más importantes de la seguridad eléctrica y los aspectos técnicos y deportivos de la competición.

14.1.5 El piloto deberá completar con éxito una sesión de preguntas sobre los aspectos más importantes del Código Deportivo Internacional y del Reglamento Deportivo del Campeonato Mundial de Fórmula E de la FIA.

14.1.6 El piloto también deberá cumplir al menos uno de los siguientes requisitos:

a) Haber tomado la salida en al menos tres carreras puntuables de cara al Campeonato Mundial de Fórmula E de la FIA para pilotos en la temporada anterior, o al menos 10 salidas en las 3 temporadas anteriores.

b) Haber acumulado un mínimo de 20 puntos. La FIA tendrá en cuenta el número de puntos acumulados en (a) el periodo de tres años naturales inmediatamente anterior a la fecha de la solicitud o, si el número es mayor, (b) en el periodo de dos años naturales inmediatamente anterior a la fecha de la solicitud, además de los puntos acumulados en el año natural de la solicitud. En el Suplemento 1 se recogen todos los puntos. En caso de que el periodo de tres años naturales inmediatamente anterior a la fecha de la solicitud que se indica en la letra (a) incluya los años naturales 2020 o 2021, la FIA tendrá en cuenta el mayor número de puntos acumulados en cualquiera de los tres de los cuatro años naturales inmediatamente anteriores al año de la fecha de la solicitud. En caso de que el periodo de dos años naturales inmediatamente anterior al año de la fecha de la solicitud descrito en la letra (b) incluya los años naturales 2020 o 2021, la FIA tendrá en cuenta el mayor número de puntos acumulados en dos de los tres años naturales inmediatamente anteriores al año de la fecha de la solicitud, además de los puntos acumulados en el año natural de la solicitud.

c) Haber sido titular de una Superlicencia de F1. En este caso, el piloto debe haber demostrado reciente y regularmente una habilidad extraordinaria, a juicio exclusivo de la FIA, en el Campeonato del Mundo de Fórmula 1 o en uno o varios de los campeonatos que se relacionan en el Suplemento 1.

d) Haber demostrado regularmente que tiene una habilidad extraordinaria, a juicio exclusivo de la FIA, en el manejo de monoplazas de fórmula o en los campeonatos que se indican en el Suplemento 1 que otorguen un mínimo de 20 puntos (para el ganador / temporada), pero sin reunir las condiciones según los puntos a) a c) anteriores.

14.2 Requisitos para obtener una e-licencia solo para entrenamientos libres

14.2.1 El piloto deberá ser titular de una licencia internacional de grado B de la FIA en vigor.

14.2.2 El piloto deberá ser titular de un permiso de conducción válido cuando solicite por primera vez una e-licencia solo para entrenamientos libres.

14.2.3 El piloto deberá haber cumplido los 18 años al inicio de la Prueba de su primera competición de Fórmula E.

14.2.4 El piloto deberá completar con éxito una sesión de formación sobre los aspectos más importantes de la seguridad eléctrica y los aspectos técnicos y deportivos de la competición de Fórmula E.

14.2.5 El piloto deberá completar con éxito una sesión de preguntas sobre los aspectos más importantes del Código Deportivo Internacional y del Reglamento Deportivo del Campeonato Mundial de Fórmula E de la FIA.

14.2.6 El piloto no puede haber participado anteriormente en una carrera del Campeonato de Fórmula E de la FIA o del Campeonato Mundial de Fórmula E de la FIA.

14.2.7 El piloto también deberá cumplir al menos uno de los siguientes requisitos:

a) Haber acumulado un mínimo de 10 puntos. La FIA tendrá en cuenta el número de puntos acumulados en (a) el periodo de tres años naturales inmediatamente anterior a la fecha de la solicitud o, si el número es mayor, (b) en el periodo de dos años naturales inmediatamente anterior a la fecha de la solicitud, además de los puntos acumulados en el año natural de la solicitud. En el Suplemento 1 se recogen todos los puntos. En caso de que el periodo de tres años naturales inmediatamente anterior a la fecha de la solicitud que se indica en la letra (a) incluya los años naturales 2020 o 2021, la FIA tendrá en cuenta el mayor número de puntos acumulados en cualquiera de los tres de los cuatro años naturales inmediatamente anteriores al año de la fecha de la solicitud. En caso de que el periodo de dos años naturales inmediatamente anterior al año de la fecha de la solicitud descrito en la letra (b) incluya los años naturales 2020 o 2021, la FIA tendrá en cuenta el mayor número de puntos acumulados en dos de los tres años naturales inmediatamente anteriores al año de la fecha de la solicitud, además de los puntos acumulados en el año natural de la solicitud

b) Haber demostrado que tiene una habilidad extraordinaria, a juicio exclusivo de la FIA, en el manejo de monoplasas de fórmula o en los campeonatos que se relacionan en el Suplemento 1 que otorguen un mínimo de 15 puntos (para el ganador / temporada), pero sin reunir las condiciones según el punto a) anterior.

14.3 Procedimiento de solicitud

14.3.1 La FIA deberá recibir la solicitud completa de los pilotos que reúnan las condiciones según los apartados 14.1.6 a), b) o c), o 14.2.7 a) al menos 14 días antes de las verificaciones técnicas de la primera competición del Campeonato Mundial de Fórmula E de la FIA en el que vaya a competir el candidato. En caso de cambio de piloto en el Campeonato por motivos de fuerza mayor, la FIA podrá aceptar solicitudes hasta 48 horas antes del comienzo de las verificaciones técnicas preliminares de la competición.

14.3.2 La FIA deberá recibir la solicitud completa de los pilotos que reúnan las condiciones según los puntos 14.1.6.d) o 14.2.7.b) al menos 21 días antes de las verificaciones técnicas de la primera competición del Campeonato Mundial de Fórmula E de la FIA en la que vaya a competir el candidato.

14.3.3 La primera vez que el piloto solicite una e-licencia, la ADN que haya expedido la licencia de competición actual del piloto deberá presentar a la FIA una recomendación específica, acompañada del palmarés del piloto y del número de licencia internacional B actual.

14.3.4 El piloto deberá enviar a la FIA un formulario de solicitud de e-licencia cumplimentado.

14.3.5 Las tasas anuales de la e-licencia deben abonarse a la FIA.

14.4 Condiciones de expedición

14.4.1 Si el candidato reúne las condiciones según los artículos 14.1 o 14.2 y 14.3 a satisfacción de la FIA, esta expedirá la e-licencia.

14.4.2 La e-licencia será válida hasta el final de la temporada de expedición.

14.4.3 Un piloto al que se le expida una e-licencia estará a prueba durante un periodo de 12 meses tras su primera carrera de Fórmula E. Durante este periodo, la e-licencia será provisional y estará sujeta a revisión en cualquier momento.

15. Licencias para las tentativas de récords de velocidad en tierra

15.1. Licencias para pilotos

15.1.1 Requisitos de licencia para todos los pilotos que participen en tentativas de récord de velocidad en tierra de distancia, tiempo o del mundo absolutos en circuito cerrado o abierto de >10 km o >10 millas. Las tentativas de récord de distancia, tiempo o de récords del mundo absolutos en circuitos cerrados (tal y como se definen en el Anexo D del Código Deportivo Internacional), en pistas cerradas o en pistas abiertas de >10 km o >10 millas, requieren una licencia de piloto internacional de la FIA. La licencia necesaria depende de la velocidad máxima prevista durante la tentativa de récord, según lo dispuesto en la Tabla 1. También se requiere una licencia de piloto LSR (Land Speed Records) de la FIA, según la Tabla 2.

Tabla 1

Tipo de licencia	Velocidad máxima
Licencia internacional de la FIA para pilotos de grado D como mínimo	<200 km/h (<125 millas por hora)
Licencia internacional de la FIA para pilotos de grado C como mínimo	>200 km/h (>125 millas por hora)

15.1.2 Requisitos de la licencia para las tentativas de récord de aceleración con salida desde parado realizadas en una pista homologada de carreras de aceleración u otra pista en la que ambos pases se hagan en la misma dirección.

Las tentativas de récord de aceleración con salida desde parado (tal y como se definen en el Anexo D) con coches de carreras de aceleración y otros coches en pistas de carreras de aceleración homologadas y otras pistas abiertas < 1/4 de milla deben cumplir las normas relativas a las licencias para pistas de dragsters tal y como se especifican en el Capítulo I, artículo 17, del Anexo L del Código Deportivo Internacional.

15.1.3 Requisitos de la licencia para las tentativas de récord de distancia ≤ 1 milla en los que se requiera un pase de confirmación del récord en la dirección contraria.

Los requisitos para la obtención de una licencia de piloto LSR pueden basarse en aumentos graduales de velocidad, experiencia previa o titularidad de una licencia de piloto internacional de la FIA en vigor. La licencia LSR está vinculada al tipo específico de vehículo (véase la Tabla 2).

15.2 Cualificación basada en un aumento gradual de la velocidad.

15.2.1

- a) Los requisitos de expedición de la licencia de piloto para las tentativas de récord de distancia ≤ 1 milla con salida desde parado o lanzada, en las que el pase de confirmación del récord se realiza en dirección contraria, se basan en el aumento gradual de la velocidad.
- b) Los requisitos de expedición de una licencia LSR de un nivel específico se añaden a los requisitos para todas las licencias de nivel inferior, como se especifica en la tabla siguiente.
- c) El piloto presentará a la ADN la solicitud de licencia provisional del nivel deseado. Si el piloto supera con éxito los requisitos establecidos, el Comisario deportivo de la FIA validará el nivel de licencia deseado. La validación incluirá información sobre el vehículo utilizado para cumplir los requisitos de expedición (nombre, número y fotografía). Una vez se cumplan estos requisitos y se presenten a la ADN, esta expedirá la licencia completa.

Tabla 2

Requisitos para la expedición de Licencias para pilotos que realizan Récords de Velocidad en Tierra (LSR)		
Nivel de licencia	Velocidad máxima permitida en cualquier momento durante la tentativa de récord	Requisitos
LSR D	≤ 200 km/h (<125 millas por hora)	Mínimo 16 años (18 años para los coches con motor a reacción). Un piloto titular de una Licencia internacional de la FIA para pilotos de grado D o superior obtendrá automáticamente una licencia LSR D, pero deberá presentar una solicitud de licencia LSR a la ADN. Nota: Algunos circuitos de carreras también pueden exigir un permiso de conducir expedido por las autoridades nacionales.
LSR C	≤ 300 km/h (<186 millas por hora)	Mínimo 18 años. Para la cualificación basada en aumentos graduales de la velocidad deberá completarse con éxito al menos un pase a una velocidad entre el 75% y el 85% de la velocidad máxima prevista. Para la cualificación basada en la experiencia previa, deberán realizarse al menos dos pases a una velocidad entre el 75% y el 85% de la velocidad máxima prevista dentro del mismo período de 12 meses en un tipo de vehículo similar. Un piloto titular de Licencia internacional de la FIA para pilotos de grado C o superior obtendrá automáticamente una licencia LSR C, pero deberá presentar una solicitud de licencia LSR a la ADN. El Comisario deportivo de la Prueba dará la aprobación final de la licencia.
LSR B	≤ 400 km/h (<250 millas por hora)	Mínimo 18 años. Para la cualificación basada en aumentos graduales de la velocidad deberá completarse con éxito al menos un pase a una velocidad entre el 60% y el 70% de la velocidad máxima prevista y otro pase a una velocidad entre el 75% y el 85% de la velocidad máxima prevista. Para la cualificación basada en la experiencia previa, deberán realizarse al menos dos pases a una velocidad entre el 75% y el 85% de la velocidad máxima prevista dentro del mismo período de 12 meses en un tipo de vehículo similar. El comisario deportivo de la prueba dará la aprobación final de la licencia.
LSR A	> 400 km/h (>250 millas por hora)	Mínimo 18 años. Para la cualificación basada en aumentos graduales de la velocidad, a diferentes velocidades aumentadas gradualmente, deberá completarse con éxito como mínimo un pase a una velocidad entre el 50% y el 60% de la velocidad máxima prevista, un pase a una velocidad entre el 65% y el 75% de la velocidad máxima prevista y un pase a una velocidad entre el 75% y el 85% de la velocidad máxima prevista. Para la cualificación basada en la experiencia previa, deberán realizarse al menos tres pases a una velocidad entre el 75% y el 85% de la velocidad máxima prevista, realizadas dentro del mismo período de 12 meses en un vehículo de tipo similar. El Comisario deportivo de la prueba dará la aprobación final de la licencia.

15.2.2 Cualificación basada en la experiencia.

El piloto podrá solicitar un permiso LSR C o un permiso LSR de nivel superior en función de su experiencia. Junto con la solicitud de licencia del nivel deseado deberá acreditarse que el candidato tiene experiencia según lo dispuesto anteriormente.

- a) Para poder obtener un permiso LSR D o LSR C basado en la experiencia, el piloto deberá presentar pruebas en forma de cronos de tentativas de récord de velocidad en tierra aprobados por la FIA u otras

organizaciones, o pruebas de récords de velocidad en tierra actuales o anteriores. A discreción del comisario deportivo de la prueba, se podrán considerar otros documentos.

b) Para obtener una licencia LSR B o LSR A basada en la experiencia, el piloto deberá aportar las pruebas indicadas anteriormente y la experiencia deberá ser al volante del vehículo que se utilizará en la tentativa de récord o en un vehículo muy similar.

c) Si la ADN considera suficientemente acreditada la experiencia, se expedirá una licencia permanente.

d) Un piloto titular de una Licencia internacional de la FIA para pilotos de grado C o superior obtendrá automáticamente una licencia LSR C, pero deberá presentar una solicitud de licencia LSR a la ADN.

e) La licencia LSR se reducirá un nivel por cada tres años de inactividad tras la expedición de la licencia.

15.2.3 Licencia para un vehículo particular

a) La licencia LSR es específica para un vehículo y autoriza al piloto a realizar tentativas de récord al volante de un coche específico, que se identificará por su nombre, número y fotografía.

b) En caso de cambio del vehículo, el piloto no tendrá que solicitar una nueva licencia, pero deberá cumplir los requisitos para un aumento gradual de la velocidad a partir del nivel C de LSR. Si el piloto cumple los requisitos de velocidad, se hará constar en la licencia.

16. Licencias para carreras de camiones

La licencia de categoría ITC-C es necesaria para todas las carreras de camiones. Los resultados obtenidos en las carreras de camiones no son válidos necesariamente a la hora de optar a una licencia de categoría superior.

17. Licencias para carreras de dragsters

17.1 La Licencia Internacional para Carreras de Dragsters de la FIA es válida en las categorías de vehículos para las que se expide, para todas las pruebas de dragsters aprobadas por la FIA y es obligatoria para poder participar en estas pruebas.

17.2 La Licencia Internacional para Carreras de Dragsters de la FIA está sujeta a todas las normas relativas a las licencias internacionales que se establecen en el Código Deportivo Internacional de la FIA, Capítulos 2 y 8.

17.3 La Licencia Internacional para Carreras de Dragsters de la FIA se distinguirá por la superimpresión de las letras "DR" en gran formato.

17.4 Las ADN que expidan las licencias se encargarán de comprobar los requisitos exigidos para los distintos grados, entre ellas:

Todos los solicitantes de licencias deberán haber cumplido los 16 años. En Pro Modified, Top Methanol Dragster, Top Methanol Funny Car, Pro Stock, Funny Car y Top Fuel la edad mínima de los pilotos es de 18 años.

Un piloto de 17 años puede solicitar una licencia Pro Modified, Top Methanol Dragster, Top Methanol Funny Car, Pro Stock, Funny Car y Top Fuel si cumple todos los criterios siguientes:

- 1) la ADN del solicitante de la licencia ha aprobado la solicitud de licencia;
- 2) el solicitante cumple los 18 años en la próxima temporada;
- 3) el solicitante ha participado activamente en otra categoría de Drag Racing con una licencia ADN.

17.5 Las licencias son válidas para las siguientes categorías de vehículos, según se definen en los reglamentos internacionales aplicables a las carreras de dragsters:

Clase	Tipo A Distancia entre ejes de más de 125"	Tipo B Distancia entre ejes de hasta 125"	Carrocería tipo C
1	Top Fuel	Funny Car	Pro Modified
2	TM/D	TM/FC	Pro Stock
3	* ET 6,0-7,49	* ET 6,0-7,49	* ET 6,0-7,49
4	* ET 7,50-9,99	* ET 7,50-9,99	-

Los solicitantes de licencias para Top Fuel, Funny Car, Pro Modified, Pro Stock, Top Methanol Dragster y Top Methanol Funny Car deben completar dos pases en un tiempo máximo igual al ET mínimo de la(s) clase(s) solicitada(s) y, cómo mínimo, a una velocidad mph igual a la velocidad estándar de la(s) clase(s) solicitada(s).

*ET = Tiempo transcurrido en un cuarto de milla (402,33 m)

Estándares de cada clase:

Top Fuel

dos (2) pases de un cuarto de milla (402,33 m) en 5,40 o menos y un (1) pase a 260 millas por hora (415 km/h) o más - o - dos (2) pases de 1.000 pies (304,8 m) en 4,70 o menos y un (1) pase a 240 millas por hora (386 km/h)

Funny Car

dos (2) pases de un cuarto de milla (402,33 m) en 5,70 o menos y un pase a 250 millas por hora (400 km/h) o más - o - dos (2) pases de 1.000 pies (304,8 m) en 4,90 o menos y un (1) pase a 230 millas por hora (370 km/h)

Pro Stock

dos (2) pases de un cuarto de milla (402,33 m) en 7,60 o menos y un pase a 170 mph (270 km/h) o más

Pro Modificado

dos (2) pases de un cuarto de milla (402,33 m) en 7,40 o menos y un pase a 180 millas por hora (280 km/h) o más

TMD/TMFC dos (2) pases de un cuarto de milla (402,33 m) en 6,40 o menos y un pase a 200 millas por hora (320 km/h) o más

17.6 Todos los solicitantes de una licencia deberán someterse a un examen físico de la ADN antes de participar en cualquier prueba. Los formularios para los exámenes físicos y las solicitudes de licencia están disponibles en las ADN. Véase el Capítulo II, artículo 1, del Anexo L relativo a los requisitos médicos estándar para las licencias internacionales. Del mismo modo, el vehículo utilizado para los pases de entrenamiento debe cumplir las normas y reglamentos de la clase o licencia que se solicita.

17.7 El titular de una licencia de una clase determinada puede competir en clases más lentas del mismo tipo (por ejemplo, el titular de una licencia de tipo A Clase 1 está autorizado a competir en A/2 y A/4). Además, cualquier otra licencia de piloto de la FIA puede sustituir a una licencia de carreras de dragsters de clase 4.

17.8 Los nuevos pilotos que no hayan obtenido previamente una licencia de competición deberán realizar una prueba especial de orientación en la cabina (con los ojos vendados) y un mínimo de seis pases bajo la observación del comité. Todos los solicitantes de licencia deberán someterse a un examen físico antes de participar en cualquier prueba. Las instrucciones completas pueden consultarse en el reverso del formulario de solicitud de la licencia (disponible en la FIA y las ADN). En las pruebas del Campeonato de la FIA no se permitirá ningún pase adicional a los pilotos. Los pilotos que cambien de categoría (de carrocería a rueda descubierta y viceversa) deberán realizar la prueba de orientación en cabina y

completar tres pases (según las instrucciones de solicitud de licencia). Un piloto con una licencia puede conducir los coches previstos según las especificaciones de su licencia. Está prohibido pasar de una categoría de distancia entre ejes larga a otra de distancia entre ejes corta o a la inversa, de un dragster a un vehículo carrozado, etc., a menos que el piloto sea titular de una licencia específica para cada una de las categorías.

18. Licencias para participantes con discapacidad

Esta sección está dirigida a los concursantes con discapacidades físicas (véase el Capítulo II, artículos 1.4 y 1.5).

18.1 Piloto

Independientemente de los problemas que planteen las enfermedades crónicas que impidan la práctica del automovilismo y de los trastornos visuales incapacitantes, cualquier persona con una discapacidad adquirida o congénita y que, en opinión de su Comisión Médica Nacional (si procede) o de un médico designado por la ADN, no cumpla las condiciones para obtener una Licencia Internacional para pilotos (véase el Capítulo II, artículo 1.5.2), podrá solicitar la obtención de una Licencia Internacional para pilotos si cumple todas las condiciones que se indican a continuación (artículos 18.2 a 18.5).

18.2 Condiciones adicionales

En el caso de participantes con discapacidad, también deberán tenerse en cuenta los siguientes criterios para la expedición de una Licencia Internacional para pilotos:

a) Examen médico

Los participantes con discapacidad que soliciten una Licencia Internacional para pilotos deberán ser examinados por un miembro de la Comisión Médica Nacional en los países en los que exista dicho organismo o, en su defecto, por un médico designado por la ADN, en cumplimiento de las condiciones establecidas en el capítulo II, artículos 1.5.2 y 1.5.3.

b) Prueba de conducción

Para evaluar sus aptitudes, el solicitante deberá someterse a una prueba de conducción en su propio vehículo de competición, preferiblemente en un circuito o en una etapa especial de Rally y en presencia de un oficial de la ADN.

c) Capacidad de salir por sí mismo del propio vehículo

Deberá evaluarse la capacidad de los solicitantes con discapacidad de salir por sí mismos del vehículo de competición en el que pretendan competir (o de un modelo similar) lo más rápidamente posible (simulaciones de peligro inmediato, incendio, etc.).

A partir de una posición de carrera con el cinturón de seguridad abrochado, los solicitantes deberán ser capaces de salir y alejarse del coche por sí solos, según los requisitos de tiempo del campeonato en el que deseen participar.

En caso de que la discapacidad motriz afecte significativamente a la capacidad de salir del vehículo en el que los solicitantes pretenden competir, el caso deberá ser notificado al Director de la Prueba y/o al Director de la Carrera en la que quieran competir.

18.3 Certificado de adaptación de vehículo para titulares de una Licencia Internacional para pilotos que presenten una discapacidad

Tras una evaluación satisfactoria por parte del Grupo de Trabajo de Adaptación de la Comisión de Discapacidad y Accesibilidad de la FIA, la FIA emitirá un Certificado de Adaptación para los vehículos de competición que no cumplan los criterios de homologación y/o los reglamentos técnicos correspondientes tras someterse a adaptaciones requeridas para participantes con discapacidad.

El Certificado de Adaptación y sus anexos deberán presentarse cuando se realicen las verificaciones técnicas, y con la mayor antelación posible al Equipo Técnico de la competición en la que se pretenda competir. Solo se autorizan las modificaciones realizadas de acuerdo con las adaptaciones que se especifican en el Certificado y sus anexos.

El Certificado de Adaptación es válido durante la temporada para la que se expide, siempre que las modificaciones del vehículo no varíen durante ese periodo. Puede renovarse entre una temporada y la siguiente.

Utilizando el formulario correspondiente de la FIA, la ADN de un participante con discapacidad deberá presentar la solicitud del Certificado al Grupo de Trabajo de Adaptación de la FIA al menos dos meses antes de la competición en la que pretenda competir.

El Grupo de Trabajo de Adaptación de la FIA solo aceptará solicitudes de vehículos destinados a competiciones incluidas en el Calendario Deportivo Internacional o competiciones con reglamentos que exijan específicamente el Certificado de Adaptación de la FIA.

18.4 Copiloto

Del mismo modo, con independencia de los problemas que planteen las enfermedades crónicas que impidan la práctica del automovilismo y de los trastornos visuales incapacitantes, un participante con discapacidad cuya actividad deportiva se limite al papel de copiloto en Rallies, tal y como se define en el artículo 20 del Código Deportivo Internacional, podrá solicitar una Licencia Internacional para copilotos. Los criterios físicos son los mismos que se exigen a los candidatos que aspiran a una Licencia Internacional para participantes con discapacidad.

La capacidad de los solicitantes para salir por sí mismos del vehículo en el que pretenden realizar sus funciones de copiloto (o de un vehículo similar) deberá evaluarse según los mismos criterios que los exigidos para una Licencia Internacional para participantes con discapacidad.

Además, y si fuera necesario, los solicitantes deberán ser capaces de realizar los siguientes ejercicios, en el orden en que se enumeran:

- Colocar el panel SOS en el techo;
- Colocar el triángulo rojo a unos 50 metros de la parte trasera del vehículo;
- Recuperar el panel SOS y ondearlo detrás del vehículo.

18.5 Práctica del automovilismo por titulares de Licencias Internacionales para pilotos que presentan una discapacidad

18.5.1 Coordinación de emergencias

Para cualquier competición en la que participen uno o más participantes con discapacidad, el Director de Prueba y/o el Director de la Carrera, el Delegado Médico y/o el Jefe Médico y los servicios de rescate deberán ser informados de los dorsales de estos pilotos y recibir la información correspondiente sobre su grado de discapacidad y, en particular, si presentan una discapacidad motriz o no.

En particular, deberá informarse a los servicios de rescate en caso de que los participantes tengan las piernas atadas, el torso atado al asiento y/o en caso de que las modificaciones de la cabina interfieran con el rescate.

Es responsabilidad de los pilotos y/o de su equipo informar lo antes posible a los oficiales superiores indicados para que puedan transmitir la información a los comisarios de pista, a los miembros del equipo de rescate y a los miembros del equipo médico.

18.5.2 Símbolo universal para participantes con discapacidad

Los titulares de licencias que necesiten ayuda para desplazarse deberán exhibir en todo momento el símbolo universal para participantes con discapacidad aprobado por la Comisión de Discapacidad y Accesibilidad de la FIA que, por razones de seguridad, los distingue como tales.

El símbolo se colocará junto al número o el nombre en el coche de carreras, en ambas puertas del coche y en la parte delantera y trasera del vehículo, durante la competición y los entrenamientos. La pegatina tendrá unas medidas de al menos un 50% del tamaño del número -en cualquier caso, 8 cm² como mínimo- y tendrá el mismo tamaño que el nombre cuando se coloque junto a este.

En la medida de lo posible, la sección en blanco deberá tener elementos electroluminiscentes (o equivalentes) para garantizar la visibilidad del símbolo durante las carreras nocturnas.

18.5.3 Carreras de resistencia

Para las carreras de resistencia y cualquier otra competición con varios participantes en el mismo coche, se requiere un dispositivo luminoso avanzado para determinar cuándo está compitiendo un participante con discapacidad.

18.5.4 Extracción en circuitos o etapas especiales

Los pilotos que necesiten ayuda para desplazarse solo saldrán de un vehículo parado en un circuito o en una etapa especial en caso de incendio o presencia de humo. También saldrán de su vehículo si este se encuentra cerca de una masa de agua y corre riesgo de hundirse. Si el piloto de un vehículo detenido no puede conducir el coche fuera del circuito o de la etapa especial hasta un lugar seguro, permanecerá en el vehículo protegido por la jaula, los arneses y el equipo de seguridad y esperará a que lo rescaten.

18.5.5 Solicitud de asistencia adicional

Los participantes con discapacidad que tengan necesidades específicas podrán solicitar que se les conceda el apoyo adicional de un miembro del equipo para realizar determinadas operaciones durante la prueba en la que deseen competir.

Siempre que la solicitud no cause problemas de seguridad y esté destinada a compensar una deficiencia de movilidad o a permitir que el concursante reciba cuidados especiales de un fisioterapeuta o entrenador, deberán presentarse lo antes posible explicaciones detalladas de las necesidades a los comisarios deportivos de la competición.

Si bien prevalecen el CDI y los Reglamentos Deportivos aplicables, la decisión de permitir la asistencia solicitada queda en manos de los comisarios deportivos de la competición en la que desee competir el participante con discapacidad.

19. Competición de velocidad limitada de grado internacional (IT LSC)

19.1 Licencia mínima exigida a pilotos y copilotos para:

Competiciones de velocidad limitada en circuitos o carreteras.

Se trata de competiciones en las que la velocidad media es de 50 km/h como máximo y/o que se celebran en vías públicas abiertas y están sujetas al cumplimiento de las leyes de tráfico locales.

Se consideran competiciones de velocidad limitada las siguientes competiciones (entre otras), siempre que se respeten los límites de velocidad:

a) Circuitos

Demostraciones, desfiles, pruebas, eco-competiciones, regularidad o disciplinas/categorías equivalentes.

b) Carreteras

Regularidad, eco-regularidad, regularidad históricos, navegantes, concentraciones turísticas o disciplinas/categorías equivalentes.

19.2 Criterios de edad

Los titulares deben haber cumplido los 16 años (la fecha de nacimiento es determinante).

19.3 Criterios de cualificación

No se requiere un periodo de prueba.

Si la competición se desarrolla en la vía pública (carreteras abiertas o cerradas), los titulares de una licencia IT LSC que conduzcan el coche deberán ser titulares además de un permiso de conducción civil válido en el país o países de la competición.

Los resultados de las competiciones de velocidad limitada no se tendrán en cuenta de cara a la obtención de licencias de otros grados.

19.4 Ámbito de aplicación

Se pueden expedir licencias IT LSC:

a) para el año natural (es decir, válida hasta el 31 de diciembre del año de solicitud), o bien

b) para una competición. El número de veces que se puede expedir este tipo de licencia al año no está limitado.

CAPÍTULO II - REGLAMENTO PARA EL EXAMEN MÉDICO DE LOS PILOTOS

Con el fin de resolver los problemas que puedan derivarse de la aplicación del presente reglamento, toda ADN deberá disponer de una comisión médica nacional o, en su defecto, de un médico consultor con suficientes conocimientos de medicina deportiva y, en particular, de los problemas específicos del automovilismo.

1. Examen médico anual de aptitud

1.1 Campo de aplicación del control médico

En conjunto, los exámenes descritos en el presente capítulo:

- son necesarios y suficientes para satisfacer los requisitos médicos de expedición de una licencia internacional de piloto de la FIA.
- se recomiendan para la expedición de licencias nacionales de piloto.

Este examen médico lo debe realizar un médico autorizado a ejercer en el país que expide la licencia, menos de 3 meses antes de la presentación de la solicitud. En su caso, las ADN podrán establecer condiciones especiales. Teniendo en cuenta las limitaciones para viajar impuestas por la pandemia de Covid-19 y mientras dure esta, si no es posible realizar el examen médico en el país que expide la licencia, podrá realizarse por un médico autorizado para ejercer en el país en el que se realice el examen.

El examen deberá incluir:

- un cuestionario escrito sobre los antecedentes familiares, los antecedentes personales (médicos, quirúrgicos, traumatológicos), la existencia de enfermedades o infecciones concomitantes y el uso de cualquier medicación;
- un examen clínico completo que incluya, en particular:
 - un examen de aptitud cardiovascular;
 - una prueba ocular;
 - una evaluación del sistema locomotor.

1.2 Examen de aptitud cardiovascular

- en todos los casos, se toma la tensión arterial;
- Para personas que tengan 59 años o menos al inicio del año en que se solicita la licencia, deberá haberse realizado un electrocardiograma (ECG) en los 36 meses anteriores.
- Además, a partir de los 50 años, se solicitará una consulta con un cardiólogo cada tres años.
- Para personas que tengan 60 años o más al inicio del año en que se solicita la licencia, deberá haberse realizado un electrocardiograma y una Prueba de Tolerancia al Esfuerzo (ETT) en los 12 meses anteriores. Luego debe realizarse un electrocardiograma cada año y una Prueba de Tolerancia al Esfuerzo y una consulta cardiológica cada dos años.

1.3 Examen ocular

Durante el primer año de expedición de una licencia internacional, deberán certificarse los siguientes aspectos en una revisión efectuada por un oftalmólogo cualificado o cualquier persona habilitada para realizar estas pruebas según la legislación del país en cuestión. No se autoriza el uso de lentes de contacto durante este examen visual; en caso necesario, el piloto deberá llevar sus gafas para este control.

a) agudeza visual:

- i) antes o después de la corrección, al menos 9/10 en cada ojo, u 8/10 en un ojo y 10/10 en el otro;
- ii) una persona que tenga disminuida la agudeza visual en un solo ojo, pero no nula, y no pueda corregirla y que necesariamente tenga una visión contralateral corregida o no igual o superior a 10/10, podrá obtener una licencia de piloto en las siguientes condiciones:
 - si cumple los requisitos de los puntos b, c y d siguientes;
 - si el estado del fondo de ojo excluye lesiones retinianas pigmentarias;
 - si cualquier lesión anterior o congénita es estrictamente unilateral.

- b) visión de colores: normal (método de análisis: test de Ishihara o una prueba de diagnóstico análogo).
En caso de anomalía, habrá que recurrir a la prueba Farnsworth "Panel D15" o a un sistema análogo.
En ningún caso puede haber riesgo de error en la percepción de los colores de las banderas utilizadas en las competiciones internacionales.
- c) campo de visión estática: al menos 120°; los 20° centrales deben estar libres de cualquier alteración. Debe realizarse una perimetría.
- d) visión estereoscópica: funcional. En caso de anomalía, debe evaluarse mediante pruebas de Wirth, Bagolini (lentes estriadas) o similares.
- e) corrección de la vista: se permite el uso de lentes de contacto siempre que:
- se hayan utilizado durante al menos 12 meses y durante un período significativo cada día.
 - el especialista oftalmólogo certifique que son aptas para el automovilismo.

1.3.1 En caso de una enfermedad ocular aguda que induzca una pérdida visual a largo plazo o alteraciones del campo visual a largo plazo, deberá transcurrir un periodo mínimo de dos años antes de que pueda considerarse la posibilidad de que el piloto se someta a una nueva evaluación oftalmológica. En este caso, deberán realizarse pruebas oftalmológicas especializadas, incluidas pruebas de su campo de visión y visión estereoscópica. También se recomienda que, siempre que sea posible, se realice una prueba en tiempo real en el Circuito.

Estas decisiones deben tomarse de forma específica para cada caso.

1.4 Movilidad de las articulaciones, amplitud de movimientos, inventario de amputaciones y posibles prótesis, inventario de trastornos sensoriales y motrices

Son compatibles con la concesión de una licencia internacional:

- amputaciones de dedos, cuando la función de prensión en ambas manos no se vea afectada;
- prótesis, si el resultado funcional es normal o próximo a la normalidad;
- movimiento libre de las extremidades impedido en menos del 50%.

1.5 Lista de enfermedades y discapacidades incompatibles con la práctica del automovilismo o que requieren una evaluación médica por un organismo específico

1.5.1 Absolutamente excluidas

- epilepsia, en tratamiento o no, con manifestaciones clínicas confirmadas durante los 10 años previos,
- cualquier problema cardiovascular con riesgo de muerte súbita,
- ceguera en un ojo (ceguera monocular).

La situación de los pilotos que sufran ceguera monocular será examinada caso por caso por la Comisión Médica de la FIA.

Además, para cada problema relacionado con una de las patologías excluidas mencionadas anteriormente, la Comisión Médica de la FIA podrá, si lo desea, y para cada expediente presentado, solicitar la opinión de un comité de expertos.

1.5.2 Condiciones incompatibles para la expedición de una licencia estándar que, sin embargo, permiten la solicitud de una Licencia para pilotos discapacitados

(véase el Capítulo I, artículo 18, del presente Anexo)

- todas las limitaciones de las articulaciones, amputaciones y prótesis que no cumplan los criterios definidos en el artículo 1.4
- disfunción sensitivo-motora importante central o periférica (monoplejía, hemiplejía, paraplejía, etc.)

1.5.3 Enfermedades o discapacidades que requieren una evaluación médica por parte de un organismo autorizado por las ADN (Comisión Médica o, en su defecto, un médico autorizado por las ADN):

- diabetes en tratamiento con insulina o sulfonilureas, siempre y cuando se presente al organismo médico autorizado por la ADN un documento confidencial que acredite la supervisión regular del interesado y en el que se indique la naturaleza de su tratamiento, y en el certificado médico de aptitud (véase el artículo 1.8) figure la mención "supervisión médica necesaria";

- cualquier afección cardíaca o arterial anormal;
- todas las afecciones psicológicas, incluido el Trastorno por Déficit de Atención e Hiperactividad (TDAH), que pueden provocar problemas de comportamiento y requieren una atención especializada;
- cualquier problema de salud que, debido a su naturaleza o al tratamiento necesario, pueda tener consecuencias perjudiciales a la hora de participar en el deporte automovilístico, incluso en caso de accidente.

1.6 Formulario de examen médico

En cada país, la ADN, de acuerdo con la legislación o las costumbres locales, debe redactar e imprimir:

- i) un cuestionario médico
- ii) un formulario médico.

Estos documentos se distribuirán a todos los solicitantes de una licencia según lo dispuesto en el presente reglamento.

1.6.1 Cuestionario médico

Estará firmado por el piloto en cuestión.

La FIA pone a disposición una propuesta de redacción de este cuestionario.

1.6.2 Formulario médico

El formulario médico deberá incluir:

- la información necesaria para el médico que realiza el examen (el texto propuesto está disponible en la FIA),
- la siguiente información completa:
 - la altura y el peso del piloto,
 - la naturaleza del grupo sanguíneo y el factor Rh en los países en los que la ley lo exige,
 - cualquier alergia, ya sea a un medicamento o de otro tipo,
 - la fecha de la última vacunación antitetánica,
 - los resultados, con números, de la evaluación del sistema locomotor,
 - los resultados, con números, de la prueba ocular,
 - los valores de la tensión arterial y una declaración de que se han realizado los exámenes complementarios (electrocardiograma simple o prueba de esfuerzo, según la edad y cada caso).

En aquellos países en los que la legislación o las costumbres así lo exijan, el formulario médico nacional puede prescribir pruebas adicionales. Lo firmará, sobre el sello de la ADN, el médico que haya realizado el examen médico.

Al pie del formulario médico el solicitante deberá firmar una declaración en la que asegure que:

- la información facilitada al médico sobre su estado de salud actual y sus antecedentes médicos es correcta,
- se compromete a no utilizar ninguna sustancia incluida en la lista de sustancias y métodos prohibidos por la Agencia Mundial Antidopaje,
- se compromete a informar a la mayor brevedad a su ADN de cualquier cambio significativo en su estado de salud:
 - desde el punto de vista médico, incluyendo cualquier medicación que tome durante más de tres semanas,
 - desde el punto de vista traumatológico, si el accidente va seguido o no de un periodo de baja laboral y si está vinculado o no a la práctica del deporte automovilístico.

1.6.3 Destino del formulario médico y del cuestionario

Estos documentos serán conservados por las ADN según las normas del secreto profesional médico.

No obstante, la FIA podrá solicitar una copia de estos documentos con el fin de crear un fichero informático seguro que se pondrá a disposición de los médicos que intervengan en el deporte automovilístico con ocasión de un accidente o de una enfermedad intercurrente. La Comisión Médica de la FIA determinará las categorías de los pilotos afectados.

1.7 Obligaciones del médico que realiza el examen

El médico encargado de realizar el examen de aptitud médica debe utilizar y rellenar con todos los datos necesarios el formulario médico nacional que presente el candidato. Acto seguido, el solicitante deberá enviar este documento a la ADN correspondiente.

La decisión sobre la aptitud o no aptitud del candidato corresponderá al médico que haya realizado el examen.

Este médico puede solicitar la opinión del organismo autorizado por la ADN (Comisión Médica Nacional o médico autorizado).

1.8 Certificado médico de aptitud

Cada licencia internacional deberá ir acompañada de un certificado médico de aptitud como el que figura a continuación:

- bien en el reverso de la licencia,
- o en un documento adjunto.

Apto para la práctica del automovilismo deportivo, según las normas médicas de la FIA:

Fecha:

Vista corregida (gafas o lentillas)

SÍ NO

Supervisión médica especial

SÍ NO

1.9 Difusión del reglamento

Además de los documentos que obran en poder de las ADN, se pide a estas que distribuyan el presente reglamento a los médicos que realicen el examen o que indiquen en la solicitud de licencia una página web donde puedan consultarlo.

2. Control médico en las competiciones

La comprobación del certificado médico de aptitud por parte del Jefe Médico de la competición puede sustituir a la visita preliminar que se exige en determinados casos. Además, durante o después de una competición y en cualquier momento, el Jefe Médico, el Delegado Médico de la FIA, si está presente, o el Director de Carrera podrán exigir que se realice un examen médico a un piloto, incluso cuando su comportamiento no lo justifique. Las autoridades deportivas tomarán las decisiones oportunas según el informe del Jefe Médico y del Delegado Médico de la FIA, si está presente. Este examen puede incluir, si procede, una prueba de alcoholemia.

2.1 Pruebas neurométricas

Puede requerirse a los pilotos inscritos en un Campeonato del Mundo de la FIA que se sometan a pruebas neurométricas. Los métodos de dichas pruebas son responsabilidad del Delegado Médico de la FIA del campeonato correspondientes. Los datos confidenciales obtenidos se utilizarán con fines comparativos.

2.2 Procedimiento después de un accidente, un trastorno físico o cualquier problema de salud

2.2.1 PROCEDIMIENTO EN LA COMPETICIÓN

Tras un accidente, un trastorno físico o un problema de salud padecido durante la competición (si el diagnóstico se realiza en una fase posterior, véase el artículo 2.2.2)

a) Responsabilidad del piloto

El piloto (o sus familiares en caso de fuerza mayor) es responsable de informar a la mayor brevedad de cualquier problema de salud (salvo que sea totalmente benigno) al Jefe Médico y al médico responsable de la serie o del campeonato.

Medidas particulares para F1, World RX y WRC:

Debe informarse también al Delegado Médico de la FIA (por correo electrónico) y a la FIA (medical@fia.com).

b) Examen médico de control

En cualquier momento puede solicitar y realizar un examen médico de control:

- el Jefe Médico;
- el Delegado Médico de la FIA o el médico responsable de la serie o campeonato, si está presente.

Es obligatorio que el piloto afectado se someta a este examen. El equipo del piloto será informado convenientemente por el Jefe Médico o el Delegado Médico de la FIA, si está presente.

c) Decisión tras el examen

El médico que solicitó y realizó el examen decidirá:

- si autoriza al piloto a seguir en la competición; o
- si prohíbe al piloto seguir en la competición y si solicita un examen de reintegración.

d) Seguimiento cuando se solicita un examen de reintegración

Por el Jefe Médico de la competición en la que se haya producido el accidente/problema:

- Informar a la ADN del piloto del accidente/problema y de que se ha solicitado un examen de reintegración.
- Cuando el piloto haya sido trasladado al hospital, informar a la ADN del piloto de la evolución de su estado de salud.

Medidas particulares para F1, World RX y WRC:

Infórmese también al Delegado Médico de la FIA (por correo electrónico) y a la FIA (medical@fia.com).

Por el piloto (o sus familiares en caso de fuerza mayor):

- Informar a su ADN, al Jefe Médico de la competición en la que se haya producido el accidente/problema y al médico responsable de la serie o campeonato de la evolución de su estado de salud, adjuntando información clara y completa, incluyendo imágenes.
- Además, enviar toda esta información al Jefe Médico de la próxima competición internacional en la que el piloto desee participar e informarlo de la obligación de realizar un examen de reintegración (para obtener los datos de contacto del Jefe Médico, ponerse en contacto con la ADN del país en el que se vaya a celebrar la competición o, en su defecto, con la FIA (medical@fia.com)).

Medidas particulares para F1, World RX y WRC:

Infórmese también al Delegado Médico de la FIA (por correo electrónico) y a la FIA (medical@fia.com).

- Abstenerse de participar en cualquier competición automovilística inscrita en el Calendario Internacional de la FIA hasta que haya superado con éxito el examen de reintegración.

Por la ADN del piloto:

- Basándose en la información y los documentos recibidos del piloto, y después de haber organizado cualquier revisión médica necesaria, cuando considere que el piloto se ha recuperado lo suficiente, le proporcionará un documento que confirme que ha supervisado el caso y que aprueba el regreso a la competición del piloto una vez superado con éxito el examen de reintegración realizado por el Jefe Médico de la siguiente competición internacional en la que vaya a participar el piloto.
- Asegurarse de que el piloto ha comunicado su estado de salud y la obligación de organizar un examen de reintegración al Jefe Médico de la próxima competición internacional en la que tenga intención de participar.
- En caso de accidente grave, rellenar la sección médica de la base de datos mundial de accidentes (<http://www.fia.com/fia-world-accident-database>) y, posteriormente, completar la información relativa a la evolución del estado de salud del piloto.

Por el Jefe Médico de la próxima competición internacional en la que vaya a participar el piloto:

- Exigir al piloto que se someta a un examen de reintegración previa presentación de un documento de la ADN del piloto que confirme que aprueba su regreso a la competición una vez superado con éxito el

examen de reintegración realizado por el Jefe Médico de la siguiente competición internacional en la que vaya a participar el piloto.

Medidas particulares para F1, World RX y WRC:

El examen de reintegración se llevará a cabo conjuntamente con el Delegado Médico de la FIA, a menos que se realice antes de una competición internacional no puntuable para un Campeonato del Mundo de la FIA.

2.2.2 PROCEDIMIENTO FUERA DE LA COMPETICIÓN

Procedimiento tras un accidente (incluidos los accidentes domésticos), un problema físico o cualquier problema de salud padecido o diagnosticado fuera de la competición

a) Responsabilidad del piloto

El piloto (o sus familiares en caso de fuerza mayor) es responsable de informar a su ADN de cualquier problema físico o de salud (a menos que sea totalmente benigno) diagnosticado fuera de la competición, así como de cualquier accidente ocurrido -o cuyos efectos se diagnostiquen- fuera de la competición.

Medidas particulares para F1, World RX y WRC:

Infórmese también al Delegado Médico de la FIA (por correo electrónico) y a la FIA (medical@fia.com).

b) Decisión de la ADN o del Delegado Médico de la FIA

Sobre la base de la información y los documentos recibidos del piloto y tras haber organizado los exámenes médicos necesarios, la ADN del piloto deberá decidir si este debe someterse o no a un examen de reintegración e informar al piloto de su decisión.

Medidas particulares para F1, World RX y WRC:

La ADN del piloto también deberá informar de su decisión al Delegado Médico de la FIA a la mayor brevedad.

El Delegado Médico de la FIA también podrá solicitar un examen de reintegración si lo considera justificado. La FIA informará entonces al piloto.

c) Seguimiento cuando se solicita un examen de reintegración

Por el piloto:

- Informar a su ADN de la evolución de su estado de salud y facilitar información clara y completa, incluidas imágenes.
- Además, debe enviarse toda esta información al Jefe Médico de la próxima competición internacional en la que el piloto desee participar e informarlo de la obligación de realizar un examen de reintegración (para obtener los datos de contacto del Jefe Médico, ponerse en contacto con la ADN del país en el que se vaya a celebrar la competición o, en su defecto, con la FIA (medical@fia.com)).

Medidas particulares para F1, World RX y WRC:

Infórmese también al Delegado Médico de la FIA (por correo electrónico) y a la FIA (medical@fia.com).

- Abstenerse de participar en cualquier competición automovilística inscrita en el Calendario Internacional de la FIA hasta que haya superado con éxito el examen de reintegración.

Por la ADN del piloto:

- Entregar al piloto un documento, cuando considere que se ha recuperado lo suficiente, confirmando que ha supervisado el caso y que aprueba el regreso a la competición del piloto una vez superado con éxito el examen de reintegración realizado por el Jefe Médico de la próxima Competición internacional en la que participe el piloto.
- Asegurarse de que el piloto ha informado sobre su estado de salud y la obligación de organizar un examen de reintegración al Jefe Médico de la próxima competición en la que vaya a participar.

Por el Jefe Médico de la próxima competición internacional en la que el piloto vaya a participar:

- Exigir al piloto que se someta a un examen de reintegración previa presentación de un documento de la ADN del piloto que confirme que aprueba su regreso a la competición una vez superado con éxito el examen de reintegración realizado por el Jefe Médico de la siguiente competición internacional en la que vaya a participar el piloto.

Medidas particulares para F1, World RX y WRC:

El examen de reintegración se llevará a cabo conjuntamente con el Delegado Médico de la FIA, a menos que se realice antes de una competición internacional no puntuable para un Campeonato del Mundo de la FIA.

2.2.3 Sanciones en caso de incumplimiento

Cualquier incumplimiento por parte del piloto del procedimiento establecido en los artículos 2.2.1 y 2.2.2 podrá ser notificado a los comisarios deportivos, ya sea in situ durante una prueba o en una competición futura inscrita en el Calendario Internacional de la FIA, para que los comisarios deportivos puedan tomar las decisiones oportunas e imponer sanciones si están justificadas.

3. Organización de la lucha contra el dopaje

La finalidad del reglamento antidopaje de la FIA es proteger el derecho fundamental de los pilotos a participar en un deporte sin dopaje y promover así la salud, la equidad, la igualdad y la seguridad en el automovilismo.

El reglamento figura en el Anexo A del Código Deportivo Internacional.

4. Comisión de apelación

En cada país una Comisión Médica nombrada por la ADN será llamada a resolver cualquier conflicto que surja entre médicos y pilotos, tomándose como base de discusión las condiciones establecidas en los artículos 1.3 y 1.4 del presente reglamento.

Puede exigirse a un piloto que se someta a una prueba de conducción en presencia de un médico miembro de la Comisión Médica o aprobado por la Autoridad Deportiva Nacional.

Las decisiones adoptadas por la Comisión Nacional serán reconocidas en todos los demás países que estén bajo la jurisdicción deportiva de la FIA.

5. Reglamento de los estudios fisiológicos realizados durante las competiciones automovilísticas

5.1 Observaciones generales

Los estudios fisiológicos se consideran de carácter médico y pueden realizarse también parcialmente:

- a) fuera de las sedes de las competiciones deportivas y si se obtiene el consentimiento voluntario y personal de los participantes en estricta conformidad con lo dispuesto en la legislación y los reglamentos aplicables, no estando sujetos a los reglamentos que figuran a continuación (6.2, 6.3 y 6.4);
- b) o bien durante el desarrollo de una competición y/o las sesiones de entrenamientos que la preceden; en este caso, además de lo dispuesto anteriormente sobre el consentimiento directo, en ningún momento y por ningún motivo podrán interferir en el desarrollo normal de esta competición y no deberán molestar a los Concursantes o pilotos que no participen en ella. Por tanto, deberán ajustarse a las normas que se especifican a continuación (6.2, 6.3 y 6.4).

5.2 Iniciativa para llevar a cabo el experimento

La iniciativa de realizar el experimento y la elección del tema de investigación pueden venir de:

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

Nota: para las letras b) o c), las Comisiones interesadas deberán nombrar al doctor o doctores investigadores.

5.3 Acuerdos previos

No se podrá organizar ningún experimento previsto durante una Competición sin el acuerdo previo de la Comisión Médica competente, a saber:

5.3.1 Para las competiciones nacionales o internacionales fuera de los Campeonatos Mundiales de la FIA y que tengan lugar durante una competición dentro de la zona de cobertura geográfica de una única ADN, será necesario y suficiente el acuerdo de la Comisión Médica nacional correspondiente.

5.3.2 Para todos los experimentos en los que intervengan pilotos o copilotos que participen en un Campeonato Mundial de la FIA y para los experimentos internacionales fuera de los Campeonatos Mundiales de la FIA que se lleven a cabo durante una competición pero que estén programados para realizarse en el territorio de varias ADN, es obligatorio el acuerdo de la Comisión Médica de la FIA; por tanto, cualquier solicitud que entre dentro de estos parámetros, haya sido presentada por una Comisión Médica Nacional o no, deberá enviarse a la Comisión Médica de la FIA.

5.4 Condiciones adicionales necesarias para el desarrollo normal “sobre el terreno” de un experimento fisiológico durante una competición y/o las sesiones de entrenamiento correspondientes:

En todos los casos, se requiere el acuerdo de las siguientes partes:

- la ADN del territorio en el que se realiza el experimento
- el Organizador
- el Director de Prueba
- el Jefe Médico
- el Director del Evento, para los Campeonatos Mundiales de la FIA.

A tal fin, la solicitud escrita debe especificar:

- el tipo, la cantidad y la ubicación del equipo médico necesario para el experimento;
 - el lugar y el tiempo necesarios para el experimento, indicando claramente:
 - para una Competición en Circuito, si se realiza durante las sesiones de entrenamiento o durante la propia Carrera;
 - para Rallys, si se va a realizar durante una etapa cronometrada como durante un tramo de carretera.
 - el número de personas que componen el equipo de investigación médica, incluido el personal médico.
- Para las competiciones en las que esté presente un Delegado Médico de la FIA, esta solicitud escrita se enviará a dicho Delegado para su información.

5.5 Uso de los datos científicos obtenidos

El trabajo científico seguirá siendo propiedad exclusiva de los médicos investigadores o, en su caso, de una persona jurídica que tenga a su disposición un equipo médico competente en la materia.

- a) Por tanto, tienen total libertad para distribuirlo como deseen.
- b) No obstante, se comprometerán a comunicar los resultados a su ADN y a la FIA.

CAPÍTULO III - EQUIPAMIENTO DE LOS PILOTOS

1. Cascos

1.1 Normas reconocidas aplicables con sistemas de retención frontal para la cabeza (FHR)

Cuando sea obligatorio el uso de un sistema FHR de acuerdo con el siguiente artículo 3, los pilotos que compitan en competiciones de circuito, carreras de montaña o etapas especiales de Rally inscritas en el Calendario de la FIA, deberán llevar cascos protectores homologados según una de las siguientes normas de la FIA:

- 8858-2002 o 8858-2010 (Lista Técnica núm. 41),
- 8859 (Lista técnica núm. 49),
- 8860-2010 (Lista técnica núm. 33), o
- 8860-2018 o 8860-2018-ABP (Lista Técnica núm. 69)

1.1.1 Los pilotos que participen en alguna competición de los campeonatos que se enumeran a continuación deberán llevar un casco de acuerdo con la siguiente tabla:

Campeonato Nacional	Norma FIA
<i>Campeonato del Mundo de Fórmula Uno</i>	8860-2018-ABP
<i>Fórmula 2</i>	8860-2018-ABP
<i>Fórmula 3</i>	8860-2018-ABP
<i>Fórmula (3) Regional</i>	8860-2018-ABP
<i>Fórmula E (a partir de la 6.ª temporada)</i>	8860-2018-ABP
<i>Campeonato del Mundo de Rallys de la FIA, si figura como piloto y copiloto de Prioridad 1 o piloto y copiloto de Prioridad 2, compitiendo con un Coche del Campeonato Mundial de Rally que cumpla lo dispuesto en el Anexo J de 2021, Art. 255A</i>	8860-2018 o 8860-2018-ABP
<i>Campeonato Mundial de Resistencia (WEC) (LMH, LMP2 y LMGTE)</i>	8860-2018 o 8860-2018-ABP
<i>Campeonato del Mundo de Rally Cross de la FIA, para todos los pilotos</i>	8860-2010, 8860-2018 o 8860-2018-ABP
<i>Copa del Mundo de FIA GT</i>	8860-2018 o 8860-2018-ABP
<i>Serías internacionales con coches GT3</i>	8860-2018 o 8860-2018-ABP
<i>Motorsport Games de la FIA: COPA GT</i>	8860-2018 o 8860-2018-ABP
<i>Copa Mundial de Turismos de la FIA, para pilotos permanentes que realizan la temporada completa</i>	8860-2018 o 8860-2018-ABP
<i>Copa del Mundo ECTR de Turismos Eléctrico de la FIA,, para pilotos que pueden obtener puntos de campeonato</i>	8860-2018 o 8860-2018-ABP

Se recomienda que lleven cascos homologados según la Norma FIA 8860 (Lista Técnica núm. 33 o Lista Técnica núm. 69) todos los pilotos del Campeonato del Mundo de Rallys y de aquellas series internacionales cuyos reglamentos técnicos exijan estructuras de impacto según los reglamentos técnicos de Fórmula 1 o F3000 de la FIA.

1.2 Norma reconocida aplicable sin sistema de retención frontal para la cabeza (FHR)

Cuando no sea obligatorio el uso de un sistema FHR, los pilotos que compitan en competiciones de circuito, carreras de montaña o etapas especiales de Rally inscritas en el Calendario de la FIA deberán llevar cascos protectores homologados según alguna de las normas enumeradas en la Lista Técnica de la FIA núm. 25.

1.3 Condiciones de uso

Los pilotos de coches de cabina abierta y los pilotos que participen en alguna competición del Campeonato WEC deberán llevar cascos integrales cuya mentonera sea parte integral de la estructura del casco y haya sido homologada conforme a una norma autorizada por la FIA. Esta medida se recomienda para coches históricos de cabina abierta y los choques de Autocross SuperBuggy, Buggy1600 y Junior Buggy.

Las capas que recubren las viseras no podrán arrojarse innecesariamente a la pista o al Pit Lane.

Las viseras completas instaladas en los cascos integrales que figuran en las Listas Técnicas núm. 33, 69, 41 y 49 deben llevar una etiqueta adhesiva de la FIA según la fecha de fabricación:

- Las viseras fabricadas a partir del 01/01/2016 deben llevar una pegatina de la FIA.
- Las viseras fabricadas antes del 31/12/2015 no tienen que estar etiquetadas con una pegatina de la FIA y pueden seguir utilizándose sin ella.

Los pilotos y copilotos de automóviles con cabina cerrada que lleven casco integral deben ser capaces de superar el siguiente ensayo⁽¹⁾ con el fin de garantizar el acceso adecuado a las vías respiratorias de un piloto lesionado:

- el piloto debe estar sentado en su coche, con el casco y el dispositivo de retención de la cabeza autorizado por la FIA colocados y sujetos y el arnés de seguridad abrochado.

- con la ayuda de dos oficiales de rescate, el Jefe Médico de la competición (o, si está presente, el Delegado Médico de la FIA) deberá ser capaz de retirar el casco manteniendo la cabeza del piloto en posición neutra en todo momento.

Si esto no es posible, el piloto deberá llevar un casco abierto.

Los pilotos deben ponerse en contacto con el Delegado Médico de la FIA o con el Jefe Médico para llevar a cabo este ensayo antes del inicio de la prueba.

⁽¹⁾ Para coches históricos, la realización de este ensayo es una recomendación.

1.4 Modificaciones

Ningún casco podrá ser modificado en cuanto a sus especificaciones originales de fabricación, salvo en cumplimiento de las instrucciones definidas por el fabricante. Los accesorios deben instalarse de acuerdo con las instrucciones del fabricante del casco. Solo se utilizarán accesorios autorizados por la FIA. Cualquier otra modificación o adición de accesorios no autorizados (cámaras de casco, viseras, etc.) anulará la homologación del casco por parte de la FIA.

1.5 Peso máximo y sistemas de comunicación

El peso de los cascos puede controlarse en cualquier momento de la competición y no debe superar 1900 g para cascos integrales o 1700 g para los cascos abiertos, incluidos todos los accesorios.

Los altavoces de radio instalados en el casco están prohibidos en todas las competiciones de circuito y de carreras de montaña, excluyendo las competiciones de Rally Cross y Autocross (se permiten los transductores tipo tapón para los oídos). Las solicitudes de dispensa, que solo se concederá por motivos médicos, pueden presentarse a través de la Comisión Médica de la ADN del piloto. La instalación de micrófonos solo podrá realizarse según lo dispuesto en el artículo 1.4 anterior.

1.6 Decoración

La pintura puede reaccionar con la calota exterior del casco y afectar a su capacidad de protección: el concursante es responsable de decorar el casco según las directrices del fabricante que figuran en el manual de usuario del casco, que está disponible en la página web del fabricante o puede solicitarse directamente al fabricante.

Si se pinta la calota exterior del casco, deberá protegerse para evitar que la pintura que penetre en el interior pueda afectar a las características del acolchado del casco.

También deben consultarse las instrucciones del fabricante en relación con el uso de pegatinas y calcomanías.

2. Ropa ignífuga

En las competiciones en circuito, en las carreras de montaña, en las etapas especiales de Rally y en los tramos selectivos de las competiciones todo terreno inscritas en el Calendario Deportivo Internacional, todos los pilotos y copilotos deberán llevar mono, así como guantes (opcionales para los copilotos), ropa

interior larga, pasamontañas, calcetines y calzado homologado según la norma FIA 8856-2000 (Lista Técnica núm. 27) o la norma FIA 8856-2018 (Lista Técnica núm. 74).

Los pilotos y copilotos que participen en cualquier competición de los campeonatos enumerados a continuación deberán llevar mono, así como guantes (opcionales para los copilotos), ropa interior larga, pasamontañas, calcetines y calzado homologados según la norma FIA 8856-2018 (Lista Técnica núm. 74):

- * Fórmula E (a partir de la 6.ª temporada)
- * Campeonato del Mundo de Fórmula Uno
- * WEC (a partir de la temporada 2021)
- * Campeonato del Mundo de Rally de la FIA, si figura como piloto de Prioridad 1 (y copiloto acompañante)
- * Fórmula 2
- * Campeonato del Mundo de Rally Cross de la FIA, para todos los pilotos
- * Copa Mundial de Turismos de la FIA
- * Copa del Mundo FIA GT
- * Motorsport Games de la FIA: COPA GT
- * Series internacionales en las que compitan coches GT3
- * Campeonato del Mundo de Rally de la FIA, si figura como piloto de Prioridad 2, 3 o 4 (y copiloto acompañante)
- * Campeonato del Mundo de Rallys Todo Terreno de la FIA, para todos los pilotos (y copiloto acompañante)
- * Copa Mundial de Bajas Todo Terreno de la FIA, para todos los pilotos (y Copiloto acompañante)
- * Fórmula 3
- * Copa del Mundo de Turismos Eléctricos ECTR de la FIA, para pilotos que pueden obtener puntos de campeonato

Los pilotos que participen en cualquier competición del campeonato que se enumera a continuación deberán llevar guantes homologados a partir de 2023⁽¹⁾ según la norma FIA 8856-2018 (Lista Técnica núm. 74):

- * Campeonato del Mundo de Fórmula Uno

⁽¹⁾ Los guantes homologados a partir de 2023 deben tener un número de homologación igual o superior a 23, como se muestra en el siguiente ejemplo: DC.XXX.23-G.

Para WRC se recomienda que los pilotos utilicen un pasamontañas homologado según la norma FIA 8856-2000 o FIA 8856-2018, y que figure en las listas técnicas como un pasamontañas que reduce las cargas transmitidas al cuello del piloto mientras se quita el casco.

Los usuarios deben asegurarse de que las prendas no sean demasiado ajustadas, ya que esto reduce el nivel de protección. El pasamontañas debe llevarse debajo del mono de competición. El cuello, las muñecas y los tobillos deberán estar siempre cubiertos por, al menos, dos prendas de protección. El pasamontañas y la ropa interior superior deberán solaparse un mínimo de 3 cm alrededor del cuello del piloto, excepto en la línea central delantera, donde deberán solaparse un mínimo de 8 cm.

La ropa interior superior e inferior deberán solaparse un mínimo de 7 cm alrededor de la cintura del piloto. Por razones médicas justificadas podrá llevarse ropa interior no autorizada por la FIA entre la piel del piloto y la ropa interior obligatoria autorizada por la FIA. Sin embargo, no está autorizado el uso de materiales sintéticos no ignífugos en contacto con la piel del piloto.

Los pilotos y copilotos pueden llevar:

- i) ropa interior ignífuga personal adicional, que no esté autorizada por la FIA, o
- ii) ropa interior personal autorizada por la FIA, entre su piel y la ropa interior obligatoria autorizada por la FIA.

Sobre el mono solo se autoriza el uso de rodilleras o coderas ignífugas y conformes a la norma ISO 15025. Los bordados cosidos directamente en el mono se realizarán únicamente en la capa más externa para un mejor aislamiento térmico. El material de soporte de las insignias publicitarias y el hilo utilizado para fijarlas al mono deben ser ignífugos. El cosido de las insignias puede atravesar todas las capas, siempre que el hilo sea ignífero y cumpla la norma ISO 15025. La impresión o las transferencias en la ropa de los pilotos deben ser realizadas únicamente por el fabricante del producto y no pueden reducir las

prestaciones del traje tal y como se definen en la norma 8856-2000 o 8856-2018 (véase el anexo 1 de la norma FIA 8856-2000 o el anexo F de la norma FIA 8856-2018 para conocer los requisitos detallados y las instrucciones de uso). Cualquier prenda autorizada por la FIA según la norma 8856-2018 y personalizada mediante impresión o transferencias deberá ir acompañada de un certificado del fabricante.

Los pilotos de monoplazas en carreras con salida desde parado deberán llevar guantes de un color de alta visibilidad que contraste con el color predominante del coche, de modo que el piloto pueda llamar claramente la atención del juez de salida en caso necesario.

Las sustancias que pueden circular por el sistema de refrigeración que lleve el piloto se limitan al agua o al aire a presión atmosférica. Los sistemas basados en agua deben funcionar incluso cuando la prenda no esté saturada.

Para las competiciones que se desarrollen en condiciones de calor extremo, se recomienda utilizar un sistema de refrigeración (conectado, por ejemplo, a la ropa interior diseñada a tal efecto y homologada según la norma FIA 8856-2000 o la norma FIA 8856-2018).

2.1 Dispositivos biométricos

Los pilotos podrán llevar un dispositivo para recoger datos biométricos durante las carreras.

- Si el dispositivo biométrico está integrado en una prenda de protección homologada según la norma 8856 de la FIA, la prenda deberá estar homologada según las normas 8856 y 8868-2018 de la FIA.
- Si el dispositivo biométrico es un dispositivo autónomo, entonces el dispositivo debe estar homologado solo según la norma FIA 8868-2018. Este dispositivo deberá llevarse junto con una prenda homologada según la norma 8856 de la FIA.

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

3.1 Está prohibido llevar en una competición internacional cualquier dispositivo destinado a proteger la cabeza o el cuello y fijado al casco salvo que el dispositivo esté homologado según la norma FIA 8858. La Lista Técnica de la FIA núm. 29 contiene los sistemas FHR homologados. El ángulo mínimo del collarín reclinado HANS deberá ser de 60° con respecto a la línea horizontal.

Cualquier acolchado utilizado entre el piloto y el dispositivo HANS® no deberá superar los 15 mm de grosor cuando el piloto esté sentado en el coche totalmente equipado y con el arnés ajustado. El acolchado debe estar cubierto por un material ignífugo conforme a la norma ISO 15025 y el acolchado no debe superar los 8 mm de anchura a cada lado del dispositivo HANS®.

Los pilotos y copilotos deben llevar sistemas FHR autorizados por la FIA en todas las competiciones internacionales, con las siguientes excepciones o disposiciones:

El uso de un sistema FHR autorizado por la FIA es:

- a) obligatorio para los coches de Fórmula 1 a partir del periodo G, excepto en caso de disponer de una dispensa por escrito de la Comisión de Seguridad de la FIA;
- b) recomendado para otros coches históricos;
- c) no es obligatorio para las siguientes categorías de vehículos de energías alternativas: I, III, IIIA, IV, V Karts eléctricos, VII y VIII;
- d) recomendado para vehículos de energías alternativas en las categorías II, Coches V y VI con un pasaporte técnico expedido antes del 01/01/2006.

Para otros coches en los que, por razones técnicas, sea impracticable instalar el FHR autorizado por la FIA, podrá solicitarse una dispensa a la Comisión de Seguridad de la FIA.

3.2 Condiciones de uso

Los sistemas FHR deben usarse únicamente con artículos autorizados por la FIA de acuerdo con la siguiente tabla:

Casco ⁽²⁾	Sistema de anclaje (anclaje, fijación del extremo del anclaje y anclaje del casco)
FIA 8860 (Lista técnica núm. 33 y 69) FIA 8858 (Lista técnica núm. 41) FIA 8859 (Lista técnica núm. 49)	FIA 8858 (Lista técnica núm. 29)

⁽²⁾ Uso obligatorio del casco en cada campeonato, de acuerdo con el artículo 1.1 anterior.

El dispositivo FHR debe llevarse de acuerdo con:

- a) "Guide and installation specification for HANS® devices in racing competition" (Guía y manual de instalación para dispositivos HANS® en competiciones de carreras), o
- b) la "Guide and installation specification for Hybrid & Hybrid Pro devices in racing competition" (Guía y manual de instalación para dispositivos Hybrid y Hybrid Pro en competiciones de carreras).

3.3 Compatibilidad y uso permitido de los elementos autorizados según las normas FIA 8858-2002, 8858-2010, 8859-2015, 8860-2010 y 8860-2018.

	FHR 8858-2010	Correa (con clips en los extremos) 8858-2010	Anclaje para casco 8858-2010	Casco 8858-2010, 8859-2015, 8860-2010 y 8860-2018
HANS 8858-2002	X	Sí	Sí	Sí
Correa (con clips en los extremos) 8858-2002	NO	X	Si es mecánicamente compatible	Sí
Anclaje para casco 8858-2002	Sí	Si es mecánicamente compatible	X	NO
Casco 8858-2002	Sí	Sí	NO	X

Las normas FIA 8858-2002, 8858-2010, 8859-2015, 8860-2010 y 8860-2018 son válidas cuando se utilizan como se indica en el cuadro anterior.

4. Cinturones de seguridad

Los pilotos deberán estar correctamente sujetos en su asiento mediante cinturones de seguridad, de conformidad con el reglamento técnico del vehículo correspondiente, en todo momento durante una competición cuando se desplacen por un circuito, el Pit Lane, la etapa especial o el recorrido de la competición.

5. Uso de joyas

El uso de joyas en forma de piercing corporal o cadenas metálicas para el cuello está prohibido durante la competición y, por lo tanto, se podrá controlar antes de la salida.

CAPÍTULO IV - CÓDIGO DE CONDUCTA AL VOLANTE EN LOS CIRCUITOS

1. Respeto de las señales

Las instrucciones que se detallan en el Anexo H del Código Deportivo Internacional se consideran parte de este código de conducta al volante. Todos los pilotos deben respetarlas.

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

a) Un coche que se encuentra en la pista puede utilizar toda la anchura de la pista. Sin embargo, en cuanto sea alcanzado por un coche que está a punto de adelantarlo, el piloto debe dejar pasar al piloto más rápido en la primera oportunidad posible.

Si el piloto que ha sido alcanzado no parece hacer pleno uso de los espejos retrovisores, los comisarios mostrarán la bandera azul ondeante para indicarle que el piloto más rápido quiere adelantar.

Se informará a los comisarios deportivos de todo piloto que parezca ignorar las banderas azules.

b) El adelantamiento, según las circunstancias, puede efectuarse por la derecha o por la izquierda.

Un piloto no puede abandonar la pista sin motivo justificado.

No se permite más de un cambio de dirección para defender una posición.

Cualquier piloto que regrese a la trayectoria ideal de la pista, después de haber defendido su posición fuera de la trayectoria, deberá dejar al menos la anchura de un coche entre su propio coche y el borde de la pista en la aproximación a la curva.

En cualquier caso, están estrictamente prohibidas las maniobras que puedan obstaculizar a otros pilotos, como el apiñamiento deliberado forzando a otro coche más allá del borde de la pista o cualquier otro cambio anormal de dirección. Si se considera que un piloto ha infringido las normas anteriores, se informará a los Comisarios deportivos.

c) Los pilotos deben utilizar la pista en todo momento y no pueden abandonarla sin una razón justificada. Para evitar dudas, las líneas blancas que definen los bordes de la vía se consideran parte de la vía, pero los bordillos no.

En caso de que un coche abandone la pista por cualquier motivo, el piloto podrá reincorporarse.

Sin embargo, esto solo podrá hacerse cuando sea seguro hacerlo y cuando no le reporte una ventaja duradera. Se considerará que un piloto se ha salido de la pista cuando ninguna parte del coche permanece en contacto con la pista.

Puede informarse a los Comisarios deportivos de un piloto que provoque la entrada de escombros en la pista.

d) Provocar una colisión, repetir errores graves o si el coche pasa a estar fuera de control (como salirse de la pista) se comunicará a los comisarios deportivos y puede conllevar la imposición de sanciones que pueden llegar hasta la descalificación del piloto implicado.

e) No está permitido conducir un vehículo de forma innecesariamente lenta, errática o de una manera que se considere potencialmente peligrosa para otros pilotos.

3. Coches que se detienen durante una carrera

a) El piloto de un coche que abandona la pista porque no puede mantener la velocidad de carrera deberá señalar su intención de hacerlo con la debida antelación y será responsable de que la maniobra se realice con seguridad y lo más cerca posible de un punto de salida.

b) En caso de que un coche se detenga fuera del Pit Lane, deberá ser desplazado lo antes posible para que su presencia no constituya un peligro ni entorpezca a los demás pilotos.

Si el piloto no puede mover el coche, los comisarios deberán ayudarlo. Si tras dicha asistencia el piloto puede reincorporarse a la carrera, deberá hacerlo sin cometer ninguna infracción del reglamento y sin obtener ninguna ventaja.

c) Las reparaciones efectuadas en la pista solo podrán realizarse por el piloto con las herramientas y piezas de recambio que lleve a bordo del coche.

d) Se prohíbe cualquier tipo de abastecimiento, salvo cuando el coche en cuestión esté parado en su box.

e) Aparte del piloto y de los Oficiales debidamente designados, ninguna otra persona está autorizada a tocar un coche, excepto en el Pit Lane.

f) Está prohibido empujar un coche en la pista.

g) Salvo en caso de suspensión de la carrera, cualquier coche abandonado en el circuito por su piloto, incluso temporalmente, se considerará que se ha retirado de la carrera.

4. Entrada al Pit Lane

- a) La sección de la pista que conduce a la calle de boxes se denomina “calle de entrada a boxes”.
- b) Durante la competición, a menos que se establezca lo contrario en el reglamento, el acceso al Pit Lane desde la pista solo se permite a través de la calle de entrada a boxes.
- c) Cualquier piloto que pretenda salir de la pista y entrar en el Pit Lane debe asegurarse de que es seguro hacerlo.
- d) Salvo en casos de fuerza mayor (reconocidos como tales por los comisarios deportivos), o a menos que el Director de Carrera, si ha sido designado, o el Director de la Prueba dispongan lo contrario, ninguna parte de un neumático de un coche que entre en el Pit Lane debe cruzar, en ninguna dirección, ninguna línea pintada en la pista con el fin de separar los coches que entran en el Pit Lane de los que están en la pista. Para evitar dudas, cruzar significa que el exterior del neumático no debe sobrepasar el exterior, con respecto al Pit Lane, de la línea correspondiente pintada en la pista.

5. Pit Lane

- a) El Pit Lane está delimitado de forma que el carril más cercano al muro de boxes se denomina “carril rápido” y el carril más cercano a los garajes (o, en algunos casos, al “muro de trabajo”) se denomina “carril interior” (o “carril de trabajo”).
- b) Los vehículos que circulan por el carril rápido tienen prioridad sobre los que se incorporan desde el carril de trabajo. Una vez que un coche ha abandonado su garaje o su posición de parada en boxes, debe incorporarse al carril rápido tan pronto como sea seguro hacerlo y sin obstaculizar innecesariamente a los coches que ya están en el carril rápido.
- c) Se impondrá un límite de velocidad en el Pit Lane que deberá respetarse en todo momento.
- d) Los coches que circulen por el carril rápido o por el carril de trabajo no podrán adelantar a otros coches que circulen por el carril rápido, salvo en circunstancias excepcionales, por ejemplo, cuando se trate de un coche lento con un problema mecánico evidente, un coche parado o un obstáculo.
- e) Un coche se considerará liberado cuando haya abandonado su garaje designado o cuando se haya movido de su posición de parada en boxes.
- f) Los coches no deben salir del garaje o de la posición de parada en boxes de forma que puedan poner en peligro u obstaculizar innecesariamente al personal del Pit Lane o a otro piloto. El equipamiento o los neumáticos no pueden dejarse en el Pit Lane de forma que pongan en peligro o entorpezcan innecesariamente al personal del Pit Lane o a otro coche.
- g) Los coches no podrán salir del garaje o de la posición de parada en boxes en condiciones inseguras.
- h) Cualquier contacto entre coches en el Pit Lane puede ser referido a los comisarios deportivos.

6. Salida del Pit Lane

- a) La sección de la pista desde el final del Pit Lane hasta la pista se denomina “calle de salida de boxes”.
- b) Habrá una luz verde y otra roja (o señales similares) en la salida del Pit Lane. Los coches solo podrán abandonar el Pit Lane cuando la luz verde esté encendida (o se muestre la señal).
- c) Salvo en casos de fuerza mayor (reconocidos como tales por los comisarios deportivos), o a menos que el Director de Carrera, si ha sido designado, o el Director de Prueba dispongan lo contrario, ninguna parte de un neumático de un coche que salga del Pit Lane debe cruzar ninguna línea pintada en la pista con el fin de separar los coches que salen del Pit Lane de los que están en la pista. Para evitar dudas, cruzar significa que la parte exterior del neumático no debe sobrepasar el exterior, con respecto al Pit Lane, de la línea correspondiente pintada en la pista.

CAPÍTULO V - CÓDIGO DE CONDUCTA AL VOLANTE EN LOS CIRCUITOS DE TIERRA (OFFROAD)

1. Respeto de las señales

Las instrucciones que se detallan en el Anexo H del Código Deportivo Internacional se consideran parte de este código de conducta al volante. Todos los pilotos deben respetarlas.

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

a)) Un coche que se encuentra en la pista puede utilizar toda la anchura de la pista. Sin embargo, en cuanto sea alcanzado por un coche que está a punto de adelantarlo, el piloto debe dejar pasar al piloto más rápido en la primera oportunidad posible.

b) El adelantamiento, según las circunstancias, puede efectuarse por la derecha o por la izquierda. Un piloto no puede abandonar la pista sin motivo justificado. No se permite más de un cambio de dirección para defender una posición. Cualquier piloto que regrese a la trayectoria ideal de la pista, después de haber defendido su posición fuera de la trayectoria, deberá dejar al menos la anchura de un coche entre su propio coche y el borde de la pista en la aproximación a la curva.

En cualquier caso, están estrictamente prohibidas las maniobras que puedan obstaculizar a otros pilotos, como el apiñamiento deliberado forzando a otro coche más allá del borde de la pista o cualquier otro cambio anormal de dirección. Están estrictamente prohibidos los empujones u otros contactos que reporten una ventaja duradera. Si se considera que un piloto ha infringido las normas anteriores, se informará a los Comisarios deportivos.

c) Los pilotos deben utilizar la pista en todo momento. En caso de que un coche abandone la pista por cualquier motivo, y sin perjuicio de lo dispuesto en el punto 2(d) siguiente, el piloto podrá volver a entrar en la pista. Sin embargo, esto solo podrá llevarse a cabo cuando sea seguro hacerlo y no suponga una ventaja. Para evitar dudas, los bordes de la pista podrán definirse mediante líneas blancas, montones de neumáticos, postes marcadores u otros dispositivos especificados por el Director de la Prueba, si ha sido designado por la FIA, o por el Director de Carrera durante la sesión informativa. Se considerará que un piloto se ha salido de la pista si ninguna parte del coche permanece en contacto con la pista cuando las líneas indican el borde de la pista, o si el coche pasa por detrás de un marcador físico o lo desplaza considerablemente.

d) Repetir errores graves o si el coche pasa a estar fuera de control (como salirse de la pista) se comunicará a los Comisarios deportivos, que podrán imponer sanciones que pueden llegar hasta la descalificación del piloto implicado.

e) No está permitido conducir un vehículo de forma innecesariamente lenta, errática o de una manera que se considere potencialmente peligrosa para otros pilotos.

f) Salvo que lo permita el reglamento, hacer girar las ruedas antes de la salida de una carrera solo está permitido en la zona designada para ello antes de la parrilla.

g) Si hay una vuelta joker, el piloto debe entrar o salir de la sección de la vuelta joker de tal forma que no suponga un peligro ni obstaculice a otros pilotos. A la salida de la sección de la vuelta joker, los coches de la pista principal tienen prioridad.

3. Coches que se detienen durante una carrera

El piloto de un coche que abandona la pista porque no puede mantener la velocidad de carrera deberá señalar su intención de hacerlo con la debida antelación y será responsable de que la maniobra se realice con seguridad y lo más cerca posible de un punto de salida.

4. Salida de la pista

Cualquier piloto que pretenda abandonar la pista durante la carrera o después de que se muestre la bandera a cuadros, debe asegurarse de que es seguro hacerlo y es responsable de que la maniobra se realice con seguridad.

CAPÍTULO VI - LICENCIA INTERNACIONAL PARA CONCURSANTES QUE INSCRIBEN UN COCHE EN UNA COMPETICIÓN INTERNACIONAL

1. Licencia internacional de Concurante

1.1 Licencia internacional de Concurante (artículo 9 del Código):

Exigida a cualquier Concurante (Artículo 20 del Código) que desee participar en una competición internacional, como acreditación de su responsabilidad por todos los actos y omisiones definidos en el Artículo 9.15 del Código.

1.2 Expedición de licencias

Las licencias internacionales de Concurante pueden ser expedidas por la ADN matriz (artículo 20 del Código) del solicitante (persona u organismo).

1.3 Criterios de cualificación

Para una persona: no debe ser menor de edad y debe tener capacidad jurídica.

Para una entidad (equipo, club, asociación, empresa, etc.): se nombrará a una persona como representante legal de la entidad jurídica. Si el representante legal no puede estar presente durante una competición, el representante de la licencia mencionado en la misma deberá delegar formalmente los poderes a una persona que asista a la competición y dicha delegación de poderes se acompañará de la licencia correspondiente.

Además de los anteriores, cada ADN puede definir los criterios para expedir una Licencia Internacional para Concurantes.

SUPLEMENTO 1

Para poder figurar en la tabla que figura a continuación, los campeonatos correspondientes deberán cumplir también los siguientes criterios:

- Estar compuestos por un mínimo de 5 competiciones. A los efectos del presente artículo, una competición solo se admitirá cuando haya transcurrido un mínimo de 72 horas entre el final de una competición y el comienzo de la siguiente. Cada competición podrá tener una o más pruebas y todas las pruebas se tendrán en cuenta para la clasificación final del campeonato de acuerdo con el reglamento deportivo del campeonato. Para los campeonatos que finalizan en 2020, 2021, 2022 y a más tardar el 31/03/2023, el número mínimo de competiciones es de 3.
- Deben celebrarse en un mínimo de 3 pistas diferentes. A estos efectos, cualquier configuración de circuito alternativa reconocida y autorizada por la FIA podrá considerarse una pista. Para los campeonatos que finalizan en 2020, 2021, 2022 y a más tardar el 31/03/2023, el número mínimo de pistas es de 2.
- Recibir regularmente la aprobación de su ADN de conformidad con el Código Deportivo Internacional de la FIA.
- Celebrarse en pistas homologadas por la FIA.

Para los campeonatos de karting de la FIA, los dos primeros criterios mencionados no se aplican.

Si toman la salida menos de 16 pilotos en la primera carrera de una competición de un Campeonato, se reducirá el número de puntos otorgados a los pilotos para dicho Campeonato. La reducción será proporcional al número de pilotos que falten para llegar al número mínimo de 16 y se calculará de forma incremental con respecto a este déficit sobre la base de una reducción del 10% por piloto por debajo del mínimo (por ejemplo, 100% de puntos cuando salgan 16 o más pilotos, 90% de puntos cuando salgan 15 pilotos, 80% cuando salgan 14 pilotos, etc.). Cuando tomen la salida menos de 16 pilotos en la primera carrera de más de una competición de un campeonato, la competición con el menor número de pilotos que tomen la salida en la primera carrera será decisiva a los efectos anteriores. Para los campeonatos que finalizan en 2020, 2021, 2022 y a más tardar el 31/03/2023, el número mínimo de pilotos que tomen la salida en la primera carrera de una competición para lograr el 100% de puntos SL es 10.

Los pilotos que compitan en todos los Campeonatos Nacionales de Fórmula 4 certificados por la FIA deben tener, al menos, 15 años (siendo determinante la fecha del cumpleaños). Un piloto menor de 15 años que compita en un Campeonato de Fórmula 4 homologado para una competición de la FIA no podrá puntuar de cara a la Superlicencia en el año de competición en curso y en los 2 años siguientes.

Para los campeonatos de la FIA en los que se aplique un sistema de penalización por puntos, u piloto que haya competido en todo el campeonato sin haber sido penalizado se le concederán 2 puntos adicionales sobre sus resultados deportivos en el mismo año natural, tal y como se establece en la tabla siguiente.

El ganador de la Copa del Mundo F3 de la FIA obtendrá 5 puntos adicionales además de los resultados deportivos que haya logrado en el mismo año natural, tal y como se establece en la tabla siguiente.

Al titular de una Superlicencia solo para Entrenamientos Libres se le concederá un punto adicional por evento del Campeonato del Mundo de Fórmula Uno de la FIA si completa con éxito al menos 100 km durante una sesión de entrenamientos libres, siempre que no se le hayan impuesto puntos de penalización. Para una solicitud de Superlicencia se tendrán en cuenta en total un máximo de 10 de estos puntos adicionales. Dichos puntos se sumarán a sus resultados deportivos en el año natural en el que se haya(n) completado la(s) sesión(es) de entrenamientos libres.

Pueden acumularse los resultados de un máximo de 2 campeonatos de un mismo año natural, siempre que la fecha de inicio del segundo campeonato sea posterior a la fecha de finalización del primer campeonato durante correspondiente. Un piloto puede acumular un máximo de 12 puntos en los campeonatos de karting de la FIA. Los puntos de karting son válidos durante cinco años.

Para los campeonatos de carreras en los que dos o más pilotos que compartan el mismo coche obtienen la misma posición en la clasificación general anual, los puntos se adjudicarán en relación con la Categorización de pilotos de la FIA de cada piloto en la siguiente proporción:

- pilotos Platino y Oro: 100% puntos;
- pilotos Plata: 75% puntos;
- pilotos Bronce: 50% puntos;
- pilotos sin categorización FIA: no se concederán puntos.

Nota:

- i) La siguiente tabla de puntos es válida el año de publicación y tiene en cuenta los campeonatos que se completaron el mismo año.
- ii) Los puntos se otorgan de acuerdo con el texto reglamentario aplicable del año en el que se haya logrado el resultado final del campeonato.

Posición en la clasificación general anual	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	10º
Fórmula 2 de la FIA	40	40	40	30	20	10	8	6	4	3
Indy Car *	40	30	20	10	8	6	4	3	2	1
Fórmula 3 de la FIA	30	25	20	15	12	9	7	5	3	2
Campeonato del Mundo de Fórmula E de la FIA	30	25	20	10	8	6	4	3	2	1
FIA WEC (solo LMP1)	30	24	20	16	12	10	8	6	4	2
Campeonato de Europa de Fórmula Regional por Alpine, certificado por la FIA	25	20	15	10	7	5	3	2	1	0
Súper Fórmula Japonesa	25	20	15	10	7	5	3	2	1	0
FIA WEC - LMP2	20	16	12	10	8	6	4	2	0	0
Súper GT500 japonés	20	16	12	10	7	5	3	2	1	0
Campeonato de Medio Oriente de Fórmula Regional certificado por la FIA	18	14	12	10	6	4	3	2	1	0
Campeonato de las Américas de Fórmula Regional	18	14	12	10	6	4	3	2	1	0
Campeonato Japonés de Fórmula Regional certificado por la FIA	18	14	12	10	6	4	3	2	1	0
Campeonato de Oceanía de Fórmula Regional certificado por la FIA	18	14	12	10	6	4	3	2	1	0
Campeonato de la India de Fórmula Regional certificado por la FIA	18	14	12	10	6	4	3	2	1	0
IMSA Prototype (a excepción de LMP3) *	18	14	10	8	6	4	2	1	0	0
DTM	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
FIA WTCR	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
International Supercars Championship *	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
NASCAR Cup *	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
Indy Light *	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
W Series	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
Euroformula Open	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
Japanese Super Formula Lights	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
Campeonatos nacionales de Fórmula 4 certificados por la FIA	12	10	7	5	3	2	1	0	0	0
FIA WEC-LMGT-Pro	12	10	7	5	3	2	1	0	0	0
Asian/ELMS Prototype (a excepción de los LMP3)	10	8	6	4	2	0	0	0	0	0

FIA WEC-LMGT-Am	10	8	6	4	2	0	0	0	0	0
IMSA GTLM*	10	8	6	4	2	0	0	0	0	0
Campeonatos nacionales de F3	10	7	5	3	1	0	0	0	0	0
Indy Pro 2000 *	10	7	5	3	1	0	0	0	0	0
NASCAR National *	10	7	5	3	1	0	0	0	0	0
Toyota Racing Series New Zealand	10	7	5	3	1	0	0	0	0	0
International GT3 Series	6	4	2	0	0	0	0	0	0	0
Campeonatos del Mundo FIA karting en categoría Senior	4	3	2	1	0	0	0	0	0	0
Campeonatos Continentales FIA karting en categoría Senior	3	2	1	0	0	0	0	0	0	0
Campeonatos del Mundo FIA karting en categoría Junior	3	2	1	0	0	0	0	0	0	0
Campeonatos Continentales FIA karting en categoría Junior	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0

- Fórmula V8 3.5 y Formula Academy (FFSA) 2017
- Fórmula 3 Europea de la FIA, series GP3 y Eurocup de Fórmula Renault Eurocup o NEC 2017 y 2018
- * Sujeto a que todas las rondas (de carretera) se disputen en circuitos homologados por la FIA.

SUPLEMENTO 2**Declaración de consentimiento de WADB**

Todo formulario o procedimiento de solicitud de la Licencia Internacional de Piloto debe contener los siguientes textos relativos al tratamiento de datos personales confidenciales en caso de accidente automovilístico:

Si el titular de la licencia objeto de la presente solicitud se ve implicado en un accidente durante una competición automovilística, la autoridad expedidora de la licencia (ADN) podrá verse obligada a enviar los datos personales o médicos relativos a las circunstancias del accidente a la Base de Datos Mundial de Accidentes de la FIA ("WADB").

Los Datos de Accidentes recogidos con fines de tratamiento a través de WADB no se presentarán ni se tratarán a menos que el Titular de los Datos haya consentido expresamente a los términos siguientes o a otros equivalentes, y dicho consentimiento haya sido comunicado al Responsable del Tratamiento.

Declaración de consentimiento de WADB

Yo, el Solicitante abajo firmante, doy mi consentimiento expreso para que una persona debidamente autorizada que represente a la FIA o a la Autoridad Deportiva Nacional recopile, utilice y procese datos relacionados conmigo, incluidos datos personales y confidenciales (como información médica) en relación con mi participación en un accidente o incidente automovilístico y relacionados ÚNICAMENTE con las circunstancias del accidente o incidente y su resultado inmediato, incluidas las lesiones sufridas.

Yo, el Solicitante abajo firmante, acepto que dichos datos puedan ser almacenados electrónicamente, incluso una vez expirada mi licencia, y puedan ser utilizados en cualquier momento, con el único propósito de investigar a fin de mejorar la seguridad en las competiciones automovilísticas, durante y después del periodo de validez de mi licencia, en la Base de Datos Mundial de Accidentes Automovilísticos ("WADB").

Al marcar esta casilla Yo, el Solicitante abajo firmante, confirmo que ENTIENDO Y ACEPTO la presente Declaración de Consentimiento de WADB.