

**ANEXO "L"**

**CÓDIGO DEPORTIVO**

**INTERNACIONAL 2.007**

(Licencias Internacionales de pilotos, controles médicos, equipamiento y conducción de los pilotos.) En caso de divergencia de interpretación entre los términos de las diversas traducciones de los reglamentos oficiales de la FIA, el texto francés hará fe.

## INDICE

### Capítulo I.- LICENCIAS INTERNACIONALES FIA PARA PILOTOS.

- Art. 1 Generalidades.
- Art. 2 Categorías de Licencias para carreras en circuito. Art. 3  
Requisitos para la Categoría C y D.
- Art. 4 Requisitos para la Categoría A y B. Art. 5  
Requisitos para la Superlicencia.
- Art. 6 Licencias para las pruebas internacionales de Carreras en Cuesta, Rallycross, Autocross y otras carreras en circuitos de tierra, y tentativas de récord de velocidad mundiales e internacionales.
- Art. 7 Licencias para carreras de camiones.
- Art. 8 Licencias para pruebas de vehículos históricos. Art. 9  
Licencia de dragsters.
- Art. 10 Expedición de Licencias Internacionales para pilotos minusválidos. Art. 11  
Licencia de navegante.

### Capítulo II.- REGLAMENTO PARA EL CONTROL MÉDICO DE LOS PILOTOS.

- Art. 1 Control Médico Anual de aptitud.
- Art. 2 Control Médico tras un accidente o problema físico. Art. 3  
Restablecimiento.
- Art. 4 Control anti-doping.
- Art. 5 Comisión de Apelación.
- Art. 6 Reglamentación de los estudios fisiológicos durante pruebas de automóviles.

### Capítulo III.- EQUIPAMIENTO DE LOS PILOTOS.

- Art. 1 Normas para cascos.

Art. 2 Vestimentas resistentes al fuego (ignífugas). Capítulo IV.-  
**CÓDIGO DE CONDUCCIÓN EN CIRCUITOS.** Art. 1 Respeto de las señales.

- Art. 2 Adelantamientos.
- Art. 3 Parada de un vehículo durante la carrera. Art. 4  
Entrada a los boxes de repostaje (garajes).

## Capítulo I.- LICENCIAS INTERNACIONALES FIA PARA PILOTOS.

### Art. 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 particularmente por sus artículos 45, 47 y 70, y por el Capítulo VIII de dicho Código. Este Capítulo del Anexo L, especifica las categorías, las exigencias de cualificación y la validez de las licencias, para carreras en circuito en los artículos 2 al 7, para las pruebas de vehículos históricos en el artículo 8, de dragsters en el artículo 9, y para los pilotos minusválidos en el artículo 10.

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

1.2. Contenido de la Licencia Internacional de Piloto de la FIA :

- Título “Federación Internacional del Automóvil” y nombre de la Autoridad Deportiva Nacional - Mención “Licencia Internacional FIA
- Número de la licencia
- Grado de la licencia
- Fecha de inicio y fin de la validez de la licencia (ver Artículo 114 del CDI
- 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 (cristales o lentillas) SI / NO Vigilancia  
médica particular SI / NO

### Art. 2.- CATEGORÍAS DE LICENCIAS PARA CARRERAS EN CIRCUITOS.

2.1) Superlicencia: Campeonato del Mundo de Fórmula 1 para Pilotos.

2.2) Grado A: Fórmula 1, Campeonatos ChampCar e IRL.

2.3) Grado B: Todas las carreras de los Campeonatos de la FIA no mencionados más arriba; todas las demás carreras internacionales libres; las demás carreras, categorías y campeonatos que puedan estar especificadas en el reglamento nacional de la ADN del país organizador.

2.4) Grado C: Exigencia mínima para todas las carreras inscritas en el calendario internacional de la FIA y no mencionadas más arriba (a excepción de las pruebas para vehículos históricos y para pilotos minusválidos).

2.5) Grado D: licencia para permitir a las personas que no tienen normalmente licencia de competición, participar en ciertas pruebas de carácter específico y cuyas inscripciones son internacionales únicas, aprobadas como tales en el calendario internacional FIA.

2.6) Cada grado de licencia, es válido para las carreras en circuitos ovales con curvas peraltadas, en las categorías de vehículos indicadas en cada uno de ellos. De todas formas, se recomienda a las ADN que tengan esta clase de circuitos 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, para obtener una autorización de participación.

### **Art. 3.- REQUISITOS PARA LA CATEGORÍA “C” y “D”.**

3.1) La licencia de grado D es expedida por la ADN del peticionario y no requiere de ningún periodo probatorio de calificación.

La licencia de grado D, sólo es válida para una única prueba, cuya denominación y fecha deben ser reseñadas en la licencia por la ADN que la expide.

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

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

3.2) La licencia de grado o categoría C es expedida por la ADN del piloto, que determinará los criterios a respetar, y que deberán comprender un periodo de prueba con, ya sea el grado de licencia nacional más alto, o bien con la licencia internacional B de la CIK, periodo de una duración máxima de dos años en el curso del cual el piloto deberá haberse clasificado en un mínimo de cinco pruebas reconocidas por las ADN. El palmarés del piloto deberá ser considerado suficiente por los Directores de Carrera de las pruebas en las que haya participado.

Para optar a una licencia de grado C, los pilotos deberán tener 16 años cumplidos el 1 de enero del primer año de validez de la licencia. Una derogación a esta regla podrá ser solicitada por la ADN de un piloto y acordada si la FIA decide que está justificada en función de los resultados y de la experiencia del piloto, que deberán ser sometidos y ratificados por la ADN y deberán incluir al menos dos años de competición a nivel nacional.

### **Art. 4.- REQUISITOS PARA LAS CATEGORÍAS “A” Y “B”.**

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

4.2.) Para la obtención de la Categoría B, la ADN del piloto debe asegurarse que en los 24 meses precedentes a la solicitud, haya terminado y se haya clasificado en -al menos- cinco carreras internacionales o de Campeonatos Nacionales.

4.3.) Para la obtención de la Categoría A, deberán respetarse los requisitos del punto 4.2., y además, la ADN del piloto deberá asegurarse 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 categoría 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 categoría B. La FIA podrá pedir a la ADN someter a examen el palmarés del piloto.

4.4.) Con el fin de preservar las aptitudes de un piloto para una licencia de grado A ó B, el piloto debe participar al menos en una prueba internacional de la categoría apropiada en un periodo de doce meses, a falta de la cual, la ADN que expide la licencia deberá observar al piloto de nuevo durante los entrenamientos de una prueba internacional.

### **Art. 5.- REQUISITOS PARA LA SUPER LICENCIA.**

5.1.) La Súper Licencia es expedida por la Comisión de Fórmula 1, a su exclusivo criterio, tras una solicitud y una recomendación específica de la ADN del piloto, acompañadas de su palmarés y de las condiciones siguientes:

i./ Que el piloto haya cerrado un acuerdo con un equipo inscrito en el Campeonato del Mundo de Fórmula 1 de la FIA, para pilotar un vehículo de Fórmula 1 en el Campeonato del año de la solicitud, en calidad de primer o de segundo piloto o de piloto de reserva.

ii./ Que el piloto sea poseedor de una licencia de grado "A".

iii./ Que el piloto:

a.) o bien, se haya clasificado entre los cuatro primeros de la clasificación definitiva de la Serie GP 2, en el curso de uno de los dos años precedentes.

b.) o bien, se haya clasificado entre los 3 primeros en al menos 5 carreras, o entre los 6 primeros en al menos 10 carreras de la Serie GP 2, en el curso de uno de los dos años precedentes.

c.) o bien, se haya clasificado entre los 3 primeros de la clasificación definitiva de la F/ Nippon, en el curso de uno de los dos años precedentes.

d.) o bien, se haya clasificado entre los 6 primeros de la clasificación definitiva de la serie Indy Racing League (IRL) ó de la serie ChampCar World Series, de los Estados Unidos, en el curso de uno de los dos años precedentes.

e.) o bien, sea el campeón en título de la Euroseries 3000, la World Series F/Renault V6 o de la Internacional F3000 Masters (el título es considerado como válido durante los 12 meses siguientes a la última carrera de su temporada de campeonato).

f.) o bien, sea el campeón en curso de la Fórmula 3 Euro Series o del campeonato nacional principal de F3, de uno de los países siguientes: Gran Bretaña, Italia y Japón (el título es considerado como válido durante los doce meses siguientes a la última carrera de su temporada de campeonato).

g.) o bien, haya tomado la salida en al menos 5 carreras puntuables para el Campeonato del Mundo de Pilotos de F 1 del año anterior.

h.) o bien, (con carácter excepcional), tenga un palmarés considerado como suficiente, por unanimidad, por el Bureau de la Comisión de F 1, y haya conducido un vehículo de F 1 en vigor, durante al menos 300 km. a velocidad de carrera durante un período máximo de dos días, siendo ello certificado por la ADN del país en donde se haya desarrollado el entrenamiento. No serán tenidos en cuenta nada más que los resultados obtenidos con vehículos de fórmula monoplace. Si no hubiera unanimidad en el Bureau, será consultada la Comisión de Fórmula 1 en pleno.

En este caso, la solicitud de inscripción completa, debe ser recibida por la FIA al menos 14 días antes de las verificaciones técnicas de la primera prueba del Campeonato del Mundo de F 1 en la que el candidato deba a participar.

iv./ Los derechos anuales de la Súper Licencia se abonarán a la FIA.

5.2.) La Súper Licencia es válida hasta el final del año de su expedición.

5.3.) Un piloto aceptado en base al apartado "III.h." anterior, lo será a prueba durante un periodo de doce meses, durante el cual, la Súper Licencia le será concedida provisionalmente y siempre bajo reserva de revisión.

**Art. 6.- LICENCIAS PARA PRUEBAS INTERNACIONALES DE CARRERAS EN CUESTA, RALLYCROSS, AUTOCROSS Y LAS DEMAS CARRERAS SOBRE CIRCUITOS DE TIERRA, Y TENTATIVAS DE RECORDS DE VELOCIDAD MUNDIALES E INTERNACIONALES.**

Se exige licencia de grado C.

**Art. 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 categoría superior.

**Art. 8.- LICENCIA INTERNACIONAL DE PILOTO PARA LAS PRUEBAS DE VEHÍCULOS HISTÓRICOS.**

8.1.) La Licencia Internacional Histórica de Piloto de la FIA es válida, en la categoría de vehículos para la que ha sido otorgada, para todas las pruebas de velocidad reconocidas por la FIA para vehículos históricos. Es obligatoria para estas pruebas a menos que el piloto sea titular de la Licencia Internacional Normal de Piloto de la FIA, cualquiera que sea su grado (ver artículos 2 al

5). Las pruebas de velocidad son aquellas donde la velocidad es el elemento determinante para establecer la clasificación, o aquellas en las que se alcance una velocidad media superior a 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 el Código Deportivo Internacional de la FIA, Capítulo 2 y 8.

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 H 1: Todos los vehículos históricos, salvo los Thoroughbred Grand Prix.

Categoría H 2: Vehículos de carreras Añejos ("Vintage"); vehículos de carreras hasta 2.000 cc posteriores a 1.930; vehículos Sport y Sport-Prototipos de cilindrada superior a 1.100 cc y hasta 2.500 cc; todos los vehículos de Gran Turismo.

Categoría H 3: Todos los vehículos de Sport de antes de la guerra; vehículos Sport y Sport-Prototipos de después de la guerra hasta 1.100 cc; los vehículos de Gran Turismo hasta 2.500 cc.

Categoría H 4: Rallyes de Regularidad Históricos únicamente.

**Nota:** Cualquier categoría de la Licencia Internacional Normal de Piloto de la FIA es válida para todos los vehículos históricos, y obligatoria para Thoroughbred Grand Prix.

**Art. 9.- LICENCIAS DE DRAGSTERS.**

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

9.2.) La Licencia Internacional de Dragsters de la FIA está sometida a todas las reglas 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 de Dragsters de la FIA se distinguirá por la sobreimpresión de las letras "DR" en gran formato.

9.4.) Será de la competencia de las ADN que expidan las licencias la determinación de las calificaciones exigidas para los diferentes grados.

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</b>	<b>Tipo B (mas de 125")</b>	<b>Tipo C (hasta 125") (carrocería)</b>
Clase 1	Top Fuel	Funny Car	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 una 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 conductor FIA puede reemplazar una licencia dragster de Clase 4.

## **Art. 10.- EXPEDICIÓN DE UNA LICENCIA INTERNACIONAL PARA PILOTOS MINUSVÁLIDOS.**

### **10.1.) Licencia especial para minusválidos:**

Con exclusión de las enfermedades degenerativas o crónicas que impidan la práctica del automovilismo (ver 1.5.a. del Capítulo II) y de los defectos de visión eliminatorios (ver 1.4. del Capítulo II), toda persona que presente una minusvalía adquirida o congénita, y que, a juicio de su Comisión Médica Nacional (si existe) o de un médico designado por la ADN, no pueda obtener una licencia internacional de piloto (ver 1.5.b. del Capítulo II), puede obtener una Licencia Internacional para Minusválido si reúne todas las condiciones que a continuación se indican:

### **10.2.) Condiciones de adjudicación.**

Los criterios de adjudicación serán evaluados a tres niveles:

A nivel médico: evaluación de las posibilidades físicas del aspirante.

A nivel deportivo: evaluación de las posibilidades de conducir del aspirante, evaluación de su capacidad para salir por sí mismo del vehículo en caso de inmediato peligro (accidente, fuego, etc.).

A nivel técnico: la ADN de la que dependa el piloto deberá emitirle un certificado indicando las modificaciones que debe hacer en su vehículo.

En la práctica, el piloto minusválido que haya solicitado licencia deberá ser examinado por un miembro de la Comisión Médica en los países donde exista esta estructura, o de lo contrario por un médico designado por la Autoridad Deportiva Nacional.

Si el examinador médico considera posible la expedición de la licencia de minusválido, el solicitante deberá realizar una prueba de pilotaje, preferentemente en un circuito, y en presencia de una Autoridad Deportiva con el fin de que sean evaluadas sus capacidades.

Por otra parte, como se ha dicho antes, se evaluarán al mismo tiempo sus posibilidades para salir por sí mismo del coche lo más rápido posible:

- A partir de la posición sentada en el tipo de vehículo a utilizar, el aspirante debe ser capaz de liberarse del vehículo por sus propios medios y de alejarse de él, tanto si el vehículo está en posición vertical como si está tumbado.
- Tumbado sobre la espalda debe poder girarse sin dificultad en los dos sentidos.

Finalmente, el aspirante deberá presentar una ficha técnica, describiendo las transformaciones eventuales de su vehículo.

Una vez que la Autoridad Deportiva Nacional haya recibido la evaluación médica, deportiva y técnica tomará la decisión en última instancia de otorgar o negar la Licencia Internacional para pilotos minusválidos.

### **10.3.) Práctica del automovilismo para poseedores de licencia de minusválido.**

10.3.1. Los poseedores de una licencia internacional para pilotos minusválidos podrán participar solamente en pruebas cuya salida sea dada separadamente a cada concursante. Su participación esta sujeta a la autorización de la ADN de donde se desarrolle la prueba y de la ADN que haya expedido la licencia.

10.3.2. No obstante, y bajo reserva de respetar las condiciones enumeradas mas abajo, algunos titulares de la licencia internacional para pilotos minusválidos, podrán participar en competiciones internacionales en circuitos, con salida agrupada, con exclusión de las carreras de monoplazas internacionales (F1).

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

a.) si se trata de pilotos que hayan figurado en una lista de pilotos prioritarios o de conductores 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 minusvalía, de prestaciones válidas.

b.) si se trata de licenciados minusválidos, diplomados en una escuela de pilotaje homologada reconocida por la ADN, y que sean capaces de prestaciones iguales a las de los pilotos no minusválidos salidos de la misma escuela.

Las solicitudes de derogación deberán ser presentadas en la ADN del piloto afectado y dirigidas a la FIA. Serán sometidas a la aprobación de la Comisión Médica y de la Comisión de los Circuitos y de la Seguridad. En caso de desacuerdo entre estas dos comisiones, decidirá el Consejo Mundial.

10.3.3. El Secretario de una prueba que reúna a la vez participantes minusválidos y válidos, deberá asegurarse de que los servicios de socorro estén informados de los números de competición de los vehículos tripulados por minusválidos.

## **Art. 11.- LICENCIA DE NAVEGANTE.**

### **11.1./Licencia Internacional de navegante restringida.**

Esta licencia está reservada a los disminuidos físicos por lesiones o enfermedad, incluidos los problemas de visión que impidan la obtención de la licencia ordinaria (excluida la ceguera), y a los

sujetos afectados por ciertas enfermedades que puedan ser incompatibles con la práctica del deporte automóvil.

Permite la participación en pruebas de rallyes de los definidos en el artículo 21 del Código Deportivo Internacional.

No permite en ningún caso la conducción del vehículo durante el desarrollo de una competición.

### **11.2./ Examen médico.**

Se llevará a cabo una evaluación de las posibilidades físicas del solicitante con la revisión médica anual de aptitud (ver capítulo II, artículo 1).

### **11.3./ Examen de seguridad.**

Se llevará a cabo una evaluación cronometrada de las posibilidades del solicitante para salir por sí mismo de su vehículo.

Este examen será efectuado bajo el control de un Comisario Deportivo de la ADN en cuestión, en presencia de:

o bien de un miembro de la Comisión Médica nacional,  
o bien, en su defecto, de un médico designado por la ADN.

Una vez realizados todos estos documentos y practicadas las pruebas, la Comisión Médica nacional, o en su defecto un médico designado por la ADN, propondrá a esta la expedición o no de la licencia.

## **Capítulo II.- REGLAMENTO INTERNACIONAL PARA EL CONTROL MÉDICO DE LOS PILOTOS.**

### **Art. 1.- RECONOCIMIENTO MÉDICO ANUAL DE APTITUD.**

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

El conjunto de las indicaciones descritas más abajo en los puntos 1.2. al 1.5. ambos incluidos, es necesario y suficiente para la obtención de cualquier licencia.

#### **1.2.) Control Médico Anual de aptitud.**

Todos los pilotos que deseen participar en competiciones automovilísticas bajo la jurisdicción de la Federación Internacional del Automóvil, deberán pasar un reconocimiento médico anual para obtener la licencia de piloto de la Autoridad Deportiva Nacional.

El reconocimiento médico deberá ser realizado por un doctor en medicina autorizado para ejercer en el país en el que se vaya a expedir la licencia. En otro caso, la ADN puede fijar condiciones especiales.

#### **1.3.) Formulario del examen médico.**

En cada país, siguiendo la legislación o los usos locales, La ADN debe crear e imprimir un formulario médico que será expedido a todos los solicitantes de licencias. En este formulario médico, deben indicarse y prescribirse los controles a los que el piloto deberá someterse como se

ha dicho en el artículo 1.1. Será firmado por el médico que realice el examen y por el piloto afectado y sellado por la ADN.

Los reconocimientos previstos son los siguientes:

- a.) determinación obligatoria del grupo sanguíneo y del factor RH en los países en los que la ley lo exija.
- b.) examen de la vista. c.) examen ortopédico
- d.) prueba de esfuerzo máximo o bajo máximo (bajo control ECG) para los pilotos de más de 45 años (validez 2 años).

**Nota:** en los países en los que la ley lo exija o los usos lo impongan, el formulario médico nacional puede prescribir la realización de exámenes suplementarios.

Al pie del certificado médico, el solicitante deberá firmar una declaración en la que manifieste:

I./ Que ha informado exactamente al médico sobre su estado de salud actual y sobre sus antecedentes.

II./ Que se compromete a no hacer uso de drogas consideradas ilegales (lista de productos y métodos prohibidos del Comité Olímpico Internacional).

#### 1.4.) Normas oculares requeridas:

agudeza visual:

i./ antes o después de corrección, al menos 9/10 en cada ojo, u 8/10 en un ojo y 10/10 en el otro;

ii./ Todo sujeto que tenga una agudeza visual disminuida y no mejorable en un solo ojo, pero teniendo obligatoriamente una visión controlateral, corregida o no, igual o superior a 10/10, puede obtener una licencia de conductor con las condiciones siguientes y después de un examen efectuado por un oftalmólogo especialista:

- conformidad con los puntos b, c y d siguientes;
- estado del fondo de ojo excluyente de una retinopatía pigmentaria;
- toda lesión, antigua o congénita, será estrictamente unilateral. La ceguera unilateral es una contraindicación absoluta.

b.) Visión de los colores normal: (en caso de anomalía, recurso a la Tabla de Ishihara, y en caso de error, test de Farnsworth o sistema análogo); en todo caso, no pueden darse errores 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° deben estar indemnes de toda alteración.

d.) Visión Estereoscópica: funcional. En caso de anomalía, recurso a los test de Wirth, de Bagolini (cristales estriados) o test análogos.

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

- que las hayan usado desde al menos doce meses, y cada día durante un tiempo significativo.
- y que el oftalmólogo las certifique apropiadas para las carreras de automóviles.

**1.5.) Lista de enfermedades y discapacidades incompatibles con la práctica del automovilismo o que requieran un permiso médico de una entidad aprobada por la ADN (Comisión Médica o, en caso de inexistencia, facultativo designado por la ADN):**

Enfermedades y discapacidades incompatibles: epilepsia, con manifestación clínica o bajo tratamiento; amputaciones, excepto en el caso de dedos de la mano donde la función de asir se conserve en ambas manos; prótesis si el resultado funcional no es normal o similar a la normal; una limitación funcional de grandes articulaciones superior al 50%.

Discapacidades o enfermedades que requieren un permiso médico de una entidad aprobada por la ADN: diabetes insulino dependiente, con la condición de que sea presentado a la entidad médica aprobada por la ADN, un documento confidencial acreditativo de la supervisión regular del interesado y de su tratamiento, y que el certificado médico de aptitud (ver 1.6.) lleve la mención "necesaria supervisión médica"; el infarto de miocardio y la isquemia miocárdica, estado cardio-vascular patológico; limitación funcional de las articulaciones de las manos superiores al 50% y que afecte a dos o más dedos de la misma mano; prótesis que permitan realizar una actividad funcional próxima o igual a la normal; las enfermedades psiquiátricas.

#### 1.6.) Obligaciones del doctor que efectúa el examen.

El doctor en medicina 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 debe ser tomada por el doctor en medicina que realice el examen. Este doctor puede requerir, eventualmente, la opinión de la entidad aprobada por la ADN (Comisión Médica Nacional o médico aprobado).

#### 1.7.) Certificado de aptitud médica.

Cada licencia internacional deberá ir acompañada del 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

.....

Vista Corregida (gafas o lentillas)	SI	NO	Vigilancia
Médica especial	SI	NO	

#### 1.8.) Control Médico en las pruebas:

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

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

**Art. 2.- CONTROL MÉDICO COMO CONSECUENCIA DE UN ACCIDENTE O DE UN PROBLEMA FÍSICO.**

## **2.1.) Control Médico sobre el terreno.**

### **2.1.1./ En toda prueba internacional:**

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

- En las pruebas que se desarrollen en pista, este examen se deberá desarrollar por regla general en el centro médico del circuito; en este caso, la Dirección de carrera asegurará la presencia del piloto.
- En las pruebas que se desarrollen por carretera, el examen médico podrá ser practicado sobre el terreno (carreras en montaña), o en el parque de reagrupamiento (rallyes).
- En las pruebas puntuables para un Campeonato FIA en las que esté presente un Delegado Médico de la FIA, este último podrá llevar a cabo el procedimiento de control, de acuerdo con el Médico Jefe y con el Director de la Prueba; a título excepcional, en pruebas que se desarrollen en pista, el delegado médico de la FIA podrá practicar el examen él mismo, y en lugar distinto del centro médico.

Si el reglamento de una prueba, de una serie o de un campeonato estipula que los vehículos en competición deben estar equipados de una Luz de Advertencia Médica de especificación FIA, todo piloto implicado en un accidente que provoque el encendido de dicha luz, señalando que se han sobrepasado las fuerzas de deceleración determinadas, **DEBE** ser examinado por los servicios médicos de la prueba antes de abandonar el circuito. El Médico Jefe de la prueba, conjuntamente con el Delegado Médico de la FIA (si está presente), determinará el lugar más apropiado para proceder a éste examen.

En todo caso, el equipo del piloto afectado será avisado por escrito.

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

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

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

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

### **2.1.2./ Entrenamientos y reconocimientos:**

Todo piloto que participe en entrenamientos privados en pista o en reconocimientos no reglamentados por carretera, si padece una salida de carretera o un problema físico del que llegue a tener conocimiento el organizador de la prueba, puede ser sometido a un control médico antes

del comienzo de la prueba internacional en la cual tenía intención de participar, en las mismas condiciones y con las mismas consecuencias que las descritas anteriormente (2.1.1.).

## **2.2.) Procedimiento después de un accidente o de una enfermedad.**

### **2.2.1./ Obligaciones del Médico Jefe:**

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

- si se trata de un accidente que precise hospitalización por un mínimo de 24 horas, avisar a la ADN del piloto afectado por fax, telegrama o correo electrónico, dando las mayores precisiones y detalles posibles.
- si se trata de un accidente que hay precisado simplemente un control hospitalario, avisar por fax, telegrama o correo electrónico a la ADN del piloto, o, en caso de un piloto inscrito en un Campeonato de la FIA, se deberá avisar también a esta, que llevará a cabo, en su caso, un control médico con ocasión de la siguiente prueba en la cual daba tomar parte el piloto afectado.

### **2.2.2./ Obligaciones de la Autoridad Deportiva Nacional:**

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

### **2.2.3./ 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 entre en el cuadro del artículo 1.5 del presente reglamento, el licenciado deberá comunicarlo obligatoriamente en un plazo de 10 días a su Autoridad Deportiva Nacional:

- Bien sea acompañando un certificado médico confidencial dirigido a la Comisión Médica Nacional o al médico designado por la Autoridad Deportiva Nacional, en el que se haga constar: el diagnóstico, el pronóstico, la incapacidad temporal o el porcentaje de invalidez.
- Bien sea autorizando a la Comisión Médica Nacional o al médico designado a entrar en contacto, confidencialmente, con el centro asistencial en el que haya sido eventualmente hospitalizado.

## **Art. 3.- RESTABLECIMIENTO.**

A partir de la fecha del accidente, o del descubrimiento de una enfermedad o afección prevista en el artículo 1.5. del presente reglamento, y hasta la decisión de la Autoridad Deportiva Nacional, el piloto deberá abstenerse de toda participación, como tal, en toda competición automovilística sometida a la legislación 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 consolidación, ver un parte de alta del hospital, la Comisión Médica 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 informe a la Comisión Médica Nacional, o en su ausencia, a un médico autorizado por la ADN.

#### **Art. 4.- ORGANIZACIÓN DE LA LUCHA CONTRA EL DOPAJE.**

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

El reglamento se encuentra en un complemento.

#### **Art. 5.- COMISIÓN DE APELACIÓN.**

En cada país, una Comisión Médica nombrada por la A.D.N., 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.

Podrá, en ciertos, casos tener lugar, una prueba de conducción en presencia de un médico miembro de la Comisión o designado por la Autoridad Deportiva Nacional.

Las conclusiones de la Comisión Nacional serán reconocidas y aceptadas por los demás países, bajo la jurisdicción deportiva de la Federación Internacional del Automóvil.

#### **Art. 6. REGLAMENTACIÓN DE LOS ESTUDIOS FISIOLÓGICOS DURANTE LA CELEBRACIÓN DE PRUEBAS AUTOMOVILÍSTICAS.**

##### **6.1.) Consideraciones Generales:**

Los estudios fisiológicos que tengan lugar en el transcurso de una competición, o en los entrenamientos que la preceden, no podrán en ningún momento y por ninguna razón, entorpecer el desarrollo normal de esta prueba. En consecuencia, y para todas las pruebas de competencia de la FIA, estos estudios deberán estar sujetos a la reglamentación que se describe a continuación.

##### **6.2.) Elección del tema de la experimentación:**

El tema elegido para un estudio fisiológico sobre el terreno se deja a la elección del médico-investigador. Sin embargo, éste deberá informar de todas formas sobre el tema de su estudio al médico responsable de la prueba en la que será efectuado, tras la aprobación médica nacional de la ADN.

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

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

##### **6.3.) Condiciones de realización práctica de un experimento fisiológico:**

Que el tema sea elegido por un médico investigador independiente, por una Autoridad Deportiva Nacional, por la Autoridad Deportiva Internacional (Comisión Médica FIA), siendo obligatorio adecuarse a los siguientes puntos, para asegurar su realización práctica:

Acuerdo del Organizador y del Director de Carrera. Acuerdo del Médico Jefe.

Acuerdo del Concursante.

Acuerdo del o de los pilotos, si no fuesen ellos los propios concursantes. La voluntariedad de los pilotos sujetos del estudio es indispensable.

En todos los casos, se deberá hacer una solicitud escrita al médico responsable de la prueba y al organizador, describiendo el proceso y detallando:

El contenido, volumen y emplazamiento del material médico necesario para la experimentación.

El lugar y el tiempo necesario para la experimentación, precisando claramente, si se desarrolla en el transcurso de una carrera en circuito, durante los entrenamientos o en el curso de la misma prueba. Igualmente para los rallyes, se especificará si se hace en el transcurso de un tramo cronometrado o en un recorrido de enlace.

El número de personas que componen el equipo médico de investigación, incluido el personal médico, siendo sometido a la aprobación del organizador.

El desarrollo de un estudio fisiológico no deberá en ningún caso afectar a los concursantes y pilotos no involucrados, sea en su box (garaje), durante la carrera o durante los entrenamientos.

#### **6.4.) Utilización de los datos científicos obtenidos:**

Como es lógico, los trabajos científicos serán de la entera propiedad de los médicos investigadores.

En consecuencia, ellos son completamente libres para efectuar las publicaciones o difusión que decidan. No obstante, están obligados a comunicar los resultados a su Autoridad Deportiva Nacional, quien facilitará a su vez un resumen a la FIA.

### **Capítulo III.- EQUIPAMIENTOS PARA PILOTOS.**

#### **Art.1.- CASCOS.**

##### **1.1.) Normas:**

Todo piloto que participe en pruebas de circuito, en carreras en cuesta o en pruebas especiales de rallye, inscritas en el Calendario FIA, deberá llevar un casco conforme a las normas que figuran en la Lista Técnica N° 25 del Anexo J.

Los pilotos de vehículos abiertos deberán llevar cascos integrales, con un protege –mentón formando parte integrante de la estructura del casco y conforme a una norma aprobada por la FIA. Esta medida es recomendada para los vehículos históricos abiertos.

Los pilotos del Campeonato de Formula Uno deberán llevar cascos conformes a la Norma FIA 8860-2004 Especificaciones de pruebas para cascos de altas prestaciones.

Se recomienda muy especialmente que los pilotos de series internacionales, cuyo reglamento técnico contenga disposiciones en materia de resistencia de estructuras a los choques de los

reglamentos técnicos de Formula Uno de la FIA, lleven cascos conformes a la Norma FIA 8860-2004.

#### **1.2.) 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.

#### **1.3.) Peso máximo y sistemas de comunicaciones:**

El peso de los cascos podrá verificarse en cualquier momento de la prueba y no debe exceder de 1.800 gr. para un casco integral o 1.400 gr. para un casco abierto, incluyendo todos los accesorios y fijaciones.

Los auriculares de radio montados en el casco están prohibidos en todas las pruebas de circuito y en las carreras de montaña (se autorizan los auriculares colocados en la oreja). Las peticiones de derogación, por razones médicas solamente, podrán hacerse a través de la Comisión Médica de la ADN del piloto. La instalación de un micrófono solo podrá hacerse respetando las disposiciones del párrafo 1.2. anterior.

#### **1.4.) Decoración:**

Las pinturas puedan provocar una reacción con el material de la estructura del casco e influenciar en su poder de protección, por lo tanto, cuando un fabricante de instrucciones o restricciones para la pintura o decoración de los cascos, estas deberán ser respetadas, usando solo las pinturas especificadas por ellos (acrílicas de secado por aire, lacas de poliuretano u otras) y, realizadas preferentemente, por un pintor que haya recibido su aprobación. 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 influenciar en las prestaciones 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 constructor deberán ser consultadas igualmente para cualquier cuestión relativa a la utilización de adhesivos o calcomanías.

### **Art. 2.- VESTIMENTA RESISTENTE AL FUEGO.**

En las pruebas en circuitos, en las carreras en cuesta, en las pruebas especiales de rallyes y en los sectores selectivos de las pruebas todo terreno inscritas en el Calendario de la FIA, todos los pilotos y copilotos deben llevar mono (buzo) así como guantes ( facultativo para copilotos), ropa interior larga , verdugo (balaclava), calcetines, calzado homologados según la norma FIA 8856-2000.

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

Los bordados cosidos directamente sobre el mono deben ser cosidos 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 (ver Anexo I de la norma FIA 8856-2000 para las conocer los requisitos detallados y otras recomendaciones a los usuarios)

Los pilotos de monoplazas 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 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 precisar la saturación de una prenda para funcionar.

Para pruebas que se desarrollen bajo fuerte calor, se recomienda utilizar un sistema de refrigeración (conectado por ejemplo a ropa interior previsto a tal efecto y homologados 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.

### **Art. 3 DISPOSITIVO DE RETENCIÓN DE LA CABEZA**

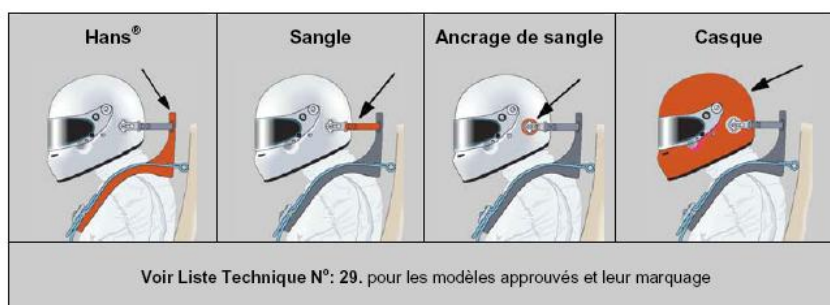
3.1) En las pruebas internacionales, llevar cualquier dispositivo sujeto al casco y destinado a proteger el cuello o la cabeza del piloto está prohibido, a menos que el dispositivo haya sido aprobado por la FIA y esté contenido en la Lista Técnica FIA nº 36.

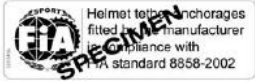
Cuando el dispositivo utilizado sea el HANS, solo podrá ser usado con un casco compatible recogido en la Lista Técnica nº 29. Se recomienda vivamente a los pilotos utilizar los cascos con anclaje de cincha montado por el fabricante en origen. Estos cascos son identificables gracias a una etiqueta FIA color plata con un holograma que está ilustrado en la Lista Técnica FIA nº 29- Figura 1

También se recomienda utilizar cinchas homologadas identificables gracias a una etiqueta FIA 8858-2002.






Para más detalles, la guía "Guide for the use of HANS in Internacional Motor Sport" publicado por el Instituto FIA para la Seguridad en Automovilismo, está disponible en [www.fia.com](http://www.fia.com), bajo el epígrafe FIA Sport –Reglamentos –Equipamiento de los pilotos.

**3.2) Uso obligatorio de un dispositivo de retención de la cabeza aprobado por la FIA –por campeonato**



<b>Championnat du Monde de Formule Un de la FIA</b>	Port du Hans® conforme à la norme FIA 8858-2002 obligatoire	Sangles conformes à la norme FIA 8858-2002 obligatoire	Ancrages de sangles conformes à la norme FIA 8858-2002 obligatoire	Conformité à la norme FIA 8860-2004 obligatoire
<b>Championnat GT de la FIA</b>	Port du Hans® conforme à la norme FIA 8858-2002 obligatoire	En 2005, il est recommandé que les sangles soient conformes à la norme FIA 8858-2002.  Au 1.1.2006, cette recommandation devient obligatoire et les sangles devront être marquées selon la norme FIA 8858-2002.	En 2005, il est recommandé que les ancrages de sangle et leur montage soient certifiés par le fabricant de casque.  Au 1.1.2006, cette recommandation devient obligatoire et le casque devra arborer l'étiquette FIA 8858-2002 suivante:  	
<b>Championnat du Monde des Voitures de Tourisme de la FIA</b>				
<b>Championnat du Monde des Rallyes de la FIA (*)</b>				
<b>Autres épreuves internationales</b>	Port du Hans® conforme à la norme FIA 8858-2002 recommandé	Avec le port du Hans®, sangles conformes à la norme FIA 8858-2002 recommandées	Avec le port du Hans®, un casque compatible Hans® est obligatoire.  Il est recommandé de faire effectuer le montage des ancrages de sangles par le fabricant de casque.	

(\*) uniquement pour pilotes et co-pilotes inscrits par les constructeurs engagés dans le championnat

	Hans®	Tether	Tether-anchorage	Helmet
				
	See Technical List N°: 29. for approved models and marking			
<b>FIA F1 World Championship</b>	Use of Hans® in compliance with FIA 8858-2002 mandatory	Compliance of the tethers with FIA 8858-2002 mandatory	Compliance of the tether-anchorage with FIA 8858-2002 mandatory	Helmet must comply with FIA 8860-2004
<b>FIA GT Championship</b>	Use of Hans® in compliance with FIA 8858-2002 mandatory	In 2005, it is recommended that the tethers are in compliance with FIA 8858-2002	In 2005, it is recommended that the tether-anchorage and their the mounting are certified by the helmet manufacturer	<p>As from 1.1.2006, this recommendation will become obligatory and the helmet must show the following FIA 8858-2002 label:</p> 
<b>FIA World Touring Car Championship</b>		As from 1.1.2006, this recommendation will become obligatory and the tethers must be marked according to FIA 8858-2002	As from 1.1.2006, this recommendation will become obligatory and the tether-anchorage and their the mounting are certified by the helmet manufacturer	
<b>FIA World Rally Championship(*)</b>		As from 1.1.2006, this recommendation will become obligatory and the tethers must be marked according to FIA 8858-2002	As from 1.1.2006, this recommendation will become obligatory and the tether-anchorage and their the mounting are certified by the helmet manufacturer	
<b>Other International events</b>	Use of HANS® recommended. If used, it must comply with FIA 8858-2002	If HANS® used, compliance of the tethers with FIA 8858-2002 recommended	If Hans® used, helmet must be Hans® compatible. The mounting of the tether anchorage certified by the helmet manufacturer is recommended	

(\*) only for drivers and co-drivers entered by the manufacturers engaged in the Championship

### 3.3. Exigencias futuras concernientes al uso obligatorio de dispositivos de retención de la cabeza

El uso de un dispositivo de retención de la cabeza aprobado por la FIA será obligatorio para todos los pilotos y copilotos en las pruebas internacionales, según las siguientes condiciones:

- en las pruebas de la Copa del Mundo FIA de Rallyes Todo Terreno: lista prioritaria a partir del 1 de Enero de 2007; los otros a partir del 1 de Enero de 2008.
- en todos los demás campeonatos, trofeos, copas y challenges de la FIA: a partir del 1 de Enero de 2008.
- En todas las pruebas inscritas en el Calendario Deportivo Internacional de la FIA: a partir del 1 de Enero de 2009.

Excepcionalmente, el uso de un dispositivo de retención de la cabeza aprobado por la FIA es:

- a.) recomendado a bordo de los vehículos históricos.
- b.) obligatorio, en off-road, para las pruebas del Campeonato Europeo de la FIA a partir de:
  - División 1 (Rallycross): 1-1-2009
  - División 1A (Rallycross): 1-1-2010
  - División 2 (Rallycross): 1-1-2010
  - División 3 (Autocross): 1-1-2010
- c.) no obligatorio para las categorías de energías alternativas siguientes: I, III, IIIA, V Karts eléctricos, VII y VIII.
- d.) recomendado para las categorías de energías alternativas II, V vehículos y VI con pasaporte técnico expedido antes del 1-1-2006.

Los otros vehículos que por razones técnicas no puedan instalar el dispositivo de retención de la cabeza aprobado por la FIA, podrán solicitar una derogación a la Comisión de Seguridad de la FIA.

#### Capítulo IV.-CÓDIGO DE CONDUCTA SOBRE CIRCUITO.

##### Art. 1.- RESPETO A LAS SEÑALES.

Las indicaciones que figuran en los artículos 4, 5 y 6 del Anexo H del Código Deportivo Internacional se considera que forman parte de este código de conducta en la conducción. Todo piloto debe conocer estas normas.

##### Art. 2.- ADELANTAMIENTOS.

Durante la carrera, un vehículo que se encuentre en la pista puede utilizar toda la anchura de la misma. Sin embargo, en el momento que éste sea alcanzado en una recta por otro vehículo, cuya velocidad sea, bien momentáneamente o bien constantemente, superior a la suya, el piloto debe asumir el derecho de paso del otro vehículo cediéndole a un lado para facilitar el paso por el otro lado.

Si el piloto del vehículo alcanzado pareciera no utilizar debidamente el retrovisor, el/los señalador/es deberán dirigirle una advertencia por medio de la bandera azul para prevenirle de que otro piloto intenta sobrepasarlo.

Todo piloto que no respete dicha bandera azul, podrá ser penalizado por los Comisarios Deportivos.

Las infracciones sistemáticas o repetidas podrán entrañar la exclusión de la carrera de los infractores.

Las curvas así como sus zonas de entrada y salida, pueden ser trazadas por los pilotos como deseen dentro de los límites de la pista. El adelantamiento, teniendo en cuenta las posibilidades del momento, puede efectuarse por la derecha o por la izquierda.

Sin embargo, las maniobras susceptibles de molestar a otros pilotos, tales como el cambio de dirección prematuro, más de un cambio de dirección, la aglomeración voluntaria de vehículos en el exterior o interior de la curva, o cualquier otro cambio anormal de dirección, están estrictamente prohibidas y entrañarán penalizaciones que, dependiendo de la importancia o de la reiteración de las infracciones, irán desde la multa a la exclusión. La repetición de una conducta peligrosa, puede entrañar la exclusión.

Toda maniobra de obstrucción, por parte de un piloto o de varios que tengan o no intereses comunes, está prohibida. No está permitido rodar a varios coches constantemente juntos o adoptar una formación en abanico, de manera que algún otro vehículo no pueda sobrepasarlos. En este caso, la bandera azul será presentada a los conductores.

La penalización infligida a los pilotos que no respeten la bandera azul, será igualmente aplicada a los conductores que obstruyan una parte de la pista, y será más severa en el caso de una obstrucción sistemática, pudiendo ir en este caso desde una multa a la exclusión. La misma penalización será aplicada a los pilotos que zigzagueen sobre la pista para impedir el adelantamiento a otros concursantes.

La repetición de faltas graves o la evidencia de una falta de dominio o control del vehículo (por ejemplo una salida de pista) podrá entrañar la exclusión de la carrera para los conductores en cuestión.

Los pilotos que estén en una carrera, solo deben utilizar la pista.

### **Art. 3.- PARADA DE UN VEHÍCULO DURANTE LA CARRERA.**

El piloto de cualquier vehículo que vaya a abandonar debe avisar su intención previamente, y a él le incumbe vigilar que esta maniobra no represente ningún peligro y que se efectúe lo más cerca posible de un punto de salida.

En el caso en que un conductor se encuentre en la obligación de parar su vehículo, bien involuntariamente o por otro motivo, el vehículo deberá ser sacado de la pista lo más rápidamente posible con el fin de que su presencia no suponga un peligro o no obstaculice el desarrollo de la carrera.

Si el piloto es incapaz de retirar su vehículo de una posición que entrañe riesgos, el/los comisarios de pista u otros oficiales deberán prestarle asistencia. En este caso, si el piloto llega a poner su vehículo en marcha sin ayuda exterior, y vuelve a la carrera sin cometer ninguna falta cualquiera que sea y sin sacar ventaja del desplazamiento de su vehículo para ponerse a cubierto, no quedará fuera de la carrera.

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

Todo reavituallamiento sobre la pista está prohibido, bajo pena de exclusión.

A excepción del conductor, y en caso excepcional, oficiales competentes, ninguna persona está autorizada a tocar un vehículo parado bajo pena de exclusión del vehículo en cuestión.

Está prohibido empujar un vehículo a lo largo de la pista o hacerle cruzar así la línea de llegada, bajo pena de exclusión.

Todo vehículo abandonado, aunque sea momentáneamente, por su conductor, sobre el circuito, cualquiera que sea la causa o la duración, se considerará como si se hubiese retirado de la carrera.

### **Art. 4.- ENTRADA A LOS BOXES (GARAJES) DE REPOSTAJE.**

La zona denominada de deceleración forma parte del área de boxes.

Durante los entrenamientos y la carrera, el acceso a los boxes no está autorizado más que por la zona de deceleración. Todo incumplimiento a esta regla, entrañará la exclusión del concursante.

Todo conductor que tenga la intención de salir de la pista, o de entrar a su box, o al parque, debe manifestar su intención a tiempo y asegurarse de que puede hacerlo sin peligro.

Salvo en un caso de fuerza mayor, reconocido como tal por los Comisarios Deportivos de la prueba, el paso en cualquier sentido sobre la línea de separación entre la zona de deceleración y la pista, está prohibida.

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