

# ANEXO L AL CÓDIGO DEPORTIVO INTERNACIONAL

**Versión FIA 24-12-2014**

Texto modificado para el año próximo: Verde (al final del anexo)

## ÍNDICE

### **CAPÍTULO I - LICENCIAS INTERNACIONALES FIA PARA PILOTOS**

- Art. 1 Generalidades**
- Art. 2 Grados de la Licencia FIA para pilotos y competiciones para las que son requeridas y válidas**
- Art. 3 Requisitos y condiciones de concesión para los Grados Junior-C Off-road, C, R y D**
- Art. 4 Requisitos para los Grados A y B**
- Art. 5 Requisitos para la Superlicencia**
- Art. 6 Licencias para todas las tentativas de récords de velocidad mundiales e internacionales**
- Art. 7 Licencias para Carreras de Camiones**
- Art. 8 Licencias para competiciones de Vehículos Históricos**
- Art. 9 Licencias para Carreras de Dragsters**
- Art. 10 Licencias para Pilotos con capacidades especiales**
- Art. 11 Práctica del automovilismo para los poseedores de una licencia para capacidades especiales**
- Art. 12 Licencia para las competiciones puntuables para la Copa de Energías Alternativas de la FIA**

### **CAPÍTULO II - REGLAMENTO PARA EL CONTROL MÉDICO DE LOS PILOTOS**

- Art. 1 Reconocimiento médico anual de aptitud**
- Art. 2 Control médico en las competiciones.**
- Art. 3 Restablecimiento**
- Art. 4 Organización de la lucha contra el dopaje**
- Art. 5 Comisión de apelación**



---

**Art. 6** Reglamentación de los estudios fisiológicos durante competiciones de automóviles

### **CAPÍTULO III - EQUIPAMIENTO DE LOS PILOTOS**

**Art. 1** Cascos

**Art. 2** Vestimenta resistente al fuego

**Art. 3** Sistema de retención frontal de la cabeza- (RFC)

**Art. 4** Arnés de seguridad.

### **CAPÍTULO IV - CÓDIGO DE CONDUCTA EN CIRCUITO**

**Art. 1** Respeto a las señales

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

**Art. 3** Vehículos que se detienen durante la carrera

**Art. 4** Entrada en el Pit Lane

**Art. 5** Salida del Pit Lane

***NB: En aras de la brevedad el pronombre masculino se utiliza para representar a las personas de uno u otro género.***

## CAPÍTULO I - LICENCIAS INTERNACIONALES FIA PARA PILOTOS

### 1. Generalidades

**1.1** La expedición de todas las licencias Internacionales para Pilotos de la FIA está regulada por el reglamento del Código Deportivo Internacional y, en particular, por sus Artículos 9 y 20 de dicho Código. Este capítulo del Anexo L, especifica los grados, las exigencias de cualificación y la validez de las licencias para las competiciones en circuito y en carretera, para las competiciones de vehículos históricos, de dragsters, para los pilotos minusválidos y para los navegantes.

El término «campeonato», tal y como se utiliza en este capítulo, se refiere también a los trofeos, copas y challenges.

**1.2** Para aspirar a una Licencia Internacional FIA para Pilotos (a excepción del Grado FIA Junior-C Off Road), los solicitantes deben tener 16 años cumplidos (la fecha de nacimiento dará fe)

**1.3** Contenido de la Licencia Internacional de Piloto de la FIA:

- Título «Federación Internacional del Automóvil» y nombre de la ADN
- Mención «Licencia Internacional FIA»
- Número de la licencia
- Grado de la licencia
- Fecha de inicio y fin de la validez de la licencia (véase el Artículo 9.7 del Código)
- Fotografía reciente del piloto
- Nombre y apellidos del piloto
- Fecha de nacimiento del piloto (facultativo)
- En función de los resultados del examen médico obligatorio, las menciones:

«Apto para la práctica del deporte del automovilismo, según la normas médicas de la FIA:

Fecha:

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

**2. Grados de la licencia FIA para pilotos y competiciones para las que son requeridas y válidas.** (Nota: no aplicable para las Carreras de Dragsters)

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

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

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

**2.4** Grado C: Requerida para todos los vehículos con una relación peso/potencia comprendida entre 2 kg/cv y 3 kg/cv, (excepto los especificados más arriba) y para los Campeonatos de Autocross, de Rallycross y de Camiones de la FIA. Requerido también para los vehículos históricos de Fórmula Uno (Periodo G y más allá), de Fórmula Dos (Periodo H y más allá), de Indy Car (Periodo G y más allá) de Fórmula 5000 y Fórmula A (todos), de Grupo C (todos), de Can-Am (todos) y de Sport-Prototipo de más de 2 litros (Periodo G y más allá) independientemente de la relación peso/potencia.

**2.5** Grado R: Válida para todas las competiciones « de carretera » (rallyes, rallyes todo terreno, carreras de montaña y otras competiciones donde las salidas sean dadas por separado a cada participante), inscritas en el calendario internacional de la FIA.

**2.6** Grado D: Requerida para todos los vehículos con una relación peso/potencia superior a 3 kg/cv, (excepto los especificados más arriba) y para todas las Series Internacionales Club y Bronce registradas por la FIA y para todos los vehículos históricos que participen en pruebas en circuito (excepto aquellos detallados más arriba) incluso si ciertos vehículos tienen una relación peso/potencia inferior a 3 kg/cv.

*Nota: Con el fin de mantener una estructura de precios que mantenga una diferencia entre automovilismo histórico y automovilismo moderno, se propone que, como consecuencia de la*

*anulación prevista de las licencias H1 a H4, se tomen disposiciones para que las ADN puedan otorgar licencias de Grados C y D aprobadas, añadiendo un código H al grado de la licencia, con la mención siguiente: “solamente para la utilización en pruebas de automovilismo histórico”.*

Grado D1: Licencia para permitir que las personas que no tienen normalmente licencia de competición participen en ciertas competiciones de carácter específico y cuyas inscripciones son internacionales. Esta licencia es válida únicamente para competiciones internacionales únicas, cada una de ellas aprobada por la FIA como abiertas a los poseedores de una licencia de Grado D1 y que se indican de este modo en el calendario internacional de la FIA.

**2.7** Grado FIA Junior Off Road: exclusivamente reservada a las categorías de vehículos junior especificadas por la FIA, para los pilotos de Autocross de una edad comprendida entre 13 años (cumpliendo los 13 años durante ese año) y los 16 años (no cumplidos en la fecha de emisión de la licencia) y para los pilotos de Rallycross de una edad comprendida entre 14 años (cumplidos el 1º de Enero del año de participación) y 17 años (no cumplidos en la fecha de emisión de la licencia).

Categorías Especificadas:

Autocross: Copa JuniorBuggy de la FIA

Rallycross: Toda serie internacional aprobada por la FIA, destinada a vehículos cuyos elementos de seguridad deben responder a las exigencias del Anexo J y cuya relación peso/potencia sea igual o superior a 5 kg/CV (peso del vehículo con el piloto a bordo).

**2.8.** Cada grado de licencia de competición en circuito, (a excepción del Grado FIA Junior-C Off Road), es válida para carreras en circuitos ovals de gran velocidad con curvas peraltadas, en las categorías de vehículos indicadas. De todas formas, se recomienda a las ADN de países que tengan esta clase de circuitos que insistan para que los pilotos que no hayan tomado parte nunca en estas carreras lleven a cabo entrenamientos de prestaciones y de regularidad en circuitos de este tipo con el fin de obtener una autorización de participación.

### **3. Requisitos y condiciones de expedición para los Grados Junior-C Off Road, D, C y R**

**3.1.** La licencia de Grado Junior-C Off Road es expedida por la ADN del solicitante y requiere la autorización de su tutor legal así como un mínimo de dos años de participación regular en competiciones automovilísticas reconocidas, y satisfactorias, para la ADN.

**3.2.** La licencia de Grado D es expedida por la ADN del solicitante. A fin de mostrar su capacitación, los aspirantes deberán efectuar previamente un período de pruebas.

Debe comprobarse que ellos participen en los dos años anteriores a la solicitud, con una licencia provisional, de manera satisfactoria en por lo menos cinco carreras para coches sobre circuito reconocidas por la ADN, o que posean una licencia internacional de Karting de Grado B.

Durante este periodo de prueba la ADN del solicitante o la FIA tienen el derecho de retirar la licencia sin previo aviso.

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

La licencia de Grado D1 solo es válida para una única competición, cuya denominación y fecha deben ser reseñadas en la licencia por la ADN que la expide.

Se debe indicar en la licencia el estatus del poseedor y si le está permitido conducir en la competición. Si la competición se disputa en carreteras públicas (abiertas o cerradas), los poseedores de una licencia de Piloto de Grado D1 deberán ser, además, titulares de un permiso de conducción válido en el país de la competición.

No existe límite en cuanto al número de veces que esta licencia puede ser expedida a un participante.

**3.3** La licencia de Grado C es expedida por la ADN del solicitante. Con el fin de demostrar su capacitación, los solicitantes deberán efectuar previamente un periodo de prueba con el grado de licencia nacional más alta, con la licencia internacional de Karting de Grado B, o con una licencia de Grado D.

También debe constatarse que los poseedores de una licencia de Grado C, en los dos años anteriores a la solicitud, hayan participado de modo satisfactorio en un mínimo de cinco carreras para vehículos en circuito reconocidas por la ADN, o que hayan tenido licencia de Grado D.

A título excepcional, esas carreras pueden formar parte de una serie internacional, designada expresamente por la FIA a ese fin y en las que el candidato puede participar, únicamente por

una temporada, con una licencia nacional. En este caso los solicitantes deben tener 16 años cumplidos (la fecha de nacimiento dará fe)

**3.4.** La licencia de Grado R es expedida por la ADN del solicitante. Con el fin de demostrar su capacitación, los solicitantes deberán superar previamente un periodo de pruebas con el grado de licencia nacional aplicable más elevada, periodo durante el cual deberá constatar que participan de forma satisfactoria en las competiciones reconocidas por la ADN. Esta constatación deberá ser recogida en su informe por los directores de carrera de las competiciones en que participen.

#### **4. Requisitos para los Grados A y B**

**4.1** Las licencias de los Grados A o B son expedidas por la ADN del piloto, después de la comprobación de que el palmarés, la competencia y el comportamiento del piloto son satisfactorios.

**4.2** Para la obtención de Grado B deberá cumplirse una de las tres siguientes condiciones:

1) La ADN del piloto debe asegurarse de que el solicitante tiene más de 18 años de edad. Debe igualmente constatar que el piloto, en los dos años anteriores a la solicitud, participa de forma satisfactoria en un mínimo de 10 carreras nacionales o internacionales para coches en circuito reconocidas por la ADN.

2) El piloto debe poseer una licencia de Grado C. Debe igualmente constatar que participa de forma satisfactoria en un mínimo de 7 carreras de campeonatos nacionales o internacionales.

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

**4.3** Para la obtención del Grado A, deberán respetarse los requisitos del punto 4.2) y, además, la ADN del piloto deberá asegurarse de que, en los 24 meses precedentes a la solicitud, haya finalizado entre los cinco primeros de la clasificación general en cinco carreras en que fuese necesario tener la licencia de Grado B o que, en el transcurso del año en curso o del año anterior, haya terminado entre los cinco primeros de la clasificación final de un Campeonato

en el que se exigiera la licencia de Grado B. La FIA podrá pedir a la ADN someter a examen el palmarés del piloto.

- 4.4** Con el fin de preservar las aptitudes de un piloto para una licencia de Grado A o B, el piloto debe participar al menos en una competición internacional de la categoría apropiada en un periodo de doce meses; en su defecto, la ADN que expide la licencia deberá observar nuevamente al piloto durante los entrenamientos de una competición internacional.

## **5. Requisitos y condiciones de concesión para la Superlicencia**

*Importante: ver al fin del Anexo los cambios que entrarán en vigor el 1 de enero de 2016*

La Superlicencia para Piloto de Fórmula Uno de la FIA es concedida por la FIA.

### **5.1 Requisitos**

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

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

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

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

f) Haber demostrado regularmente, en opinión de la FIA, estar en posesión de capacidades excepcionales en vehículos de fórmula monoplace, pero sin haber podido cumplir con los requisitos estipulados en los puntos c) a e) antes mencionados. En este caso, el equipo de



F1 en cuestión debe demostrar que el candidato ha conducido de manera constante un vehículo de Fórmula Uno en vigor durante al menos 300 km a velocidad de carrera en el transcurso de un periodo de 2 días como máximo; dicha prueba debe haberse realizado no más de 90 días antes de la solicitud y debe ser certificada por la ADN del país donde se haya desarrollado.

## **5.2 Requisitos para la Licencia de Entrenos Libres sólo.**

- 5.2.1 El piloto debe ser poseedor de una licencia de Grado A internacional de la FIA en curso de validez.
- 5.2.2. Artículo de aplicación el 1 de Enero de 2016 – Ver al final del Anexo.
- 5.2.3. Artículo de aplicación el 1 de Enero de 2016 – Ver al final del Anexo.
- 5.2.4 a) La primera vez que un piloto solicite la Súper Licencia, deberá superar satisfactoriamente una sesión con una serie de preguntas sobre los puntos más importantes del Código Deportivo Internacional y del Reglamento Deportivo de la F1.
- b) Para toda demanda sucesiva de Súper Licencia de F1, el equipo de F1 concerniente deberá certificar, mediante el formulario de demanda de Súper Licencia de F1, que han tenido un briefing con su piloto sobre los puntos más importantes del Código Deportivo Internacional y el Reglamento Deportivo de la F1.
- 5.2.5 La FIA debe considerar que el piloto ha demostrado regularmente capacidades excepcionales en vehículos de fórmula monoplaza. El equipo de F1 concerniente debe demostrar que el candidato ha conducido de manera constante un vehículo de Fórmula Uno <sup>(1)</sup> actual durante al menos 300 km a velocidad de carrera en el periodo de 2 días como máximo, completados no más de 180 días antes de la demanda y certificado por la ADN del país donde se ha desarrollado el ensayo.

(1) TCC o TPC como descrito en el Reglamento Deportivo de F1

- 5.2.6 El piloto estará en observación durante un periodo de 12 meses, durante los cuales tendrá la Súper Licencia provisionalmente bajo reserva de revisión en cualquier momento.

## **5.3 Procedimiento de solicitud**

- a) La solicitud de inscripción completa debe ser recibida por la FIA al menos 14 días antes de las verificaciones técnicas de la primera competición del Campeonato del Mundo de Fórmula

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

#### **5.4 Condiciones de concesión**

- 5.4.1 Si los Artículos 5.1 y 5.2 se han respetado a satisfacción de la FIA, esta última concederá la licencia.
- 5.4.2 La Superlicencia es válida hasta el final del año de su expedición.
- 5.4.3 Un piloto aceptado en base al Artículo 5.1.2 f) antes mencionado estará a prueba por un periodo de 12 meses durante el cual la Superlicencia le será concedida provisionalmente y siempre bajo reserva de revisión.
- 5.4.4 Un piloto podrá ser aceptado para la renovación de una primera Superlicencia durante los 8 meses siguientes a la fecha de concesión, siempre y cuando cumpla con las disposiciones de los puntos b) a d) del Artículo 5.2 antes mencionado.

#### **6. Licencias para todas las tentativas de récords de velocidad, mundiales e internacionales** Se exige licencia de Grado C.

#### **7. Licencias para Carreras de Camiones**

La licencia de Grado C se requiere para todas las carreras de camiones. Los resultados obtenidos en carreras de camiones no son necesariamente válidos para la obtención de una licencia de grado superior.

#### **8. Licencia para las competiciones de vehículos históricos**

- 8.1** La Licencia Internacional Histórica de Piloto de la FIA es válida, en la categoría de vehículos para la que ha sido otorgada, para todas las competiciones de velocidad reconocidas por la

FIA para vehículos históricos. Es obligatoria para estas competiciones, a menos que el piloto sea titular de la Licencia Internacional Normal de Piloto de la FIA, cualquiera que sea su grado, a excepción de la Junior-C Off Road (véanse los Artículos 2 al 5).

Las competiciones de velocidad son aquellas en las que la velocidad es el elemento determinante para establecer la clasificación o aquellas en las que se alcance una velocidad media superior a los 50 km/h.

**8.2** Las Licencias Internacionales Históricas de Piloto de la FIA deben respetar todos los reglamentos concernientes a las Licencias Internacionales que figuren en los Capítulos 2 y 8 del Código Deportivo Internacional de la FIA.

**8.3** La Licencia Internacional Histórica de Piloto de la FIA será diferenciada por una H grande sobreimpresa.

**8.4** Las ADN que expidan las licencias serán responsables en cuanto a la fidelidad de las cualificaciones determinantes de los diferentes grados.

**8.5** Las licencias serán válidas para las categorías de vehículos siguientes, tal y como se encuentran definidas en los reglamentos internacionales para vehículos históricos.

**Categoría H1:** Todos los vehículos históricos, salvo los monoplazas Thoroughbred Grand Prix y Fórmula Uno de los periodos G, H e I.

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

**Categoría H3:** Todos los vehículos de Sport de antes de la Guerra; vehículos Sport y Sport-Prototipos de después de la Guerra que tengan hasta 1.100 cc; los vehículos de Gran Turismo hasta 2.500 cc.

**Categoría H4:** Rallyes Históricos de Regularidad únicamente.

**NB:** Los Grados A, B, C y D de la Licencia Internacional de Piloto de la FIA son válidas para todas las competiciones de vehículos históricos en circuitos y son obligatorias para los vehículos de Gran Prix Thoroughbred y F1 de los periodos G, H e I. La Grado R es válida para todos los rallyes de vehículos históricos.

## 9. Licencias para Carreras de Dragsters

**9.1** La Licencia Internacional para Carreras de Dragsters de la FIA es válida en el marco de las categorías de vehículos para las cuales se expide, para todas las competiciones de Dragsters aprobadas por la FIA, y es obligatoria para estas competiciones.

**9.2** La Licencia Internacional para Carreras de Dragsters de la FIA está sujeta a todas las normas concernientes a las licencias internacionales expuestas en los Capítulos 2 y 8 del Código Deportivo Internacional de la FIA y en el Artículo 10.4 del Reglamento General de Dragsters de la FIA.

**9.3** La Licencia Internacional para Carreras de Dragsters de la FIA se distinguirá por la sobreimpresión de las letras «DR» en gran formato.

**9.4** Será responsabilidad de las ADN que concedan las licencias verificar los requisitos exigidos para los diferentes grados, de conformidad con el Artículo 10.4 del Reglamento General de Dragsters de la FIA.

**9.5** Las Licencias serán válidas para las categorías de vehículos siguientes, tal y como se encuentran definidas en la reglamentación internacional aplicable a las carreras de Dragsters.

	<b>Tipo A (más de 125")</b>	<b>Tipo B (hasta 125")</b>	<b>Tipo C (carrocería)</b>
Clase 1	Top Fuel	Funny Car y ProMod	Pro Stock
Clase 2	TMD	TMFC	-
Clase 3	ET 6,0-7,49	ET 6,0-7,49	ET 6,0-7,49
Clase 4	ET 7,50-9,99	ET 7,50-9,99	-

El titular de una licencia de cierta clase puede correr en las clases menos competitivas del mismo tipo (por ejemplo, una licencia tipo A y de clase 1 permite también la participación en

A/2 y A/4). Además, cualquier otra licencia de piloto de la FIA puede reemplazar una licencia para carreras de Dragsters de Clase 4, a excepción del Grado Junior-C Off Road.

## **10. Licencias para participantes con capacidades especiales.**

### **10.1 Piloto**

Independientemente de los problemas derivados de las enfermedades degenerativas o crónicas que impidan la práctica del automovilismo y de los defectos de visión eliminatorios, toda persona que presente discapacidades adquiridas o congénitas, y que, a juicio de su Comisión Médica Nacional (si existe) o de un médico designado por la ADN, no cumpla las condiciones para obtener una licencia internacional de piloto (véase el Artículo 1.5.2 del Capítulo II) podrá aspirar a obtener una Licencia Internacional para Pilotos con Capacidades Especiales si reúne todas las condiciones que se indican a continuación.

Los criterios de adjudicación serán evaluados a cuatro niveles:

- i) El piloto candidato a una Licencia para Capacidades Especiales será examinado por un miembro de la Comisión Médica Nacional en los países donde exista esta estructura o, en su defecto, por un médico designado por la ADN.
- ii) El aspirante deberá someterse a una prueba de pilotaje que permita evaluar sus capacidades, utilizando su propio vehículo destinado a la competición, preferentemente en un circuito y en presencia de un oficial de la ADN.
- iii) Se evaluarán al mismo tiempo la capacidad de salir de su propio vehículo destinado a la competición (o de un modelo análogo) lo más rápido posible (simulación de un peligro inmediato, de un incendio, etc.). El aspirante, a partir de la posición sentada debe ser capaz de salir del vehículo por sus propios medios y de alejarse de él. Fuera del vehículo, acostado sobre su espalda debe poder darse la vuelta sobre el vientre y viceversa.
- iv) Si las transformaciones necesarias en función del estado físico del piloto, ya efectuadas o por efectuar, no están previstas en la ficha de homologación del vehículo destinado a la competición, deberán ser aprobadas por la ADN y reflejadas en un documento que, en las competiciones, deberá ser presentado en las verificaciones técnicas de los vehículos.

Una vez que la ADN haya recibido la evaluación médica, deportiva y técnica, tomará la decisión, en última instancia, de otorgar o negar la Licencia Internacional de Piloto con Capacidades Especiales.

### **10.2 Navegante**

Del mismo modo, independientemente de los problemas derivados de las enfermedades degenerativas o crónicas que impidan la práctica del automovilismo y de los defectos de visión eliminatorios un participante con capacidades especiales y cuya actividad deportiva automovilística se limite a la función de navegante en rallyes como los definidos en el artículo 20 del Código Deportivo Internacional, con la prohibición de conducir durante la competición, puede aspirar a una Licencia Internacional de Navegante con Capacidades Especiales para los rallyes definidos en el Artículo 20 del Código Deportivo Internacional.

Los criterios físicos exigidos, son los mismos que los aplicados para la Licencia Internacional de Piloto con Capacidades Especiales.

Además el aspirante deberá efectuar, en todos los casos, por el mismo orden y con éxito, los siguientes ejercicios:

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

La prueba de pilotaje y los problemas técnicos no atañen a los navegantes con capacidades especiales.

Una vez en posesión del dictamen médico, la ADN tendrá la última palabra sobre la atribución o el rechazo de la Licencia Internacional de Navegante con Capacidades Especiales.

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

**11.1** Los poseedores de una licencia internacional para pilotos con capacidades especiales podrán participar solamente en competiciones cuya salida sea dada separadamente a cada concursante. Su participación está sujeta a la autorización de la ADN del lugar donde se desarrolle la competición y de la ADN que haya expedido la licencia.

**11.2** No obstante, y bajo reserva de respetar las condiciones mencionadas en el artículo 10.1., algunos titulares de la licencia internacional para pilotos con capacidades especiales podrán participar en competiciones internacionales en circuitos, con salida agrupada, con exclusión de las carreras de monoplazas internacionales.

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

a) si se trata de pilotos que hayan figurado en una lista de pilotos prioritarios o de pilotos clasificados de la FIA, o que hayan sido titulares de una Superlicencia, o dotados de un importante palmarés en competición automovilística, y que continúen siendo capaces, a pesar de su estado actual, de prestaciones comparables a las que lograban antes de necesitar la Licencia de Capacidades Especiales;

o bien:

b) si se trata de licenciados con capacidades especiales diplomados en una escuela de pilotaje homologada reconocida por la ADN, y que sean capaces de prestaciones iguales a las de los otros pilotos salidos de la misma escuela.

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

**11.3.** En toda competición en la que participen uno o varios titulares de licencias de Piloto con Capacidades Especiales los servicios de socorro deberán ser informados de su/s número/s de competición.

## **12. Licencias para las competiciones válidas para la Copa de Energías Alternativas de la FIA**

Para las competiciones válidas para la Copa de Energías Alternativas de la FIA se requieren los grados de licencias siguientes:

- Las licencias de Grados A, B, C y D son válidas para las competiciones para vehículos de Energía Solar (Categoría I y Clase Olympia)
- Las licencias de Grados A, B, C y D son válidas para los Test de conducción y competiciones que no son de velocidad tales como los “Eco-Rallyes” (Categorías III, IIIA, VI, VII y VIII)
- Las licencias de Grados A, B y C son válidas para las competiciones de velocidad (Categorías II, III, IV, V, VI, VII y VIII).

- La licencia de Grado R es válida únicamente para las competiciones en carretera con salidas individuales (Categorías I, II, III, IIIA, IV, V, VI, VII, VIII y Clase Olympia).

## **CAPÍTULO II - REGLAMENTO PARA EL CONTROL MÉDICO DE LOS PILOTOS**

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

### **1. Reconocimiento médico anual de aptitud**

#### **1.1 Campo de aplicación del control médico**

El conjunto de exámenes descritos en el presente capítulo:

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

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

Consistirá en:

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

#### **1.2 Un examen de aptitud cardiovascular**

- en todos los casos, la toma de la tensión arterial;



- cada 2 años:
- para los menores de 45 años, un electrocardiograma de 12 derivaciones;
- para los mayores de 45 años, un electrocardiograma de esfuerzo.

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

### 1.3 Un examen de la vista

Para el primer año de expedición de una licencia internacional, deberá certificarse lo siguiente, después del control de un oftalmólogo cualificado o de cualquier otra persona cualificada para realizar las pruebas según la legislación del país correspondiente. No está autorizado a llevar lentes de contacto durante este examen de la vista; si se requiere, el piloto deberá usar sus gafas para este examen.

a) Agudeza visual:

- i) Antes o después de corrección, al menos 9/10 en cada ojo u 8/10 en un ojo y 10/10 en el otro.
- ii) Todo sujeto que tenga una agudeza visual disminuida pero no nula y no mejorable en un solo ojo, pero cuente obligatoriamente con una visión contralateral, corregida o no, igual o superior a 10/10, puede obtener una licencia de piloto con las condiciones siguientes:
  - conformidad con los puntos b, c y d siguientes;
  - estado del fondo de ojo que excluya una retinopatía pigmentaria;
  - toda lesión, antigua o congénita, será estrictamente unilateral.

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

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

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

e) Corrección de la visión: se admiten las lentes de contacto, a condición de:

- que las hayan usado al menos desde hace 12 meses y todos los días durante un tiempo significativo.
- y que el oftalmólogo las certifique apropiadas para las carreras de automóviles.

1.3.1 En caso de enfermedad ocular aguda que implique una pérdida a largo plazo de la visión o alteraciones a largo plazo del campo visual, se requerirá un periodo mínimo de dos años antes de considerar la posibilidad de realizar otra evaluación oftalmológica al piloto. En este caso, deberán realizarse pruebas oftalmológicas profundas que incluyan estudios del campo visual y de la visión estereoscópica. También se sugiere efectuar una prueba en tiempo real en circuito, si es posible.

Las decisiones deberían tomarse caso por caso.

#### **1.4 Movilidad de las articulaciones, amplitud de movimientos, inventario de las amputaciones y sus eventuales prótesis, inventario de los trastornos sensitivos y motores.**

Son compatibles con la obtención de una licencia internacional:

- las amputaciones de los dedos de la mano si la facultad de prensión es satisfactoria (tanto en la mano derecha como en la mano izquierda);
- las prótesis de los miembros, si el resultado funcional es igual o próximo a la normalidad;
- una limitación funcional de las grandes articulaciones inferior al 50%.

#### **1.5 Lista de enfermedades y discapacidades incompatibles con la práctica del automovilismo o que requieren un permiso médico expedido por una entidad específica**

##### 1.5.1 Contraindicación absoluta

- epilepsia, bajo tratamiento o no, con manifestaciones clínicas verificadas durante los 10 últimos años;
- cualquier problema cardiovascular con riesgo de muerte súbita;
- ceguera monocular.

La situación de los pilotos que sufran de ceguera monocular y que actualmente tengan una licencia internacional será examinada caso por caso por la Comisión Médica de la FIA.

Por otra parte, para cualquier problema relacionado con alguna de las contraindicaciones antes mencionadas, la Comisión Médica de la FIA podrá, eventualmente y para cada caso presentado, solicitar la opinión de un comité de expertos.

- 1.5.2 Contraindicaciones para una licencia estándar que permiten, no obstante, aspirar a la concesión de una licencia de Capacidades Especiales (véase el Artículo 10 del Capítulo 1 del presente anexo)
- todas las limitaciones articulares, las amputaciones, las prótesis que no respondan a los criterios definidos en el Artículo 1.4.
  - los principales trastornos sensitivo-motores centrales o periféricos (monoplejía, hemiplejía, paraplejía, etc.).
- 1.5.3 Discapacidades o enfermedades que requieren un permiso médico de una entidad aprobada por la ADN (Comisión Médica o, en su defecto, médico autorizado por la ADN):
- la diabetes tratada con insulina o sulfamidas hipoglucemiantes con la condición de que se presente a la entidad médica aprobada por la ADN un documento confidencial acreditativo del control regular del interesado y del tipo de tratamiento que sigue, y que el certificado médico de aptitud (véase el Artículo 1.8.) lleve la mención «necesita supervisión médica»;
  - cualquier afección cardíaca o arterial patológica;
  - toda afección psicológica que pueda provocar trastornos de la conducta y que requiera atención psiquiátrica;
  - cualquier problema de salud que pueda tener, a causa de su naturaleza o de los tratamientos requeridos, consecuencias nefastas para la práctica del automovilismo, incluido en caso de un accidente.

## **1.6 Formulario de examen médico**

En cada país, siguiendo la legislación y los usos locales, la ADN debe crear e imprimir:

- i) una ficha de cuestionario médico,
- ii) un formulario médico.

Estos documentos, conformes a las exigencias del presente reglamento, serán distribuidos a todos los solicitantes de la licencia.

### **1.6.1 Cuestionario médico**

Será firmado por el piloto interesado.

La FIA tiene disponible una propuesta para su redacción.

### **1.6.2 Formulario médico**

El formulario médico debe incluir:

- las informaciones necesarias para el médico examinador (la FIA tiene disponible una propuesta para su redacción);
- la totalidad de las informaciones siguientes:
  - la talla y el peso del sujeto,

- el tipo de grupo sanguíneo y de factor RH en los países donde la ley lo exige,
- las eventuales alergias, medicamentosas u otras,
- la fecha de la última vacunación antitetánica,
- los resultados cifrados del estudio del aparato locomotor,
- los resultados cifrados del estudio de la vista,
- los valores de la tensión arterial y la indicación de que los exámenes complementarios (ECG simple o prueba de esfuerzo) han sido practicados según la edad y el caso.

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

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

- que ha informado exactamente al médico de su estado de salud actual y de sus antecedentes;
- que se compromete a no hacer uso de sustancias que figuren en la lista de sustancias y métodos prohibidos de la Agencia Mundial Antidopaje;
- que se compromete a prevenir rápidamente a su ADN de todo 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 ha sido seguido o no de una baja laboral y si está relacionado o no con la práctica del automovilismo deportivo.

### 1.6.3 Destino del formulario médico y del cuestionario

Estos documentos serán conservados por las ADN cumpliendo las reglas del respeto del secreto médico.

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

## 1.7 Obligaciones del médico que efectúa el examen

El médico que efectúe el examen médico de aptitud deberá obligatoriamente utilizar y rellenar completamente el formulario médico nacional remitido por el candidato. Este último deberá devolver este documento a la ADN competente.

La decisión de capacidad o incapacidad será tomada por el médico que realice el examen. Podrá requerir, eventualmente, la opinión de la entidad aprobada por la ADN (Comisión Médica Nacional o médico autorizado).

### 1.8 Certificado de aptitud médica

Cada licencia internacional deberá ir acompañada del siguiente certificado de aptitud médica:

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

**Apto para la práctica del deporte automóvil cumpliendo con las Normas Médicas de la FIA:**

**Fecha:** .....

<b>Vista corregida (gafas o lentillas)</b>	<b>SÍ</b>	<b>NO</b>
<b>Vigilancia médica especial</b>	<b>SÍ</b>	<b>NO</b>

### 1.9 Difusión del reglamento

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

## 2. Control médico en las competiciones

El conocimiento del certificado médico de aptitud por parte del Jefe Médico de una competición puede reemplazar al reconocimiento médico previo que se exige en determinados casos. Por otra parte, en cualquier momento de una competición o al final de la misma, el Jefe Médico y el Director de Carrera pueden exigir un examen médico motivado por el comportamiento de un piloto. Las autoridades deportivas tomarán las decisiones necesarias, tras el informe del Jefe Médico. Este examen, puede, en su caso, acompañarse de un test de alcoholemia.

### 2.1 Examen neurométrico

Los pilotos inscritos en un campeonato del mundo de la FIA podrán ser sometidos a un examen neurométrico. Las modalidades de este examen estarán bajo la responsabilidad del Delegado Médico de la FIA del campeonato en cuestión. Los datos confidenciales recogidos

serán utilizados con fines comparativos en caso de accidente que haya producido un traumatismo craneal.

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

### **2.2.1 En toda competición internacional**

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

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

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

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

- O bien no ser autorizado a continuar la competición.
- O bien ser invitado a pasar un control médico llevado a cabo por el Jefe Médico de la próxima competición internacional o prueba del campeonato en el que participe. En este caso, el Jefe Médico de la competición en el curso de la cual se ha producido el accidente

deberá informar inmediatamente y de la forma más efectiva posible al Jefe Médico de la siguiente competición.

- O bien ser informado de que está autorizado a participar en la siguiente competición sin necesidad de nuevo control médico.

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

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

### 2.2.2 Entrenamientos y reconocimientos

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

En el caso de entrenamientos privados de F1, WEC o WTCC, o de reconocimientos no reglamentados de una competición del WRC, este examen deberá llevarse a cabo antes del inicio de la competición internacional futura en la que tenga intención de participar, en las mismas condiciones y con las mismas consecuencias que las que estén previstas para las competiciones internacionales propiamente dichas (véase el Artículo 2.2.1). Llegado el caso, el médico encargado de prestar auxilio durante la sesión de entrenamientos privados en que ha tenido lugar la salida de pista deberá informar con la mayor celeridad al secretariado de la Comisión Médica de la FIA.

## 2.3 Procedimiento después de un accidente o de una enfermedad

### 2.3.1 Obligaciones del Jefe Médico.

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

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

### **Disposiciones particulares para los Campeonatos de la FIA de F1, WEC, WTCC y WRC**

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

### 2.3.2 Obligaciones de la Autoridad Deportiva Nacional

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

### 2.3.3 Obligaciones del piloto

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

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

### **Disposiciones particulares para los Campeonatos de la FIA de F1, WEC, WTCC y WRC**

Aun si la incapacidad es nula o inferior a 10 días, el piloto debe informar al Delegado Médico de la FIA, de todo problema de salud que pueda tener, a causa de su naturaleza o de los tratamientos requeridos, consecuencias eventualmente nefastas para la práctica del automovilismo, incluido en caso de un accidente (ver Artículo 1.5) antes de la próxima competición en la que desee participar, a fin de dar inicio, llegado el caso, al proceso descrito en el Artículo 3: Restablecimiento.

## **3. Restablecimiento**

A partir de la fecha del accidente o del descubrimiento de una enfermedad o de una afección prevista en el Artículo 1.5 del presente reglamento y hasta que la ADN resuelva, el piloto deberá abstenerse de toda participación en una competición automovilística inscrita en el calendario internacional de la FIA.

En caso de accidente que entrañe incapacidad igual o superior a 10 días, y después de recibir un documento que confirme la curación o la recuperación, o incluso un parte de alta del



hospital, la Comisión Médica Nacional o el médico autorizado por la ADN, pasará una visita de restablecimiento o un nuevo proceso completo de reconocimiento médico anual.

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

**Disposiciones particulares para los Campeonatos de la FIA de F1, WEC, WTCC y WRC:**

- a) En caso de que no se produzca incapacidad, o esta sea inferior a 10 días se realizará un control médico con ocasión de la próxima competición en la cual deba participar el piloto en cuestión y esto se hará bajo la responsabilidad del Delegado Médico de la FIA y del Jefe Médico;
- b) para una incapacidad igual o superior a 10 días, ese control se efectuará de idéntica manera durante la primera competición en la que desee participar el piloto, tras la obtención de su certificado de curación y de la confirmación de su restablecimiento expedida por su ADN. Jefe

**4. Organización de la lucha contra el dopaje**

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

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

**5. Comisión de apelación**

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

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

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

**6. Reglamentación de los estudios fisiológicos durante la celebración de competiciones automovilísticas**

## 6.1 Consideraciones generales

Los estudios fisiológicos son considerados como de naturaleza médica y pueden practicarse en todo o en parte:

a) sea fuera de los lugares donde se practican las competiciones deportivas y bajo reserva de que sea obtenido un acuerdo voluntario y personal de los participantes, en el estricto respeto de las legislaciones y reglamentaciones aplicables. Ellos no estarán sometidos a las reglas que siguen (6.2, 6.3 y 6.4).

b) sea durante una competición y/o los ensayos que la preceden, y en este caso, además de las reglas de acuerdo directo como las mencionadas en el caso anterior, no deben en ningún momento ni por ninguna razón, interferir en el desarrollo normal de la competición ni molestar a los concursantes y a los pilotos no implicados. En consecuencia deben adaptarse a las reglas que siguen (6.2, 6.3 y 6.4).

## 6.2. Iniciativa del experimento

La iniciativa del experimento y la elección del tema de investigación pueden proceder de:

- a) un médico investigador independiente o de una identidad jurídica que tenga a su disposición un equipo médico competente en la materia;
- b) de una ADN, mediante su Comisión Médica;
- c) de la Comisión Médica de la FIA.

Nota: Para b) o c) las Comisiones implicadas designarán el o los médico(s) investigador(es).

## 6.3. Acuerdos previos.

No puede programarse ningún experimento planeado para ser llevado a cabo durante una competición sin el acuerdo previo de la Comisión Médica competente, a saber:

6.3.1. Para las competiciones nacionales o internacionales, salvo los Campeonatos del Mundo de la FIA, que se desarrollen en el transcurso de una competición, en el ámbito geográfico de una sola ADN, será necesario y suficiente el acuerdo de la Comisión Médica Nacional concernida.

6.3.2. Para todos los experimentos que impliquen a pilotos o copilotos participantes en un Campeonato del Mundo de la FIA y para los experimentos internacionales fuera de los

Campeonatos del Mundo de la FIA que se desarrollen en el transcurso de una competición, pero programados en el territorio de varias ADN, es obligatorio el acuerdo de la Comisión Médica de la FIA; en consecuencia, toda solicitud que se encuentre incluida dentro de dichos parámetros, sea tramitada o no por una Comisión Médica Nacional, deberá ser enviada a la Comisión Médica de la FIA.

#### **6.4 Condiciones complementarias exigidas para el desarrollo “in situ” de un experimento fisiológico durante una competición y/o sus ensayos previos:**

En todos los casos se requiere el acuerdo de:

- la ADN donde se desarrolla el experimento
- el organizador
- el Director de Carrera
- el Médico-Jefe
- para los Campeonatos del Mundo de la FIA, el Director de la Prueba.

A este efecto, una solicitud por escrito deberá especificar:

- el contenido, el tamaño y el emplazamiento del equipo médico necesario para el experimento;
- el lugar y el tiempo necesario para el experimento precisando claramente:
- tratándose de una competición en circuito, si se desarrollará durante los ensayos o durante la carrera;
- para los rallyes, si se desarrollará durante un recorrido cronometrado o en un recorrido de enlace;
- el número de personas que componen el equipo médico de experimentación, incluido el personal médico.

Para las competiciones dotadas de un Delegado Médico de la FIA, esta solicitud escrita le será transmitida para su información.

#### **6.5. Utilización de los datos científicos obtenidos.**

Los trabajos científicos quedan en absoluta propiedad de los médicos experimentadores o, en su caso, de una persona moral que tenga a su disposición un equipo médico competente en la materia.

- a) Por lo tanto, tienen plena libertad para difundirlo según su criterio.
- b) Sin embargo, ellos se comprometen a comunicar los resultados a su ADN y a la FIA.

## **CAPÍTULO III - EQUIPAMIENTO DE LOS PILOTOS**

### **1. Cascos**

#### **1.1 Normas**

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

Los cascos, homologados según la norma FIA 8860 «Especificaciones de pruebas para cascos de altas prestaciones» (Lista Técnica n.º 33), deben ser utilizados por los pilotos en las siguientes ocasiones:

- el Campeonato del Mundo de Fórmula Uno,
- el Campeonato del Mundo de Rallyes de la FIA si figuran en la lista de prioritarios 1 o 2,
- el WTCC,
- el Campeonato del Mundo de Rallycross de la FIA, si figuran como pilotos permanentes, o están inscritos por un equipo participante en el Campeonato del Mundo de Rallycross de la FIA por Equipos.
- los Campeonatos de Europa GT3 de la FIA,
- las series internacionales para los vehículos de GP2, GP3, LMP1, LMP2 y F3.

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

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

## **1.2 Condiciones de utilización**

Los pilotos de vehículos abiertos deben utilizar cascos integrales, con un protector del mentón que forme parte integral de la estructura del casco y conforme a una norma aprobada por la FIA. Esta medida es recomendable para los vehículos históricos abiertos y para los vehículos de Autocross, SuperBuggy, Buggy 1600 y Junior Buggy.

Los pilotos y los copilotos de vehículos con habitáculo cerrado que utilicen un casco integral deben poder pasar el siguiente test (1), con el fin de asegurar el acceso de manera apropiada a las vías aéreas de un piloto herido:

- El piloto sentado en su vehículo, con el casco y el dispositivo de retención de la cabeza aprobado por la FIA colocados y el cinturón de seguridad abrochado.
- Ayudado por dos socorristas, el Jefe Médico de la competición (o si está presente, el Delegado Médico de la FIA) debe poder retirar el casco, manteniendo la cabeza del piloto permanentemente en posición neutra.

Si resulta imposible realizarlo, el piloto deberá utilizar un casco abierto.

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

## **1.3 Modificaciones**

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

## **1.4 Peso máximo y sistemas de comunicaciones**

- El peso de los cascos podrá verificarse en cualquier momento de la competición y no deberá exceder los 1.800g para un casco integral o los 1.600g para un casco abierto, incluidos todos los accesorios y fijaciones.
- Los auriculares de radio montados en el casco están prohibidos en todas las competiciones de circuito y en las carreras de montaña, a excepción de las competiciones de Rallycross y de Autocross (se autorizan los auriculares colocados en la oreja). Las peticiones de derogación, por razones médicas solamente, podrán hacerse a través de la Comisión Médica de la ADN del piloto. La instalación de un micrófono solo podrá hacerse respetando las disposiciones del Artículo 1.3 antes mencionado.

### **1.5 Decoración**

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

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

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

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

## **2. Vestimenta resistente al fuego**

En las competiciones en circuitos, en las carreras de montaña, en las pruebas especiales de rallyes y en los sectores selectivos de las competiciones todo terreno inscritas en el Calendario Deportivo Internacional, todos los pilotos y copilotos deben llevar mono (buzo), así como guantes (facultativos para los copilotos), ropa interior larga, verdugo (balaclava), calcetines y calzado homologados según la norma FIA 8856-2000. (Lista Técnica nº 27)

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

Los bordados cosidos directamente sobre el mono deben coserse únicamente sobre la capa más exterior de la vestimenta, con el fin de mejorar el aislamiento térmico. El material utilizado para el fondo (o el soporte) de los parches publicitarios, así como el hilo utilizado para fijarlos sobre el mono, deberán ser resistentes a las llamas (véase el Anexo I de la norma FIA 8856-2000 para conocer los requisitos detallados y otras recomendaciones a los usuarios).

Los pilotos de monoplazas que participen en carreras en las que la salida sea con el vehículo parado, deben usar guantes de un color bien visible que contraste con el color predominante del vehículo, de esta forma el piloto puede llamar claramente la atención del starter (Juez de Salida) en caso de que tenga dificultades.

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

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

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

### **3. Sistema de Retención Frontal de la Cabeza (RFC)**

**3.1** En las competiciones internacionales, está prohibido llevar cualquier dispositivo sujeto al casco y destinado a proteger el cuello o la cabeza del piloto, a menos que el dispositivo haya sido homologado conforme a la norma FIA 8858. Los sistemas RFC homologados figuran en la Lista Técnica de la FIA nº 29. El ángulo mínimo del cuello del HANS será de 60 ° en relación a la horizontal.

Los sistemas RFC aprobados por la FIA deben ser utilizados por los pilotos y los copilotos en todas las competiciones internacionales, con las excepciones o disposiciones siguientes:

El uso de un sistema RFC aprobado por la FIA es:

- a) Obligatorio para los vehículos de Fórmula Uno del periodo G y siguientes excepto en caso de derogación escrita acordada por la Comisión de Seguridad de la FIA;
- b) Recomendado para los demás vehículos históricos.
- c) Obligatorio, en off-road, para las competiciones del Campeonato de Europa de la FIA, salvo para los vehículos de Autocross SuperBuggy, Buggy 1600 y Junior Buggy para los que se recomienda encarecidamente, con cascos compatibles.
- d) No obligatorio para las categorías de vehículos de energías alternativas siguientes: I, III, IIIA, V Karts eléctricos, VII y VIII.
- e) Recomendado para las categorías de vehículos de energías alternativas II, V vehículos y VI con pasaporte técnico expedido antes del 01/01/2006.

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

### 3.2 Condiciones de utilización

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

<b>Casco (2)</b>	<b>Sistema de cinchas (Cincha, clip de extremidad de cincha y anclaje de casco)</b>
FIA 8860 (Lista Técnica Nº 33) FIA 8858 (Lista Técnica Nº 41)	FIA 8858 (Lista Técnica Nº 29)

(2) Uso de casco obligatorio en cada Campeonato conforme al artículo 1.1 de éste Capítulo.

Para más amplias informaciones cuando el dispositivo utilizado es el HANS®, la “Guide for the Use of HANS® in International Motor Sport”, publicada por el instituto FIA para la Seguridad en Automovilismo, está disponible en el sitio Web [www.fia.com](http://www.fia.com), bajo el epígrafe FIA Sport - Regulations - Drivers’ Equipment.



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

Las normas FIA 8860-2004 (Cascos de altas prestaciones) y FIA 8858-2002 (sistema RFC y cascos compatibles) fueron actualizadas en 2010. Tanto la versión de origen como la versión revisada seguirán siendo válidas si se utilizan según la siguiente tabla

	<b>RFC 8858-2010</b>	<b>Tirantes (con clip de extremidad) 8858-2010</b>	<b>Anclaje de casco 8858-2010</b>	<b>Casco 8858-2010 y 8860-2010</b>
<b>HANS 8858-2002</b>	X	SI	SI	SI
<b>Tirantes (con clip de extremidad) 8858-2002</b>	NO	X	Si es mecánicamente compatible	SI
<b>Anclaje de casco 8858-2002</b>	SI	Si es mecánicamente compatible	X	NO
<b>Casco 8858-2002 y 8860-2002</b>	SI	SI	NO	X

#### **4. Arnés de seguridad**

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

### **CAPÍTULO IV - CÓDIGO DE CONDUCTA EN CIRCUITO**

#### **1. Respeto a las señales**

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

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

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

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

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

b) El adelantamiento, teniendo en cuenta las posibilidades del momento, puede efectuarse por la derecha o por la izquierda.

Un piloto no puede salirse de la pista deliberadamente sin una razón justificada.

Está prohibido realizar más de un cambio de dirección para defender una posición. Cualquier piloto que vuelva a la trayectoria de carrera después de haber defendido su posición fuera de ella deberá dejar libre, al menos, el ancho de un vehículo entre el suyo y el borde de la pista al aproximarse a la curva.

No obstante, está estrictamente prohibido realizar maniobras susceptibles de obstaculizar a los otros pilotos, tales como obligar voluntariamente a otro vehículo a desplazarse más allá del borde de la pista o proceder a cualquier otro cambio anormal de la dirección. Se informará a los Comisarios Deportivos de cualquier piloto considerado culpable de alguna de las infracciones antes mencionadas.

c) Los pilotos deben utilizar la pista en todo momento.

A fin de disipar cualquier duda se considera que las líneas blancas que definen los bordes de la pista forman parte de la misma, pero no los bordillos (pianos).

Si un vehículo sale de la pista por cualquier motivo, y sin perjuicio de lo dispuesto en el punto 2d) siguiente, el piloto puede volver a retomar la carrera. No obstante, esto solo puede realizarse respetando la seguridad y sin obtener de ello ninguna ventaja.

d) Se informará a los Comisarios Deportivos sobre la repetición de faltas graves o la evidencia de una falta de dominio del vehículo (como la salida de pista), que podrán acarrear la imposición de penalizaciones que pueden llegar hasta la exclusión de la carrera de cualquier piloto involucrado. Se considerará que un piloto ha salido de la pista si ninguna parte de su vehículo permanece en contacto con ella.

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

### **3. Vehículos que se detienen durante la carrera**

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

b) Si un vehículo se detiene fuera del Pit Lane, deberá ser sacado de la pista lo más rápidamente posible con el fin de que su presencia no suponga un peligro o no obstaculice a otros pilotos.

Si el piloto es incapaz de retirar su vehículo, los comisarios de pista deberán prestarle asistencia. Si, gracias a esta asistencia, el piloto vuelve a la carrera, debe hacerlo con total respeto al reglamento y sin sacar de ello ventaja alguna.

- c) Todas las reparaciones en la pista deben ser efectuadas por el piloto con la ayuda de las piezas o herramientas que transporte en el vehículo.
- d) Está prohibido realizar cualquier tipo de repostaje, excepto cuando el vehículo en cuestión está detenido en su box.
- e) A excepción del piloto y de los oficiales debidamente designados, ninguna persona está autorizada a tocar un vehículo excepto en el Pit Lane.
- f) Está prohibido empujar un vehículo en la pista.
- g) Excepto durante una suspensión de la carrera, todo vehículo abandonado en el circuito por su piloto, aunque solo sea momentáneamente, se considerará retirado de la carrera.

#### **4. Entrada en el Pit Lane**

- a) La sección de la pista que conduce al Pit Lane se denominará «entrada del Pit Lane».
- b) Durante la competición, solo se permite entrar en el Pit Lane por la “entrada del Pit Lane”.
- c) Todo piloto que tenga la intención de abandonar la pista o de entrar en el Pit Lane debería asegurarse de que puede hacerlo sin peligro.
- d) Salvo en un caso de fuerza mayor (reconocido como tal por los Comisarios Deportivos), el paso en cualquier sentido sobre la línea de separación entre la zona de la entrada del Pit Lane y la pista está prohibido.

#### **5. Salida del Pit Lane**

Salvo en un caso de fuerza mayor (reconocido como tal por los Comisarios Deportivos), toda línea pintada sobre la pista a la salida del Pit Lane, con el fin de separar los vehículos que dejen los boxes de los que vengan por la pista, no podrá ser franqueada por ninguna parte de un vehículo que salga del Pit Lane.

## MODIFICACIONES PARA 2016

### CAPÍTULO I - LICENCIAS INTERNACIONALES FIA PARA PILOTOS

#### 5. Requisitos y condiciones de concesión para la Superlicencia

La Superlicencia para Piloto de Fórmula Uno de la FIA es concedida por la FIA.

##### 5.1 Requisitos

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

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

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

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

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

**5.1.2 El piloto debe tener un permiso de conducir válido cuando solicite una Súper Licencia por primera vez.**

**5.1.3 El piloto debe tener como mínimo 18 años de edad al inicio de la prueba de su primer fin de semana de carrera de F1**

**5.1.4 a) La primera vez que un piloto solicite la Súper Licencia, deberá superar satisfactoriamente una sesión con una serie de preguntas sobre los puntos más importantes del Código Deportivo Internacional y del Reglamento Deportivo de la F1.**

**b) Para toda demanda sucesiva de Súper Licencia de F1, el equipo de F1 concerniente deberá certificar, mediante el formulario de demanda de Súper Licencia de F1, que han tenido un briefing con su piloto sobre los puntos más importantes del Código Deportivo Internacional y el Reglamento Deportivo de la F1.**

**5.1.5 El piloto debe haber efectuado al menos el 80% de cada una de dos temporadas completas de un de los Campeonatos indicados en el Suplemento 1.**

**5.1.6 El equipo de F1 concerniente debe demostrar que el candidato ha conducido de manera constante un vehículo de Fórmula Uno (1) actual durante al menos 300 km a velocidad de carrera en el periodo de 2 días como máximo, completados no más de 180 días antes de la demanda y certificado por la ADN del país donde se ha desarrollado el ensayo.**

(1) TCC o TPC como descrito en el Reglamento Deportivo de F1

**5.2 Requisitos para la Licencia de Entrenos Libres sólo.**

5.2.1 El piloto debe ser poseedor de una licencia de Grado A internacional de la FIA en curso de validez.

5.2.2 El piloto debe tener un permiso de conducir válido cuando solicite una Súper Licencia por primera vez.

5.2.3 El piloto debe tener como mínimo 18 años de edad al inicio de la prueba de su primer fin de semana de carrera de F1.

5.2.4 (...)

### SUPLEMENTO 1

#### Campeonatos a tener en cuenta para el Artículo 5.1.5

- Series nacionales e internacionales de Fórmula Renault 1.6

- Campeonatos Nacionales de Fórmula 3

- Series internacionales de Fórmula Renault 2.0 (Euro Cup, ALPS o NEC)

- Campeonatos Nacionales de Fórmula 4 certificados por la FIA

- Indy Light

- Súper Fórmula Japonesa

- Series GP3

- Fórmula Renault 3.5

- Indy Car

- FIA WEC (LMP1 únicamente)

- Campeonato de Europa de F3 de la FIA

- Series GP2

- Futuro Campeonato de F2 de la FIA

### SUPLEMENTO 2

#### Tabla de Puntos de los Campeonatos que cuentan para el Artículo 5.1.7 b)

Posición en la clasificación general anual	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	10º
Futuro Campeonato de F2 de la FIA	60	50	40	30	20	10	8	6	4	3

Serie GP2	50	40	30	20	10	8	6	4	3	2
Campeonato de Europa de F3 de la FIA	40	30	20	10	8	6	4	3	2	1
FIA WEC (LMP Sólo)	40	30	20	10	8	6	4	3	2	1
Indy Car	40	30	20	10	8	6	4	3	2	1
Serie GP3	30	20	15	10	7	5	3	2	1	0
Fórmula Renault 3.5	30	20	15	10	7	5	3	2	1	0
Súper Fórmula Japonesa	20	15	10	7	5	3	2	1	0	0
Campeonatos Nacionales de Fórmula 4 certificados por la FIA	10	7	5	2	1	0	0	0	0	0
Campeonatos Nacionales de F3	10	7	5	2	1	0	0	0	0	0
Fórmula Renault (Euro Cup, ALPS o NEC)	5	3	1	0	0	0	0	0	0	0

## MODIFICACIONES PARA 2017

### CAPÍTULO III - EQUIPAMIENTO DE LOS PILOTOS

#### 1. Cascos

##### 1.1 Normas

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

Los cascos, homologados según la norma FIA 8860 «Especificaciones de pruebas para cascos de altas prestaciones» (Lista Técnica n.º 33), deben ser utilizados por los pilotos en las siguientes ocasiones:

- el Campeonato del Mundo de Fórmula Uno,
- el Campeonato del Mundo de Rallyes de la FIA si figuran en la lista de prioritarios 1 o 2,
- el WTCC,
- el Campeonato del Mundo de Rallycross de la FIA, ~~si ellos están listados como pilotos permanentes o están inscritos por un equipo participante en el Campeonato del Mundo de Rallycross para equipos~~ **para todos los pilotos.**
- los Campeonatos de Europa GT3 de la FIA,
- las series internacionales para los vehículos de GP2, GP3, LMP1, LMP2 y F3.

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





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