



ESTÁNDAR FIA DIRECTRICES CASCOS

Avisos y términos preliminares

La reproducción o distribución de estos cascos de las Directrices estándar de la FIA (“Directrices”), total o parcialmente, sin el permiso por escrito de la FIA, está prohibida, excepto para los miembros afiliados a la FIA y los organizadores de eventos aprobados por ellos, quienes tienen derecho a utilizar este documento para fines no comerciales.

INTRODUCCIÓN

1. Las Directrices estándar de la FIA para cascos (“Directrices”) establecen orientación informativa general y gráficos ilustrativos sobre los cascos aprobados de acuerdo con las Normas de la FIA. Este documento se proporciona, a discreción de la FIA, para ayudar a los pilotos y/o competidores que participan en competiciones que aparecen en el Calendario Deportivo Internacional de la FIA y a los escrutadores (“Terceros”).

2. La provisión de las Directrices a cualquier Tercero está estrictamente sujeta a la aceptación y el acuerdo del Tercero para cumplir con estos Términos y Avisos Preliminares.

DESCARGO DE RESPONSABILIDAD

3. El contenido de las Directrices (incluidas orientaciones informativas generales en relación con la salud y la seguridad, cuestiones deportivas o técnicas) tomados de forma aislada pueden no ser adecuados o apropiados para todos y cada uno de los “Eventos de deportes de motor” regionales y nacionales (que incorporan todos los siguientes actividades i) competiciones, prácticas, pruebas, reconocimientos/ reconocimientos y demostraciones de deportes de motor, ii) cualquier actividad comercial, de marketing o de entretenimiento asociada y iii) cualquier actividad de ingeniería, escrutinio, mantenimiento u otras actividades técnicas, y comienza desde el momento los lugares relevantes donde se llevan a cabo estas actividades se hacen accesibles a cualquier persona, y finaliza cuando se cierra el acceso a los lugares relevantes o las actividades finalizan, lo que ocurra más tarde). Esto se debe a que las Directrices se relacionan con los Estándares de la FIA creados para las competiciones que aparecen en el Calendario Deportivo Internacional de la FIA que operan dentro de un entorno regulatorio y de seguridad que no se aplica a los Eventos de Deportes de Motor que no aparecen en el Calendario Deportivo Internacional de la FIA.

4. Es responsabilidad total de los Terceros garantizar que comprenden y cumplen con cualquier obligación o deber relevante relacionado con la salud y la seguridad, el diseño de productos, la construcción/fabricación o la ley del consumidor que se les impone en virtud de i) cualquier deporte nacional aplicable. Requisitos, regulaciones y estándares de seguridad de la autoridad (“Reglamentos ASN”), ii) Requisitos, reglamentos y estándares de seguridad de la FIA (“Reglamentos FIA”) y/ o iii) cualquier ley, reglamento, directiva y decreto transnacional, nacional y/o local relevante aprobado por el gobierno, una entidad cuasigubernamental o por cualquier entidad que tenga la misma autoridad que el gobierno en cualquier país u otro territorio aplicable, incluyendo todas las leyes locales, estatales y federales aplicables, y cualquier práctica industrial, códigos de práctica y/o códigos de conducta incorporados en cualquiera de los anteriores, y todas las órdenes judiciales vinculantes, decretos y cualquier decisión y/o fallo de cualquier autoridad competente que son relevantes (“Leyes Aplicables”). La FIA no asume ninguna responsabilidad en relación con dicho entendimiento o cumplimiento.

5. Las Directrices no contienen ningún consejo ni orientación en relación con las Leyes Aplicables, y la FIA no representa ni garantiza que la orientación informativa general contenida en las Directrices cumpla con las Leyes Aplicables que se aplican a un Evento de Deportes de Motor en particular. En consecuencia, es responsabilidad total de los Terceros i) recibir asesoramiento adecuado y realizar sus propias consultas sobre las leyes aplicables y cualquier requisito de seguridad local particular u otras consideraciones relevantes que se apliquen a un evento de deportes de motor y ii) adaptar e implementar las Directrices, de manera adecuada y segura dependiendo de las circunstancias del evento deportivo de motor en particular. La FIA no asume ninguna responsabilidad a este respecto.

6. Para evitar dudas, el cumplimiento de las Directrices de forma aislada no garantiza la seguridad de un Evento de deportes de motor en particular.

7. Si existe algún conflicto, o cualquier duda sobre un conflicto, entre el contenido de las Directrices y las Leyes Aplicables, las Leyes Aplicables siempre tendrán prioridad. Si es posible cumplir tanto con las Leyes Aplicables como con las Directrices (sujeto a todas las adaptaciones apropiadas según el párrafo 5), los Terceros deben esforzarse por hacerlo.

8. La FIA no hace ninguna representación o garantía, expresa o implícita, y no asume ninguna responsabilidad en cuanto a la calidad, idoneidad o idoneidad para el propósito: a. de cualquier

equipo, producto o diseño al que se pueda hacer referencia en las Directrices; ni

b. en cuanto a la aplicabilidad o idoneidad de las Directrices en relación con Eventos de deportes de motor que no aparecen en el Calendario deportivo internacional de la FIA.

9. Todos los Terceros son conscientes de que la tecnología utilizada en vehículos, equipos, estructuras, instalaciones y productos deportivos de motor está sujeta a cambios y desarrollo continuos, así como a buenas y mejores prácticas que evolucionan con el tiempo. Como resultado, las Directrices están sujetas a revisión y enmienda continuas a lo largo del tiempo.

10. Todos los Terceros son conscientes de los riesgos inherentes a la asistencia de cualquier persona a un Evento de deportes de motor o en sus proximidades. Dependiendo de las circunstancias del Evento de deportes de motor, estos riesgos pueden incluir (no exhaustivos): la posibilidad de incidentes (resultantes de deportes de motor o de otro tipo) que resulten en lesiones físicas y/o mentales o la muerte; exposición al ruido; exposición/interacción con alto voltaje u otros equipos técnicos/ mecánicos; o contraer/propagar enfermedades transmisibles.

LIMITACIÓN E INDEMNIZACIÓN

11. La FIA renuncia, excluye y limita (en la máxima medida permitida por las leyes aplicables) todos y cada uno de los reclamos, responsabilidades, costos, gastos, daños y pérdidas (incluidos, entre otros, cualquier derecho directo, indirecto, incidental, especial, consecuente o Daños o pérdidas ejemplares, daños a la propiedad, incumplimiento de derechos de propiedad intelectual, incumplimiento de contrato, pérdida de ganancias, pérdida de reputación o buena voluntad, uso, datos u otra pérdida intangible, pérdida de acuerdos o contratos, pérdida de ventas de negocios y de todos los intereses, , sanciones y costos legales) y cualquier lesión personal o mental (incluidos shock nervioso, enfermedad, discapacidad y muerte y cualquier pérdida financiera resultante), sufrida por cualquier organización o persona (incluidos Terceros y sus subsidiarias, afiliados, licenciantes, titulares de licencias, agentes , marcas compartidas, socios, empleados, directores, miembros, funcionarios, asesores, consultores, representantes, sucesores y cesionarios (colectivamente los “Representantes”)), independientemente de cómo surja de cualquier uso, implementación o confianza depositada en el contenido de, las Directrices en relación con un evento de deportes de motor en particular por parte de terceros o sus representantes, incluso en re

a. Declaraciones (incluidas declaraciones falsas), actos u omisiones de la FIA o sus Representantes o Terceros y sus Representantes; o

b. Cualquier otra negligencia, falta de cuidado razonable, incumplimiento de cualquier deber legal o de otro tipo o de las Leyes Aplicables, acto negligente o ilícito o incumplimiento intencional por parte de la FIA o sus Representantes o Terceros y sus Representantes.

12. Cualquier uso, implementación o confianza depositada en el contenido de las Directrices en relación con un Evento de deportes de motor en particular por parte de un Tercero o sus Representantes está (en la máxima medida permitida por las Leyes aplicables) estrictamente sujeta a la aceptación por parte del Terceros y sus Representantes de los siguientes:

a. El Tercero y sus Representantes acuerdan renunciar a cualquier derecho y/ o reclamos, aceptar liberar, eximir de responsabilidad y no demandar a la FIA o sus Representantes en relación con reclamos, responsabilidades, costos, gastos, daños y pérdidas (incluidos los mencionados en el párrafo 11); y

b. El Tercero y sus Representantes acuerdan indemnizar a la FIA y sus Representantes en relación con todos y cada uno de los reclamos, responsabilidades, costos, gastos, daños y pérdidas (incluidos los mencionados en el párrafo 11), y esta indemnización se aplicará independientemente de que el La FIA ha sido negligente o tiene culpa; en cada caso, que surjan del uso, implementación o confianza depositada en el contenido de las Directrices en relación con un Evento de deportes de motor en particular.

LEY APLICABLE Y JURISDICCIÓN

13. Las Directrices y cualquier disputa o reclamo (incluidas disputas o reclamos no contractuales) que surjan de o en conexión con las Directrices o su tema o formación, se regirán e interpretarán de acuerdo con las leyes de Francia.

14. Los tribunales de Francia tendrán jurisdicción exclusiva para resolver cualquier disputa o reclamación (incluidas disputas o reclamaciones no contractuales) que surjan de o en conexión con las Directrices o su objeto o formación.

15. Cualquier asunto relacionado con la investigación y aplicación de las Regulaciones de la FIA está sujeto a la jurisdicción de los órganos judiciales y disciplinarios internos de la FIA.

ALCANCE

Este documento es un documento vivo que puede actualizarse para reflejar cualquier información nueva, actualizaciones de documentos reglamentarios o de orientación o aclaraciones que la FIA considere relevantes para los competidores y funcionarios. Asegúrese de tener en cuenta la última versión disponible.

Este documento tiene como objetivo hacer que las regulaciones de la FIA sean más fácilmente comprensibles para los competidores y inspectores técnicos.

El texto escrito aquí no reemplaza los documentos oficiales publicados en el sitio web de la FIA y no tiene valor regulatorio.

Este es un documento vivo que puede actualizarse para reflejar cualquier información nueva, actualizaciones de documentos reglamentarios o de orientación o aclaraciones que la FIA considere relevantes para los competidores y funcionarios. Asegúrese de tener en cuenta la última versión disponible.

Este documento tiene como objetivo hacer que las regulaciones de la FIA sean más fácilmente comprensibles para los competidores y inspectores técnicos.

El texto escrito aquí no reemplaza los documentos oficiales publicados en el sitio web de la FIA y no tiene valor regulatorio.

Este es un documento vivo que puede actualizarse para reflejar cualquier información nueva, actualizaciones de documentos reglamentarios o de orientación o aclaraciones que la FIA considere relevantes para los competidores y funcionarios. Asegúrese de tener en cuenta la última versión disponible.

Este documento tiene como objetivo hacer que las regulaciones de la FIA sean más fácilmente comprensibles para los competidores y inspectores técnicos.

El texto escrito aquí no reemplaza los documentos oficiales publicados en el sitio web de la FIA y no tiene valor regulatorio.

Este es un documento vivo que puede actualizarse para reflejar cualquier información nueva, actualizaciones de documentos reglamentarios o de orientación o aclaraciones que la FIA considere relevantes para los competidores y funcionarios. Asegúrese de tener en cuenta la última versión disponible.

Este documento tiene como objetivo hacer que las regulaciones de la FIA sean más fácilmente comprensibles para los competidores y inspectores técnicos.

El texto escrito aquí no reemplaza los documentos oficiales publicados en el sitio web de la FIA y no tiene valor regulatorio.

Este es un documento vivo que puede actualizarse para reflejar cualquier información nueva, actualizaciones de documentos reglamentarios o de orientación o aclaraciones que la FIA considere relevantes para los competidores y funcionarios. Asegúrese de tener en cuenta la última versión disponible.

Este documento tiene como objetivo hacer que las regulaciones de la FIA sean más fácilmente comprensibles para los competidores y inspectores técnicos.

El texto escrito aquí no reemplaza los documentos oficiales publicados en el sitio web de la FIA y no tiene valor regulatorio.

Este es un documento vivo que puede actualizarse para reflejar cualquier información nueva, actualizaciones de documentos reglamentarios o de orientación o aclaraciones que la FIA considere relevantes para los competidores y funcionarios. Asegúrese de tener en cuenta la última versión disponible.

Este documento tiene como objetivo hacer que las regulaciones de la FIA sean más fácilmente comprensibles para los competidores y inspectores técnicos.

El texto escrito aquí no reemplaza los documentos oficiales publicados en el sitio web de la FIA y no tiene valor regulatorio.

Este es un documento vivo que puede actualizarse para reflejar cualquier información nueva, actualizaciones de documentos reglamentarios o de orientación o aclaraciones que la FIA considere relevantes para los competidores y funcionarios. Asegúrese de tener en cuenta la última versión disponible.

Este documento tiene como objetivo hacer que las regulaciones de la FIA sean más fácilmente comprensibles para los competidores y inspectores técnicos.

El texto escrito aquí no reemplaza los documentos oficiales publicados en el sitio web de la FIA y no tiene valor regulatorio.

Este es un documento vivo que puede actualizarse para reflejar cualquier información nueva, actualizaciones de documentos reglamentarios o de orientación o aclaraciones que la FIA considere relevantes para los competidores y funcionarios. Asegúrese de tener en cuenta la última versión disponible.

Este documento tiene como objetivo hacer que las regulaciones de la FIA sean más fácilmente comprensibles para los competidores y inspectores técnicos.

Este documento tiene como objetivo hacer que las regulaciones de la FIA sean más fácilmente comprensibles para los competidores y inspectores técnicos. Este documento tiene como objetivo hacer que las regulaciones de la FIA sean más fácilmente comprensibles para los competidores y inspectores técnicos.

El texto escrito aquí no reemplaza los documentos oficiales publicados en el sitio web de la FIA y no tiene valor regulatorio.

Este es un documento vivo que puede actualizarse para reflejar cualquier información nueva, actualizaciones de documentos reglamentarios o de orientación o aclaraciones que la FIA considere relevantes para los competidores y funcionarios. Asegúrese de tener en cuenta la última versión disponible.

Este documento tiene como objetivo hacer que las regulaciones de la FIA sean más fácilmente comprensibles para los competidores y inspectores técnicos.

Este es un documento vivo que puede actualizarse para reflejar cualquier información nueva, actualizaciones de documentos reglamentarios o de orientación o aclaraciones que la FIA considere relevantes para los competidores y funcionarios. Asegúrese de tener en cuenta la última versión disponible.

Este documento tiene como objetivo hacer que las regulaciones de la FIA sean más fácilmente comprensibles para los competidores y inspectores técnicos.

El texto escrito aquí no reemplaza los documentos oficiales publicados en el sitio web de la FIA y no tiene valor regulatorio.

Este es un documento vivo que puede actualizarse para reflejar cualquier información nueva, actualizaciones de documentos reglamentarios o de orientación o aclaraciones que la FIA considere relevantes para los competidores y funcionarios. Asegúrese de tener en cuenta la última versión disponible.

Este documento tiene como objetivo hacer que las regulaciones de la FIA sean más fácilmente comprensibles para los competidores y inspectores técnicos.

El texto escrito aquí no reemplaza los documentos oficiales publicados en el sitio web de la FIA y no tiene valor regulatorio.

Este es un documento vivo que puede actualizarse para reflejar cualquier información nueva, actualizaciones de documentos reglamentarios o de orientación o aclaraciones que la FIA considere relevantes para los competidores y funcionarios. Asegúrese de tener en cuenta la última versión disponible.

Este documento tiene como objetivo hacer que las regulaciones de la FIA sean más fácilmente comprensibles para los competidores y inspectores técnicos.

El texto escrito aquí no reemplaza los documentos oficiales publicados en el sitio web de la FIA y no tiene valor regulatorio.

Este es un documento vivo que puede actualizarse para reflejar cualquier información nueva, actualizaciones de documentos reglamentarios o de orientación o aclaraciones que la FIA considere relevantes para los competidores y funcionarios. Asegúrese de tener en cuenta la última versión disponible.

Este documento tiene como objetivo hacer que las regulaciones de la FIA sean más fácilmente comprensibles para los competidores y inspectores técnicos.

El texto escrito aquí no reemplaza los documentos oficiales publicados en el sitio web de la FIA y no tiene valor regulatorio.

Este es un documento vivo que puede actualizarse para reflejar cualquier información nueva, actualizaciones de documentos reglamentarios o de orientación o aclaraciones que la FIA considere relevantes para los competidores y funcionarios. Asegúrese de tener en cuenta la última versión disponible.

Este documento tiene como objetivo hacer que las regulaciones de la FIA sean más fácilmente comprensibles para los competidores y inspectores técnicos.

El texto escrito aquí no reemplaza los documentos oficiales publicados en el sitio web de la FIA y no tiene valor regulatorio.

Este es un documento vivo que puede actualizarse para reflejar cualquier información nueva, actualizaciones de documentos reglamentarios o de orientación o aclaraciones que la FIA considere relevantes para los competidores y funcionarios. Asegúrese de tener en cuenta la última versión disponible.

Este documento tiene como objetivo hacer que las regulaciones de la FIA sean más fácilmente comprensibles para los competidores y inspectores técnicos.

El texto escrito aquí no reemplaza los documentos oficiales publicados en el sitio web de la FIA y no tiene valor regulatorio.

Este es un documento vivo que puede actualizarse para reflejar cualquier información nueva, actualizaciones de documentos reglamentarios o de orientación o aclaraciones que la FIA considere relevantes para los competidores y funcionarios. Asegúrese de tener en cuenta la última versión disponible.

Este documento tiene como objetivo hacer que las regulaciones de la FIA sean más fácilmente comprensibles para los competidores y inspectores técnicos.

El texto escrito aquí no reemplaza los documentos oficiales publicados en el sitio web de la FIA y no tiene valor regulatorio.

Este es un documento vivo que puede actualizarse para reflejar cualquier información nueva, actualizaciones de documentos reglamentarios o de orientación o aclaraciones que la FIA considere relevantes para los competidores y funcionarios. Asegúrese de tener en cuenta la última versión disponible.

Este documento tiene como objetivo hacer que las regulaciones de la FIA sean más fácilmente comprensibles para los competidores y inspectores técnicos.

El texto escrito aquí no reemplaza los documentos oficiales publicados en el sitio web de la FIA y no tiene valor regulatorio.

Este es un documento vivo que puede actualizarse para reflejar cualquier información nueva, actualizaciones de documentos reglamentarios o de orientación o aclaraciones que la FIA considere relevantes para los competidores y funcionarios. Asegúrese de tener en cuenta la última versión disponible.

Este documento tiene como objetivo hacer que las regulaciones de la FIA sean más fácilmente comprensibles para los competidores y inspectores técnicos.

El texto escrito aquí no reemplaza los documentos oficiales publicados en el sitio web de la FIA y no tiene valor regulatorio.

Este es un documento vivo que puede actualizarse para reflejar cualquier información nueva, actualizaciones de documentos reglamentarios o de orientación o aclaraciones que la FIA considere relevantes para los competidores y funcionarios. Asegúrese de tener en cuenta la última versión disponible.

Este documento tiene como objetivo hacer que las regulaciones de la FIA sean más fácilmente comprensibles para los competidores y inspectores técnicos.

El texto escrito aquí no reemplaza los documentos oficiales publicados en el sitio web de la FIA y no tiene valor regulatorio.

Este es un documento vivo que puede actualizarse para reflejar cualquier información nueva, actualizaciones de documentos reglamentarios o de orientación o aclaraciones que la FIA considere relevantes para los competidores y funcionarios. Asegúrese de tener en cuenta la última versión disponible.

Este documento tiene como objetivo hacer que las regulaciones de la FIA sean más fácilmente comprensibles para los competidores y inspectores técnicos.

El texto escrito aquí no reemplaza los documentos oficiales publicados en el sitio web de la FIA y no tiene valor regulatorio.

Este es un documento vivo que puede actualizarse para reflejar cualquier información nueva, actualizaciones de documentos reglamentarios o de orientación o aclaraciones que la FIA considere relevantes para los competidores y funcionarios. Asegúrese de tener en cuenta la última versión disponible.

Este documento tiene como objetivo hacer que las regulaciones de la FIA sean más fácilmente comprensibles para los competidores y inspectores técnicos.

El texto escrito aquí no reemplaza los documentos oficiales publicados en el sitio web de la FIA y no tiene valor regulatorio.

Este es un documento vivo que puede actualizarse para reflejar cualquier información nueva, actualizaciones de documentos reglamentarios o de orientación o aclaraciones que la FIA considere relevantes para los competidores y funcionarios. Asegúrese de tener en cuenta la última versión disponible.

Este documento tiene como objetivo hacer que las regulaciones de la FIA sean más fácilmente comprensibles para los competidores y inspectores técnicos.

El texto escrito aquí no reemplaza los documentos oficiales publicados en el sitio web de la FIA y no tiene valor regulatorio.

Este es un documento vivo que puede actualizarse para reflejar cualquier información nueva, actualizaciones de documentos reglamentarios o de orientación o aclaraciones que la FIA considere relevantes para los competidores y funcionarios. Asegúrese de tener en cuenta la última versión disponible.

Este documento tiene como objetivo hacer que las regulaciones de la FIA sean más fácilmente comprensibles para los competidores y inspectores técnicos.

El texto escrito aquí no reemplaza los documentos oficiales publicados en el sitio web de la FIA y no tiene valor regulatorio.

Este es un documento vivo que puede actualizarse para reflejar cualquier información nueva, actualizaciones de documentos reglamentarios o de orientación o aclaraciones que la FIA considere relevantes para los competidores y funcionarios. Asegúrese de tener en cuenta la última versión disponible.

Este documento tiene como objetivo hacer que las regulaciones de la FIA sean más fácilmente comprensibles para los competidores y inspectores técnicos.

El texto escrito aquí no reemplaza los documentos oficiales publicados en el sitio web de la FIA y no tiene valor regulatorio.

Este es un documento vivo que puede actualizarse para reflejar cualquier información nueva, actualizaciones de documentos reglamentarios o de orientación o aclaraciones que la FIA considere relevantes para los competidores y funcionarios. Asegúrese de tener en cuenta la última versión disponible.

Este documento tiene como objetivo hacer que las regulaciones de la FIA sean más fácilmente comprensibles para los competidores y inspectores técnicos.

El texto escrito aquí no reemplaza los documentos oficiales publicados en el sitio web de la FIA y no tiene valor regulatorio.

Este es un documento vivo que puede actualizarse para reflejar cualquier información nueva, actualizaciones de documentos reglamentarios o de orientación o aclaraciones que la FIA considere relevantes para los competidores y funcionarios. Asegúrese de tener en cuenta la última versión disponible.

Este documento tiene como objetivo hacer que las regulaciones de la FIA sean más fácilmente comprensibles para los competidores y inspectores técnicos.

El texto escrito aquí no reemplaza los documentos oficiales publicados en el sitio web de la FIA y no tiene valor regulatorio.

Este es un documento vivo que puede actualizarse para reflejar cualquier información nueva, actualizaciones de documentos reglamentarios o de orientación o aclaraciones que la FIA considere relevantes para los competidores y funcionarios. Asegúrese de tener en cuenta la última versión disponible.

Este documento tiene como objetivo hacer que las regulaciones de la FIA sean más fácilmente comprensibles para los competidores y inspectores técnicos.

El texto escrito aquí no reemplaza los documentos oficiales publicados en el sitio web de la FIA y no tiene valor regulatorio.

Este es un documento vivo que puede actualizarse para reflejar cualquier información nueva, actualizaciones de documentos reglamentarios o de orientación o aclaraciones que la FIA considere relevantes para los competidores y funcionarios. Asegúrese de tener en cuenta la última versión disponible.

Este documento tiene como objetivo hacer que las regulaciones de la FIA sean más fácilmente comprensibles para los competidores y inspectores técnicos.

El texto escrito aquí no reemplaza los documentos oficiales publicados en el sitio web de la FIA y no tiene valor regulatorio.

Este es un documento vivo que puede actualizarse para reflejar cualquier información nueva, actualizaciones de documentos reglamentarios o de orientación o aclaraciones que la FIA considere relevantes para los competidores y funcionarios. Asegúrese de tener en cuenta la última versión disponible.

Este documento tiene como objetivo hacer que las regulaciones de la FIA sean más fácilmente comprensibles para los competidores y inspectores técnicos.

El texto escrito aquí no reemplaza los documentos oficiales publicados en el sitio web de la FIA y no tiene valor regulatorio.

Este es un documento vivo que puede actualizarse para reflejar cualquier información nueva, actualizaciones de documentos reglamentarios o de orientación o aclaraciones que la FIA considere relevantes para los competidores y funcionarios. Asegúrese de tener en cuenta la última versión disponible.

Este documento tiene como objetivo hacer que las regulaciones de la FIA sean más fácilmente comprensibles para los competidores y inspectores técnicos.

El texto escrito aquí no reemplaza los documentos oficiales publicados en el sitio web de la FIA y no tiene valor regulatorio.

Este es un documento vivo que puede actualizarse para reflejar cualquier información nueva, actualizaciones de documentos reglamentarios o de orientación o aclaraciones que la FIA considere relevantes para los competidores y funcionarios. Asegúrese de tener en cuenta la última versión disponible.

Este documento tiene como objetivo hacer que las regulaciones de la FIA sean más fácilmente comprensibles para los competidores y inspectores técnicos.

El texto escrito aquí no reemplaza los documentos oficiales publicados en el sitio web de la FIA y no tiene valor regulatorio.

Este es un documento vivo que puede actualizarse para reflejar cualquier información nueva, actualizaciones de documentos reglamentarios o de orientación o aclaraciones que la FIA considere relevantes para los competidores y funcionarios. Asegúrese de tener en cuenta la última versión disponible.

Este documento tiene como objetivo hacer que las regulaciones de la FIA sean más fácilmente comprensibles para los competidores y inspectores técnicos.

El texto escrito aquí no reemplaza los documentos oficiales publicados en el sitio web de la FIA y no tiene valor regulatorio.

Este es un documento vivo que puede actualizarse para reflejar cualquier información nueva, actualizaciones de documentos reglamentarios o de orientación o aclaraciones que la FIA considere relevantes para los competidores y funcionarios. Asegúrese de tener en cuenta la última versión disponible.

Este documento tiene como objetivo hacer que las regulaciones de la FIA sean más fácilmente comprensibles para los competidores y inspectores técnicos.

El texto escrito aquí no reemplaza los documentos oficiales publicados en el sitio web de la FIA y no tiene valor regulatorio.

Este es un documento vivo que puede actualizarse para reflejar cualquier información nueva, actualizaciones de documentos reglamentarios o de orientación o aclaraciones que la FIA considere relevantes para los competidores y funcionarios. Asegúrese de tener en cuenta la última versión disponible.

Este documento tiene como objetivo hacer que las regulaciones de la FIA sean más fácilmente comprensibles para los competidores y inspectores técnicos.

El texto escrito aquí no reemplaza los documentos oficiales publicados en el sitio web de la FIA y no tiene valor regulatorio.

Este es un documento vivo que puede actualizarse para reflejar cualquier información nueva, actualizaciones de documentos reglamentarios o de orientación o aclaraciones que la FIA considere relevantes para los competidores y funcionarios. Asegúrese de tener en cuenta la última versión disponible.

Este documento tiene como objetivo hacer que las regulaciones de la FIA sean más fácilmente comprensibles para los competidores y inspectores técnicos.

El texto escrito aquí no reemplaza los documentos oficiales publicados en el sitio web de la FIA y no tiene valor regulatorio.

Este es un documento vivo que puede actualizarse para reflejar cualquier información nueva, actualizaciones de documentos reglamentarios o de orientación o aclaraciones que la FIA considere relevantes para los competidores y funcionarios. Asegúrese de tener en cuenta la última versión disponible.

Este documento tiene como objetivo hacer que las regulaciones de la FIA sean más fácilmente comprensibles para los competidores y inspectores técnicos.

El texto escrito aquí no reemplaza los documentos oficiales publicados en el sitio web de la FIA y no tiene valor regulatorio.

Este es un documento vivo que puede actualizarse para reflejar cualquier información nueva, actualizaciones de documentos reglamentarios o de orientación o aclaraciones que la FIA considere relevantes para los competidores y funcionarios. Asegúrese de tener en cuenta la última versión disponible.

Este documento tiene como objetivo hacer que las regulaciones de la FIA sean más fácilmente comprensibles para los competidores y inspectores técnicos.

El texto escrito aquí no reemplaza los documentos oficiales publicados en el sitio web de la FIA y no tiene valor regulatorio.

Este es un documento vivo que puede actualizarse para reflejar cualquier información nueva, actualizaciones de documentos reglamentarios o de orientación o aclaraciones que la FIA considere relevantes para los competidores y funcionarios. Asegúrese de tener en cuenta la última versión disponible.

Este documento tiene como objetivo hacer que las regulaciones de la FIA sean más fácilmente comprensibles para los competidores y inspectores técnicos. Este documento tiene como objetivo hacer que las regulaciones de la FIA sean más fácilmente comprensibles para los competidores y inspectores técnicos.

TABLA DE CONTENIDO

INTRODUCCIÓN 06

- 1/ La importancia de los cascos de carreras en los accidentes deportivos de motor
 - 2/ Referencias normativas
 - 3/ Normas de casco reconocidas por la FIA
-

GUÍA DE USUARIO E INSTALACIÓN 10

- 1/ Selecciona el producto adecuado
 - 2/ Normas de uso
 - 3/ Modificaciones
 - 4/ Errores críticos
-

RINCÓN DEL ESCRUTADOR dieciséis

- 1/ Control previo al evento
- 2/ Análisis post-accidente

INTRODUCCIÓN

INTRODUCCIÓN

Un casco es un tipo de equipo de protección que se utiliza para cubrir y proteger la cabeza. La cabeza del conductor es una de las partes más expuestas del cuerpo del conductor durante la competición de deportes de motor. La cabeza corre el riesgo de ser golpeada por objetos externos, principalmente en vehículos con cabina abierta, o puede golpear partes duras de la cabina, como tubos de jaulas de seguridad, estructuras de asientos, etc. Dado que el uso de casco es fundamental para cualquier competidor que participe en En el deporte del motor, la FIA ha creado diferentes estándares de cascos para las diferentes competiciones que aparecen en el Calendario Deportivo Internacional de la FIA.

Es universalmente reconocido dentro de la industria de cascos para deportes de motor que la FIA tiene el estándar de casco más seguro que sería obligatorio en campeonatos mundiales como la Fórmula Uno, pero también tiene un estándar de casco de nivel básico que ofrece alrededor del 80% del rendimiento de seguridad de un casco de gama alta por alrededor del 10% del coste de un casco de gama alta. La FIA también es copropietaria, junto con Snell, de un casco estándar para niños menores de 15 años, destinado a las competiciones de karting.

1/ LA IMPORTANCIA DE CASCOS DE CARRERA EN ACCIDENTES DEPORTIVOS DE MOTOR

Todos los cascos aprobados por la FIA tienen como objetivo proteger a los conductores contra impactos a alta y baja velocidad, penetración de escombros y llamas. Todos los accesorios aprobados por la FIA se prueban para determinar su resistencia al fuego y su facilidad de extracción si es necesario en un emergencia.

La versión ABP de los cascos avanzados brinda protección adicional contra impactos de alta velocidad en la parte superior del casco.

La correa de la barbilla permite apretar el casco de forma segura para evitar que se salga de la cabeza y está diseñada para permitir que los equipos de rescate lo suelten fácilmente si es necesario para facilitar la liberación.

Los cascos también están diseñados para proteger al conductor contra colisiones frontales y/o frontales en ángulo. La carga más severa del sistema de reposacabezas delantero "FHR" ocurre en un choque frontal donde la cabeza del conductor no está sujeta

por contacto con el reposacabezas protector. Las fuerzas de sujeción desde el casco al FHR contrarrestan los movimientos de la cabeza y el FHR lleva estas fuerzas de sujeción directa o indirectamente al arnés de seguridad. Por

lo tanto, es esencial que los cascos estén diseñados para resistir estas fuerzas a través de los terminales Helmet-M6.

2/ NORMATIVA REFERENCIAS

Todos los estándares de la FIA han sido desarrollados para su uso en competiciones que aparecen en el Calendario Deportivo Internacional de la FIA. Toda la orientación que aparece a continuación sobre los requisitos del casco se refiere únicamente a las competiciones que aparecen en el Calendario Deportivo Internacional de la FIA. Si participas en una competición que no pertenece a la FIA, debes consultar las normas y reglamentos pertinentes.

Antes de adquirir un casco de carreras, debes consultar la normativa deportiva de la competición en la que pretendes participar. Cualquier casco que cumpla con las normas FIA 8858-2002, 8858-2010 y 8859-2015 es adecuado para algunas competiciones FIA, en otras se estipula como requisito la norma superior FIA 8860. Los cascos aprobados por la FIA 8860 generalmente se requieren para las series aprobadas por la FIA, que son el nivel más alto del deporte del motor, pero hay algunas series internacionales que también requieren cascos aprobados por la FIA 8860.



QR 1 – Apéndice L 2023 – Código Deportivo Internacional – 19.10.2023

Si se trata de una competición inscrita en el Calendario Deportivo Internacional o que aplica el Reglamento de Seguridad de la FIA, acceda al sitio web de la FIA (www.fia.com), en la pestaña "Deporte, Reglamento", y seleccione el Código Deportivo Internacional y

Apéndices. El reglamento se puede encontrar en el Artículo 1 "Cascos" del Capítulo III "Equipo del conductor" del Apéndice L del Código Deportivo Internacional. Allí encontrarás qué cascos aprobados por la FIA debes usar si la competencia requiere que uses un dispositivo FHR. Si el dispositivo FHR no es obligatorio, se debe buscar directamente en el sitio web de la FIA la Lista Técnica nº 25, que define los estándares de casco reconocidos por la FIA y que se puede encontrar en la pestaña "Deporte, Homologaciones", seleccionando listas técnicas. .

Todos los cascos aprobados por la FIA (TL25 para estándares reconocidos para cascos, TL33 para 8860-2010, TL41 para 8858-2010 y 8858-2002, TL49 para 8859-2015 y TL69 para 8860-2018) se pueden encontrar en el sitio web de la FIA en su respectivas listas técnicas y deben seguir el etiquetado homologado, que se puede consultar en el interior del casco.

3/ NORMAS DEL CASCO RECONOCIDO POR LA FIA

El programa de Homologación de Equipos de Seguridad de la FIA ha sido diseñado para garantizar que los competidores puedan comprar productos de seguridad de alta calidad con confianza. Por eso la FIA recomienda que los competidores busquen siempre el holograma de la FIA.

Mayor costo ←			→ Costo más bajo		
Estándares de seguridad del más alto nivel			Estándares de seguridad de nivel básico		
AVANZADO CASCOS	DE PRIMERA CALIDAD CASCOS	CASCOS COMPATIBLE CON FCF			
8860-2018	8859-2015	8858-2010			
8860-2018-ABP		8858-2002			
CASCOS DE KARTING					
Snell-FIA CMS2016					
Snell-FIA CMS2007					
Snell-FIA CMR2016					
Snell-FIA CMR2007					

Tabla 1 – Lista de estándares de cascos de la FIA existentes

Los estándares de cascos reconocidos por la FIA para la competición automovilística se pueden encontrar en la Lista Técnica nº 25. También existe una lista específica con normas reconocidas para cascos en karting. Se puede acceder a ambas listas a través de los códigos QR a continuación.



QR 2 – Lista Técnica N° 25 – Normas Reconocidas para Cascos



QR 3 – Normas reconocidas para cascos en karting

Las especificidades de cada estándar de casco.

CASCOS DE KARTING: cascos desarrollados específicamente para karting. El Casco de Karting específico Standard Snell-FIA CM2007 y CM2016 es obligatorio para conductores menores de 15 años. Por encima de esa edad, los conductores deben utilizar cascos específicos de Snell Karting, cascos de carreras certificados por Snell o cascos FIA Premium o Advanced. Los conductores mayores de 15 años también pueden usar cascos Snell-FIA CM2007 y CM2016, siempre que usen la talla correcta. Los cascos que cumplen estas normas están diseñados para ofrecer una muy buena capacidad de absorción de energía y al mismo tiempo ser muy ligeros para limitar la fuerza transmitida al cuello del conductor.

CASCOS COMPATIBLES CON SISTEMAS DE REPOSACABEZAS

FRONTAL (FHR): estos cascos están certificados por Snell (es decir, los requisitos de diseño y rendimiento de seguridad del casco están de acuerdo con una de las especificaciones de Snell).

Sin embargo, para garantizar que el casco sea compatible con los sistemas FIA 8858-2002 y 8858-2010 FHR, y para que el casco sea aceptado para su uso en competiciones que aparecen en el Calendario Internacional de la FIA, la FIA exige que los cascos pasen pruebas de seguridad específicas, pruebas de rendimiento y que cumplan con los requisitos de diseño para el anclaje del casco M6.

Estos cascos son válidos para todos los campeonatos de la FIA donde 8860 y/o 8859 no son obligatorios.

Tenga en cuenta que los cascos 8858-2002 y 8858-2010 aprobados por la FIA serán aceptables en las Competiciones pertinentes que aparecen en el Calendario Internacional de la FIA hasta el 31.12.2023.



QR 4 – Lista Técnica No. 41 – Normas FIA 8858-2002 & 8858-2010 para cascos compatibles con FHR

CASCOS PREMIUM: son los cascos de nivel básico utilizados en Competiciones que aparecen en el Calendario Internacional de la FIA donde es obligatorio el uso de un dispositivo FHR. Este estándar de casco ha sido diseñado para ofrecer rendimiento de seguridad por aproximadamente el 10% del costo del casco 8860.

Estos cascos son válidos para todos los campeonatos de la FIA donde el 8860 no es obligatorio según el Apéndice L del artículo 1.1.1 del Capítulo III del ISC.



QR 5 – Lista Técnica N° 49 – Norma FIA 8859-2015 para Cascos Premium

CASCOS AVANZADOS: el estándar de cascos de más alto nivel, que pretende ser el estándar de cascos más seguro del mundo para el deporte del motor. Actualmente existen dos normas: 8860-2010 y 8860-2018. La versión 2018 ofrece varios cambios en comparación con la versión 2010, como mayores capacidades de absorción de energía y la introducción de Protección Balística Avanzada (ABP). La versión ABP ofrece una protección única contra proyectiles en la región de la frente, basada en especificaciones balísticas militares.

Estos cascos son obligatorios en los campeonatos enumerados en la tabla del Apéndice L del ISC Capítulo III artículo 1.1.1.



QR 6 – Lista Técnica N° 69 – Norma FIA 8860-2018 para Cascos Avanzados



GUÍA DEL USUARIO

1/ SELECCIONA EL PRODUCTO ADECUADO

Seleccionar el casco adecuado es fundamental a la hora de participar en cualquier evento de deportes de motor. Aquí hay algunos factores que debe considerar al seleccionar un casco:

ESTÁNDAR DE CASCO: busque cascos que cumplan con los estándares de seguridad definidos en el reglamento del evento en el que participará.

TIPO DE CASCO (ABIERTO/INTEGRAL): dependiendo de la normativa y del tipo de prueba, el casco integral puede ser obligatorio, generalmente en categorías de cabina abierta.

Los cascos integrales brindan la mayor protección ya que cubren toda la cabeza, incluida la cara, la barbilla y la mandíbula. Por otro lado, los cascos abiertos proporcionan una mejor ventilación y son más ligeros que los cascos integrales.

AJUSTE: el casco debe ajustarse cómodamente a su cabeza sin quedar demasiado apretado. No debe moverse sobre su cabeza y debe sentarse cómodamente sin causar puntos de presión. La correa de la barbilla debe estar segura y ajustada sin estar demasiado apretada. Utilice un pasamontañas cuando se pruebe un casco o mida la circunferencia de su cabeza.

PESO: un casco más pesado puede provocar fatiga en el cuello, lo que puede resultar peligroso al conducir. Busque un casco liviano que aún cumpla con los estándares de seguridad.

VENTILACIÓN: un casco bien ventilado le mantendrá fresco y evitará que la visera se empañe. Busque cascos con múltiples ventilaciones y canales que permitan el flujo de aire.

VISERA: la visera debe proporcionar una visión clara y sin obstáculos de la pista o tramo de carretera. Algunos cascos vienen con viseras tintadas, que son ideales para los días soleados, pero no ideales para conducir de noche.

RADIO Y ACCESORIOS: Los parlantes de radio montados en el casco son un accesorio adjunto dentro del casco que permite al conductor realizar comunicaciones por radio.

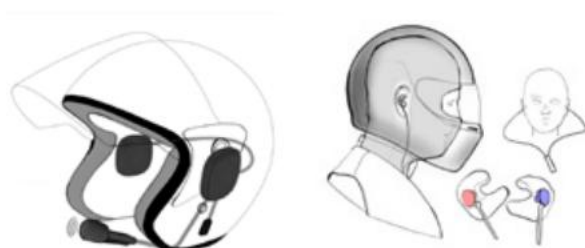


Figura 1: Altavoces de radio montados en el casco frente a transductores tipo tapón para los oídos

Los transductores de tipo tapón para los oídos son auriculares que se insertan en el canal auditivo con fines de comunicación por radio.

El uso de transductores tipo tapón para los oídos está permitido en las competiciones que aparecen en el Calendario Deportivo Internacional de la FIA, según se especifica en el Apéndice L - Capítulo III-1.5 "Peso máximo y sistemas de comunicaciones". El uso de altavoces de radio montados en el casco está prohibido en competiciones que aparecen en el Calendario Deportivo Internacional de la FIA distintas de Rally y Autocross, ya que no se consideran transductores de tipo tapón para los oídos.

El Apéndice L del ISC especifica que: "Las solicitudes de exención, únicamente por motivos médicos, podrán realizarse a través de la Comisión Médica de la ADN del conductor". El conductor puede presentar esa exención médica específica en las verificaciones técnicas iniciales y a las azafatas si así lo solicita. Corresponde a los comisarios decidir si conceden la exención.

Se permite la instalación de sistemas de comunicación que no estén aprobados por la FIA con el casco, siempre que el casco no se modifique con respecto a sus especificaciones originales.

Se tolera el velcro en pequeña cantidad, para el caso específico de sujetar cables/tubos del casco.

2/ NORMAS DE USO

PASAMONTAÑAS

Utilice siempre un pasamontañas debajo del casco, le protegerá donde el casco no protege contra las llamas hasta el cuello.



APRIETE DE LA CORREA

Es importante que la correa de la barbilla del casco esté correctamente colocada y apretada en todo momento. Los cascos homologados por la FIA están diseñados para proteger la cabeza y el cuello, lo que sólo se puede lograr si el casco está correctamente ajustado. Si no es así, podría desprenderse del cabezal en caso de accidente e impedir el correcto funcionamiento de los dispositivos de seguridad.

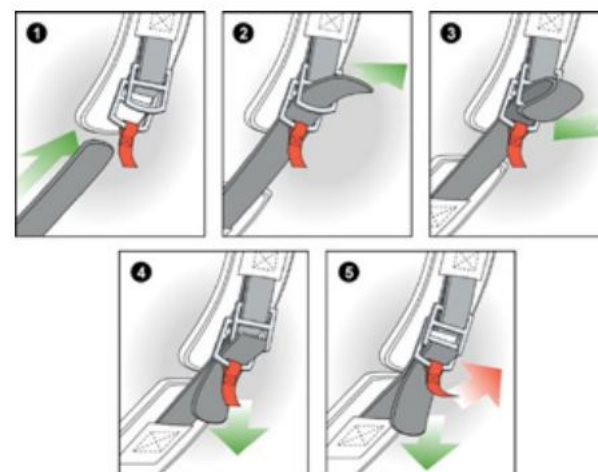


Figura 2 – Ilustración del ajuste de la correa del casco

VISERA DE CASCO INTEGRAL

Si su casco es un modelo integral, es importante asegurarse de que la visera permanezca correctamente cerrada y bloqueada en todo momento, para evitar que se abra durante un impacto y que la cara del conductor quede expuesta a escombros o llamas. Correr con la visera del casco completamente cerrada es un requisito para vehículos con cabina abierta y se recomienda encarecidamente para vehículos con cabina cerrada.



Figura 3 – Ilustración del cierre correcto de la visera

Las viseras integrales instaladas en cascos aprobados por la FIA deben estar homologadas con el casco. Para cascos y viseras aprobados por la FIA fabricados a partir del 1.1.2016, la visera debe estar etiquetada con un holograma plateado de la FIA (consulte la figura

3). En todos los casos se deberá marcar siempre en la visera el nombre del fabricante y la fecha de fabricación.

Cambiar la visera de un casco por uno no homologado está prohibido y es peligroso, ya que la visera alternativa puede no garantizar el mismo nivel de seguridad que la visera original del fabricante del casco. La visera original homologada con el casco debe superar las pruebas estándar de resistencia a impactos y llamas.



Figura 4: Adhesivo holograma de la FIA para viseras de casco aprobadas

CASCOS COMPATIBLES CON DISPOSITIVOS FHR

Un dispositivo de reposacabezas frontal (FHR) restringe la cabeza del conductor durante un impacto frontal o frontal en ángulo, reduciendo las cargas en la cabeza y el cuello. Para permitir que el FHR funcione de manera eficiente, la correa del FHR siempre debe estar conectada a los puntos de anclaje mediante los clips a ambos lados del casco.

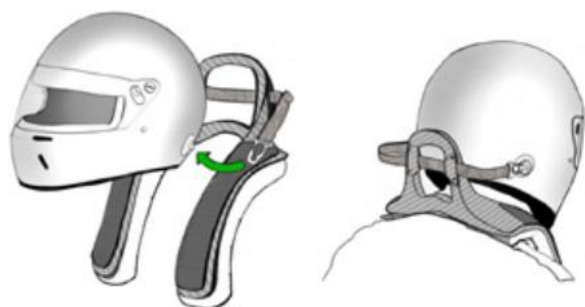


Figura 5 – Correas FHR unidas a los anclajes M6 del casco



El uso de anclajes para casco M6 no es necesario durante eventos de karting o en categorías en las que el conductor no lleva un dispositivo de sujeción frontal de la cabeza (FHR), por ejemplo, un dispositivo HANS.

MANTENIMIENTO

Un casco estará sujeto a un entorno hostil durante la carrera. Siempre debes cuidar el equipo cuando lo utilices. Cuando no lo use y durante un evento, no deje el casco en ningún lugar donde pueda sufrir impactos o caídas. También se puede colocar en un estuche o bolso para protegerlo de imprevistos.

Controlar las condiciones de desgaste e integridad del casco: barboquejo, forro, terminales FHR, visera, grietas, pernos y accesorios de fijación.

Si en algún momento su casco sufre un impacto, aunque sea una caída libre, inspeccione el casco y pida ayuda si es necesario para determinar si es necesario reemplazarlo.

Para limpiar el casco seguir estrictamente las recomendaciones del fabricante y evitar cualquier tipo de producto que pueda afectar a la calota o al forro del casco. Mantenga su casco en un ambiente seco y evite exponerlo a la luz solar directa o ambientes húmedos por períodos prolongados. Guárdelo en una bolsa o caja cerrada cuando lo guarde.

Cuando limpie el interior de su casco, utilice únicamente agua y jabón suave con un trapo para lavar a mano la almohadilla de ajuste interior. Cuando el interior del casco se haya mojado, deje que se seque antes de guardarlo. Recomendamos secar y limpiar adecuadamente su casco después de cada uso para garantizar el mayor nivel de comodidad posible. No utilice pistolas de calor ni secadores de aire para secar el casco, ya que las altas temperaturas dentro del casco pueden dañar la espuma absorbente de energía y, por lo tanto, reducir sus propiedades de absorción de energía.

3/ MODIFICACIONES

CUADRO

El artículo 1.6 "Casco - Decoración" del Capítulo III "Equipamiento del Piloto" del Apéndice L del Código Deportivo Internacional establece que sólo se podrán realizar modificaciones si se siguen las instrucciones proporcionadas por el fabricante del modelo de casco específico.

El uso inadecuado de la pintura anulará la homologación FIA

Es responsabilidad del competidor asegurarse de que cualquier decoración de su casco se realice de acuerdo con las pautas proporcionadas por el fabricante. Estas pautas suelen estar disponibles en la guía del usuario del casco, publicadas en el sitio web del fabricante del casco y disponibles directamente del fabricante previa solicitud. Los funcionarios de la FIA y/o la ADN pueden rechazar un casco si ha sido personalizado incorrectamente (por ejemplo, si los funcionarios de la FIA y/o la ADN ven marcas de pintura en el forro del casco o cualquier evidencia de que el material absorbente de energía fue retirado y reinstalado, el casco puede ser rechazado durante el control inicial).

Puntos clave sobre la pintura del casco

- Consulta siempre las pautas proporcionadas por el fabricante del casco o, en caso de duda, contacta con el fabricante antes de decorar el casco para asegurarte de seguir sus recomendaciones.
- Asegúrese de que el interior del casco esté completamente protegido sellando cuidadosamente TODAS las aberturas; Incluso los vapores de pintura pueden dañar el revestimiento (espuma que absorbe energía) del casco.
- Generalmente se recomienda utilizar pintura acrílica o de poliuretano de secado al aire, PERO cualquier producto de pintura debe estar de acuerdo con las recomendaciones del fabricante del casco.
- Retire todos los herrajes del exterior del casco, como el terminal M6 del casco 8858-2010 y los tornillos de fijación de la visera, antes de pintar, asegurándose al mismo tiempo de que las aberturas estén selladas adecuadamente.

NOTA: el terminal M6 del casco 8858-2002 no se puede quitar y debe cubrirse adecuadamente.

- Cubra todos los herrajes no extraíbles y las piezas móviles.
- La pintura seleccionada debe incluir propiedades resistentes al fuego.

No

- Retire todos los componentes permanentes del casco (por ejemplo, espuma absorbente de energía, juntas de goma, correa para la barbilla, remaches de fijación, etc.) bajo cualquier circunstancia.

NOTA: está estrictamente prohibido retirar las juntas de espuma o goma absorbentes de energía, ya que están fijadas permanentemente al casco. Las juntas de goma garantizan que las juntas de la visera y el mecanismo de apertura de la visera funcionen correctamente.

- Someta el casco a altas temperaturas (es decir, está prohibido exponer el casco a cualquier fuente de calor superior a 50°C/122°F).

- Retire el revestimiento original del casco aplicado por el fabricante.

- Pintar cualquier parte de la visera y/o mecanismo de la visera.

- Exponga el casco a disolventes químicos o sus vapores.

Pegatinas o revestimiento

Cubrir los daños del casco con cualquier tipo de aplicación representa un gran peligro para el usuario ya que el casco perderá la mayor parte de sus propiedades y cualquier impacto puede representar una potencial lesión grave.



Figura 6 – Adhesivos que cubren las grietas del caparazón

MONTAJE DE ACCESORIOS HOMOLOGADOS (DISPOSITIVO AERODINÁMICO, KIT DE BEBIDA, KIT DE RADIO,...)

Los accesorios del casco son rigurosamente probados y aprobados por la FIA para incorporarlos al diseño del casco sin comprometer el rendimiento de seguridad. Cualquier accesorio que no figure en el formulario de presentación no cumple con las normas FIA y no debe utilizarse.

Para garantizar que las prestaciones de seguridad del casco no se vean comprometidas, los competidores no deben añadir ningún accesorio que no haya sido homologado para su uso con el casco en cuestión. Puedes consultar la normativa vigente para el uso de accesorios del casco aquí (ver Artículo 1.4 del Capítulo III "Equipamiento del Conductor, Modificaciones del Casco" del Apéndice L del Código Deportivo Internacional).



QR 7 – Boletín de Seguridad ASN N° 24 (Pintura de Cascos)

4/ ERRORES CRÍTICOS

Ningún casco puede modificarse de sus especificaciones diseñadas.

No taladrar ni colocar accesorios no homologados.



Figura 7 – Ilustración de acciones prohibidas en el casco

Es importante señalar que el Departamento de Seguridad de la FIA identificó problemas de seguridad en todos los ejemplos de cámaras no aprobadas que examinó. Es probable que estas cámaras reduzcan significativamente el rendimiento de seguridad del casco y representen una amenaza para el usuario.

Llamamos su atención sobre el hecho de que los tipos de cámaras que se muestran a continuación no están aprobados por la FIA y, por lo tanto, no se puede considerar que cualquier casco equipado con estas cámaras cumpla con el estándar de la FIA.



Figura 8- Ilustración de accesorios de cámara no autorizados.



RINCÓN DEL ESCRUTADOR

1/ CONTROL PREVIO AL EVENTO

LISTA TÉCNICA

Asegúrese de haber descargado la última versión de las listas técnicas. Las listas técnicas contienen información muy útil que le permitirá comprobar que el equipo de seguridad cumple con el Reglamento de Seguridad de la FIA y le permitirá identificar productos falsificados y etiquetas FIA falsificadas. Cada lista técnica contiene la plantilla de la etiqueta FIA con el holograma y sus fechas relevantes de implementación y validez.

Además, los cascos homologados por la FIA según las normas FIA 8859-2015 y 8860-2018 tienen un formulario de presentación:

asegúrese de consultar la última versión en el sitio web de la FIA.

En él podrás comprobar lo siguiente:

- Modelos de casco
- Visuales del casco
- Número de agujeros
- Accesorios disponibles
- Información complementaria



8859-2015



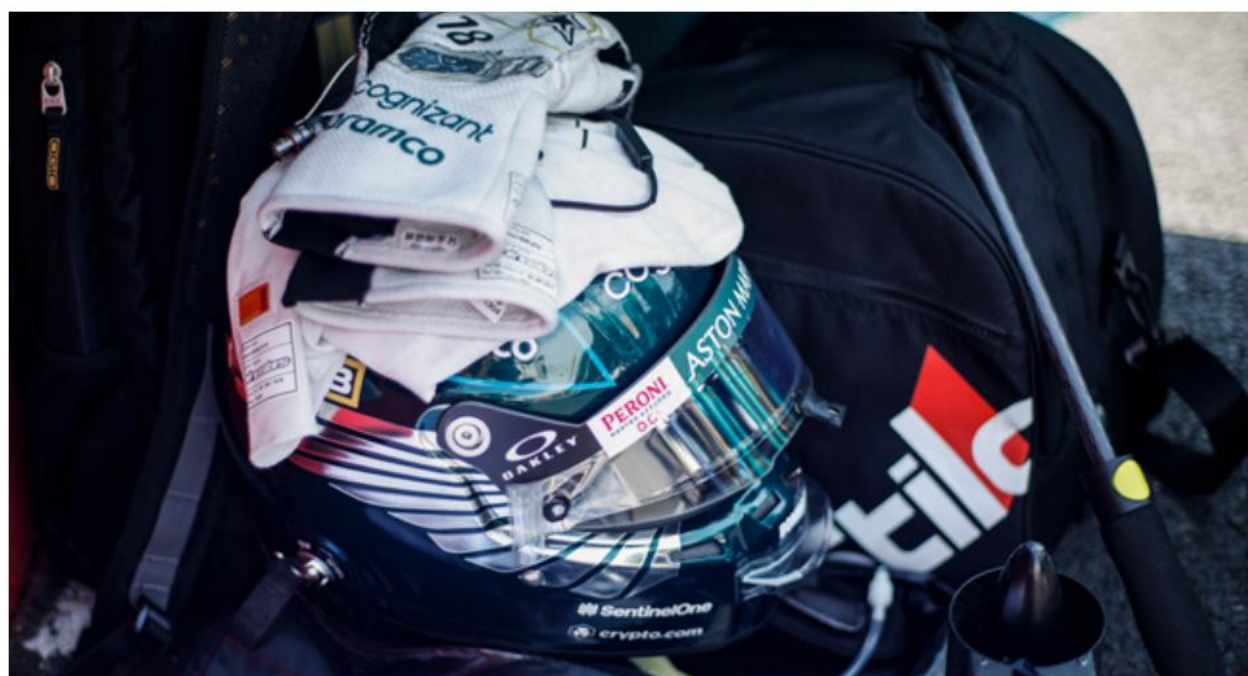
8860-2018

QR 8 y 9 – Formularios de presentación

ETIQUETAS FIA

La etiqueta aprobada por la FIA se coloca en los productos sólo si cumplen con los requisitos de seguridad de la FIA. Es fácil identificar qué productos han sido sujetos a las estrictas pruebas de la FIA: simplemente busque el holograma y/o la etiqueta de la FIA en el producto.

Los cascos compatibles con los sistemas FHR (8858-2002 y 8858-2010) también deben tener adherida la etiqueta Snell equivalente según la siguiente tabla.



Pautas estándar para cascos

ESTÁNDAR	ETIQUETA	MUESTRA
8860-2018	Etiqueta blanca con holograma dorado fijada dentro del casco.	
8860-2018-ABP		
8859-2015	Etiqueta ABP amarilla con holograma dorado fijada en el interior del casco.	
No válido después del 31.12.2028		
8860-2010	Etiqueta blanca con holograma azul fijada dentro del casco.	
No válido después del 31.12.2023		
8858-2002 + SnellSA2010	Etiqueta blanca fijada dentro del casco. Los cascos fabricados a partir del 01.01.2013 deberán tener la nueva etiqueta con holograma dorado.	
8858-2010 + SnellSA2010		
8858-2010 + Snell SAH2010	Etiqueta plateada en la calota del casco, debe ir acompañada de un certificado etiqueta snell	

Tabla 2: descripción general del etiquetado FIA para cascos

Pautas estándar para cascos

ESTÁNDAR ETIQUETA MUESTRA

No válido después del 31.12.2023

8858-2010 + SnellSA2010

Etiqueta blanca fijada en el interior del casco, debe ir acompañada de una etiqueta homologada Snell

8858-2010 + Snell SAH2010

Los cascos fabricados a partir del 01.01.2013 deberán tener la nueva etiqueta con holograma plateado.

Tabla 3: descripción general del etiquetado FIA para cascos

Utilice el ejemplo de etiquetas anterior para comprobar la conformidad con la lista técnica y demostrar la autenticidad del equipo. En caso de duda, contacta con tu ADN o con los responsables del evento.

En caso de duda, compare la etiqueta/holograma con otro producto que esté seguro de que cumple con las normativas.

Algunos cascos pueden tener doble certificación (FIA y SNELL). Si el campeonato sólo requiere certificación FIA, por favor tenga en cuenta únicamente la FIA.

LISTA DE COMPROBACIÓN PARA IDENTIFICAR EL CASCO CUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVA FIA

1. Compare la etiqueta FIA y el holograma adheridos al casco con la plantilla de etiqueta que se muestra en la Lista Técnica respectiva.

La forma en que se muestra la información, la fuente y el uso de negrita deben ser los mismos que en la plantilla.

Siempre se deberá presentar la norma, nombre del fabricante, número de homologación, nombre del modelo, fecha de fabricación y tamaño.



Figura 9: Etiqueta y plantilla de la FIA para cascos premium

2. Comparar la información mostrada en la etiqueta FIA con la información mostrada en la Lista Técnica respectiva.
3. Comparar la fecha de fabricación con la fecha de homologación. La fecha de fabricación que figura en la etiqueta debe estar comprendida entre la fecha de inicio y finalización de la homologación en el listado técnico.
4. En caso de duda, compare visualmente el casco con el respectiva forma de presentación.

Photo	Numéro homologation <i>Homologation number</i>	Constructeur <i>Manufacturer</i>	Modèle <i>Model</i>	Tailles <i>Sizes</i>	Début d'Homol. <i>Beginning of homol.</i>	Fin d'Homol. ⁽¹⁾ <i>End of homol.⁽¹⁾</i>
	PH.034.16-O	STAND 21	IVOS OPEN	57 58 59	06.2016	06.2026
				60 61	03.2017	03.2027

Figura 10 – [Información básica] Etiqueta FIA y lista técnica 49 para cascos premium





Photo	Numéro homologation Homologation number	Constructeur Manufacturer	Modèle Model	Tailles Sizes	Début d'Homol. Beginning of homol.	Fin d'Homol. ⁽¹⁾ End of homol. ⁽¹⁾
	PH.034.16-O	STAND 21	IVOS OPEN	57 58 59	06.2016	06.2026
				60 61	03.2017	03.2027

Figura 11 – [valideces] Etiqueta FIA y lista técnica 49 para cascos premium

COMPROBACIONES ADICIONALES

Inspeccione cada casco y busque cualquiera de los siguientes:

- Agujeros no aprobados
- Accesorios no homologados
- Espuma absorbente de energía comprimida o dañada dentro del casco
- Daños a los terminales M6
- Daños o desgaste en la correa de la barbilla
- Etiquetado y marcado de viseras (en el caso de cascos integrales)

CUÁNDO REEMPLAZAR EL CASCO

El casco no tiene fecha de validez y se puede utilizar mientras esté en buen estado. Sin embargo, de vez en cuando la FIA actualiza los estándares de cascos y define una fecha en la que el estándar específico dejará de ser aceptado en las competiciones registradas en el Calendario Deportivo Internacional de la FIA.

DEBE REEMPLAZAR EL CASCO SI

- El casco ha sufrido algún impacto; los impactos pueden afectar la integridad estructural del casco. Incluso si no hay daños visibles, es posible que la espuma haya sufrido daños no visibles, como compresión, y en tal escenario el casco ya no lo protegerá como estaba previsto.
- El casco ha estado expuesto a un ambiente, como por ejemplo un ambiente caluroso, durante demasiado tiempo, lo que alteraría sus propiedades, principalmente las de la espuma.

Si ha estado involucrado en algún accidente frontal o en ángulo frontal con un ángulo de guiñada de hasta 45° y con una velocidad de impacto estimada de más de 50 km/h, debe enviar el casco de vuelta al fabricante del casco para su inspección o renovación, incluso si el casco no impactó ninguna parte de la cabina. El casco y el dispositivo FHR funcionan juntos durante un accidente frontal o frontal en ángulo. Las fuerzas de sujeción del FHR desde el casco al FHR contrarrestan los movimientos de la cabeza y el FHR los transporta.

La correa ejerce fuerza directa o indirecta sobre el arnés de seguridad. Durante el movimiento, la cabeza puede comprimir la espuma del casco que absorbe energía.

NOTA: En 2023, la FIA creará directrices específicas para el estándar FHR, similares a estas.

En cualquiera de los casos anteriores, el casco puede devolverse al fabricante del casco, quien puede realizar pruebas no destructivas para comprobar la integridad estructural del casco.

Dependiendo de sus hallazgos, el fabricante del casco puede renovar el casco y colocar una nueva etiqueta para que pueda volver a usarlo.

2/ ANÁLISIS POST-ACCIDENTE

El funcionario responsable de la seguridad en el lugar (delegado técnico o inspector jefe) debe inspeccionar cuidadosamente el casco visualmente después de un impacto con escombros, un impacto sospechoso con cualquier superficie dura en el entorno de la cabina o un choque severo (velocidad de impacto estimada >50 km/h y ángulo de impacto entre 0 y 45°). En este último caso, también se debe inspeccionar el dispositivo de FCF. El funcionario responsable de la seguridad en el lugar debe perforar las etiquetas de los productos que se sospeche que puedan sufrir daños o que hayan sido sometidos a cargas elevadas, estrés, etc. En cualquier caso, las etiquetas deben perforarse si alguno de los daños siguientes es visible. :

DAÑOS A LA ABSORCIÓN DE ENERGÍA ESPUMA (COMPRESIÓN, GRIETAS)

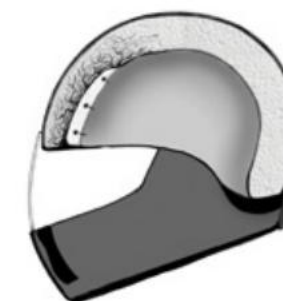


Figura 12 - Compresión interna de espuma

La espuma agrietada o comprimida absorberá sustancialmente menos energía en caso de impacto, por lo que absorberá menos energía de la que fue diseñada inicialmente. La etiqueta de la FIA debe estar tachada para evitar que el casco sea aceptado por un técnico técnico en otro evento, pero la etiqueta aún debe contener cierta información, como el número de serie y el nombre del modelo, para que el fabricante del casco pueda identificarlo.

DAÑOS VISIBLES EN LA CARCASA DEL CASCO (MARCAS, GRIETAS)



Figura 13 – Casco dañado

Si la carcasa del casco se rompe, la integridad estructural del casco ya no está garantizada y, por lo tanto, ya no se debe utilizar el casco. La etiqueta FIA debe estar tachada para evitar que un inspector técnico acepte el casco en otro evento. :

DAÑOS EN EL TERMINAL M6 DEL CASCO



Figura 14 – Terminal M6 dañado

Si el vínculo entre el casco y la correa FHR no funciona según lo previsto, el rendimiento de seguridad del dispositivo FHR se verá afectado. El casco debe devolverse al fabricante para su inspección y el FHR, y también se debe inspeccionar el arnés.

Los cascos con etiquetas tachadas podrán devolverse al fabricante para su control. Los cascos que se prueben y se confirme que están bien recibirán una nueva etiqueta y se enviarán de vuelta al competidor para su reutilización.



CÓDIGOS QR - RESUMEN

Apéndice L



Lista Técnica 25



Cascos de karting



Lista Técnica 41



Lista técnica 49



Lista técnica 69



QR 7 – Boletín de Seguridad
ASN N° 24 (Pintura de Cascos)



Formularios de presentación
(8859-2015)



Formularios de presentación
(8860-2018)



