

GUÍA PARA UN USO CORRECTO DE LOS ELEMENTOS DE SEGURIDAD

DEPARTAMENTO TÉCNICO

REAL FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE AUTOMOVILISMO

v2.0_2025

1. Introducción
2. Ropa ignífuga
3. Elementos adicionales opcionales
4. Fijación cascos y FHR.
5. Posicionamiento en el asiento
6. Fijación arneses
7. Elementos de seguridad a bordo del vehículo
8. Listas Técnicas FIA
9. Boletines de seguridad FIA

Antecedentes

La situación actual en materia de seguridad, tanto de los vehículos como de los participantes, es consecuencia de muchos años de investigación conjunta entre los fabricantes de este tipo de dispositivos y la FIA con sus ADNs.

Esta investigación es consecuencia de los accidentes que han ido sucediéndose a lo largo de los años y que han hecho necesario implementar nuevas medidas de seguridad para proteger más adecuadamente a los pilotos.

Las homologaciones de los elementos de seguridad de los participantes son elementos muy importantes, pero debemos tener en cuenta que es igual o incluso más importante saber utilizar estos elementos de forma correcta.

El motivo de esta guía es concienciar y hacer entender a los participantes la importancia de utilizar los elementos de seguridad de forma correcta.



Objetivos

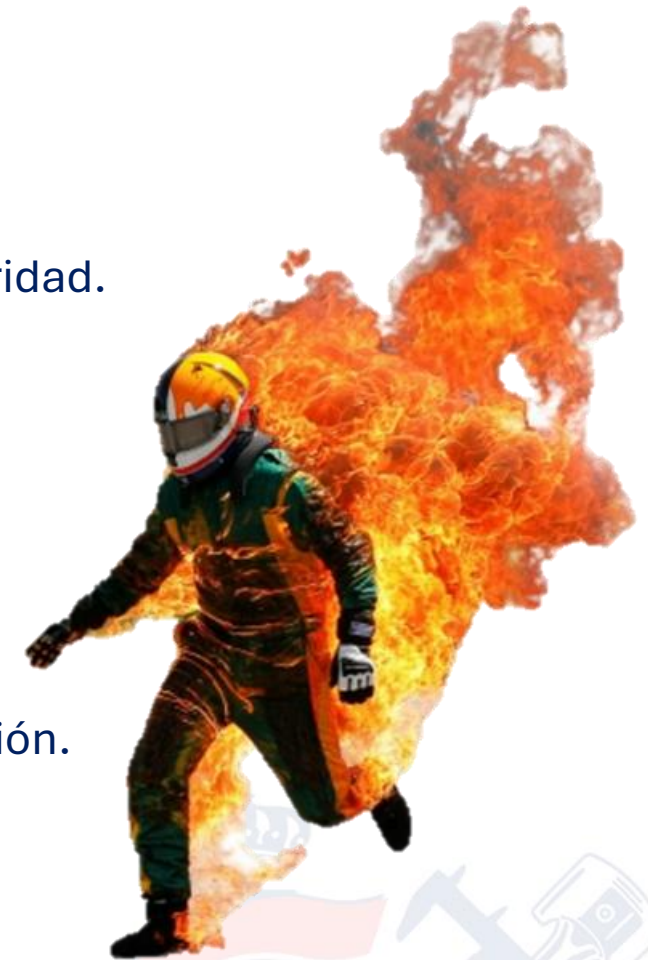
- Proteger al piloto de las consecuencias derivadas de los accidentes.
- Minimizar esas consecuencias mediante un uso adecuado de los elementos de seguridad.

Los elementos de seguridad, por tanto, son dispositivos de seguridad pasiva.

Responsabilidad

¿Por qué tenemos la responsabilidad de que los participantes vayan protegidos?

- Porque se debe poner al alcance de todos el conocimiento aportado por la investigación.
- Porque tenemos la experiencia mundial acumulada de décadas precedentes.
- Porque debemos proteger nuestro deporte.



Especialista con equipamiento completo homologado FIA, casco y dispositivo FHR

El equipamiento de seguridad de un piloto está descrito en el Anexo L al Código Deportivo Internacional, en su Capítulo III

- Casco
- FHR (Frontal Head Restraint) / HANS®
- Mono ignífugo
- Guantes
- Botines
- Ropa interior ignífuga:
 - Sotocasco
 - Camiseta larga
 - Calzoncillo largo
 - Calcetines



El equipamiento de seguridad de un piloto de karting está descrito en el Reglamento Técnico de la CIK-FIA en su artículo 3.2.

Casco

Guantes

Mono antiabrasión

Botines

Collarín (solo en algunas categorías)

Costillar



Equipamiento de seguridad

A continuación, se describen uno por uno los diferentes elementos de seguridad para piloto y copiloto.

En el presente documento, además de las homologaciones, se hace especialmente hincapié en su correcta utilización en todo momento durante la competición.



¡Prepárate! Equípate al completo con todos los elementos de seguridad para piloto y copiloto.

Ropa ignífuga

Comparativa entre las prendas de ropa para Automovilismo y para Karting:

Prendas de ropa Karting

Protección contra:

- Abrasión
- Calor por contacto (solamente las mangas)

Sin protección contra el fuego ni transmisión de calor (proximidad a las llamas)

No apta para competiciones de Automovilismo.



Prendas de ropa Automovilismo

Protección contra:

- Fuego
- Transmisión de calor (proximidad a las llamas)

Sin protección contra abrasión ni calor por contacto (contacto con una superficie caliente)

No apta para competiciones de Karting.



Ropa interior ignífuga

Las etiquetas y hologramas FIA deben estar presentes uno al lado del otro en los sotocascos y la ropa interior.



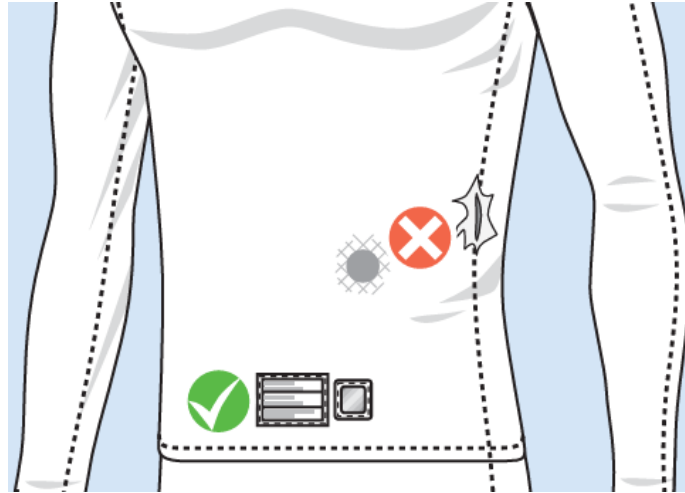
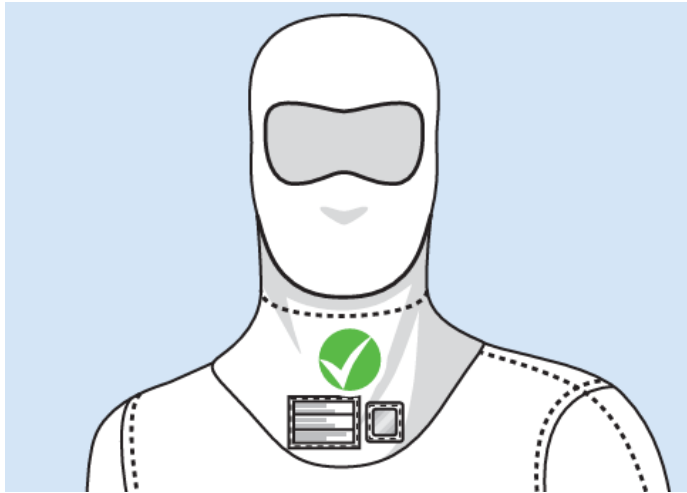
Cada prenda de ropa interior ignífuga contra quemaduras de segundo grado hasta por 5 segundos (8856-2018).

Los artículos aprobados según la norma 8856-2000 deben cumplir con un requisito de diseño de densidad mínima del material, que se estima protege al conductor contra quemaduras de segundo grado hasta por 5 segundos.

Los artículos aprobados según la norma FIA 8856-2018 ofrecen mayor protección contra el calor que los aprobados según la norma 8856-2000.

Ropa interior ignífuga

Los calcetines son el único elemento de seguridad para piloto y copiloto que no tienen holograma, y solamente tienen etiqueta de homologación FIA.

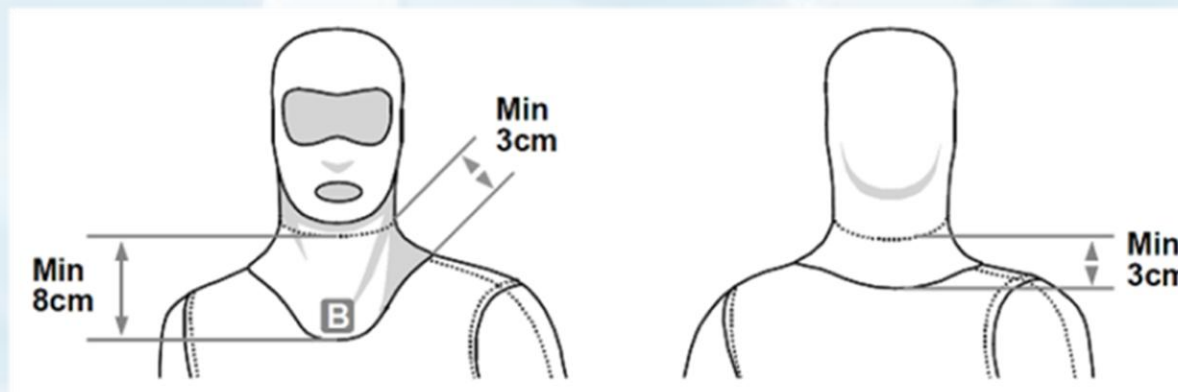


- ✓ El sotocasco debe ir por encima de la camiseta interior.
La camiseta debe ir por encima del pantalón interior y debe solaparse al menos 7 centímetros.
Los calcetines deben cubrir como mínimo hasta los tobillos.
- ✗ Revisar que estos elementos no tengan agujeros ni daños graves.

Ropa interior ignífuga

Los usuarios deben asegurarse de que las prendas no sean demasiado ajustadas, ya que esto reduce el nivel de protección.

El sotocasco y la ropa interior superior deben solaparse al menos 3 centímetros alrededor del cuello del piloto, excepto en la línea central delantera, donde deben solaparse al menos 8 centímetros.



El cuello, las muñecas y los tobillos deben estar siempre cubiertos por al menos dos prendas de protección.

No se permite el uso de materiales sintéticos no ignífugos en contacto con la piel del piloto.

Salvo por una razón médica justificada, los pilotos y copilotos podrán llevar ropa interior individual adicional homologada por la FIA, entre la piel y la ropa interior obligatoria homologada por la FIA.

Mono ignífugo

Cualquier orificio en la prenda para tubos y cables debe indicarse claramente en el formulario de presentación.

Se prohíbe el uso de tintas de color y bolsillos internos.

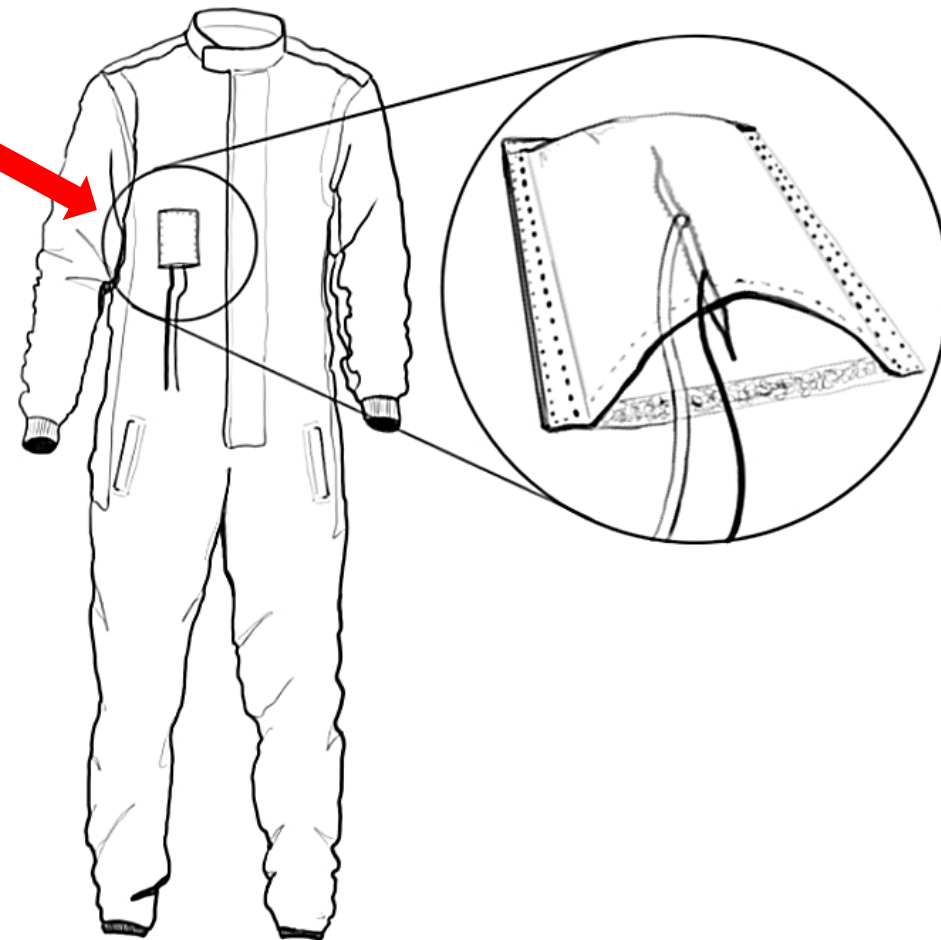
MONO IGNÍFUGO

Etiqueta FIA
(bordada en el
cuello)

Confirmar que
tiene asas en
los hombros

Revisar que no
tenga agujeros
ni daños graves

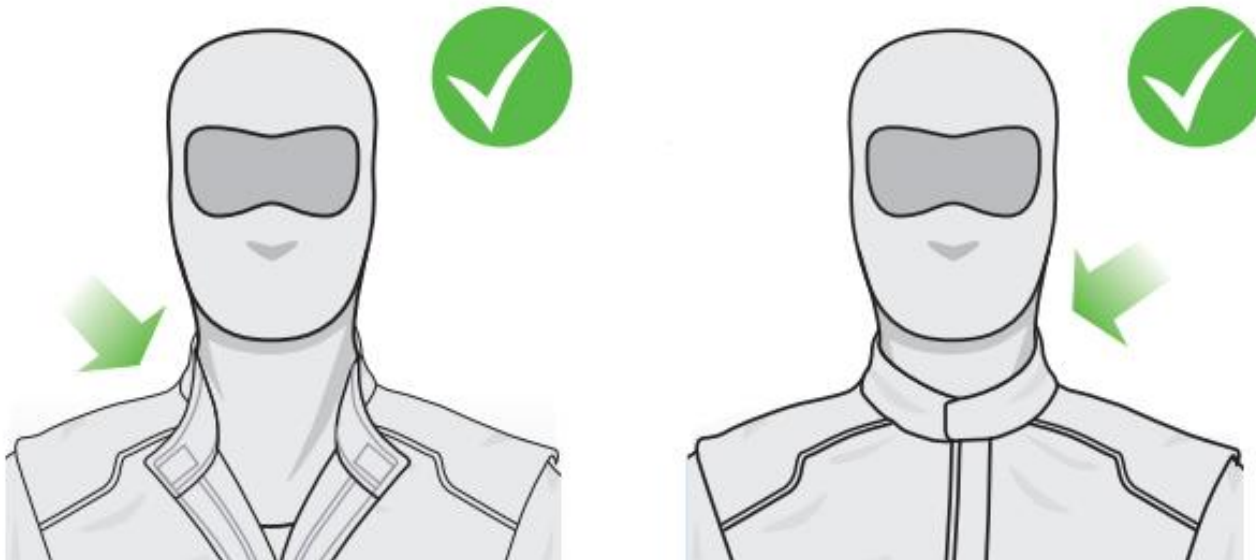
Holograma FIA
en la solapa de
la cremallera



Mono ignífugo

En el momento de ponerse y abrocharse el mono ignífugo, es necesario asegurarse de que el mono cubre toda la ropa interior ignífuga.

Prestar atención especialmente la parte baja del sotocasco. Es habitual ver pilotos que llevan la parte baja del sotocasco por fuera del mono ignífugo como en la imagen de la derecha.



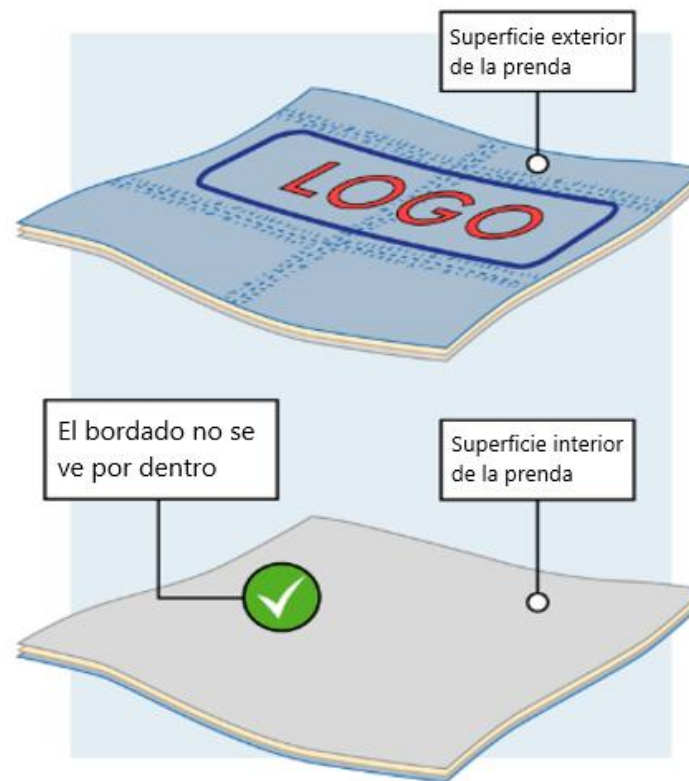
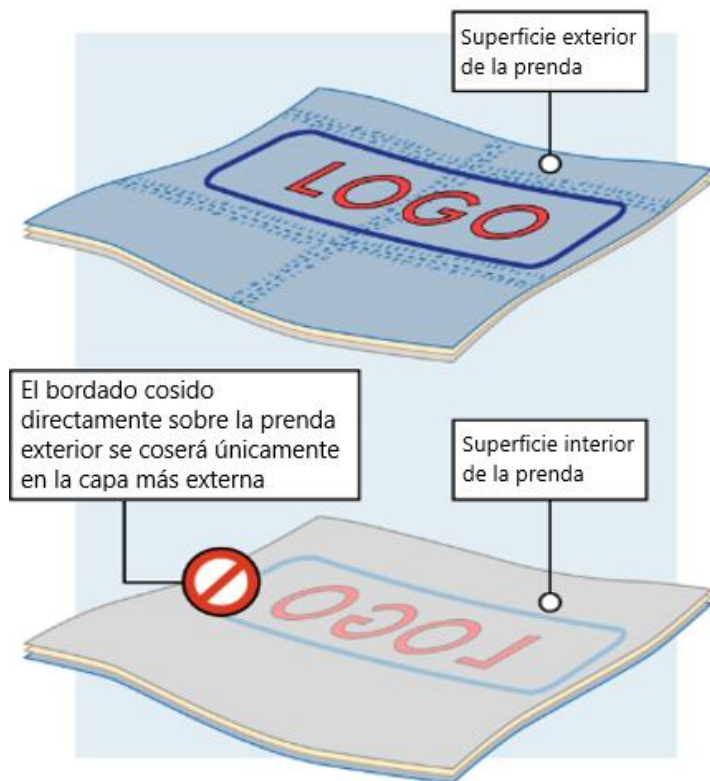
Incorrecto

Mono ignífugo

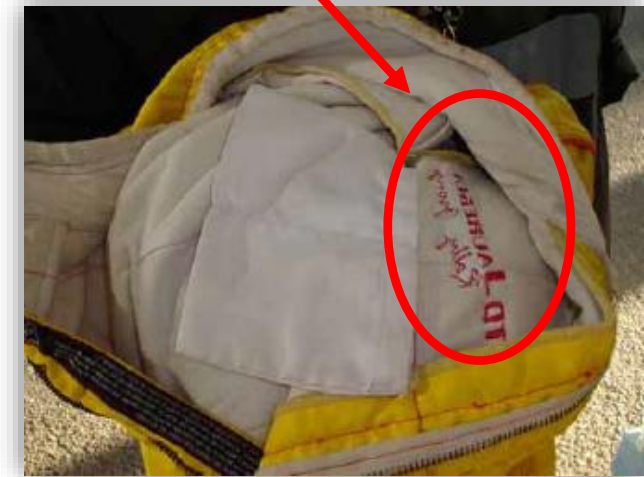
Para cualquier impresión o bordado personalizado, se debe presentar el certificado de personalización.

Los bordados deben realizarse únicamente en la capa exterior.

La ropa ignífuga con impresiones hechas por cualquier otra empresa que no sea el fabricante NO ES VÁLIDA.

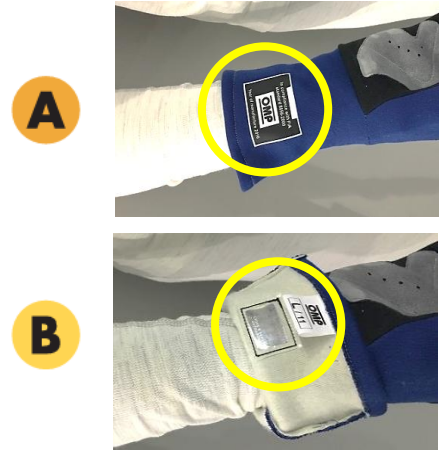


INCORRECTO

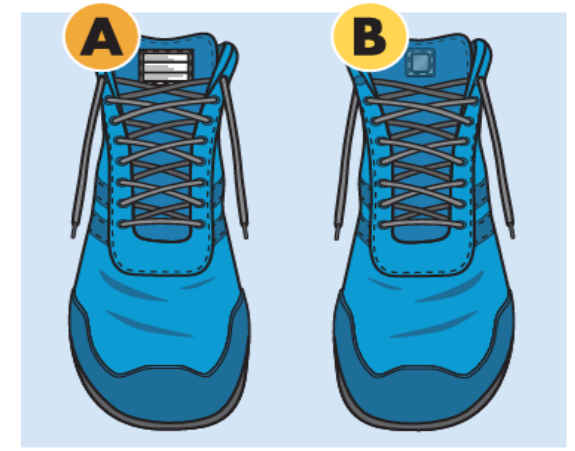


Guantes y botas

A La etiqueta FIA va en el exterior



B El holograma FIA va en el interior



Los guantes deben ir siempre por encima del mono ignífugo, nunca por debajo del mono ni remangados.



Normas FIA para ropa ignífuga

Todos los pilotos y copilotos deben llevar un mono ignífugo (buzo) homologado según las normas FIA 8856-2000 ó FIA 8856-2018.

Normas FIA para monos ignífugos

Etiquetas

FIA 8856-2000

Mono ignífugo

[Lista Técnica 27](#)



Desde el 01.01.2023, todas las prendas de ropa ignífuga (excepto calcetines) deben llevar holograma FIA.

Por ese motivo, los monos de la norma FIA 8856-2000 fabricados en 2012 ó antes ya no tienen validez, es decir, porque esos monos no venían con holograma FIA de serie.

Etiquetas

FIA 8856-2018

Mono ignífugo

[Lista Técnica 74](#)



El holograma FIA va en la solapa de la cremallera.

La principal diferencia que se puede apreciar es que en la norma FIA 8856-2000 viene la fecha de fabricación, mientras que en la norma FIA 8856-2018 viene la fecha de caducidad.

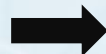
Normas FIA para ropa ignífuga

Todos los pilotos y copilotos deben llevar guantes (optativos para copilotos), ropa interior larga, sotocasco (balaclava), calcetines y calzado homologados según las normas FIA 8856-2000 ó FIA 8856-2018.

Normas FIA para guantes, botas y ropa interior ignífuga (los calcetines no llevan holograma FIA)

Etiquetas
FIA 8856-2000
Ropa interior
Guantes y botas
[Lista Técnica 27](#)

In compliance with FIA
standard 8856-2000
Manufacturer name



**Solamente en
prendas fabricadas
antes del 01.01.2016**

In compliance with FIA
Standard 8856-2000
Manufacturer name
Year of manufacture: 2016



Recordar que cada bota y cada
guante tiene un holograma FIA
independiente y con un número
de holograma diferente.

Etiquetas
FIA 8856-2018
Ropa interior
Guantes y botas
[Lista Técnica 74](#)

In compliance with:
FIA Standard 8856-2018
Manufacturer name:
Name of manufacturer
Homologation N°: DC.XXX.XX-X
Not valid after: 20XX



En la norma FIA 8856-2000 viene la fecha de fabricación (solo fabricados a partir de 2016), mientras que en la norma FIA 8856-2018 viene la fecha de caducidad.

Elementos adicionales opcionales

- Sistema de refrigeración

Las sustancias que podrán circular en los sistemas de refrigeración que lleve un piloto están limitadas al agua o al aire a presión atmosférica.

Para pruebas que se desarrollen bajo fuerte calor, se recomienda utilizar un sistema de refrigeración (homologada bajo la Norma FIA 8856-2000).

A título excepcional, los pilotos pueden llevar vestimenta de refrigeración que no esté homologada por la FIA. Esta se llevará siempre sobre la ropa interior homologada obligatoria (certificada y etiquetada ISO 15025; los tubos deben estar certificados y etiquetados ISO 17493).



- Protectores para rodilla y codo

Deben ir siempre por encima del mono, y ser conformes a norma ISO 15025.



Elementos adicionales opcionales

- Dispositivos Biométricos

Según norma FIA 8868-2018. Permiten el acceso a datos biométricos sin reducir la protección del piloto.

Uso regulado en el [Artículo 2.1 del Capítulo III del Anexo L al CDI](#).

- Puede estar integrado en la ropa homologada, de conformidad con las normas FIA 8856-2000 y FIA 8868-2018.
- Puede ser independiente del resto de la ropa de protección y utilizarse como ropa adicional, de conformidad con la norma FIA 8868-2018.

FIA 8868-2018
Dispositivos
biométricos
[Lista Técnica 63](#)

In compliance with: FIA Standard 8868-2018	
Manufacturer Name:	Name of Manufacturer
Model	Model Name
Homologation N°	BD.XXX.XX-X
Date of Manufacture:	JAN 2018

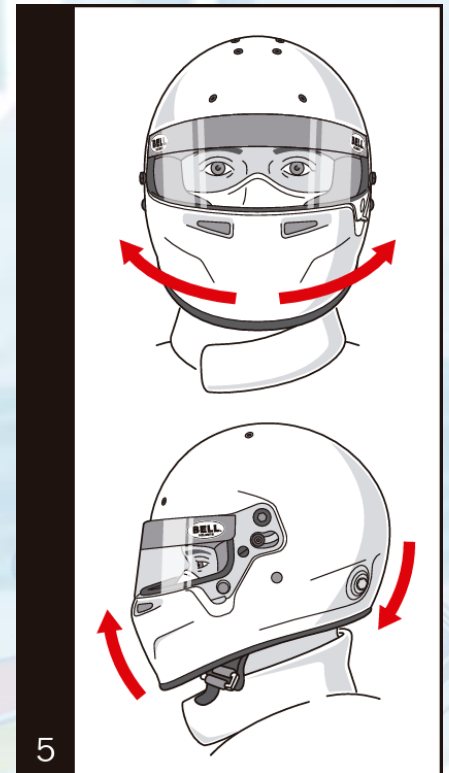
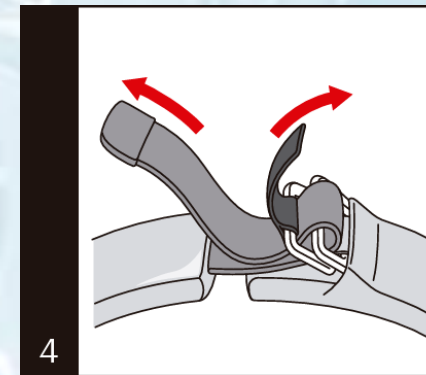
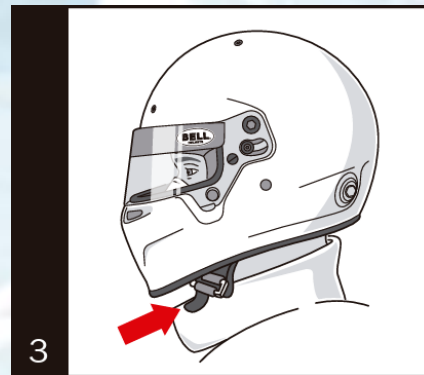
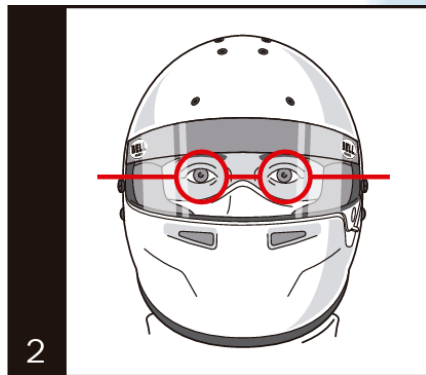
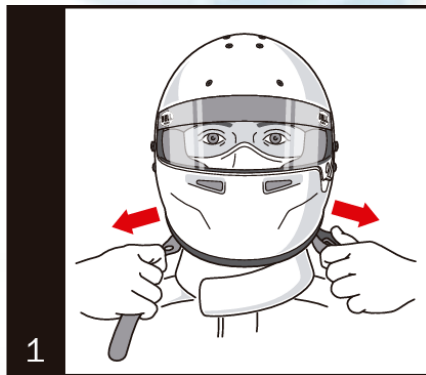
 BIOMETRIC DEVICE AT 000 000	FIA Standard 8868-2018
	Name of Manufacturer
	Serial N°: xxx xxx
	BD.XXX.XX-X Date of Manufacture: JAN 2018



Uso correcto del casco

1. Ponerse el casco, sujetando las correas del mentón con las manos y tirando el casco sobre la cabeza.
2. El casco debe quedar puesto bajo la frente, cerca del centro de la abertura del ojo, tocando la parte superior de la cabeza con una presión uniforme y firme, sin puntos de presión excesivos.
3. Asegurarse de que la correa del mentón esté ajustada contra la garganta.
4. Abrochar bien. Una buena sujeción mantendrá el casco en la cabeza durante un accidente.
5. Girar suavemente el casco de izquierda a derecha y luego de adelante hacia atrás.

Si la piel de la frente no se mueve en estos movimientos, está muy suelto y si fuera necesario, probar con otro tamaño diferente hasta encontrar la talla adecuada.



Uso correcto del casco

Casco cerrado

Obligatorio en vehículos abiertos
(Karting, Monoplazas, Prototipos, etc...)



Asegurarse de que la visera se cierra correctamente.



Casco abierto

Permitido en vehículos cerrados
(Turismos, GT, Rally, TT, entre otros...)



En modalidades de rally se pueden ver cascos abiertos con diferentes versiones de intercomunicadores.



Uso correcto del casco

Casco cerrado

Las viseras homologadas para cascos cerrados figuran en las Listas Técnicas LT33, LT41, LT49 y 69.

Las viseras fabricadas a partir del 01.01.2016 deben llevar un holograma FIA.

Las viseras fabricadas antes del 31.12.2015 no tienen por qué estar etiquetadas con un holograma FIA y pueden seguir siendo usadas sin holograma.



Casco abierto

En algunas modalidades como el Car Cross, será obligatorio el uso de gafas de “tipo motocross” para proteger los ojos en el caso de no usar un casco cerrado con visera incorporada.



Uso correcto del casco

Decoración

Se deberán respetar las instrucciones o restricciones del fabricante para la pintura o decoración de los cascos, y deberán utilizarse únicamente las pinturas especificadas por ellos.

Modificaciones

Un casco no podrá modificarse con relación a sus especificaciones de fabricación, salvo que sea en conformidad a las instrucciones aprobadas por el fabricante o uno de los organismos de especificados por la FIA.

Modificaciones no autorizadas

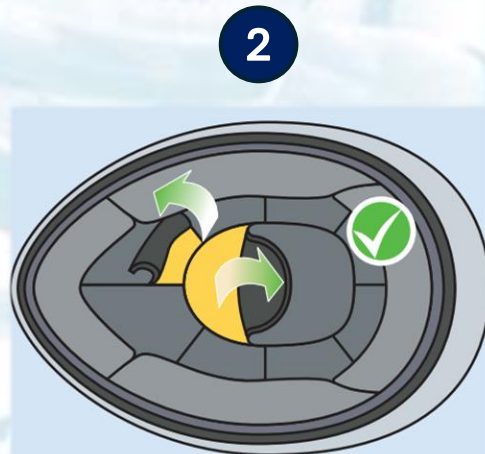
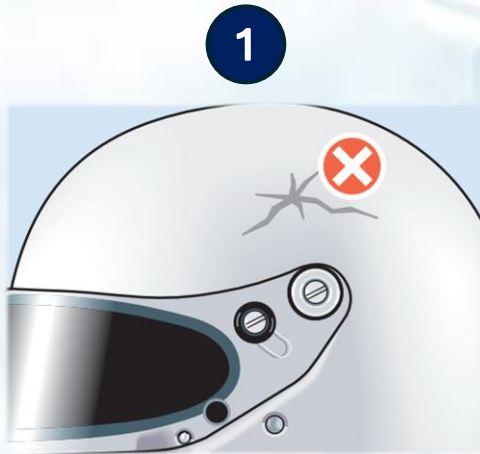
Solamente se permiten las cámaras aprobadas por la FIA, y así deberán constar en el formulario de presentación del casco. Estos son algunos ejemplos de modificaciones y cámaras no autorizadas:



Uso correcto del casco

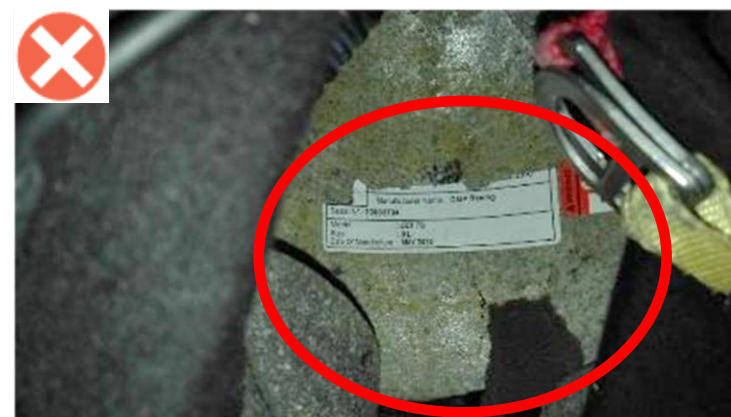
Aspectos a tener en cuenta

1. Comprobar si hay grietas en la carcasa.
2. Comprobar si la espuma está agrietada o comprimida. Para ello, retirar el pequeño relleno del forro para comprobar la espuma.
3. Comprobar que la correa de la barbilla no esté dañada.
4. El peso máximo del casco se podrá verificar durante la prueba (incluidos los accesorios y fijaciones):
 - Casco abierto: 1700 gramos
 - Casco cerrado: 1900 gramos



Uso correcto del casco

Ejemplos de anomalías encontradas en cascos. Un Comisario Técnico no debe autorizar el uso de un casco de competición si tiene cualquiera de estas anomalías:



Uso correcto del casco

Importante: ¡Una grieta es una grieta. Un daño es un daño!

¿Acaso una grieta de 5 milímetros está bien, pero una grieta de 6 milímetros está mal?

No es posible poner a un Comisario Técnico en la tesitura de juzgar dónde está el límite de lo que se puede aceptar y lo que no se puede aceptar. Simplemente, no se puede.



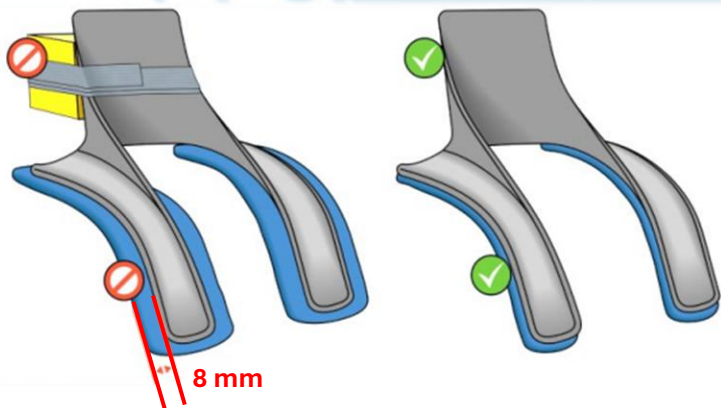
Uso correcto del FHR

También conocido como **HANS**®, el dispositivo **FHR** (Frontal Head Restraint) sujeta la cabeza del piloto / copiloto con respecto a su torso en caso de impacto, reduciendo así las cargas en la cabeza y el cuello.

Al elegir un dispositivo FHR, es importante considerar diversos aspectos de seguridad, comodidad y peso que influyen en esa elección. Los competidores deben asegurarse de utilizar un dispositivo FHR adecuado.

El primer aspecto a tener en cuenta es el uso de acolchados, el cual está permitido únicamente entre el dispositivo FHR y el piloto / copiloto. Este acolchado no debe tener más de 15 mm de espesor con el piloto / copiloto sentado en posición normal, completamente equipado y con el arnés ajustado.

En caso de rotura, el dispositivo FHR debe ser automáticamente reemplazado. En caso de rotura parcial, solamente el fabricante del dispositivo puede reemplazar la parte rota.



Acolchado incorrecto (izquierda) y correcto (derecha).



Uso correcto del FHR

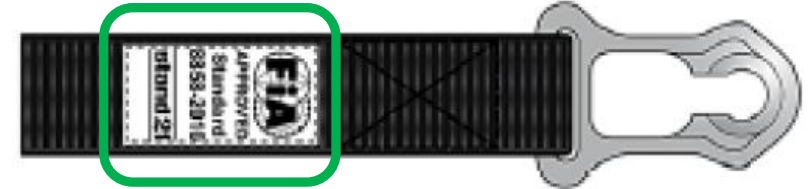
Otro aspecto a tener en cuenta son las tiras. Se recomienda no llevarlas ni demasiado cortas ni apretadas.

Existen dispositivos FHR con tiras deslizantes y con tiras fijas. En el caso de las tiras fijas, ambas tiras deben ajustarse a la misma longitud.

La longitud nominal es de 150 milímetros. Se acepta una tolerancia de +/- 25 milímetros. La longitud nominal se medirá con el piloto sentado en el vehículo en la posición normal de conducción, con el FHR puesto y el casco puesto, y el arnés abrochado.

En esa posición, el piloto deberá inclinar el cuerpo y la cabeza hacia adelante lo máximo posible. La longitud debe medirse desde el borde delantero del collar del FHR hasta el punto de conexión con la parte exterior del casco.

Revisar regularmente el estado de las tiras del FHR, incluyendo los soportes de fijación y tornillos que las fijan a la parte posterior, y reemplazarlas en caso de desgaste.



Etiqueta de homologación de la tira de un dispositivo FHR



Ejemplos de anomalías encontradas en tiras de dispositivos FHR

4. FIJACIÓN CASCOS Y FHR

Uso correcto del FHR

En el cuadro de la derecha se describe las compatibilidades entre diferentes dispositivos FHR y cascos.

Es importante tener en cuenta este cuadro de compatibilidades, ya que no vale cualquier casco para cualquier dispositivo FHR, aunque ambos elementos de seguridad estén en perfecto estado, homologados y en vigor.

Para más información sobre la compatibilidad de cascos, anclajes y tiras de los dispositivos FHR, consultar la Lista Técnica LT29 de la FIA.



Uso correcto del FHR

Los dispositivos FHR, además de tener diferentes tallas, también tienen diferentes ángulos, por lo que los competidores deben asegurarse de elegir el FHR correcto.

El rango de ángulos del FHR oscila entre los 10° y los 40° , y este es un aspecto que los competidores deben tener muy en cuenta en función del tipo de vehículo y de asiento que tengan, es decir, no vale cualquier dispositivo FHR en cualquier condición, aunque el FHR esté homologado y en vigor.

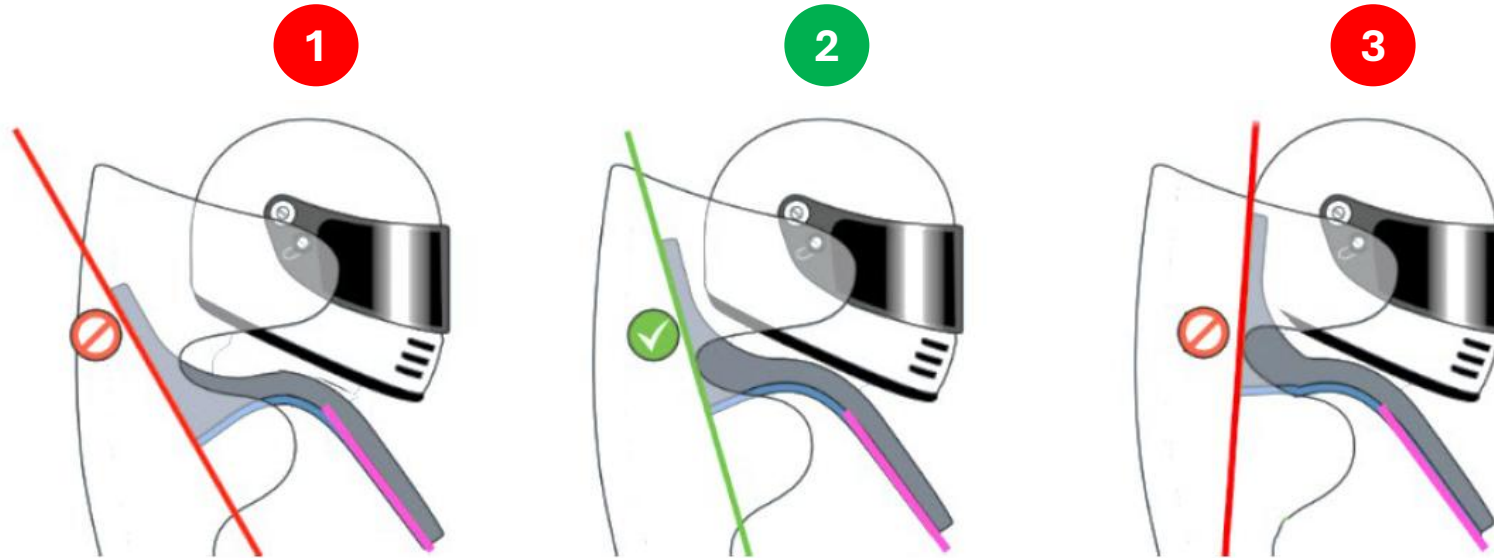
Con el competidor sentado en posición normal, el ángulo del FHR debe estar entre 60° y 90° .

En caso de duda, contactar con cualquier fabricante de este tipo de dispositivos, que siempre nos podrá proporcionar asesoramiento sobre el tipo de FHR más adecuado.



Uso correcto del FHR

- **Imagen 1 - incorrecto**: el dispositivo FHR puede estar ligeramente en contacto con el asiento, pero si al llevarlo puesto hace un ángulo inferior a 60° partiendo de una posición horizontal, se requerirá cambiar a un FHR con un ángulo mayor (Por ejemplo, pasar de un FHR de 20° a uno de 30°).
- **Imagen 2 - correcto**: muestra la posición ideal del FHR respecto al asiento y al casco.
- **Imagen 3 - incorrecto**: el dispositivo FHR puede estar ligeramente en contacto con el casco, pero si al llevarlo puesto hace un ángulo superior a 90° partiendo de una posición horizontal, se requerirá justo lo contrario que en la Imagen 1, es decir, un FHR con un ángulo menor (Por ejemplo, pasar de un FHR de 30° a uno de 20°).

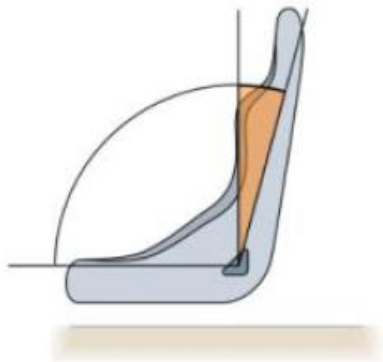


Uso correcto del FHR

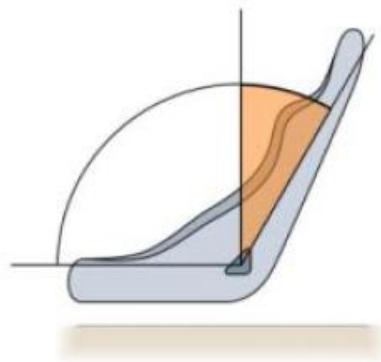
Entonces, ¿Cuál es el ángulo correcto del FHR que necesito?

Además de las compatibilidades anteriormente mencionadas, también es importante saber que no vale cualquier dispositivo FHR para cualquier tipo de asiento, por lo que el ángulo correcto del FHR dependerá de la posición y del ángulo del respaldo del asiento.

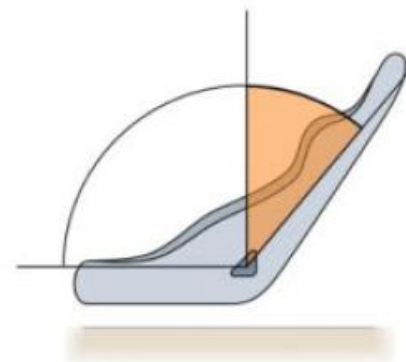
Podemos encontrar un rango de asientos de competición que van desde los menos reclinados a 10° partiendo de una posición vertical (principalmente turismos), hasta los más reclinados a 40° (principalmente monoplasas).



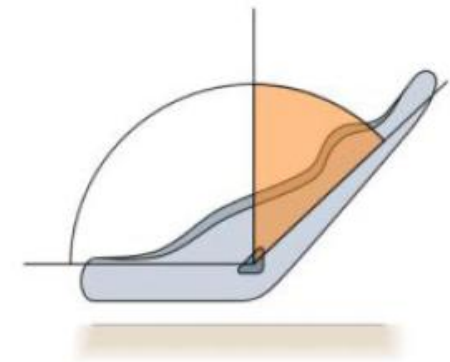
Modelo a 10°



Modelo a 20°



Modelo a 30°



Modelo a 40°

Posición correcta en el asiento

El piloto / copiloto debe asegurarse de que el asiento sea de su talla.

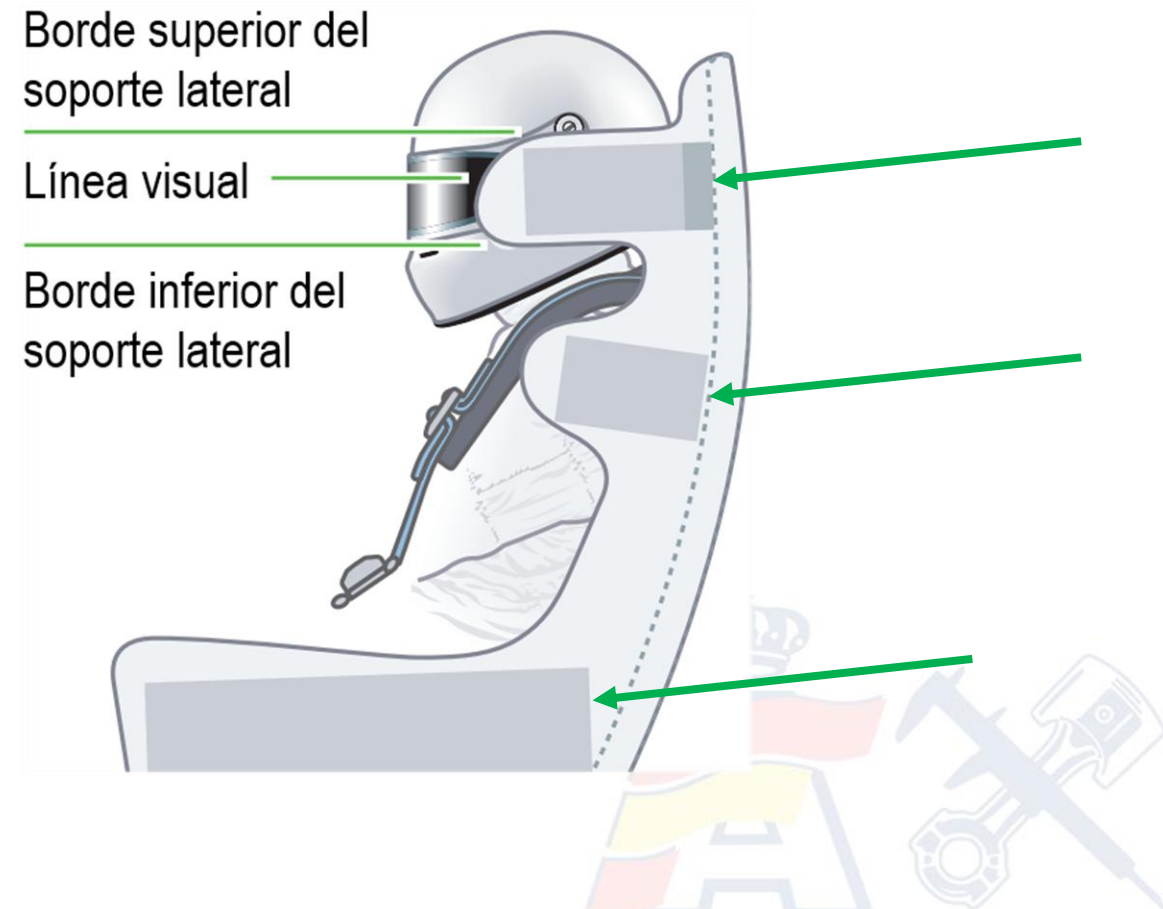
Una correcta posición en el asiento es vital.

Ajustarse el asiento para ir protegido de manera eficiente.

Asegurar una correcta posición de:

- La cabeza
- Los hombros
- La pelvis

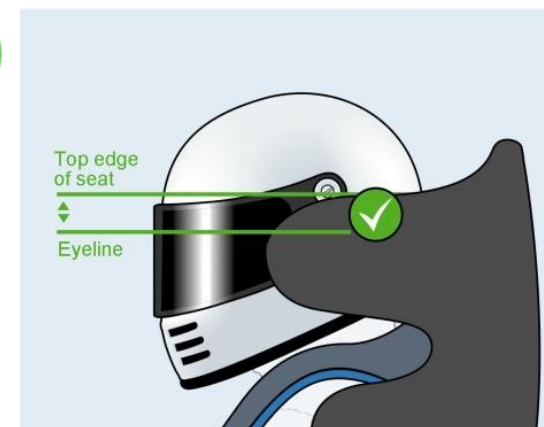
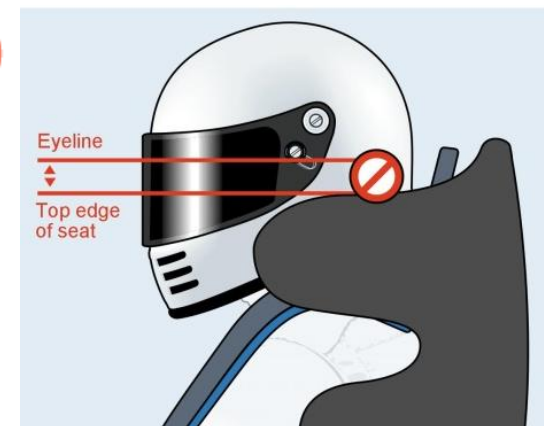
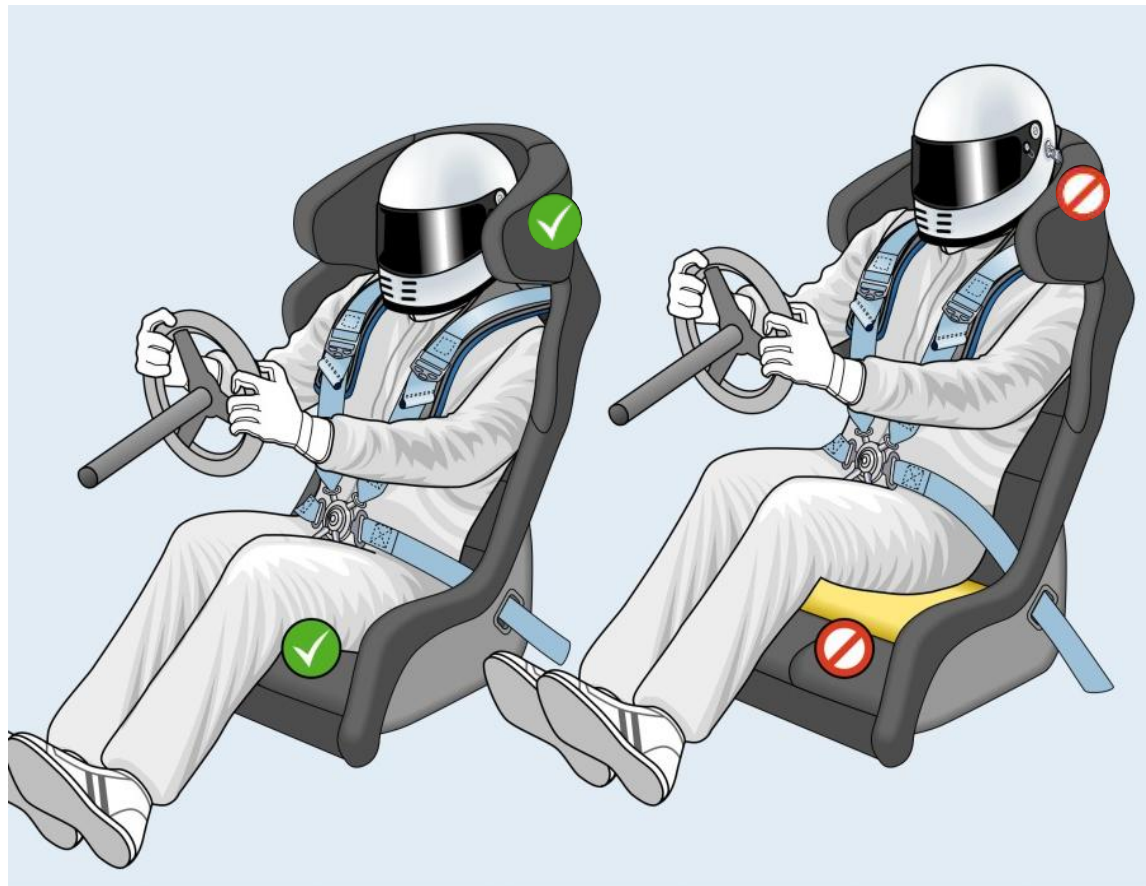
Más información en el [Anexo J - Art. 253-16](#) de la FIA.



5. POSICIONAMIENTO EN EL ASIENTO

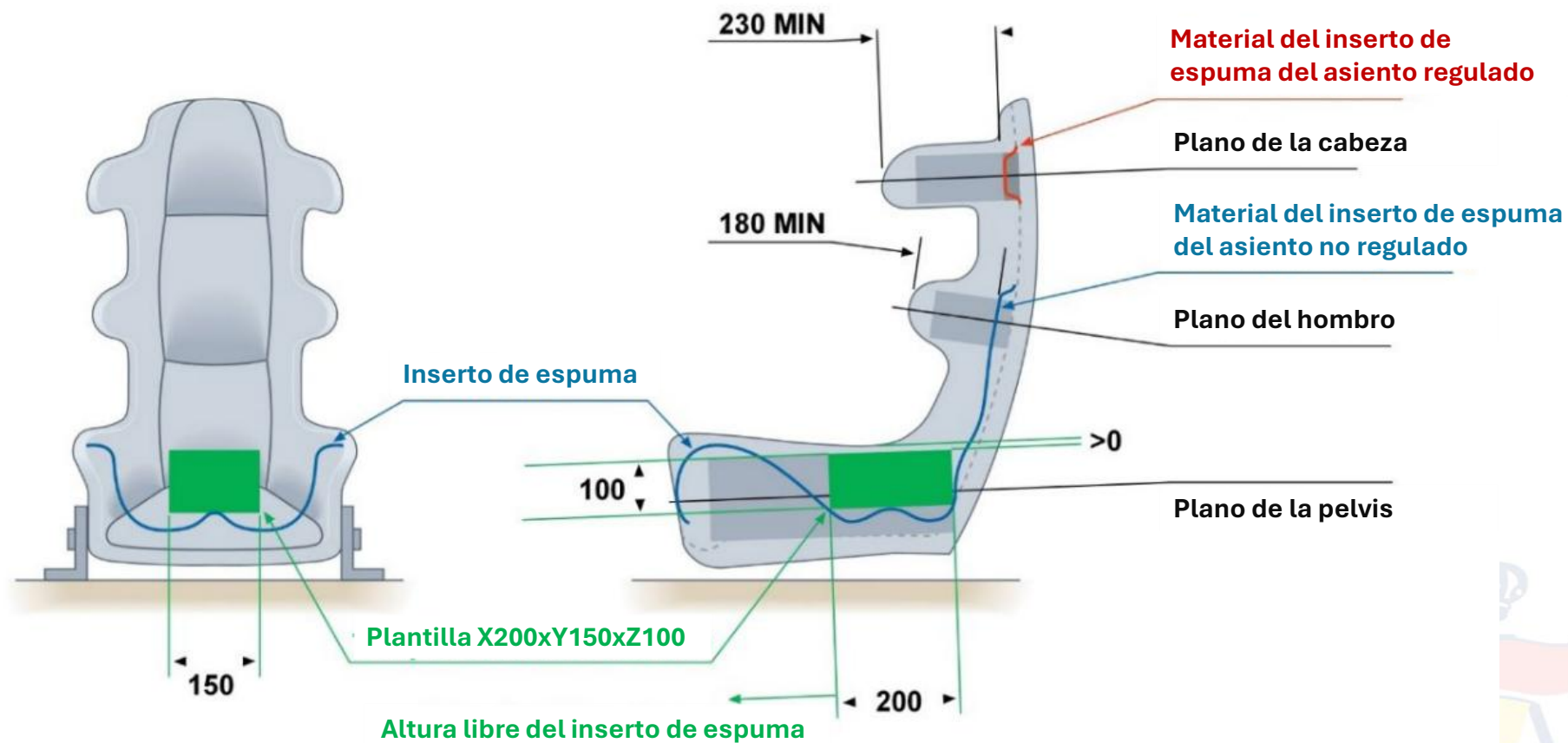
Posición correcta en el asiento

El piloto / copiloto debe asegurarse de que el asiento sea de su talla.



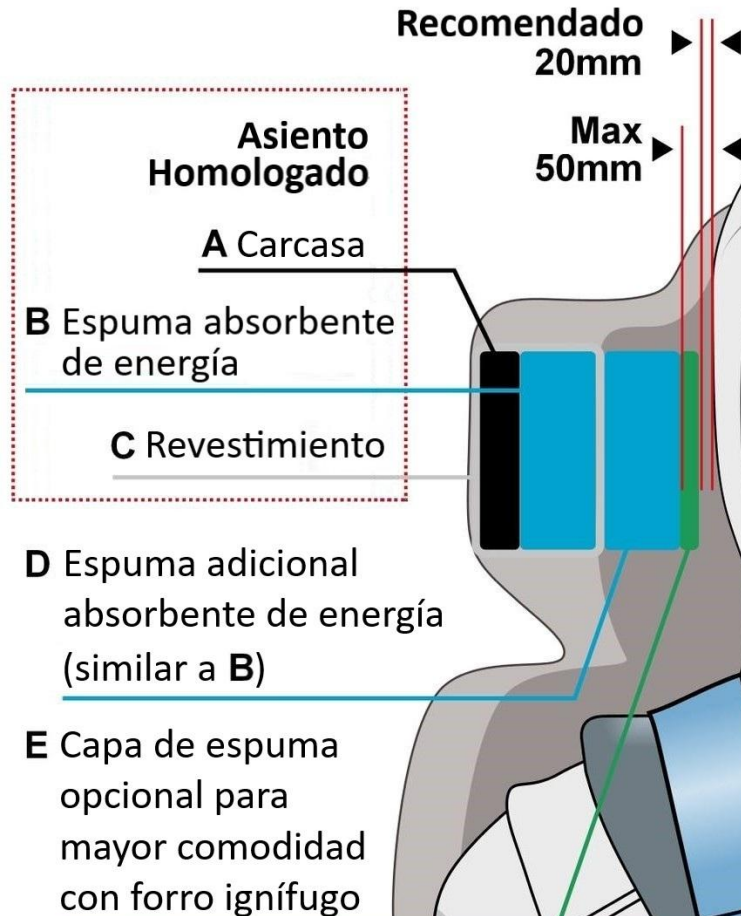
Posición correcta en el asiento

Se puede poner almohadillas de un espesor máximo de 50 milímetros

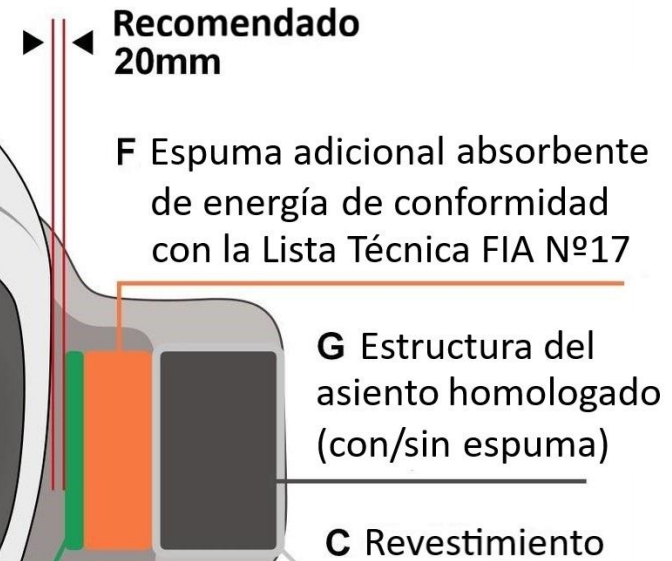


5. POSICIONAMIENTO EN EL ASIENTO

ASIENTOS FIA 8855-2021 / FIA 8862-2009



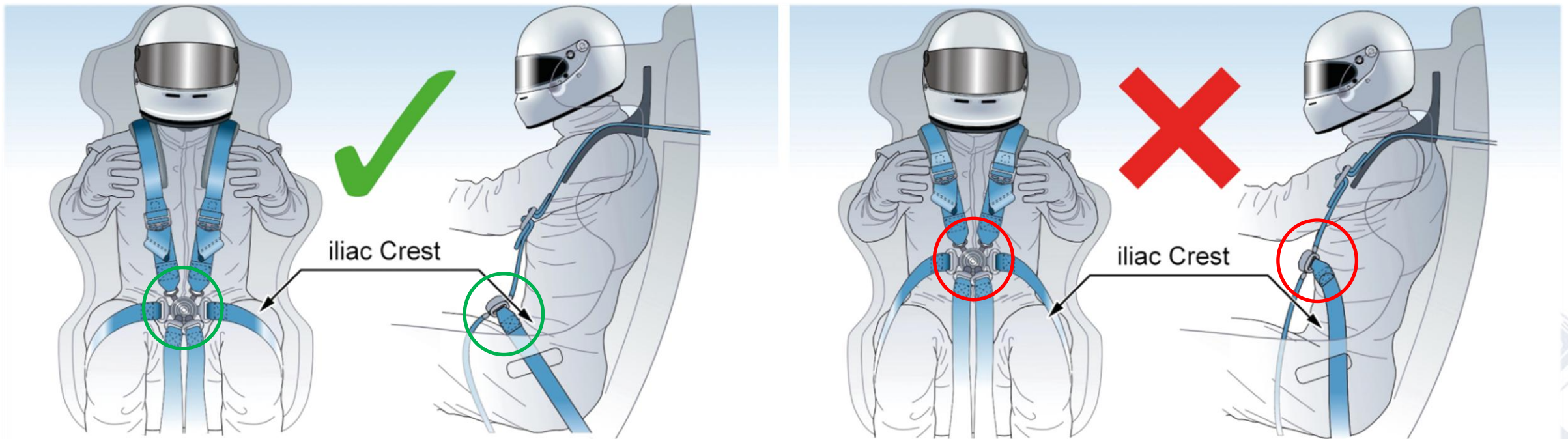
ASIENTOS FIA 8855-1999



Instalación y posicionamiento arneses

Una vez que el piloto se ha puesto todo el equipamiento y se ha posicionado en el asiento, el siguiente punto a revisar es la correcta instalación y posicionamiento de los arneses.

El primer punto a revisar aquí es la posición de la hebilla, que deberá ir entre la pelvis y la parte superior del muslo, nunca por encima ni en la zona abdominal. Las correas de los arneses deben ir siempre de forma simétrica.

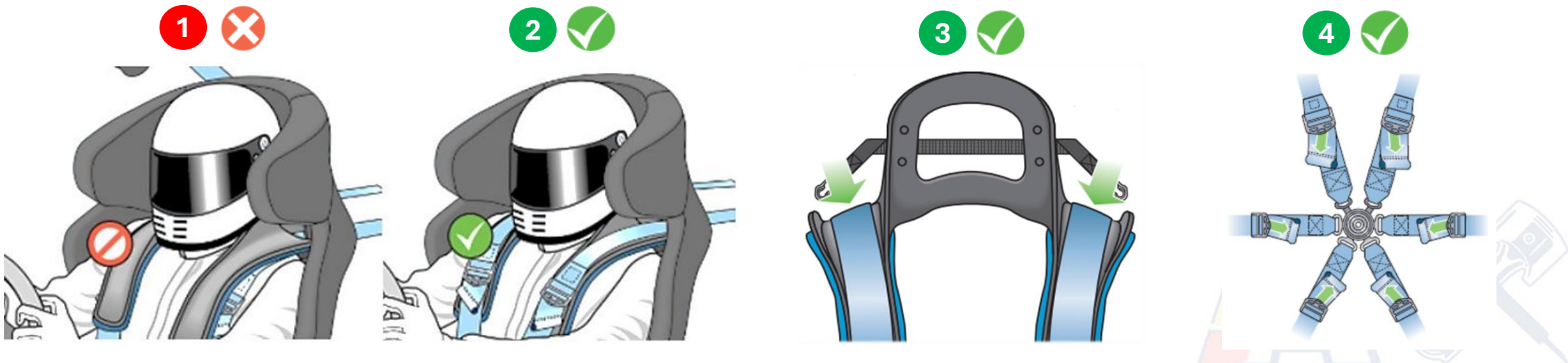


Instalación y posicionamiento arneses

Si los arneses van por debajo del dispositivo FHR (**imagen 1**), el efecto de los arneses será mucho menor, mientras que el dispositivo FHR no tendrá ningún efecto en caso de accidente. Esto, que puede parecer una obviedad, es un error que se ve con más frecuencia de lo que podemos pensar, por lo que antes de tensar los arneses, hay que asegurarse de que vayan por encima del dispositivo FHR, y nunca por debajo ni por fuera (**imágenes 2 y 3**).

El Departamento de Seguridad de la FIA ha demostrado con diversos estudios que la tensión de los arneses es muy importante para minimizar el riesgo de lesiones, y para el correcto funcionamiento del dispositivo FHR.

Por tanto, es fundamental que el piloto / copiloto tengan el arnés de seguridad correctamente tensado (**imagen 4**).

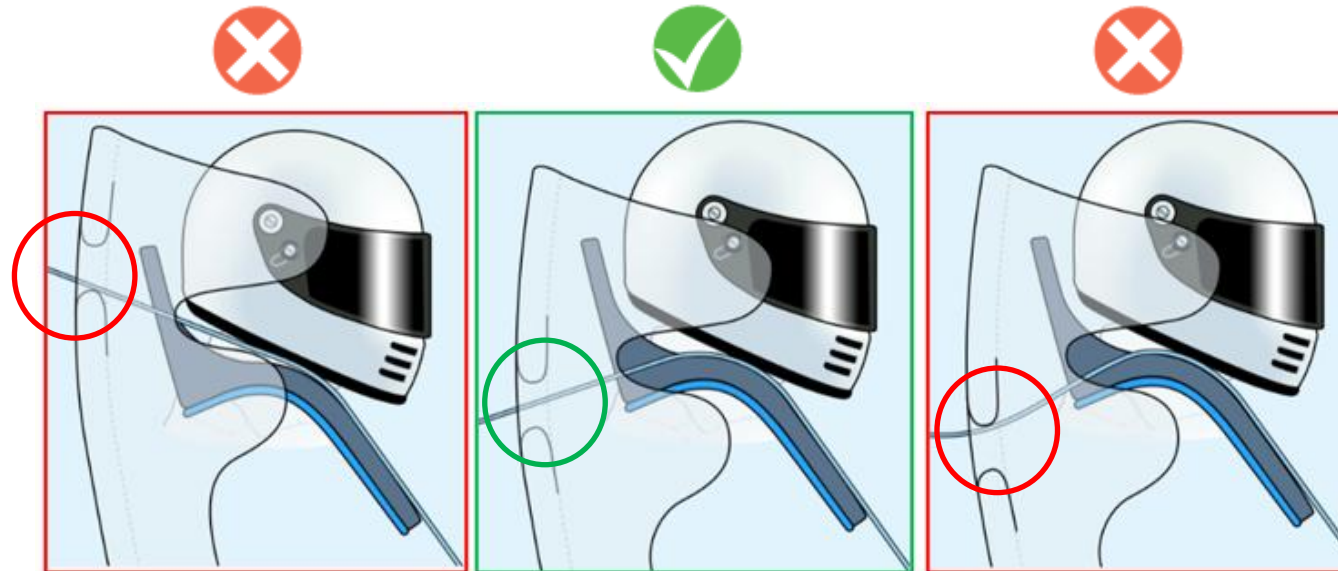


Instalación y posicionamiento arneses

El asiento no debe interferir con los arneses para garantizar que tanto el dispositivo FHR como los propios arneses ofrezcan un rendimiento óptimo en caso de accidente.

En la imagen de la **izquierda**, las correas de los hombros no están en contacto con toda la superficie de fricción del dispositivo FHR, por lo que no tenemos ninguna garantía de que puedan funcionar correctamente.

En la imagen de la **derecha**, las correas de los hombros podrían dañarse o romper el asiento en caso de accidente. En cambio, si el asiento no falla ni se rompe, las correas de los hombros podrían inducir cargas de compresión innecesarias que podrían provocar lesiones en la columna vertebral del piloto / copiloto.

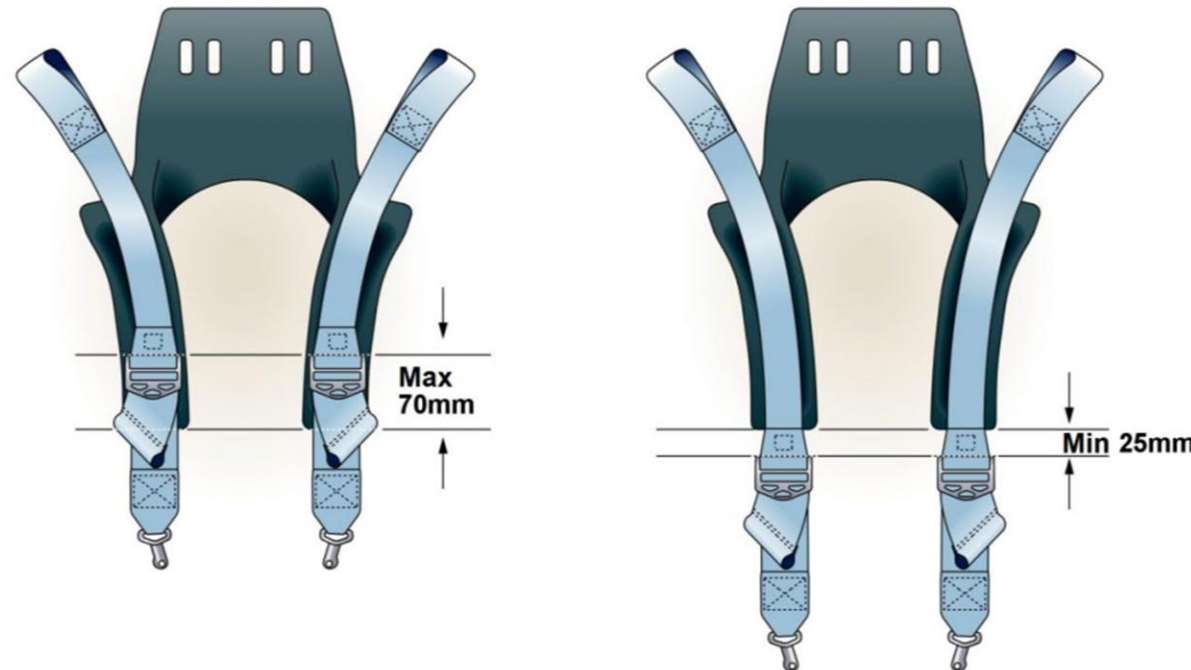


Instalación y posicionamiento arneses

Otro punto muy importante es la posición de las hebillas de los hombros con respecto al dispositivo FHR.

Deben estar a un máximo de 70 milímetros por encima del borde inferior del dispositivo FHR o, por el contrario, a un mínimo de 25 milímetros por debajo.

Así pues, las hebillas de los hombros nunca deben estar justo en el borde inferior del dispositivo FHR, porque en caso de accidente la propia hebilla se puede meter hacia dentro, provocando lesiones en el piloto / copiloto.



Instalación y posicionamiento arneses

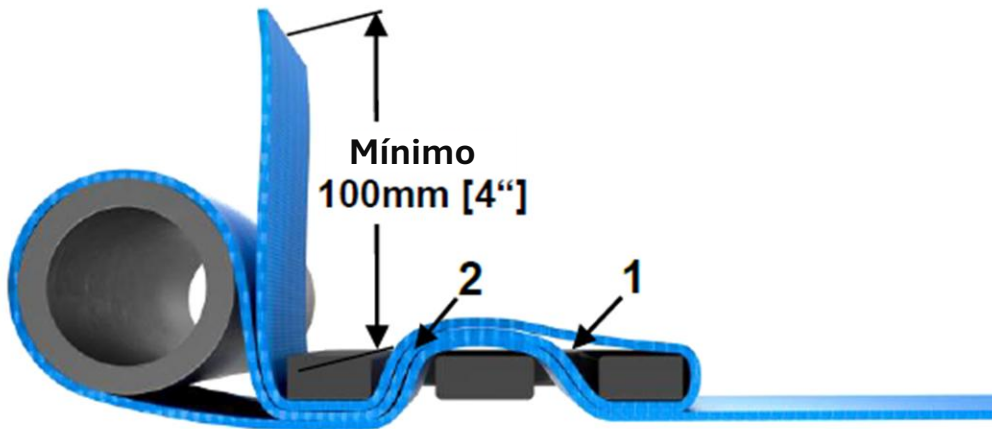
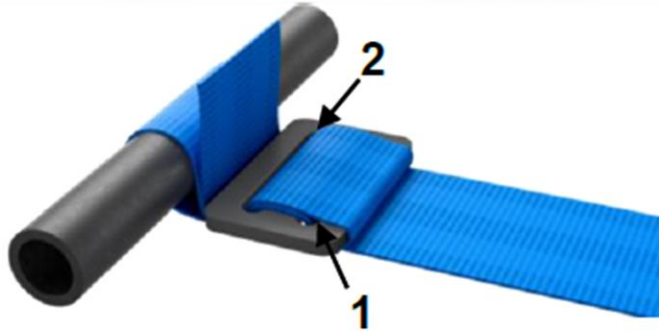
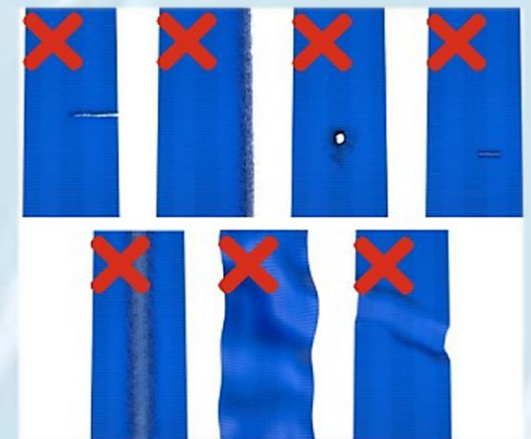
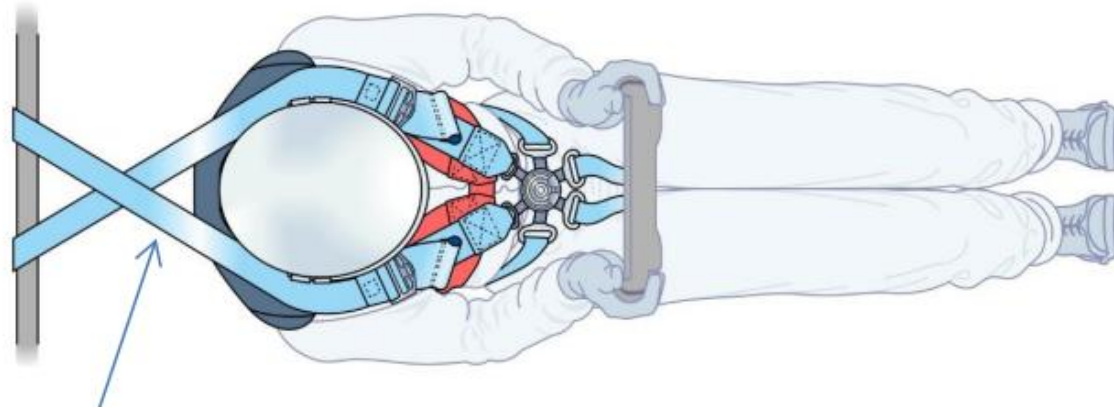


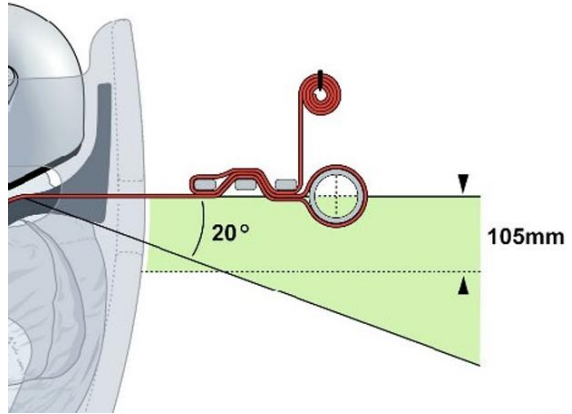
Imagen que muestra el tipo de bucle correcto para ajustar los arneses



Ubicaciones geométricas de los puntos de anclaje



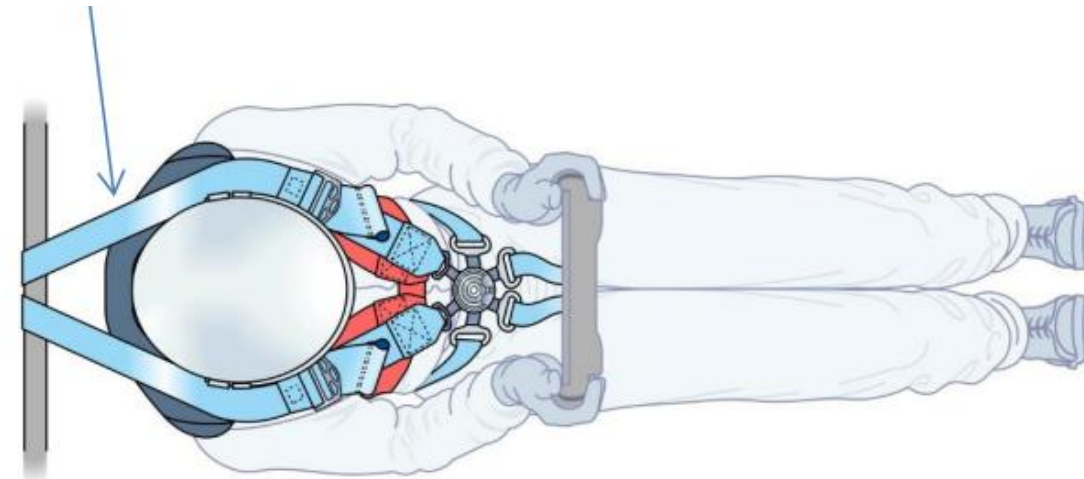
Ángulo ideal del arnés en los hombros entre 20° y 25°



Anexo J - 253-61-c



Ejemplos de puntos de anclaje de la correa



INCORRECTO

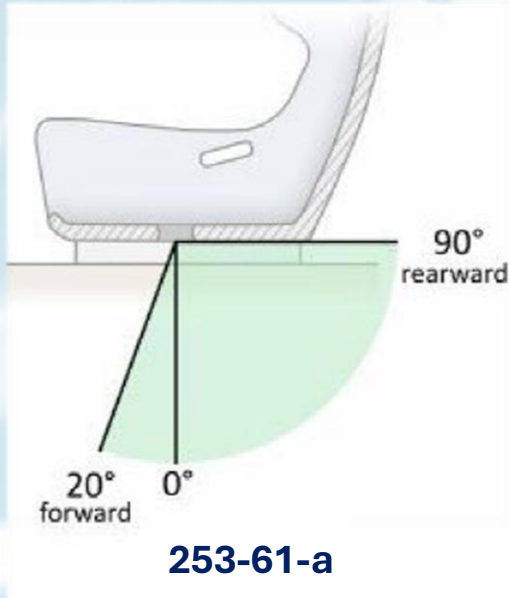


INCORRECTO

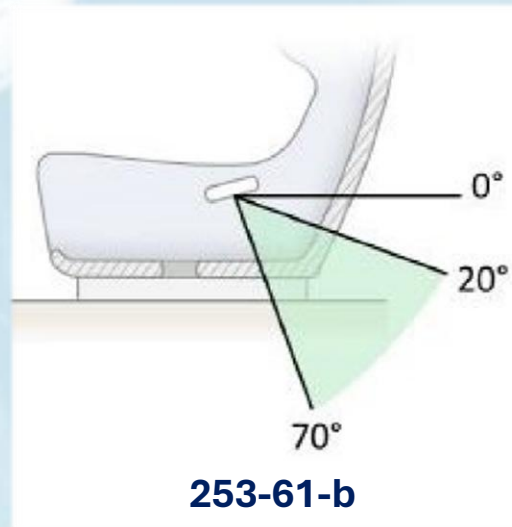


Ubicaciones geométricas de los puntos de anclaje

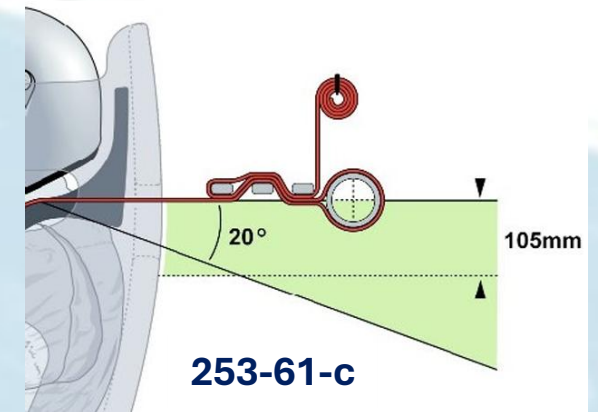
Bandas pélvicas
Recomendado



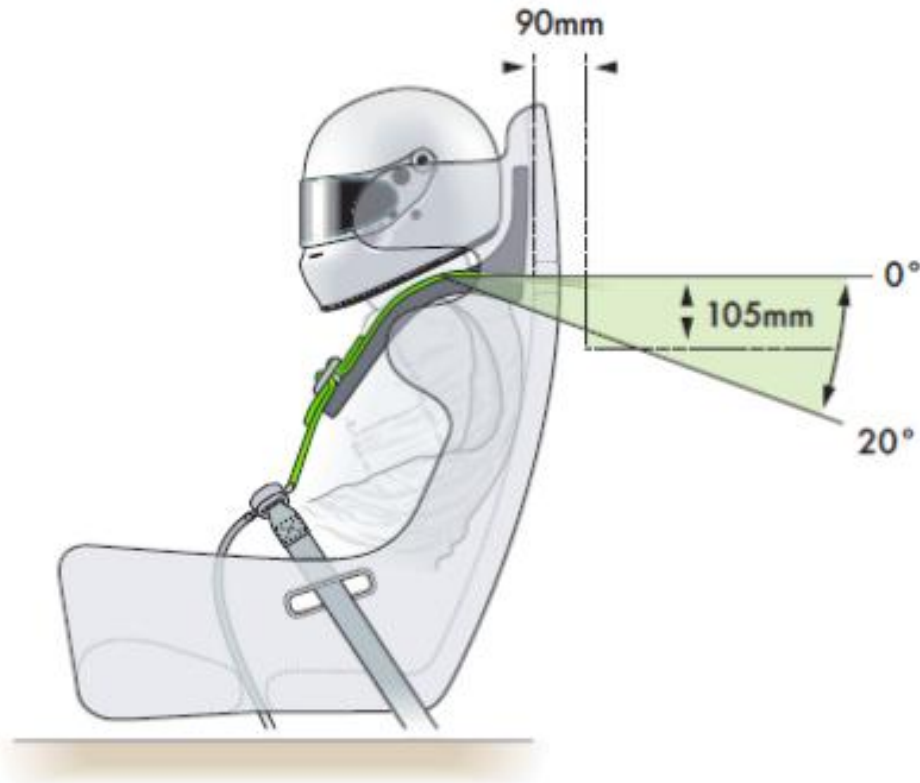
Bandas abdominales
Recomendado



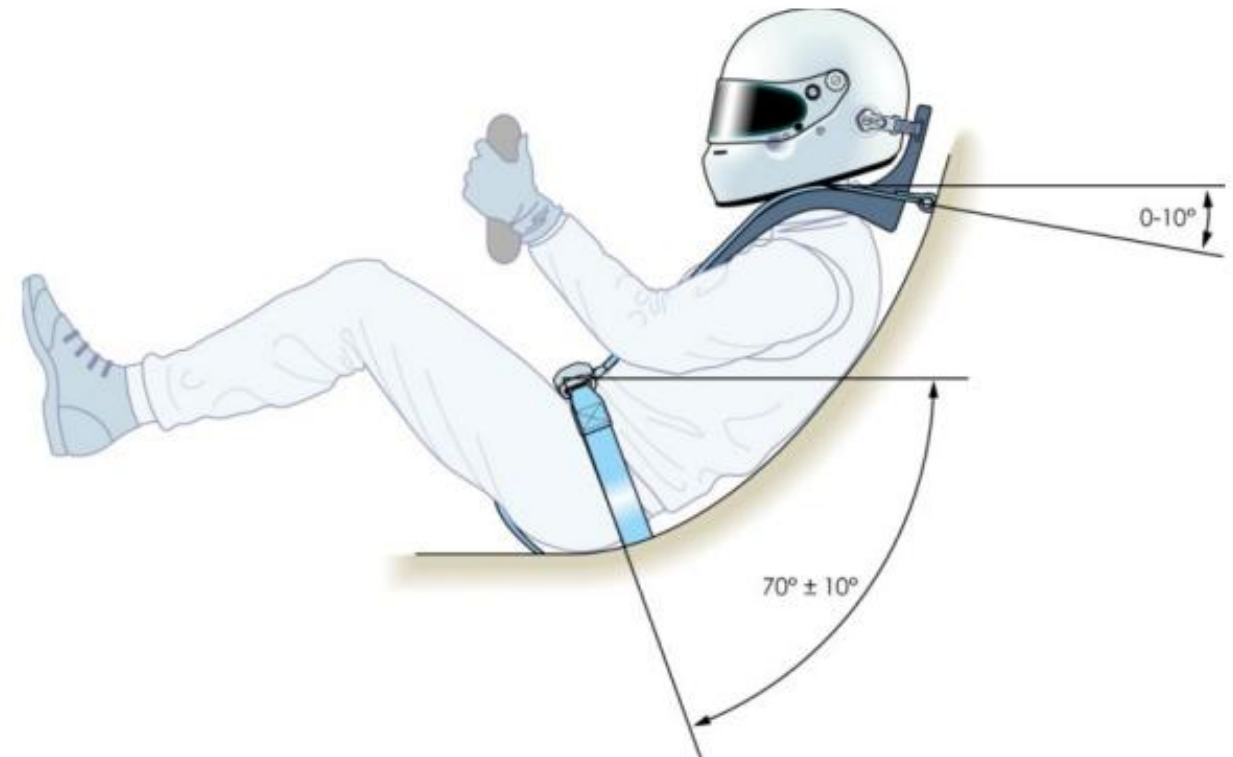
Bandas de los hombros
Obligatorio



Ubicaciones geométricas de los puntos de anclaje



Asiento de competición tipo Turismo



Asiento de competición tipo Monoplaza

Cutters

Se deberá llevar a bordo en todo momento tantos cortadores de cinturones como tripulantes vayan en el vehículo.

Estos deberán ser fácilmente accesibles para cada tripulante cuando estén sentados en posición normal y con sus arneses abrochados.



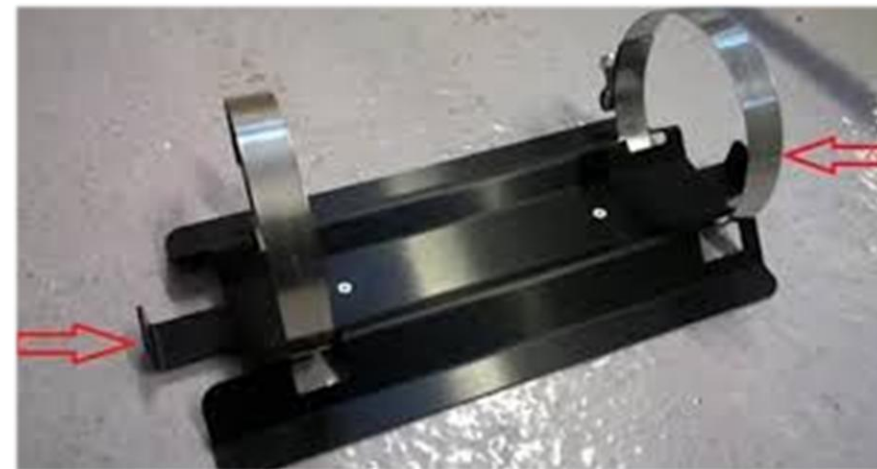
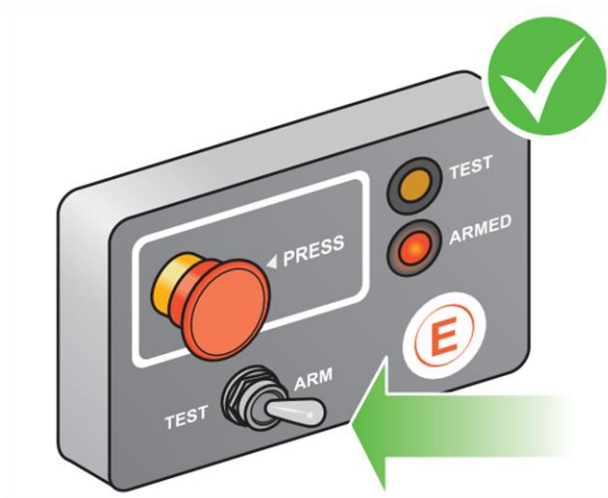
Soportes y fijación extintores

Comprobar el estado de las fijaciones. Evidentemente no tenemos medios para comprobar si soportan 25 g, pero sí que podemos detectar holguras o roturas.

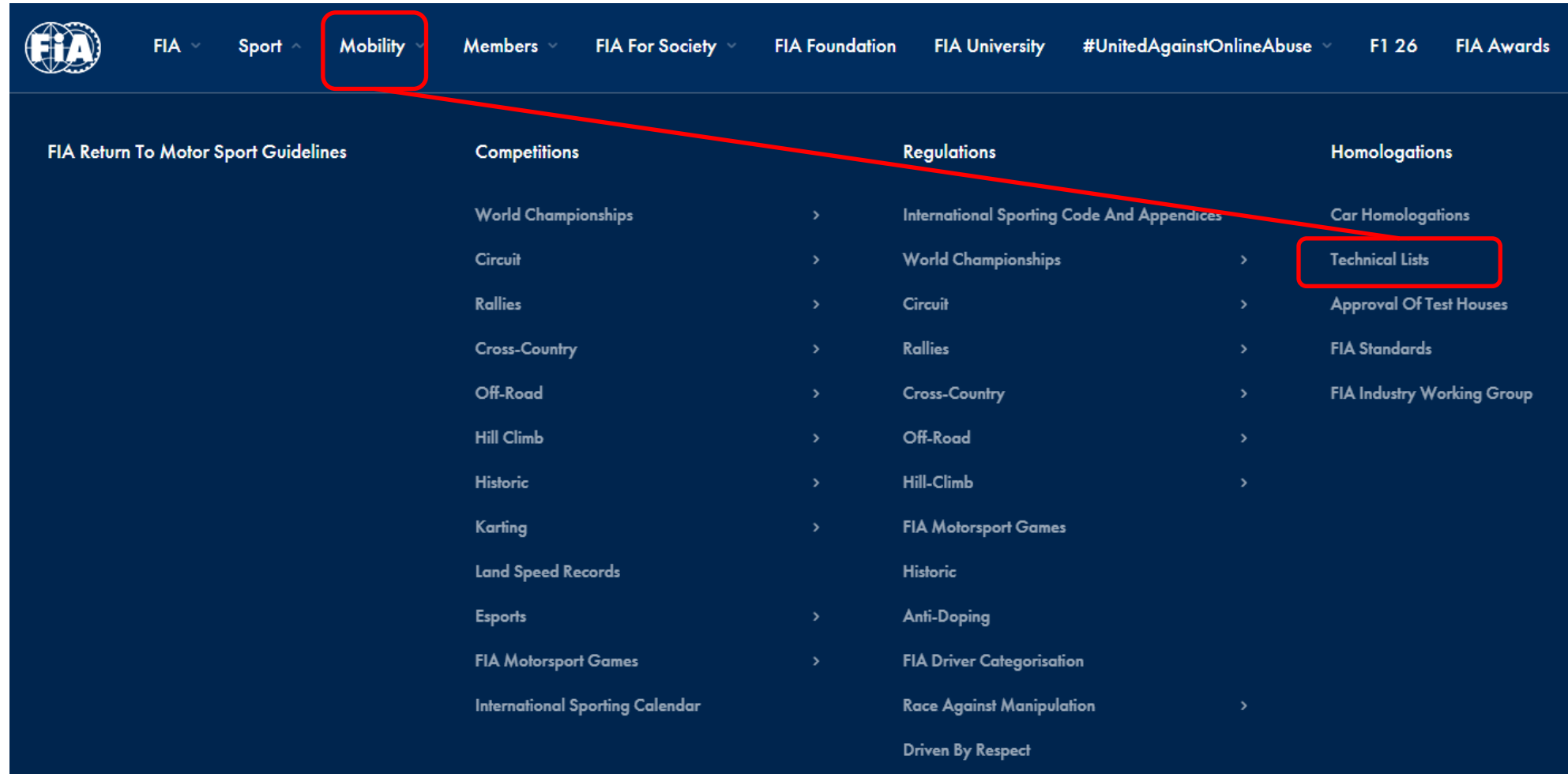
Situar las botellas en posición transversal con su parte superior dirigida hacia el piloto, para que este pueda accionarla desde su asiento.

Comprobar que el interruptor de activación del sistema de extinción funciona correctamente (y que su pila tiene carga), para ello haremos que el concursante nos accione el interruptor en modo “Test” y comprobaremos que este enciende la luz de control.

Verificar sistema anti-torpedo.



Listas Técnicas FIA disponibles en la web => www.fia.com



	FIA ▾	Sport ▲	Mobility ▾	Members ▾	FIA For Society ▾	FIA Foundation	FIA University	#UnitedAgainstOnlineAbuse ▾	F1 26	FIA Awards
FIA Return To Motor Sport Guidelines										
Competitions										
World Championships >										
Circuit >										
Rallies >										
Cross-Country >										
Off-Road >										
Hill Climb >										
Historic >										
Karting >										
Land Speed Records										
Esports >										
FIA Motorsport Games >										
International Sporting Calendar										
Regulations										
International Sporting Code And Appendices										
World Championships >										
Circuit >										
Rallies >										
Cross-Country >										
Off-Road >										
Hill-Climb >										
FIA Motorsport Games										
Historic										
Anti-Doping										
FIA Driver Categorisation										
Race Against Manipulation >										
Driven By Respect										
Homologations										
Car Homologations										
Technical Lists										
Approval Of Test Houses										
FIA Standards										
FIA Industry Working Group										

Listas Técnicas FIA



[Enlace Listas Técnicas](#)

TECHNICAL LISTS

CATEGORY VIEW

LATEST DOCUMENTS

	Technical List n°64 - FIA Approved Test Houses for Helmets according to FIA standard 8860-2018	Published on 20.12.24
	Technical List n°56 - FIA Approved Test Houses for Rally Door Foams according to FIA Standard 8866-2016	Published on 20.12.24
	Technical List n°51 - Approved Test Houses for Extinguisher Systems according to FIA Standard 8865-2015	Published on 20.12.24
	Technical List n°68 - Approved Test Houses for Karting High Seats according to FIA standard 8873-2019	Published on 20.12.24
	Technical List n°85 - FIA Approved Test Houses For Rollcage Padding According To The FIA Standard 8857-2001	Published on 20.12.24
	Technical List n°87 - Karting Body Protection homologated according to the FIA Standard 8870-2018	Published on 17.12.24
	Technical List n°10 - FIA Approved Test Houses for Competition Seats according to FIA standard 8855-1999	Published on 17.12.24
	Technical List n°101 - Protective Clothing for Karting Competitors according to FIA Standard 8877-2022	Published on 17.12.24
	Technical List n°107 - Premium Helmets homologated according to FIA Standard 8859-2024	Published on 17.12.24

Listas Técnicas FIA

A continuación, se enumeran algunas de las listas técnicas FIA más importantes y directamente relacionadas con el equipamiento de seguridad de los participantes:

- LT25 Normas FIA reconocidas para cascos
- LT27 Ropa de protección homologada según la norma FIA 8856-2000
- LT28 Material para la superficie superior del dispositivo FHR en contacto con las bandas de los hombros.
- LT29 Dispositivos FHR aprobados según la norma FIA 8858-2002
- LT33 Cascos aprobados según la norma FIA 8860-2004
- LT36 Dispositivos FHR aprobados
- LT41 Cascos compatibles con dispositivos FHR según la norma FIA 8858-2010
- LT49 Cascos Premium homologados según la norma FIA 8859-2015
- LT63 Dispositivos biométricos homologados según la norma FIA 8868-2018
- LT69 Cascos aprobados según la norma FIA 8860-2018
- LT74 Ropa de protección homologada según la norma FIA 8856-2018



Más información y novedades en los boletines de seguridad de la FIA.

[Safety bulletins](#)





Datos de contacto Departamento Técnico:

DIRECTOR TÉCNICO

Fernando Álvarez Aragonés
fernando.alvarez@rfeda.es



INGENIERO HOMOLOGACIONES

Héctor Atienza Díaz
hector.atienza@rfeda.es



SECRETARIO TÉCNICO

Julio Castrejón Palao
julio.castrejon@rfeda.es

