

# CÓDIGO DESPORTIVO INTERNACIONAL

ACTUALIZADO EM 07-11-2008 pela Assembleia-Geral da FIA

MODIFICADO PELO CONSELHO MUNDIAL DO DESPORTO AUTOMÓVEL DA FIA EM 05-11-2008

Em caso de divergência de interpretação entre os termos das diversas traduções dos regulamentos oficiais da FIA, o texto francês fará fé. Qualquer modificação será publicada no Boletim Oficial da FIA.

Relembra-se que os textos da Convenção da Concórdia contêm certas modificações ao Código Desportivo Internacional, aplicáveis unicamente ao Campeonato do Mundo de Fórmula 1 da FIA. Tais modificações não puderam ser incluídas nos textos seguintes. Em caso de divergência com o presente código, é a Convenção da Concórdia que faz fé.

---

## CAPÍTULO I

### Princípios Gerais

#### 1 – Regulamentação Internacional do Desporto

A Federação Internacional Automóvel, adiante denominada FIA, é o único poder desportivo internacional, qualificado para elaborar e fazer aplicar os regulamentos destinados a desenvolver e reger as competições e os records automóveis, e organizar os campeonatos internacionais da FIA; é o Tribunal Internacional de última instância, com competência para julgar dos diferendos que possam surgir quando da aplicação dos ditos regulamentos; reconhece-se que a Federação Internacional de Motociclismo exerce os mesmos poderes no referente aos veículos automóveis de uma, duas ou três rodas.

A FIA pode delegar anualmente, em matéria de Karting, o seu poder desportivo internacional, em qualquer organismo reconhecido, que tenha por missão dirigir as actividades desportivas internacionais do Karting, no estrito respeito do presente Código e dos regulamentos da FIA.

#### 2 – Código Desportivo Internacional

Tendo em vista permitir o exercício justo e equitativo dos poderes acima referidos, a FIA estabelece o presente “Código Desportivo Internacional”.

O propósito do presente Código e dos seus anexos é o de encorajar e facilitar a prática do desporto automóvel à escala internacional.

Ele nunca poderá ser aplicado com o fim de evitar ou impedir uma competição ou a participação de um concorrente, salvo no caso da FIA concluir que tal seja necessário para que o desporto automóvel seja praticado com toda a segurança, com toda a equidade ou em total regularidade.

#### 3 – Regulamentação Nacional do Desporto Automóvel

Cada Clube ou Federação nacional membro da FIA será considerado como aderente ao presente código e obrigado a respeitá-lo.

Tendo em conta esta adesão e esta obrigação, apenas um clube ou federação por país, adiante denominada ADN, é reconhecido pela FIA como único poder desportivo qualificado para aplicar o presente Código Desportivo Internacional e reger o desporto automóvel em todos os territórios colocados sob a autoridade do seu próprio país.

#### 4 – Exercício do poder desportivo nos territórios

Os territórios não autónomos de um País estão sujeitos ao poder desportivo exercido pela ADN representante desse País na FIA.

## **5 – Delegação do poder desportivo**

Cada ADN terá o direito de delegar em um ou vários outros clubes do seu país, a totalidade ou parte dos poderes desportivos que lhe foram conferidos pelo presente código, mas somente com a prévia aprovação da FIA.

## **6 – Renúncia da delegação**

Uma ADN pode renunciar à sua delegação, sob reserva de notificação à FIA.

## **7 – Regulamento Desportivo Nacional**

Cada ADN poderá estabelecer o seu Regulamento Desportivo Nacional, que deverá ser enviado à FIA.

## CAPÍTULO II

### Nomenclatura e Definições

**8 –** E nomenclatura, definições e abreviaturas a seguir indicadas serão adaptadas no presente código e seus anexos, nos regulamentos nacionais e seus anexos, em todos os regulamentos particulares, e serão de uso geral.

## **9 – FIA**

Federação Internacional do Automóvel.

## **10 – ADN**

Clube ou Federação Nacional reconhecida pela FIA como único detentor do poder desportivo no seu País.

## **11 – CD**

Comissão Desportiva de uma ADN.

**12 –** *(artigo suprimido).*

## **13 – Veículos terrestres, automóveis, veículos especiais, veículos com efeito de solo:**

### **Veículo terrestre:**

Por veículo terrestre entende-se um aparelho de locomoção movido pelos seus próprios meios, que se desloca tomando sempre como apoio a superfície terrestre, seja directamente por um meio mecânico, seja indirectamente e cuja propulsão e direcção sejam constante e totalmente controladas por um Condutor a bordo do mesmo veículo.

### **Automóvel:**

Um Automóvel é um veículo terrestre, que se desloca sobre um mínimo de quatro rodas não alinhadas, sempre em contacto com o solo, das quais pelo menos duas asseguram a direcção e pelo menos duas a propulsão.

### **Veículo especial:**

Um veículo especial é um veículo com pelo menos quatro rodas, mas cuja propulsão não é assegurada pelas rodas.

### **Veículo com efeito de solo:**

Um veículo com efeito de solo é um veículo que, para se deslocar, se apoia no solo por meio de uma camada de ar que ele pressuriza.

## **14 – Cilindrada:**

Volume gerado no ou nos cilindros pelo movimento ascendente ou descendente de o ou dos êmbolos.

Este volume é expresso em centímetros cúbicos, e para todos os cálculos que digam respeito à cilindrada dos motores, o valor aproximado de “Pi” será 3,1416.

## **15 – Classe:**

Agrupamento de veículos determinado pela sua cilindrada-motor — ou por outros critérios de distinção (ver anexos B e J).

## **16 – Competição – prova – corrida:**

**a)** Uma competição é uma prova na qual um automóvel tome parte com um objectivo de competição ou à qual é dada uma natureza competitiva, pela publicação das respectivas classificações.

As competições são “internacionais” ou “nacionais”. Por outro lado, podem ser “reservadas” ou “fechadas”.

Um Campeonato Nacional ou internacional é considerado como uma competição.

### **b) Prova:**

É uma única prova, com os seus próprios resultados. Pode compreender uma (ou mais) manga (s) e uma final, treinos livres, treinos cronometrados ou ainda dividida de uma forma semelhante, mas que deve terminar no final da manifestação. Uma prova considera-se começar a partir do horário previsto para o início das verificações documentais e/ou técnicas e compreenderá os treinos e a competição em si própria. Ela terminará, o mais tardar, no momento de expiração de um dos seguintes prazos:

— Prazo de reclamação ou de apelo ou final de qualquer audição.

— Final das verificações administrativas e das verificações técnicas após a prova, efectuadas de acordo com o Código Desportivo Internacional.

Nenhuma prova que faça parte ou pretenda fazer parte de um Campeonato internacional, de uma Taça internacional, de um Troféu internacional, de uma "Challenge" internacional ou de uma Série internacional, que não sejam reconhecidos pela FIA, poderá ser inscrita no calendário desportivo internacional.

Em todas as provas, nacionais ou internacionais, abertas às fórmulas e categorias ou grupos da FIA, tais como definidos no presente Código Desportivo Internacional e seus Anexos, todos os automóveis participantes nessas provas, devem estar em absoluta conformidade com os regulamentos técnicos da FIA, e às clarificações e interpretações oficiais destes regulamentos dadas pela FIA. Uma ADN não pode modificar estes regulamentos técnicos da FIA, sem autorização escrita específica da FIA.

### **b) 1. Corrida em circuito:**

Uma prova que se realiza num circuito fechado, entre dois ou mais automóveis, competindo ao mesmo tempo num mesmo percurso, na qual a velocidade ou a distância coberta em um tempo determinado é o factor determinante.

### **b) 2. Corrida de aceleração (dragsters)**

Uma corrida de aceleração entre dois veículos a partir de um arranque parado sobre um percurso recto, medido com precisão, na qual o primeiro veículo que ultrapassar a linha de chegada (sem penalizações) realiza o melhor resultado.

### **b) 3. Corrida de montanha**

Uma corrida onde cada veículo toma a partida individualmente para efectuar um mesmo percurso até uma linha de chegada situada a uma altitude superior à da linha de partida. O tempo efectuado para ligar as linhas de partida e de chegada é o factor determinante para o estabelecimento das classificações.

## **17 – Prova Internacional:**

Uma prova que respeita um nível standard de segurança internacional segundo as prescrições editadas pela FIA no presente Código e seus Anexos. Para aspirar ao estatuto internacional, uma prova deve no mínimo responder ao conjunto de condições seguintes:

- Para as provas internacionais que decorram em circuito, este deve dispor de uma licença de homologação concedida pela FIA de um grau apropriado aos veículos de competição elegíveis para nelas participarem.

- Para os Rallyes internacionais, deve ser aplicado todo o conjunto de disposições contidas no Art.º 21;

- Os concorrentes e condutores admitidos a nelas participarem devem ser detentores de uma licença internacional da FIA adequada, de acordo com o disposto no Art.º 109,
- A prova deve estar inscrita no Calendário Desportivo Internacional. A aceitação da inscrição de uma prova no Calendário Desportivo Internacional fica sujeita à discricção da FIA e deve ser solicitada pela ADN do país no qual será organizada a prova. A FIA indicará os motivos de toda e qualquer eventual recusa de inscrição.

Só as provas internacionais podem integrar um Campeonato Internacional (incluindo Taças, Troféus, Challenge internacionais) ou de uma Série Internacional aprovada pela FIA de acordo com o Art.º 24º.

Uma Prova Internacional, desde que conte para um Campeonato Internacional, Taça, Troféu, Challenge ou Série que contenha o nome da FIA, fica colocada sob a supervisão desportiva da FIA, sem prejuízo de uma delegação por parte da FIA do exercício do poder desportivo a uma ADN.

Para todas as outras provas internacionais, as ADN's são responsáveis por fazer aplicar nos seus países a regulamentação internacional estabelecida pelo presente Código.

### **18 – Prova Nacional:**

Toda a prova que não corresponda a uma ou mais condições das enumeradas no Art.º 17, é designada como prova nacional.

Tal prova é colocada sob a supervisão desportiva exclusiva de uma ADN, que exercerá o seu poder de regulamentação e de organização, no integral respeito das condições gerais de aplicação do presente Código (*ver Art.º 3 e 53*).

Numa prova nacional somente podem ser admitidos a participar, concorrentes e condutores titulares de uma licença concedida pela ADN do país no qual tem lugar essa prova.

Uma prova nacional não pode contar para um Campeonato ou uma Série Internacionais, nem ser tomada em consideração para dar lugar ao estabelecimento de uma classificação geral resultante dos resultados de várias outras provas internacionais.

Uma prova nacional pode igualmente, à descrição da ADN que a autorize, admitir a participação de licenciados doutras ADN's. Neste caso, quando a dita prova faça parte de um campeonato ou série nacional, os concorrentes detentores de licenças desportivas emitidas por uma qualquer outra ADN (diferente da do país onde a prova é organizada) não serão elegíveis para pontuar na classificação dos ditos campeonatos ou séries nacionais.

Toda a prova nacional deve ser inscrita no Calendário Nacional da ADN que a autoriza.

Sem prejuízo do disposto acima, nas provas nacionais que decorram nos países da U.E. ou países assimilados designados como tais pela FIA, serão admitidos a participar e a pontuar nas mesmas condições que os licenciados nacionais desses países, os concorrentes ou condutores “profissionais” titulares de uma licença concedida por um país da U.E. ou país assimilado.

Neste contexto, entender-se-à por concorrente ou condutor profissional, aquele que declara às autoridades fiscais competentes os valores recebidos sob forma de salário ou de sponsorização para participar em provas de automobilismo e que forneça a prova dessa declaração sob uma forma julgada aceitável pela ADN que lhe concedeu a licença; ou que justifique junto da FIA, o seu estatuto profissional, incluindo, por referencia, os rendimentos obtidos mesmo que não sujeitos a declaração junto das autoridades competentes.

Entretanto, a ADN que autorize uma prova, em que seja admitida a participação de licenciados de outras ADN's, deverá respeitar a obrigação de informar a FIA, os concorrentes e os condutores, dos aspectos seguintes, os quais devem no mínimo figurar em todos os documentos oficiais e em particular no boletim de inscrição:

- Indicação inequívoca segundo a qual o circuito dispõe de uma homologação internacional FIA em curso de validade, ou de uma homologação nacional concedida pela ADN competente, adequada às categorias dos veículos de competição admitidos nessa prova;
- Informação das categorias de automóveis autorizados a participar nessa prova de acordo com a homologação do circuito;
- Indicação do grau de licença de condutor requerido para participar nessa prova.

### **19 – Prova Reservada**

Uma prova nacional ou internacional, tal como descrito nos Art.º 17 e 18, pode ser qualificada de “reservada” quando, para nela serem admitidos os Concorrentes ou Condutores devam satisfazer condições específicas complementares às mencionadas nos Art.º 17 e 18. Nomeadamente, as corridas por convite são provas reservadas.

Em circunstâncias excepcionais a FIA poderá dar autorização para a inscrição por uma ADN, no Calendário Desportivo Internacional, de provas internacionais reservadas que dada a sua especificidade poderão ser organizadas em derrogação do Anexo “O” ao C.D.I.

### **20 – Prova Fechada**

Uma prova nacional tal como definida no Art.º 18 pode ser qualificada de “fechada” quando nela só possam participar membros de um clube, eles mesmos detentores de licenças (Concorrente ou Condutor) emitidas pela ADN do país interessado. Uma tal prova deve ser autorizada pela ADN, que, excepcionalmente, poderá conceder essa autorização a vários clubes que organizem em comum essa mesma prova.

### **21 – Rallyes e Rallyes Todo o Terreno**

#### **a) Rallye de 1.ª categoria (prova desportiva):**

Prova em estrada a uma velocidade média imposta que se desenrola total ou parcialmente em estradas abertas à circulação normal. Um “Rallye” é constituído quer por um itinerário único, o qual deve ser seguido por todas as viaturas, quer por vários itinerários, que terminam num mesmo ponto de reunião anteriormente fixado, seguidos ou não por um itinerário comum.

O ou os itinerários podem compreender uma ou várias provas classificativas, isto é, provas organizadas em estradas fechadas ao trânsito normal, e que em conjunto são, regra geral, determinantes para o estabelecimento da classificação geral do Rallye. O ou os itinerários que não são usados como provas classificativas, recebem o nome de “itinerários de ligação”. Nestes, a mais alta velocidade não deve jamais constituir factor de classificação.

Os Rallyes de 1.ª Categoria devem estar inscritos no Calendário Desportivo Internacional, na secção “Provas de Regularidade”.

Os Rallyes de 1.ª Categoria podem admitir pilotos classificados “Grand Prix” pela FIA. Contudo, se um Rallye compreender provas classificativas em circuitos permanentes ou semi-permanentes em mais de 10 % da quilometragem total do Rallye, a participação dos pilotos classificados “Grand Prix” fica sujeita à inscrição da prova no calendário de corridas de velocidade como “Prova Internacional Livre”. A inscrição simultânea no calendário de Rallyes pode manter-se se os organizadores o desejarem.

As provas que utilizarem parcialmente as estradas abertas ao trânsito normal, mas que compreendam provas classificativas em circuitos permanentes ou semi-permanentes em mais de 20 % da quilometragem total do Rallye, não podem ser inscritas na secção “Provas de Regularidade” do Calendário Desportivo Internacional e são consideradas, para todos os efeitos, corridas de velocidade.

#### **Viaturas autorizadas nos Rallyes internacionais de 1.ª Categoria:**

A potência de todas as viaturas está limitada a aproximadamente 300 cv em todos os Rallyes internacionais. A FIA tomará em qualquer momento, as medidas necessárias para fazer respeitar este limite de potência, em todas as circunstâncias.

Apenas as seguintes viaturas podem participar em Rallyes internacionais:

As viaturas de Turismo (Grupo A) salvo indicação contrária na ficha de homologação excluindo determinadas evoluções;

As viaturas de Produção (grupo N);

Salvo indicação em contrário sobre a ficha de homologação, que exclua certas evoluções, as viaturas dos Grupos A e N são autorizadas, durante um período suplementar de quatro anos após haver expirado a sua homologação, a participar em Rallyes internacionais – excepto nos do Campeonato do Mundo de Rallyes – nas condições seguintes:

– As fichas de homologação FIA sejam apresentadas nas verificações administrativas e técnicas;

– Que as viaturas estejam em conformidade com o Regulamento Técnico (Anexo “J”) em vigor à data do final da homologação e estejam em bom estado de conservação e condições de participação, sujeitas à discrição dos Comissários Técnicos.

A dimensão dos restritores dos turbos utilizados nessas viaturas bem como o seu peso mínimo devem estar de acordo com os regulamentos em vigor à data da prova em que participem.

### **b) Rallyes de 2.ª Categoria (Concentração Turística):**

Prova organizada com o simples objectivo de reunir turistas num ponto pré-fixado.

Para os diferenciar dos anteriores, os Rallyes de 2.ª Categoria devem obrigatoriamente ter como subtítulo as palavras “Concentração Turística”.

O ou os itinerários de um Rallye de 2.ª categoria podem ser obrigatórios, mas com simples controlos de passagem em cidades ou vilas, somente, e sem que qualquer velocidade média possa ser imposta aos participantes no percurso de estrada.

Uma ou várias provas complementares, com exclusão de toda e qualquer corrida de velocidade, podem fazer parte do programa de um Rallye de 2.ª categoria, mas estas provas complementares só podem ter lugar no local de chegada. Nos Rallyes de 2.ª categoria não deverá haver atribuição de prémios em dinheiro.

Um Rallye de 2.ª categoria é dispensado de inscrição no Calendário Internacional, mesmo se os participantes forem de diferentes nacionalidades, mas não pode ser organizado num País sem que o seu regulamento tenha sido aprovado pela ADN; o regulamento deve ser concebido dentro do mesmo espírito de uma competição (ver Cap. IV).

Se o ou os itinerários de um Rallye de 2.ª Categoria cobrirem o território de apenas uma ADN, os seus participantes não são obrigados a ter licenças. No caso contrário, o Rallye será submetido às prescrições do Art. 81 (percursos internacionais) e os seus participantes devem estar munidos de licenças (ver Art. 108 a 117).

### **c) Rallyes Todo o Terreno e Rallyes Todo o Terreno Baja**

A distância de cada sector selectivo não pode ser superior a 500 km e a distância total da prova deve ser de pelo menos 800 km. O itinerário poderá atravessar os territórios de diferentes ADN'S desde que com acordo dessas ADN'S.

Apenas viaturas de Rallyes todo o terreno (Grupos T) tais como definidas pelos regulamentos técnicos da FIA são admitidas, com exclusão de qualquer outro tipo de viatura.

Um Rallye todo o terreno Baja é um Rallye todo o terreno que se deverá disputar em apenas um dia (distância máxima: 800 km) ou no máximo em dois dias (distância máxima: 1200 km).

### **d) Rallyes Todo o Terreno Maratona**

Todos os Rallyes todo o terreno maratona, devem estar inscritos no calendário desportivo internacional. Apenas um Rallye todo o terreno maratona por continente, pode ser organizado em cada ano, salvo derrogação especial da FIA.

O percurso total deve ser de no mínimo 10 000 km, sendo livre a distância das etapas. A sua duração total não pode exceder 31 dias, incluindo as verificações técnicas e o prólogo.

Apenas as viaturas de Rallyes todo o terreno (Grupos T) tais como definidas pelos regulamentos técnicos da FIA podem ser admitidas, com exclusão de todo e qualquer outro veículo.

## **22**

### **a) Manifestação ou concurso**

Reunião de Concorrentes e autoridades desportivas compreendendo uma ou várias competições, ou várias tentativas de record.

### **b) Desfile**

Um desfile consiste na apresentação de um grupo de viaturas, a velocidade moderada. As condições seguintes devem ser observadas:

- Uma viatura oficial encabeça o desfile e uma outra encerra-o;
- Estas 2 viaturas oficiais são conduzidas por pilotos experientes e sob a autoridade do director de prova;
- As ultrapassagens são rigorosamente interditas;
- A cronometragem é interdita;
- As viaturas não podem ostentar qualquer número de competição, salvo no caso de um tal número lhe estar historicamente associado. Quaisquer outras marcas identificativas das viaturas podem ser utilizadas pelos organizadores (letras ou números sobre os vidros laterais, etc.) mas tais marcas devem ser retiradas logo que a viatura deixe o local da prova.
- Qualquer desfile deve ser mencionado no regulamento particular da prova; os automóveis que nele participem devem estar mencionados no programa oficial da prova.

### **c) Demonstração**

Uma demonstração consiste na apresentação das performances de uma viatura. As seguintes condições devem ser observadas:

- As demonstrações de mais de 5 viaturas serão controladas a todo o momento por uma viatura de segurança, conduzida à frente do pelotão, por um piloto experiente e sob a autoridade do director de prova;
  - Todos os comissários devem estar presentes nos seus postos;
  - Os pilotos devem utilizar vestuário de segurança apropriado (os fatos e capacetes homologados pela FIA são fortemente aconselhados). Os Organizadores poderão determinar as normas mínimas do vestuário exigível.
  - As viaturas devem respeitar as exigências de segurança nos controles técnicos;
  - Uma lista de participantes detalhada deve ser publicada após as verificações técnicas;
  - Nenhum passageiro é autorizado;
  - As ultrapassagens são rigorosamente interditas salvo se forem solicitadas pelos comissários exibindo uma bandeira azul.
  - A cronometragem é interdita.
  - Qualquer demonstração deve ser mencionada no regulamento particular da prova; as viaturas e participantes devem estar mencionados no programa oficial da prova.
  - As viaturas não podem ostentar qualquer número de competição, salvo no caso de um tal número lhe estar historicamente associado;
- Quaisquer outras marcas identificativas das viaturas podem ser utilizadas pelos organizadores (letras ou números sobre os vidros laterais, etc.) mas tais marcas devem ser retiradas logo que a viatura deixe o local da prova

Os desfiles e demonstrações não podem ser organizados sem a autorização da ADN do país organizador.

### **23 – Tentativa**

Competição regulamentada na qual cada Concorrente pode escolher o momento da sua execução num período fixado pelos regulamentos.

### **24 – Campeonato, Taça, Troféu, Challenge e Série:**

Os Campeonatos internacionais, Taças internacionais, Troféus internacionais ou Challenges internacionais, são propriedade da FIA.

#### **a) Campeonato**

Um campeonato pode ser constituído por uma série de provas ou por uma única prova. Existem campeonatos nacionais e campeonatos internacionais. Só as provas internacionais tal como definidas no Art.º 17, poderão integrar um Campeonato Internacional. Apenas a FIA pode autorizar um campeonato internacional. Apenas as respectivas ADN'S podem autorizar um Campeonato Nacional.

Os campeonatos nacionais não podem ser organizados senão pelo poder desportivo nacional ou por qualquer outro organismo que tenha obtido o acordo escrito desse poder desportivo nacional.

Apenas uma prova de um Campeonato Nacional, poderá ser realizada fora do território nacional, nas condições seguintes:

- Que ela decorra num país que tenha fronteira comum (na condição de que no caso de uma fronteira marítima, a FIA considere que o outro país apresenta uma ligação geográfica apropriada) com o país que organiza o Campeonato Nacional;
- Que os regulamentos desportivos e técnicos do Campeonato Nacional tenham sido aprovados pela FIA;
- Que o percurso sobre o qual se efectua a prova tenha sido homologado e aprovado pela FIA, e que todos os regulamentos de segurança e socorro médico sejam respeitados.

Os campeonatos internacionais não podem ser organizados senão pela FIA ou por um outro organismo que tenha obtido acordo escrito da FIA. Nesse caso, o poder desportivo que organiza esse campeonato, terá os mesmos direitos e deveres que o organizador de uma prova

#### **b) Taça, Troféu, Challenge e Série**

Uma Taça, um Troféu, um Challenge ou uma Série podem ser constituídos por diversas provas submetidas a um mesmo regulamento ou por uma única prova. Só as provas internacionais tal como definidas no Art.º 17, poderão integrar uma Taça, Troféu, Challenge ou Série Internacional.

Nenhuma série internacional pode ser organizada, sem a obtenção prévia por parte da ADN que propõe a Série da aprovação formal da FIA, a qual versará nomeadamente, os seguintes pontos:

- Aprovação dos regulamentos desportivo e técnico da série, nomeadamente no que se refere à segurança;
- Aprovação do calendário da Série;
- Autorização prévia (incluindo as datas previstas para essas provas) de todas as ADN em cujo território, uma ou mais provas pontuáveis para a Série, seja (m) organizada (s);
- Controle da adequação da homologação dos circuitos com as categorias admitidas e respeito de todos os regulamentos de segurança e socorro médico FIA;
- Verificação de que a designação da Série é consistente com o seu espectro geográfico de realização e com o seu regulamento técnico e desportivo

Por outro lado, a FIA poderá, discricionariamente, autorizar a realização de um campeonato nacional exclusivamente reservado aos membros de um clube, que inclua mais do que uma prova em território diferente do da ADN que o organiza.

c) Campeonatos, Taças, Troféus, Challenges ou Séries em que figure a designação FIA, só podem ser organizadas pela FIA ou por uma outra entidade que receba o consentimento escrito da FIA e apenas poderão utilizar uma designação que contenha a palavra “World” (ou qualquer outra palavra que lhe seja similar ou seja derivada de “World” em qualquer língua) se os seus regulamentos particulares estiverem no mínimo de acordo com os requisitos estabelecidos na alínea d) abaixo e com o requisito adicional de que envolvam a participação em média por toda a época de no mínimo quatro marcas de automóveis.

d) Outras Taças, Troféus, Challenges ou Séries não poderão incluir na sua designação a palavra “World” (o que neste caso deve ser entendido como incluindo qualquer palavra com um significado similar a / ou derivado de / “World” em qualquer língua) sem a prévia autorização da FIA. Como regra geral, a FIA garantirá essa autorização desde que os requisitos seguintes sejam cumpridos e que a FIA acredite que é no interesse do desporto fazê-lo. A FIA poderá retirar essa autorização no caso de não haverem sido cumpridos estes requisitos.

i) O calendário da Taça, Troféu, Challenge ou Série deve obrigatoriamente incluir provas que tenham lugar em no mínimo três continentes durante a mesma época;

ii) quando uma Taça, Troféu, Challenge ou Série consistirem numa única prova, as mangas, corridas ou outras Séries que sirvam para qualificar os condutores que tomem parte nessa prova única, devem desenrolar-se em no mínimo três continentes e terem sido validamente inscritas no Calendário Internacional;

iii) o organizador tem que aceitar e reconhecer que, em adição a quaisquer direitos ou poderes descritos em qualquer ponto deste Código ou em qualquer outro documento, a FIA manterá o direito de efectuar inspecções a qualquer prova de uma Taça, Troféu, Challenge ou Série que use ou tenha solicitado autorização para usar o título “World”, de forma a verificar que os princípios deste Código bem como dos regulamentos aplicáveis são inteiramente respeitados.

O Organizador facilitará tais inspecções garantindo acesso da FIA à totalidade do circuito bem como a toda a documentação relacionada com a prova;

iv) o organizador da respectiva Taça, Troféu, Challenge ou Série deverá designar, para cada prova, pelo menos um Comissário Desportivo que conste de lista publicada pela FIA e actualizada regularmente pela FIA, o qual actuará como Presidente do Colégio de Comissários Desportivos e reportará qualquer infracção grave ao Código ou qualquer outra irregularidade registada durante a prova, à FIA, à ADN proponente bem como à ADN do território em que a prova se disputar.

A FIA poderá excepcionalmente conceder uma derrogação para uma Série que possa demonstrar a constante utilização de há muito tempo da designação “World”.

## **25 – Comissão Organizadora**

Agrupamento de, pelo menos três pessoas, aceite pelo clube nacional detentor do poder desportivo (ver Art. 3, 4 e 5), investido pelos organizadores (ver Art. 55) de uma competição, com todos os poderes necessários para a organização material dessa competição e para a aplicação do regulamento particular (ver Art. 27).

## **26 – Licença de Organização**

Documento que permite a organização de uma competição, concedido pelo clube nacional detentor do poder desportivo (ver Art. 3, 4 e 5).

## **27 – Regulamento Particular**

Documento oficial obrigatório emitido pelos organizadores de uma competição (ver Art. 55) regulamentando os seus detalhes.

## **28 – Programa**

Documento oficial obrigatório elaborado pela comissão organizadora de uma competição (ver Art. 55) contendo todas as indicações destinadas a informar o público acerca dos detalhes da realização dessa competição.

## **29 – Percurso**

Trajecto a ser seguido pelos Concorrentes.

## **30 – Circuito**

Percurso fechado, compreendendo o conjunto das instalações que dele fazem parte integrante, que tem início e final no mesmo local, especificamente construído ou adaptado para corridas de automóveis. Um circuito pode ser temporário, semi-permanente ou permanente, segundo a natureza das suas instalações e a sua disponibilização para as competições.

## **31 – Anel de velocidade**

Circuito permanente, constituído por um máximo de 4 curvas, todas negociadas no mesmo sentido de viragem.

## **32 – Milha, quilómetro**

Em todas as conversões de medidas inglesas em francesas, ou vice-versa. A milha será igual a 1609,344 m e o quilómetro será equivalente a 0,62137 milhas.

## **33 – Record**

Resultado máximo obtido em condições especiais determinadas pelos regulamentos (ver anexo D, regulamentação dos records).

## **34 – Record Local**

Record estabelecido numa pista permanente ou temporária, aprovada pela ADN, qualquer que seja a nacionalidade do Concorrente.

## **35 – Record Nacional**

Record estabelecido ou batido em conformidade com as regras estabelecidas por uma ADN para o seu território, ou para o território de outra ADN, com o acordo prévio desta última. Um record nacional diz-se “de classe” se representar a melhor performance efectuada numa das classes em que são subdivididos os tipos de viaturas admitidas para a tentativa, ou “absoluto” se representar a melhor performance, independentemente da classe.

## **36 – Record Internacional**

Por record internacional entende-se a melhor performance efectuada numa classe ou grupo determinado (ver Art. 199).

Existem records internacionais para automóveis bem como records internacionais para veículos especiais e veículos com efeito de solo (ver Art. 199).

## **37 – Record do Mundo**

Record reconhecido pela FIA como a melhor performance efectuada por um automóvel independentemente da categoria, classe, grupo, ou outro critério de subdivisão.

## **38 – Detentor do record**

Se se tratar de um record estabelecido no decurso de uma tentativa individual, o detentor é o Concorrente titular da licença de tentativa signatário do pedido de autorização.

Se se tratar de um record estabelecido no decurso de uma manifestação, o detentor é o Concorrente (ver Art. 44) titular da inscrição do veículo com o qual a performance foi estabelecida.

## **39 – Partida**

A partida é o instante em que é dada a ordem de partida a um Concorrente, isolado ou em conjunto (ver Art. 89 a 96, regulamentação de partidas).

#### **40 – Linha de controlo**

É uma linha à passagem da qual um veículo é cronometrado.

#### **41 – Linha de partida**

É a linha de controlo inicial, com ou sem cronometragem (ver Art. 90).

#### **42 –**

##### **a) Linha de chegada**

É a linha de controlo final, com ou sem cronometragem.

##### **b) Parque fechado**

É o local para onde o Concorrente é obrigado a levar a (s) viatura (s), como previsto no regulamento particular.

Ao interior do parque fechado, apenas tem acesso as autoridades encarregadas da vigilância. É interdita qualquer operação ou reparação a menos que seja autorizada pelas autoridades acima referidas.

O parque fechado é obrigatório em todas as provas em que estão previstas verificações técnicas.

O regulamento particular indicará o local em que o (s) parque (s) fechado (s) será (ão) instalado (s).

O parque fechado deve situar-se muito próximo da linha de chegada (ou da linha de partida, se esta existir). No final da prova classificativa, a zona compreendida entre a linha de chegada e a entrada do parque fechado é considerada parque fechado.

O parque fechado terá as dimensões adequadas e será bem protegido a fim de evitar a entrada de pessoas não autorizadas quando aí estiverem viaturas.

O controle será efectuado por autoridades designadas pelos organizadores. Estas autoridades são responsáveis pelo funcionamento do parque fechado e são as únicas autorizadas a dar ordens aos Concorrentes.

As zonas de controlo dos Rallyes são consideradas parque fechado. Nenhuma intervenção ou assistência pode ter lugar na zona de controlo.

#### **43 – Handicap**

Meio previsto pelo regulamento particular de uma competição tendo como objectivo igualar o mais possível as possibilidades dos Concorrentes.

#### **44 – Concorrentes**

Toda a pessoa física ou moral inscrita numa competição qualquer e obrigatoriamente munida de licença de Concorrente da FIA concedida pela sua ADN tutelar (ver Arts.108, 110).

#### **45 – Condutor**

Pessoa que conduz um veículo em qualquer competição obrigatoriamente munida de licença de Condutor da FIA concedida pela sua ADN tutelar (ver Arts.108, 110).

#### **46 – Passageiro**

Pessoa, que não o Condutor, transportada por um veículo e pesando, com o seu equipamento pessoal, um mínimo de 60 kg.

#### **47 – Licença**

**a)** Uma licença é um certificado de registo concedido a toda a pessoa física ou moral (piloto ou Concorrente, construtor ou equipa, oficial, organizador, circuito, etc.) que deseja participar ou tomar parte a qualquer título, em competições ou tentativas de record regidas pelo presente Código.

O titular da licença deverá conhecer os textos do presente Código, devendo respeitar as suas prescrições.

O princípio aplicável em todos os casos, é o de que, todo o candidato que respeite os critérios de atribuição de uma licença em virtude da aplicação do presente Código e dos regulamentos desportivos e técnicos aplicáveis, tem o direito de obter uma licença.

Ninguém pode participar numa competição, estabelecer ou bater um record, se não possuir uma licença da FIA emitida pela sua ADN tutelar, ou de uma licença FIA emitida por uma ADN outra que a sua ADN tutelar com o acordo da sua ADN tutelar (ver Art.110).

A ADN de tutela é a ADN do país de nacionalidade do licenciado. No caso de um concorrente ou condutor profissional, tal como definido no Art. 18 do presente Código, a ADN de tutela poderá ser igualmente a ADN do país da UE no qual o licenciado seja, de boa fé, residente permanente.

Todas as licenças FIA emitidas por uma ADN são válidas para uma prova internacional, segundo o grau da respectiva licença, na condição de que a prova esteja inscrita no Calendário Desportivo Internacional. Nenhum licenciado pode participar numa prova internacional se esta não estiver inscrita no Calendário Desportivo Internacional.

A licença da FIA deve ser renovada todos os anos, a partir de 1 de Janeiro de cada ano.

Cada ADN concederá as licenças em conformidade com os regulamentos da FIA.

A licença pode ser concedida sob um pseudónimo; mas ninguém pode usar dois pseudónimos.

A concessão ou a renovação da licença é passível da cobrança de uma taxa.

Uma ADN pode conceder uma licença a um estrangeiro de um país ainda não representado na FIA, com o prévio acordo da FIA. A lista actualizada de licenças emitidas nestas condições será mantida no Secretariado da FIA.

Qualquer membro da FIA, na altura da sua admissão, deve comprometer-se a reconhecer e registar as licenças assim concedidas.

A Super-licença internacional é estabelecida e concedida pela FIA ao candidato que é já titular de uma licença nacional e que a solicite. É obrigatória em alguns Campeonatos internacionais da FIA nas condições estabelecidas por cada regulamento. Para esse efeito, os candidatos à Super-licença FIA deverão apresentar todos os anos, o seu pedido, assinando os formulários de candidatura especialmente estabelecidos para esse fim. Ela deve ser renovada todos os anos. A FIA poderá recusar a emissão de uma Super-licença e deverá justificar a recusa.

O documento da Super-licença é propriedade da FIA que a enviará a cada titular. A suspensão ou apreensão da licença como resultado de uma sanção exclui o seu titular dos Campeonatos da FIA pelo prazo de suspensão ou de apreensão.

**b)** As licenças nacionais de competição emitidas por uma ADN da UE ou ADN de um país assimilado por decisão da FIA, a concorrentes ou condutores profissionais tal como definido no Art. 18 do presente Código, permitirão aos seus titulares participar em provas nacionais realizada em países da UE (ou países assimilados por decisão da FIA) sem necessidade de qualquer autorização especial. Tais licenças nacionais de competição incluirão uma bandeira da U.E.

Cada ADN da U.E. ou de um país assimilado por decisão da FIA, garantirá que as condições de seguro têm em conta este regulamento.

Esse concorrente ou condutor profissional ficará submetido à jurisdição da ADN do país no qual participa numa competição, bem como da ADN que lhe emitiu a licença.

Toda a suspensão de uma tal licença será publicada no Boletim Oficial do Desporto Automóvel da FIA.

#### **48 – Registo de Licenças**

Lista elaborada por uma ADN, das pessoas às quais essa ADN concedeu uma licença de Concorrente ou uma licença de Condutor.

#### **49 – Números de licença**

Números atribuídos anualmente por uma ADN aos Concorrentes ou aos Condutores inscritos no seu registo.

#### **50 – Exclusão**

Interdição a uma determinada pessoa de participar numa competição, ou em diversas competições de uma mesma manifestação.

#### **51 – Suspensão**

Interdição temporária de uma pessoa participar em qualquer competição, seja em todo o território da ADN que a pronunciou, seja em todos os países submetidos a legislação da FIA (ver Art. 170 e 182).

#### **52 – Desqualificação**

Inibe definitivamente a pessoa contra quem é pronunciada de participar em qualquer prova, salvo os casos previstos nos Art. 170 e 180.

### CAPÍTULO III

#### COMPETIÇÕES — GENERALIDADES

#### **53 – Condições gerais de aplicação do Regulamento**

Todas as competições e tentativas de records nacionais, internacionais e mundiais organizadas num País representado na FIA, são regidas pelo presente Código.

Todavia, as competições fechadas e as tentativas de record locais são reguladas pelo Regulamento Desportivo Nacional.

Nos países em que não exista um Regulamento Desportivo Nacional será aplicado o presente Código Desportivo Internacional.

#### **54 – Competição organizada num país não representado na FIA**

Uma competição só pode ser organizada num país não representado na FIA com uma autorização especial que lhe será dada facultativamente pela FIA.

#### **55 – Organização das competições**

Em cada país, uma competição pode ser organizada:

- a) Pelo Clube Nacional detentor do poder desportivo (ver Art. 3, 4 e 5);
- b) Por um Automóvel Clube, ou excepcionalmente por um outro agrupamento desportivo qualificado, com a condição de esse clube ou agrupamento estar munido de uma autorização de organização (ver Art. 61).

#### **56 – Documentos oficiais**

Toda a competição originará a publicação de documentos oficiais, entre os quais obrigatoriamente figuram um Regulamento particular (ver Art. 27) e um programa (ver Art. 28).

Qualquer prescrição contida num destes documentos oficiais que contrarie o presente Código é nula e de nenhum efeito.

#### **57 – Referência que deverão obrigatoriamente figurar nos documentos relativos a uma competição**

Em todos os regulamentos particulares, programas e boletins de inscrição, relativos a uma competição, deverá figurar, de forma evidente, a referência: “organizada de acordo com o presente Código e com o Regulamento Desportivo de... (nome da ADN ou do seu representante autorizado)”. Nos países onde não exista Regulamento Desportivo Nacional, a referência será reduzida a: “organizada de acordo com o presente Código.

#### **58 – Conhecimento e respeito dos regulamentos**

Toda a pessoa ou agrupamento organizador, ou participante numa competição, deverá obrigatoriamente:

1 — Conhecer os estatutos e regulamentos da FIA, o presente Código bem como os regulamentos nacionais;

2 — Comprometer-se a submeter-se-lhes sem restrições, bem como às decisões da autoridade desportiva e às consequências que delas possam resultar.

Em caso de não cumprimento destas disposições, toda a pessoa ou agrupamento organizador ou participante numa competição perderá a licença que lhe foi concedida e todo o construtor será excluído, a título temporário ou definitivo, dos Campeonatos da FIA. A FIA justificará as suas decisões. Se uma viatura for reconhecida como não conforme com o regulamento técnico, a inexistência de uma vantagem nas "performances", não será nunca considerada como um argumento de defesa.

### **59 – Competições interditas**

Toda a competição que não seja organizada em conformidade com as disposições do presente Código e com o Regulamento Nacional da ADN interessada será interdita por essa ADN.

Se uma tal competição se encontrar compreendida num Meeting ao qual foi concedida uma autorização prévia, essa autorização será nula e de nenhum efeito. “As disposições do Art. 58 são aplicáveis a todo o portador de licença que tome parte em tais competições”.

### **60 – Competição adiada ou suprimida**

Uma manifestação ou uma competição prevista numa manifestação, não pode ser adiada ou suprimida sem que as cláusulas de adiamentos ou supressão tenham sido previstas no Regulamento particular ou sem que os Comissários Desportivos tenham decidido o adiamento por razões de força maior ou de segurança (ver Art. 141).

Em caso de supressão ou de adiamento por mais de 24 horas, as taxas de inscrição deverão ser devolvidas.

## CAPÍTULO IV

### COMPETIÇÕES — DETALHES DE ORGANIZAÇÃO

#### **61 – Licença de organização necessária**

Nenhuma competição poderá ser organizada num país filiado na FIA sem uma licença de organização (ver Art. 26) concedida pelo clube nacional detentor do poder desportivo (ver Art.º. 3,4, 5).

#### **62 – Pedido de licença de organização**

Cada pedido de licença de organização deve ser dirigido à autoridade competente (ver Art. 61) pelo menos com um mês de antecedência em relação à manifestação projectada, e acompanhada das seguintes informações:

1) Nomes e qualificações das pessoas propostas para formar a comissão organizadora (ver Art. 25) e endereço da mesma comissão;

2) Projecto de regulamento particular (ver Art. 2 e 65) para cada competição da manifestação. No caso da autoridade desportiva competente ter previamente fixado uma taxa para a concessão da licença de organização, o pedido deve ser acompanhado dessa quantia, que será devolvida caso a licença não seja concedida.

#### **63 – Concessão de uma licença de organização**

Em cada país, a autoridade desportiva competente concede, se assim o entender, as licenças de organização (ver Art. 61), em impressos próprios; mas, uma simples carta, aprovando o regulamento particular (ver Art. 2 e 65) pode substituir a licença de organização. O princípio aplicável em todos os casos é o de que, **quem apresentar um pedido de autorização de organização esteja habilitado** a obter essa autorização, sob reserva de que corresponda aos critérios do presente Código e aos regulamentos desportivos e técnicos aplicáveis.

## **64 – Cumprimento das leis e regulamentos**

Uma competição pode ser organizada sobre estrada, ou sobre circuito, ou sobre ambas, mas nenhuma licença de organização será concedida pela autoridade desportiva competente (ver Art. 61), sob reserva de que a comissão organizadora (ver Art. 25) obtenha, se for caso disso, as autorizações administrativas necessárias.

**NOTA 1** — As competições em estradas abertas ao trânsito deverão decorrer em conformidade com as regras de circulação em vigor no país em que a prova tem lugar. As infracções a estas regras serão sancionadas por penalidades deixadas ao critério dos Comissários Desportivos.

**NOTA 2** — As competições organizadas num anel de velocidade estão submetidas a todas as regras do presente Código, mas podem ser submetidas a outras regras particulares que rejam a conduta dos veículos de corrida em anel de velocidade e especialmente estabelecidas para esse efeito.

### **PUBLICAÇÃO DOS REGULAMENTOS:**

Os regulamentos das diversas provas de campeonatos FIA devem ser recebidos no secretariado da FIA pelo menos um mês antes da data de encerramento das inscrições, com excepção dos Rallyes, para os quais o tempo limite é de dois meses.

## **65 – Principais indicações a figurarem no regulamento particular:**

- a) O nome do ou dos organizadores (ver Art. 55);
- b) O nome, a natureza e a definição da ou das competições projectadas (ver Art. 17 a 21);
- c) Menção declarando que a manifestação está sujeita ao presente código e ao Regulamento Desportivo Nacional, quando ele exista;
- d) Composição da comissão organizadora (ver Art. 25) e seu endereço;
- e) Local e data da manifestação;
- f) Descrição detalhada das competições projectadas (distâncias e sentido do percurso, classes e categorias dos veículos admitidos, carburante, limitação do número de Concorrentes, se for o caso);
- g) Todas as informações úteis relativas às inscrições, local da sua recepção, datas e horas da sua abertura e encerramento, e montante da taxa de inscrição, se existir (ver Art. 70 e 71);
- h) Todas as informações úteis relativas a seguros, se os houver;
- i) Datas, horas e forma das partidas, com indicação dos “Handicap”, se os houver;
- j) Uma menção recordando as disposições, do presente Código no que diz respeito nomeadamente às licenças obrigatórias (ver Art. 44, 45 e 108), aos sinais (ver Anexo H) à protecção contra incêndios (ver Art. 128);
- k) A forma como serão controladas as chegadas e feita a classificação;
- l) Uma lista detalhada dos prémios a atribuir em cada competição;
- m) Uma menção recordando as disposições do presente código no respeitante às reclamações (ver Art. 172, 173 e 174);
- n) Os nomes dos Comissários Desportivos e do Director de Prova.

## **66 – Modificações aos regulamentos particulares**

Não deve ser feita qualquer modificação aos Regulamentos particulares após a abertura das inscrições, salvo quando se obtenha o acordo unânime de todos os Concorrentes já inscritos, ou salvo decisão dos Comissários Desportivos, por razões de força maior ou de segurança (ver Art. 141).

## **67 – Principais indicações a figurarem no programa:**

- a) Uma menção especificando que a manifestação está sujeita ao presente Código e ao Regulamento Desportivo Nacional, quando este existe;
- b) Local e data da manifestação;
- c) Uma descrição sumária e o horário das competições projectadas;
- d) Os nomes dos Concorrentes e Condutores e os números distintos que ostentarem os veículos (havendo pseudónimos, deverão estar indicados entre aspas);
- e) Os “Handicap” se existirem;
- f) Uma lista detalhada dos prémios a atribuir em cada competição;
- g) Os nomes dos Comissários Desportivos e do Director de Prova.

## **68 – Inscrições**

Pela inscrição fica firmado um contrato entre o Concorrente e a comissão organizadora (ver Art. 25). Este contrato pode ser assinado conjuntamente ou resultar de uma troca de correspondência. Obriga o Concorrente a participar na competição em que se inscreveu, salvo caso de força maior, devidamente constatado. Obriga a comissão organizadora a cumprir perante o Concorrente, todas as condições particulares da inscrição, sob a única reserva de que o Concorrente tenha feito todos os esforços para participar lealmente na competição respectiva.

## **69 – Cumprimento das inscrições**

Toda a contestação entre um Concorrente e a comissão organizadora relativa a uma inscrição será julgada pela autoridade desportiva que aprovou a comissão organizadora (ver Art. 25), sem prejuízo do direito de apelo quando de um Concorrente estrangeiro se tratar. Se a contestação não puder ser julgada antes da competição em questão e se qualquer Concorrente inscrito, ou Condutor que tendo aceite conduzir nessa competição não participar na prova, será imediatamente suspenso internacionalmente (suspensão provisória da licença), a menos que deposite uma caução cujo montante será fixado em cada país pela autoridade desportiva competente. O depósito desta caução não implica que o Concorrente ou o Condutor possam trocar essa competição por outra (ver Art. 124).

## **70 – Recepção das inscrições**

Logo que a autoridade desportiva competente tenha concedido uma licença de organização para uma manifestação, a comissão organizadora poderá receber as inscrições. As inscrições definitivas devem ser feitas num boletim regulamentar fornecido pela comissão organizadora; devem indicar os nomes e as moradas dos Concorrentes, **e se for o caso, os números das licenças do concorrente e do (s) condutor (es).**

Todavia, os regulamentos particulares poderão fixar um prazo para a designação dos Condutores.

Se uma taxa de inscrição for prevista num regulamento particular (ver Art. 65 g), toda a inscrição deverá ser acompanhada da respectiva quantia, sob pena de nulidade.

Os Concorrentes e Condutores que desejem participar numa competição internacional no estrangeiro, só poderão fazê-lo com a prévia autorização da sua ADN.

Tal autorização pode revestir qualquer forma que a ADN interessada julgue conveniente: aposição da sua autorização no boletim de inscrição; entrega ao Concorrente ou ao Condutor de uma autorização especial para determinada prova, ou de uma autorização mais geral (para um ou vários países; por um período determinado ou para toda a duração de validade da licença concedida).

A aceitação, por parte de um organizador, da inscrição de um Concorrente ou Condutor estrangeiro, que não tenha autorização prévia da ADN que lhe concedeu a licença, constituirá uma falta que, levada ao conhecimento da FIA será sancionada com uma multa cujo montante será deixado à apreciação da FIA.

Autorizações concedidas pelas ADN para participação em provas no estrangeiro:

Recorde-se que as ADN só podem autorizar a participação dos seus licenciados em provas regularmente inscritas no calendário internacional FIA.

### **71 – Fecho das inscrições**

As datas e horas do fecho das inscrições devem obrigatoriamente ser indicadas no regulamento particular (ver Art. 65 g). Em competições internacionais o fecho das inscrições deve ser pelo menos sete dias antes da data fixada para a manifestação. Para as outras manifestações, esse prazo nunca deverá ser inferior a três dias.

### **72 – Inscrições por telefax / E-mail / Internet**

As inscrições podem ser feitas por telefax ou por qualquer outro meio electrónico de comunicação, sob a condição que este seja expedido antes de hora limite fixada para o fecho das mesmas e confirmadas por carta expedida ao mesmo tempo acompanhada da quantia da inscrição, no caso de esta existir. Fará fé a hora de expedição mencionada no meio electrónico de comunicação (ex: fax, e-mail, etc.).

### **73 – Inscrições contendo uma declaração falsa**

Toda a inscrição que contenha uma declaração falsa será considerada nula e sem efeito; o signatário de uma tal inscrição poderá ser julgado culpado de incorrecção e a taxa de inscrição pode ser-lhe confiscada.

### **74 – Recusa de inscrição**

Quando a comissão organizadora recusar uma inscrição para uma competição internacional, deverá informar o interessado no prazo de oito dias a contar da recepção dessa inscrição, e o mais tardar cinco dias antes da competição. Esta recusa deverá ser justificada. Para as outras competições, o regulamento nacional pode prever outros prazos relativamente à comunicação de uma recusa de inscrição.

### **75 – Inscrições condicionais**

O regulamento particular poderá prever que as inscrições sejam aceites sob certas reservas bem definidas, por exemplo, quando o número de participantes for limitado, se se verificar uma desistência entre os outros inscritos.

Uma inscrição condicional deverá ser comunicada ao interessado por carta ou telegrama expedidos pelo menos no dia seguinte ao encerramento das inscrições, mas o Concorrente inscrito condicionalmente não fica sujeito às prescrições do Art. 124.

### **76 – Publicação das inscrições**

É interdito anunciar ou publicar o nome de um Concorrente cuja inscrição não tenha sido regularmente recebida pela comissão organizadora.

Os Concorrentes inscritos condicionalmente (ver Art. 75) deverão ser como tal designados quando da publicação da lista de inscritos.

### **77 – Designação dos participantes**

No caso de o número de inscrições recebidas ultrapassar o número máximo de Concorrentes fixado no regulamento, os participantes serão escolhidos ou segundo a ordem de recepção das inscrições, ou por sorteio, ou por outro meio previsto no regulamento particular ou decidido pela comissão desportiva da ADN.

### **78 – Designação dos suplentes**

No caso de alguns dos Concorrentes terem sido eliminados nas condições fixadas pelo Art. 77, poderão ser admitidos como suplentes, sob reserva do acordo prévio da comissão organizadora.

### **79 – Inscrição de um automóvel**

Um mesmo automóvel só pode ser inscrito uma vez numa mesma competição.

Em circunstâncias excepcionais, uma ADN poderá, no seu território, derrogar esta regra, autorizando que o mesmo automóvel seja inscrito duas vezes na mesma competição, com a condição de ser pilotado por Condutores diferentes.

### **80 – Lista oficial dos Concorrentes**

A comissão organizadora deve obrigatoriamente enviar à ADN e pôr à disposição de cada Concorrente, pelo menos 48 horas antes do começo da manifestação, a lista oficial dos Concorrentes inscritos na competição.

## **CAPÍTULO V**

### **PERCURSOS E CIRCUITOS**

#### **81 – Percursos internacionais**

Quando uma competição necessitar, para o seu percurso, de utilizar o território de diversas nações, os organizadores dessa competição deverão obter por intermédio do seu Automóvel Clube nacional, a autorização prévia da ADN de cada um dos países atravessados.

As ADN dos países atravessados conservam o controle desportivo sobre o trajecto compreendido no seu território. Entende-se no entanto que a homologação dos resultados será pronunciada pela ADN do qual dependem os organizadores (ver Art. 55).

#### **82 – Aprovação dos percursos**

O percurso de uma competição deve ser aprovado pela ADN.

O pedido de autorização deve ser acompanhado de um itinerário detalhado indicando as distâncias exactas a percorrer.

#### **83 – Medidas das distâncias**

Para competições, que não sejam tentativas de record, as distâncias até 5 km serão medidas seguindo a linha média por um geógrafo.

Acima de 5 km serão medidas pelos marcos quilométricos oficiais, ou por um mapa oficial à escala de 1/250 000 pelo menos.

#### **84 – Licença internacional para circuito ou percurso**

Uma ADN deve dirigir-se à FIA para obter uma licença internacional para um circuito ou percurso permanente ou temporário, tendo em vista corridas de automóveis ou uma tentativa de record.

A FIA pode conceder uma licença de circuito válida para corridas de automóveis ou uma licença de percurso válida para tentativas de record.

A FIA, após ter consultado a autoridade desportiva nacional competente (ver Art. 3, 4 e 5) pode recusar a concessão ou retirar uma licença, mas deverá justificar essa recusa ou retirada da licença.

#### **85 – Licença nacional para circuito ou percurso**

Uma ADN pode conceder facultativamente uma licença nacional para um circuito ou percurso, nas condições indicadas no último parágrafo do Art. 86.

#### **86 – Indicações que devem figurar nas licenças para circuito ou percurso**

A licença concedida pela FIA deverá mencionar o comprimento do circuito ou percurso e, no caso de um circuito de competição, o grau que indica quais as categorias de veículos de competição para as quais a licença é válida (Artigo 6, Anexo "O").

Se for o caso, ela deverá indicar se o percurso está aprovado para as tentativas de estabelecimento de records internacionais ou mundiais.

A licença concedida por uma ADN deve mencionar o comprimento do circuito ou percurso e indicar se está aprovada para os records nacionais.

A licença mencionará igualmente toda e qualquer regra específica em relação ao circuito ou percurso, que os pilotos devam conhecer e que são obrigados a respeitar.

## **87 – Condições a preencher pelos circuitos ou percursos permanentes ou temporários**

As condições a preencher pelos circuitos ou percursos permanentes ou temporários são determinadas periodicamente pela FIA.

## **88 – Afixação da licença para circuito**

A licença para circuito, sendo válida, deve ser afixada em local bem visível do circuito.

### CAPÍTULO VI

### PARTIDAS — SÉRIES

## **89 – Partida**

**a)** A partida é o instante em que a ordem de partir é dada a um Concorrente isolado ou a diversos Concorrentes que partem juntos. Havendo cronometragem, esta inicia-se no momento da partida.

Há duas espécies de partida:

- 1) A partida lançada;
- 2) A partida parada.

**b)** Todo o Concorrente será considerado como tendo partido no instante em que o sinal de partida é dado. Em caso algum este sinal deve ser repetido (ver também Art. 93).

**c)** Para todas as competições que não sejam tentativas de record, os regulamentos particulares devem indicar a natureza da partida (ver Art. 91 e 92).

## **90 – Linha de partida:**

**a)** Para todas as tentativas de record e para as competições com partida lançada, é a linha em cuja passagem se inicia a cronometragem do ou dos veículos.

**b)** Para as competições com partida parada, é uma linha em relação à qual são fixados os lugares que deverá ocupar cada veículo (e se necessário, cada Condutor) antes da partida.

Os regulamentos particulares (ver Art. 27) deverão definir as posições respectivas de todos os veículos antes da partida, bem como o método de definição de tais posições.

## **91 – Partida lançada**

Uma partida diz-se lançada quando o veículo está já em movimento no instante em que se inicia a cronometragem.

Salvo disposições em contrário contidas no respectivo regulamento particular da prova, os Concorrentes sairão da grelha de partida seguindo uma viatura oficial, mantendo a sua ordem da grelha de partida. Quando a viatura oficial sair da pista, o pelotão continuará na mesma ordenação atrás da viatura que o lidere, até que o sinal de partida seja accionado, momento a partir do qual a corrida se considerará como-iniciada.

## **92 – Partida parada**

Uma partida diz-se parada quando o veículo está imóvel no momento em que a ordem de partida é dada.

**a)** Para uma tentativa de record, com partida parada, o veículo imóvel será colocado de tal forma, que a sua parte destinada a fazer disparar o aparelho de cronometragem à passagem da linha de partida, não se encontre afastada mais de 10 cm aquém da mesma linha. O motor do veículo será posto a funcionar antes da partida.

**b)** Para as outras competições com partida parada, os regulamentos particulares deverão indicar se, antes do sinal de partida, o motor do veículo deve ou não estar em funcionamento.

**c)** Para veículos partindo isoladamente ou alinhados numa mesma frente:

— Se os tempos forem tomados por aparelhos registadores automáticos, o ou os veículos serão colocados aquém da linha de partida, como foi dito acima para as tentativas de record com partida parada;

— Se os tempos foram tomados por cronómetro ou por aparelho registador sem disparador automático, o ou veículos serão colocados antes da partida de tal forma que a parte das rodas da frente em contacto com o solo se encontre sobre a linha de partida.

d) Para os veículos partindo em formação de grelha:

Quaisquer que sejam as posições da grelha em relação à linha de partida, indicadas nos regulamentos particulares das provas, a cronometragem será iniciada a partir do momento em que o sinal de partida for dado.

Tratando-se de uma corrida em circuito fechado, e a partir do final da primeira volta, cada veículo será cronometrado à sua passagem sobre a linha de cronometragem, a menos que o regulamento particular da prova o determine de outra forma.

e) Depois da publicação da grelha de partida, o lugar de qualquer piloto que se encontre incapaz de partir será deixado vago e os outros Concorrentes conservarão a sua posição de origem na grelha.

### **93 – Ordens do “Starter”**

Em todas as provas internacionais de velocidade, o Starter deverá ser obrigatoriamente o Director da Prova ou o Director da Corrida, a menos que, um ou outro, hajam designado outro Oficial de Prova para desempenhar essas funções.

### **94 – Penalidades por falsa partida**

Há uma falsa partida quando, antes do sinal convencionado, um Concorrente sob as ordens do Starter deixa a posição que lhe foi designada.

Nos casos de partida em grupo, qualquer Condutor que tenha feito uma falsa partida será obrigatoriamente penalizado de 1 minuto, que será adicionado ao tempo gasto a efectuar o percurso da corrida.

Em caso de partida isolada sem cronometragem automática, qualquer Concorrente que tenha feito uma falsa partida será obrigatoriamente penalizado de um segundo que será adicionado ao tempo gasto a efectuar o percurso prescrito.

Se os regulamentos particulares o previrem, os Comissários Desportivos poderão aumentar as ditas penalidades e/ou infligir outras penalidades (ex: Stop/Go, passagem pela via das boxes, etc.), mas somente dentro dos limites previamente fixados pelos regulamentos.

### **95 – Juízes de partida**

Um ou mais juízes podem ser habilitados pelos organizadores de uma competição, para supervisionar as partidas.

Os juízes de partida informarão imediatamente o Director de Prova das falsas partidas que constatarem.

### **96 – Séries**

Uma competição pode ter partidas em séries cuja composição deve ser determinada pela Comissão Organizadora e publicada no programa.

A composição das séries pode ser modificada se necessário, mas apenas pelos Comissários Desportivos.

### **97 – “Ex-aequo”**

Em caso de empate, os Concorrentes empatados deverão dividir entre si o prémio atribuído ao seu lugar na classificação e o ou os prémios seguintes disponíveis, ou então, estando de acordo todos os Concorrentes interessados os Comissários Desportivos poderão autorizar uma nova competição entre os Concorrentes em questão e impor as condições dessa nova competição; mas, em caso algum a primeira competição deve ser recomeçada. (ver Art. 178).

## CAPÍTULO VII

### RECORDS — GENERALIDADES

#### **98 – Jurisdição**

Cada ADN pronunciar-se-à sobre os pedidos de homologação dos records estabelecidos no seu território.

A FIA pronunciar-se-à sobre o pedido de homologação de records internacionais ou mundiais, devendo os pedidos ser submetidos pelas ADN interessadas.

#### **99 – Veículos terrestres qualificados para o estabelecimento de records**

Cada um dos records internacionais só pode ser estabelecido por um veículo terrestre que corresponda à disposição do Art. 13 (ver também Art. 199).

#### **100 – Records reconhecidos**

Os únicos records reconhecidos são os records locais (ver Art. 34), os records nacionais (ver Art. 35), os records internacionais por classe (ver Art. 36), os records do mundo (ver Art. 37), e o record do mundo de velocidade absoluta.

Um mesmo record pode ser reconhecido em diversas categorias acima indicadas.

Nenhuma distinção é feita entre records estabelecidos sobre circuito ou sobre estrada.

#### **101 – Records para automóveis reservados a uma classe**

Um automóvel pode estabelecer ou bater um record da sua classe, e pode bater o record do mundo correspondente, mas não pode bater o mesmo record nas classes superiores.

#### **102 – Tempos e distâncias reconhecidos**

Apenas serão reconhecidos records nacionais, internacionais e mundiais cujos tempos e distâncias estejam enumerados no Anexo D.

As ADN podem reconhecer qualquer espécie de record local.

É proibido organizar, sob o nome de “Prova do Quilómetro” ou “da Milha”, ou sob uma designação similar, uma corrida contra-relógio que não obedeça às prescrições do presente regulamento para os records sobre essas distâncias.

#### **103 – Record estabelecido durante uma corrida**

Não será homologado record algum estabelecido durante uma corrida.

#### **104 – Tentativas de record:**

As condições em que podem ser feitas tentativas de record estão indicadas, em detalhe, no Anexo D.

#### **105 – Condições de homologação de records internacionais ou mundiais**

Um record internacional ou um record do mundo só poderá ser homologado se a tentativa tiver ocorrido num país representado na FIA, ou, excepcionalmente, num país não representado mas com a autorização especial prevista no Art. 54.

A performance deverá apresentar, em relação ao antigo record, um aumento mínimo de 1 por cento de velocidade média, expressa em milhas por hora, ou quilómetros por hora.

Em todo o caso, um record internacional ou um record do mundo, só poderá ser homologado se a tentativa tiver lugar num percurso aprovado pela FIA.

#### **106 – Registo dos records**

Cada ADN manterá um registo dos records estabelecidos ou batidos no seu país e poderá emitir, a pedido, certificados de records nacionais ou locais, mediante o pagamento de uma taxa.

A FIA manterá um registo dos records internacionais para cada classe, e de records do mundo, e passará, a pedido, certificados de records mediante o pagamento de uma taxa.

O montante das taxas devidas às ADN e à FIA será fixado anualmente pela FIA.

### **107 – Publicação dos records**

Antes da homologação, nenhuma publicidade comercial poderá ser feita pelos interessados (ver Art. 131) sem a menção “Sob reserva de homologação” em caracteres facilmente legíveis.

A não observância desta prescrição conduzirá automaticamente à recusa de homologação, sem prejuízo das penalidades que possam ser pronunciadas pela Comissão Desportiva da ADN interessada.

## CAPÍTULO VIII

### CONCORRENTES E CONDUTORES

#### **108 – Registo de Concorrentes e Condutores**

Toda a pessoa que deseje obter a qualidade de Concorrente ou Condutor segundo as definições contidas nos Art.º. 44 e 45 deverá dirigir o seu pedido de licença à ADN do país da sua nacionalidade (ver Art. 47).

Se o Condutor inscrever o veículo, terá igualmente a qualidade de Concorrente e deverá estar munido das duas licenças correspondentes (ver Art. 109).

#### **109 – Emissão de licenças**

Um certificado de registo, estabelecido segundo um modelo aprovado pela FIA, com o nome da ADN, recebe o nome de “licença de Concorrente” ou “licença de Condutor”, e será emitido facultativamente pela dita ADN (ver Art. 133).

Estão previstas duas espécies de licenças internacionais da FIA a saber:

- licença de Concorrente;
- licença de Condutor.

Cada ADN está habilitada a passar essas licenças como se refere no Art. 110.

Uma ADN pode igualmente conceder licenças nacionais segundo um modelo da sua escolha. Pode utilizar para este efeito as licenças da FIA limitando a sua validade apenas ao seu país ou a uma categoria particular de provas.

**110 – Direito de emissão de licenças:** Cada ADN tem o direito de emitir licenças.

1) Aos seus nacionais;

2) Aos nacionais dos países representados na FIA, sob as seguintes condições:

**a)** Que a ADN de origem dê o seu acordo a esta emissão, o que só poderá acontecer uma vez por ano e em casos particulares.

**b)** Que possam provar junto da sua ADN de tutela (país do seu passaporte) que residem permanentemente no outro país;

**c)** Sob reserva de que seja restituída a licença concedida pela ADN de origem.

Toda a pessoa autorizada pela sua ADN de tutela a pedir licenças a uma outra ADN não deve ser titular de nenhuma outra licença da sua ADN de tutela válida para o ano em curso.

Excepcionalmente, os alunos inscritos numa escola de pilotagem reconhecida por uma ADN, podem participar em até um máximo de duas provas nacionais organizadas por essa escola, na condição imperativa de haverem obtido autorização da sua ADN de tutela e da ADN local, junto da qual deverão depositar a sua licença original. A ADN local emitirá então uma licença válida para a (s) prova (s). No final da (s) prova (s), a licença original será devolvida por troca desta licença.

Contudo, se por razões muito particulares, um licenciado é levado a pedir a mudança de nacionalidade da licença no ano em curso, ele só o poderá fazer com o acordo da sua ADN de tutela depois desta ter recuperado a licença de origem.

Uma ADN pode também conceder uma licença a um estrangeiro pertencente a um país ainda não representado na FIA sob a reserva de avisar imediatamente a FIA da sua intenção de a conceder. A FIA comunicará imediatamente se há ou não razão para recusa.

A ADN avisará a FIA de qualquer recusa a um pedido dessa natureza.

**111** – Um titular de uma licença de uma ADN diferente da da sua ADN de tutela, pode participar com essa licença, em provas nacionais que se desenrolem no território do país da sua ADN de tutela, de acordo com as condições fixadas pela ADN de tutela.

#### **112 – Nacionalidade de um Concorrente ou Condutor**

No que diz respeito à aplicação do presente código, todo o Concorrente ou Condutor que tenha obtido as suas licenças de uma ADN, toma a nacionalidade dessa ADN, durante o prazo de validade das suas licenças. Todo o piloto, qualquer que seja a nacionalidade da sua licença, que participe em qualquer prova de um Campeonato do Mundo da FIA, manterá a nacionalidade do seu passaporte em todos os documentos oficiais, manifestações, comunicações e cerimónias de entrega de prémios.

#### **113 – Recusa de licença**

Uma ADN ou a FIA podem recusar a concessão de uma licença a um candidato que não respeite os critérios nacionais ou internacionais aplicáveis à licença solicitada. Os motivos dessa recusa devem ser precisados.

#### **114 – Prazo de validade das licenças**

As licenças são válidas até 31 de Dezembro de cada ano.

#### **115 – Taxas de emissão de licenças**

Uma taxa poderá ser cobrada pela ADN aquando da emissão de uma licença anual, e essa taxa deverá ser fixada anualmente pela ADN com a aprovação da FIA.

#### **116 – Validade das licenças**

Uma licença de Concorrente ou de Condutor concedida por uma ADN será válida em todos os países representados na FIA e qualificará o titular para se inscrever ou conduzir em todas as competições organizadas sob o controle da ADN que tenha concedido a licença, e em todas as competições que figurem no Calendário Desportivo Internacional, sob as reservas previstas nos Art. 70 e 74 relativamente a aprovação da ADN.

Todavia, nas competições reservadas, o titular deve submeter-se às condições especiais estipuladas no regulamento particular.

#### **117 – Apresentação da licença**

Um Concorrente ou Condutor, inscrito numa prova, deverá, sob pedido de uma autoridade desportiva qualificada para essa prova, apresentar a sua licença devidamente assinada.

#### **118 – Anulação da licença**

Todo aquele que se inscrever, conduzir, desempenhar uma função oficial ou de qualquer forma participar numa competição não autorizada, será suspenso pela ADN que lhe concedeu a licença.

Todavia, se a competição interdita se realizar num território dependente de uma ADN que não aquela que concedeu a licença, as duas ADN devem acordar sobre a duração da suspensão. Em caso de desacordo a FIA emitirá uma decisão justificada.

#### **119 – Controle médico:**

Qualquer piloto que deseje participar em provas internacionais livres ou simples deve apresentar a pedido um atestado médico de aptidão de acordo com o disposto no capítulo II do Anexo “L” do Código.

#### **120 – Pseudónimo**

O uso de pseudónimo será objecto de um pedido dirigido à ADN que concede a licença.

A licença será, neste caso, emitida mencionando o pseudónimo autorizado.

Um licenciado, enquanto estiver registado sob um pseudónimo, não poderá participar em competição alguma sob outro nome.

A modificação de um pseudónimo obedecerá às mesmas formalidades que a sua obtenção.

A pessoa autorizada a tomar um pseudónimo não pode retomar o seu nome senão depois de uma nova decisão da ADN que lhe concederá uma nova licença.

### **121 – Mudança de Condutor**

Numa competição que não seja tentativa de record, a mudança de Condutor só é permitida se for prevista no regulamento particular (ver Art. 27). Depois da publicação do programa, essa mudança só poderá ser autorizada por um dos Comissários Desportivos da manifestação (ver Art. 141).

### **122 – Números distintivos**

No decurso de uma competição cada veículo deve ostentar, em local bem visível, um ou mais numéricos ou marcas de acordo com o que prescrever o Regulamento particular (ver Art. 27).

### **123 – Responsabilidade comum do Concorrente e do Condutor**

O signatário da inscrição (ver Art. 68 e 69) será responsável pelos actos e omissões do seu Condutor, do seu mecânico ou dos seus passageiros.

Além disso, cada um destes últimos será igualmente responsável por qualquer infracção ao presente Código ou ao regulamento nacional da ADN respectiva.

### **124 – Interdição de substituir uma competição por uma outra**

Todo o Concorrente inscrito, ou todo o Condutor que tendo aceite conduzir numa competição internacional ou nacional, nela não tomar parte e participar noutra competição organizada na mesma data noutra local, será suspenso (anulação provisória da licença), a partir do início desta última competição e por um período a fixar pela ADN respectiva.

Se as duas competições se realizarem em países diferentes, deverá estabelecer-se um acordo entre as duas ADN interessadas quanto à penalidade a aplicar. Se as duas ADN não chegarem a acordo, a questão será submetida à FIA, cuja decisão será definitiva.

### **125 – Inscrições em provas internacionais**

Recorda-se aos Concorrentes que só as provas que figuram no Calendário publicado no Anuário da FIA ou no Boletim da FIA são oficialmente reconhecidas.

Todo o Concorrente que se inscreva numa prova não oficialmente reconhecida fica exposto às sanções previstas pelo presente Código.

## CAPÍTULO IX

## AUTOMÓVEIS

### **126 – Classificação dos automóveis**

Para todas as competições que não sejam tentativas de record, os automóveis serão classificados por um lado pela categoria de veículos (de corrida, de Sport, de grande turismo e de turismo) e por outro em função da cilindrada dos seus motores (ver Anexo B, Art. 199 e Anexo J, Art. 251).

Para as tentativas de record, distinguem-se entre veículos de ignição eléctrica, veículos com ignição por compressão, veículos de turbina (ver no Anexo B, Art. 199, a classificação por cilindrada-motor dos veículos que realizam uma tentativa de record).

### **127 – Construções perigosas**

Um automóvel cuja construção pareça apresentar perigos poderá ser excluído pelos Comissários Desportivos da competição (ver Art. 141 e 145).

## **128 – Protecção contra incêndios**

Em todos os veículos que tomem parte numa competição deverá ser colocada uma divisória de protecção eficaz entre o motor e o assento do Condutor para evitar a projecção directa de chamas em caso de incêndio.

## **129 – Suspensão ou desqualificação de automóveis:**

### **a) Suspensão ou desqualificação de um determinado automóvel:**

Uma ADN ou a FIA podem suspender, desqualificar ou excluir, de uma ou várias competições, um determinado automóvel por violação do presente Código ou regulamento desportivo nacional, tenham estes sido violados quer pelo Concorrente, quer pelo Condutor, quer pelo construtor do automóvel ou seu representante devidamente qualificado.

Se esta suspensão ou desqualificação for internacional deverá ser dada a conhecer pela ADN à FIA que deverá notificar todas as outras ADN. Estas deverão recusar a admissão do determinado automóvel em qualquer competição por elas dirigida, enquanto estiver em vigor a penalidade.

No caso da decisão ser tomada por uma ADN contra um automóvel dependente de outra ADN, esta decisão é susceptível de apelo perante a FIA que, julgará em última instância.

### **b) Suspensão ou desqualificação de uma marca de automóveis:**

Uma ADN pode suspender na seu próprio território uma marca de automóveis por violação do presente código ou regulamento desportivo nacional por parte do construtor destes automóveis ou o seu representante devidamente qualificado.

Se a ADN desejar tornar internacional esta penalidade ou se desejar desqualificar a marca em questão, deverá endereçar o pedido ao Presidente da FIA que nomeará uma comissão de arbitragem encarregada de decidir acerca do pedido de extensão ou de desqualificação.

Esta comissão de arbitragem será composta por dois membros da FIA que nomearão de comum acordo um terceiro membro.

Se os dois membros nomeados não chegarem a acordo quanto à nomeação do terceiro membro, este será nomeado directamente pelo presidente da FIA.

A comissão de arbitragem dará a conhecer imediatamente a sua decisão à FIA.

No caso da comissão de arbitragem não concordar com a extensão internacional da penalidade, a sua decisão será susceptível de apelo interposto perante o tribunal de apelação internacional pela ADN que pediu a extensão.

No caso da comissão de arbitragem não concordar com a extensão internacional da penalidade, a sua decisão deverá ser imediatamente transmitida pela FIA a todas as ADN.

Estas últimas deverão recusar a admissão de um automóvel da marca penalizada durante o período da penalidade, em todas as competições de sua jurisdição.

Esta decisão da comissão de arbitragem será susceptível de recurso interposto perante a FIA pela marca penalizada, por intermédio da ADN da qual essa marca depende, nos termos previstos no Art. 180 e seguintes.

Se a ADN da qual depende a marca penalizada for a ADN que pediu a extensão internacional, esta não poderá recusar-se a transmitir à FIA o recurso interposto pela marca penalizada.

## **130 – Publicidade nos automóveis**

A publicidade nos automóveis é livre. As ADN devem regulamentar as condições especiais aplicáveis às provas organizadas sob o seu controle.

O regulamento particular de uma prova deve mencionar tais condições especiais bem como qualquer outra prescrição de ordem legal ou administrativa existente no país em que se realiza a prova.

### **131 – Publicidade enganosa**

O Concorrente ou a entidade que fizer publicidade por ocasião de uma competição ou de um record, deve indicar as condições gerais e particulares dos resultados anunciados; a natureza da competição ou do record; a categoria, a classe, etc., do veículo e a classificação obtida.

Toda a omissão ou adição cuja natureza provoque uma dúvida no espírito do público, poderá levar à aplicação de uma penalidade ao autor responsável da dita publicidade.

Nenhuma publicidade referente à vitória em um Campeonato, Taça, Troféu ou Challenge FIA, poderá ser efectuada, antes de terminada a ultima prova desse Campeonato, Taça, Troféu ou Challenge FIA, sem conter a menção: "sob reserva de publicação oficial dos resultados pela FIA".

Esta mesma regra, aplicar-se-à em caso de vitória numa prova pontuável para qualquer um desses Campeonatos, Taças, Troféus ou Challenge FIA.

O logótipo oficial do Campeonato, Taça, Troféu ou Challenge respectivo, deverá ser obrigatoriamente inserido em tal publicidade.

Qualquer infracção a esta regra, poderá levar à aplicação pela FIA, de uma penalização, a um Concorrente, construtor automóvel, Condutor, ADN, ou empresa responsável pela publicação de tal publicidade.

Toda a reclamação ou contestação relativa ao nome a atribuir a um veículo compreendendo peças fornecidas por diferentes construtores será submetida a um júri nomeado pela ADN se esses construtores forem todos do país dessa ADN, ou pela FIA se forem de países diferentes.

Neste último caso, o júri compreenderá um representante por cada país em causa e um número igual de membros representantes de países não em causa.

## CAPÍTULO X OFICIAIS

### **132 – Relação dos Oficiais**

São designados sob o nome de Oficiais e podem ser assistidos por adjuntos:

- Os Comissários Desportivos;
- O Director de Prova;
- O Director de Corrida;
- O Secretário da prova;
- Os Cronometristas;
- Os Comissários técnicos;
- Os Controladores;
- Os Comissários para o reabastecimento;
- Os Comissários de pista ou de estrada;
- Os Fiscais de pista;
- Os Juizes de chegada;
- Os Juizes dos factos;
- Os “Handicapeurs”;
- Os “Starters”.

### **133 – Direito de fiscalização**

Além das autoridades previstas no Art. 132 cada ADN pode dar aos membros da sua Comissão Desportiva o direito individual de fiscalizar os nacionais do seu país em todas as competições organizadas em qualquer país, e regidas pelo presente Regulamento, bem como o direito de defender eventualmente os seus interesses junto dos organizadores das provas.

### **134 – Organização Estrutural dos Oficiais**

#### **a) Oficiais indispensáveis**

Numa manifestação, deverá haver pelo menos três Comissários Desportivos e um Director de Prova; no caso de competições em que o factor tempo seja determinante total ou parcialmente, haverá também um ou mais cronometristas.

Os Comissários Desportivos agem colegialmente sob a autoridade de um Presidente para tal designado no regulamento da Manifestação.

O Presidente do Colégio dos Comissários Desportivos tem nomeadamente sob a sua responsabilidade o estabelecimento e o respeito do planeamento das reuniões, bem como a agenda e a redacção das actas.

No caso de empate numa votação o voto do Presidente será determinante.

O Director de Prova deve manter-se em estreita ligação com o Presidente do Colégio durante toda a Manifestação, a fim de que esta se desenrole convenientemente.

#### **b) Director de Corrida**

Um Director de Corrida poderá ser designado para toda a duração de cada Campeonato, Taça, Troféu ou Challenge.

As suas obrigações e responsabilidades serão nesse caso, enunciadas no regulamento desportivo correspondente.

### **135 – Nomeação dos Oficiais**

Pelo menos um dos Comissários Desportivos é nomeado pela ADN que organiza ou que concede a autorização para a Manifestação.

Os outros Oficiais serão nomeados pela Comissão Organizadora, sob reserva de aprovação pela ADN respectiva.

### **136 – Qualidades requeridas**

Os cronometristas, comissários técnicos, controladores e “Handicapeurs” deverão ser escolhidos de entre as pessoas qualificadas para essas funções, das quais a ADN fará anualmente uma lista.

Não deverão ter nenhuma ligação com um comércio ou uma indústria que possa beneficiar directa ou indirectamente dos resultados da competição (Ver no anexo F, outros detalhes relacionados com as qualificações exigidas aos oficiais visados no presente Artigo).

### **137 – Acumulação de funções**

Numa Manifestação, uma mesma pessoa poderá, por decisão da comissão organizadora, acumular certas funções indicadas no Art. 136, desde que esteja qualificada para cada uma delas.

### **138 – Funções interditas**

Nenhuma autoridade pode, numa competição, desempenhar outra função senão aquela para que foi designada. É-lhe interdito participar em toda a competição de uma Manifestação na qual exerça uma função oficial.

### **139 – Remuneração dos Oficiais**

À excepção dos Campeonatos FIA, os Comissários Desportivos serão nomeados a título gracioso.

Os outros oficiais podem ser remunerados pelos seus serviços, segundo uma tabela elaborada por cada ADN.

#### **140 – Deveres dos Comissários Desportivos**

De maneira geral, os Comissários Desportivos não deverão ter responsabilidade alguma na organização de uma Manifestação e não deverão ter nenhuma função executiva relativa à mesma.

Nunca terão, pois, por força das suas funções, qualquer responsabilidade relativamente a qualquer autoridade que não seja a Autoridade Desportiva Nacional da qual dependem.

Excepcionalmente e unicamente nos casos em que a Manifestação é organizada directamente por uma ADN, os Comissários Desportivos designados por essa ADN poderão acumular as suas funções com as de organizadores.

Os Comissários Desportivos deverão, logo que possível depois da conclusão duma Manifestação, assinar e enviar à ADN um relatório final contendo os resultados de cada competição, bem como os detalhes sobre as reclamações apresentadas ou as exclusões pronunciadas, juntando o seu parecer relativo à decisão a tomar eventualmente para uma suspensão ou uma desqualificação.

Numa Manifestação composta por várias competições, poderá haver, para cada uma delas, Comissários Desportivos diferentes.

#### **141 – Poderes dos Comissários Desportivos**

Os Comissários Desportivos terão uma autoridade absoluta para fazer respeitar o presente Código, os Regulamentos nacionais e particulares, bem como os programas, e julgarão qualquer reclamação que possa surgir por ocasião da Manifestação, sob reserva do direito de apelo previsto pelo presente código (ver Capítulo XIII).

Em particular, eles poderão:

- Decidir das sanções a aplicar em caso de infracção das leis e Regulamentos
- Introduzir certas modificações, a título excepcional, nos regulamentos particulares (ver Art. 66);
- Modificar o número ou a composição das séries (ver Art. 96);
- Autorizar uma nova partida em caso de empate (ver Art. 97);
- Autorizar mudanças de Condutores (ver Art. 121);
- Aceitar ou não as rectificações propostas pelos juízes de facto (ver Art. 149 g);
- Aplicar multas (ver Art. 154);
- Pronunciar as exclusões (ver Art. 158);
- Introduzir, se necessário, modificações à classificação (ver Art. 168);
- Impedir de concorrer qualquer Conductor (ou todo o automóvel) que considerem, ou que lhes seja indicado pelo Director de Prova, como podendo ser causa de perigo (ver Art. 127);
- Excluir de uma determinada competição ou de uma Manifestação qualquer Concorrente ou Conductor que eles considerem ou que lhes seja indicado pelo Director de Prova ou pela Comissão Organizadora como não qualificado para nela tomar parte ou que julguem culpado de procedimento incorrecto ou de manobra fraudulenta.
- Além disso poderão exigir, se tal Conductor ou Concorrente se recusar a obedecer a uma ordem de uma autoridade responsável, que se retire do terreno do percurso ou das suas imediações;
- Adiar uma competição em caso de força maior, ou por razões imperiosas de segurança;
- Introduzir no programa alterações relativas à posição das linhas de partida e de chegada, ou a qualquer outra questão, que lhes sejam pedidas pelo Director de Prova ou pela Comissão Organizadora, para maior segurança dos Concorrentes e do público;

- Designar, se necessário, um ou vários suplentes para o caso de ausência de um ou vários Comissários Desportivos, nomeadamente se houver a necessidade de assegurar a presença dos três Comissários Desportivos indispensáveis;
- Tomar a decisão de parar uma corrida;
- Por outro lado para os Campeonatos, Taças, Troféus e Challenges onde haja o cargo de Director de Corrida, eles poderão ser solicitados pelo Director de Corrida a aplicar qualquer das sanções aqui referidas.

#### **142 – Deveres do Director de Prova**

O Director de Prova pode ao mesmo tempo ser Secretário da Manifestação e pode ser assistido por adjuntos.

Numa Manifestação com várias competições, poderá haver um Director de Prova diferente para cada uma delas.

O Director de Prova é responsável pelo desenrolar da Manifestação, de acordo com o programa oficial.

Em particular, ele deverá:

- Assegurar a ordem, no terreno, do percurso, com as autoridades civis e militares encarregadas do policiamento e especialmente designadas para velar pela segurança pública;
- Certificar-se de que todos os oficiais estão nos seus postos e prevenir os Comissários Desportivos da ausência de algum deles;
- Certificar-se de que todos os oficiais dispõem de todas as informações necessárias para o desempenho das suas funções;
- Fiscalizar os Concorrentes e os seus automóveis e impedir todo o Concorrente ou Condutor excluído, suspenso ou desqualificado de tomar parte nas competições para as quais já não se encontra qualificado;
- Certificar-se de que cada automóvel e se for caso, cada Concorrente ostenta os números distintivos correspondentes aos do programa;
- Certificar-se de que o automóvel é conduzido pelo Condutor designado e agrupar os automóveis segundo as suas categorias e classes;
- Mandar colocar os automóveis na linha de partida, segundo a ordem prescrita, e, se for o caso, dar a partida;
- Apresentar aos Comissários Desportivos qualquer proposta conducente a alterações ao programa e a faltas, infracções ou reclamações de um Concorrente;
- Receber estas reclamações e remetê-las sem demora aos Comissários Desportivos, que decidirão do seguimento a dar-lhes;
- Reunir os relatórios dos cronometristas, dos comissários técnicos, dos controladores, dos comissários de pista, bem como todas as informações necessárias para estabelecer a classificação;
- Preparar ou mandar preparar, ao secretário da manifestação, no que diz respeito às competições de que se ocupou, os elementos do relatório de encerramento a que se refere o Art. 140 e submetê-los a aprovação dos Comissários Desportivos.

#### **143 – Deveres do Secretário da Manifestação**

O Secretário da manifestação é o responsável pela organização material da manifestação e dos anúncios respectivos.

Deve ainda certificar-se, de que os diversos oficiais estão ao corrente das suas atribuições respectivas e de que estão munidos dos acessórios necessários.

Assistirá, se necessário, o Director de Prova na preparação dos relatórios de encerramento de cada competição (ver Art. 142 in fine).

#### **144 – Deveres dos cronometristas**

Os principais deveres dos cronometristas são:

- No início da manifestação pôr-se à disposição do Director de Prova que lhes dará, se preciso for, as instruções necessárias;
- Dar as partidas, se receber ordem do Director de Prova;
- Empregar na cronometragem somente aparelhos aceites pela ADN, ou, tratando-se de records a cronometrar ao 1/100 de segundo, aparelhos aprovados pela FIA;
- Estabelecer os tempos gastos por cada Concorrente para completar o percurso;
- Elaborar e assinar, sob sua própria responsabilidade, os seus relatórios e enviá-los, acompanhados de todos os documentos necessários, seja ao Director de Prova, tratando-se de uma manifestação, seja à ADN, tratando-se de uma tentativa de record ou de uma prova;
- Enviar, a pedido, as suas folhas originais de cronometragem, seja aos Comissários Desportivos, seja à ADN;
- Não comunicar os tempos ou os resultados senão aos Comissários Desportivos ou ao Director de Prova, salvo instruções em contrário destes.

#### **145 – Deveres dos Comissários Técnicos**

Os Comissários Técnicos são encarregados de todas as verificações relativas aos órgãos mecânicos dos automóveis, e devem:

- Exercer a sua fiscalização, seja antes da Manifestação a pedido da ADN ou da Comissão Organizadora, seja durante ou depois da Manifestação a pedido do Director de Prova;
- Empregar instrumentos de fiscalização aprovados ou aceites pela ADN;
- Não comunicar o resultado das suas verificações senão à ADN, à Comissão Organizadora, aos Comissários Desportivos ou ao Director da Prova, com exclusão de quaisquer outros;
- Elaborar e assinar, sob sua responsabilidade, os seus relatórios e enviá-los às autoridades acima mencionadas a cujo pedido foram elaborados.

#### **146 – Deveres dos Controladores**

Os Controladores estão encarregados de todas as verificações relativas ao peso dos automóveis, às dimensões da sua carroçaria, e dos seus acessórios, bem como dos documentos relativos aos Concorrentes e Condutores (licenças, cartas de condução, seguros, etc.).

As funções dos Controladores podem ser confiadas aos Comissários Técnicos.

Os Controladores deverão:

- Exercer as suas funções quer antes da Manifestação a pedido da ADN ou da Comissão Organizadora, quer durante a Manifestação a pedido do Director de Prova;
- Empregar os instrumentos de fiscalização aprovados ou aceites pela ADN;
- Não comunicar os resultados das suas operações senão à ADN, à Comissão Organizadora, aos Comissários Desportivos e ao Director da Prova, com a exclusão de quaisquer outros;
- Elaborar e assinar, sob sua responsabilidade, os seus relatórios e enviá-los às autoridades acima mencionadas a cujo pedido foram elaborados.

#### **147 – Deveres dos Comissários para o reabastecimento**

Os Comissários para o reabastecimento estão encarregados da fiscalização de todas as operações do reabastecimento dos automóveis durante uma competição, e de fazer respeitar as prescrições correspondentes do Regulamento particular.

Estão sob as ordens do Director de Prova, ao qual devem assinalar imediatamente toda a infracção cometida por um Concorrente ou Condutor.

No final de cada competição, devem dar conta da sua missão ao Director de Prova, seja verbalmente, seja por escrito, segundo as instruções recebidas.

#### **148 – Deveres dos Comissários de Pista e dos Fiscais de Pista**

Os Comissários de Pista ocupam, ao longo do percurso, postos que lhes são designados pelos Comissários Desportivos ou pela Comissão Organizadora. Desde a abertura de uma Manifestação, cada chefe de posto está sob as ordens do Director de Prova ao qual deve dar conta imediatamente pelos meios de que disponha (telefone, sinais, estafetas, etc.) de todos os incidentes ou acidentes que possam produzir-se no posto ao seu cuidado.

Os fiscais de pista estão especialmente encarregados da manobra das bandeiras de fiscalização (ver Anexo H). Podem ser ao mesmo tempo Comissários de Pista.

No final de cada competição, cada chefe de posto deve enviar ao Director de Prova um relatório escrito sobre os incidentes ou acidentes por ele constatados.

Durante as competições e salvo aviso em contrário do Director de Prova, os comissários de pista deverão, na medida do possível, indicar ao centro de informações a ordem de passagem dos Concorrentes em frente do posto ao seu cuidado, e isto volta a volta tratando-se de um circuito fechado.

#### **149 – Deveres dos Juízes**

##### **a) Juízes de partida:**

(ver Art. 95);

##### **b) Juízes de chegada:**

Nas competições em que seja necessário decidir a ordem pela qual os Concorrentes passam uma linha de chegada, será nomeado um juiz de chegada encarregado de tomar essa decisão;

##### **c) Juízes de facto:**

Em competições no decurso das quais seja necessário decidir se, sim ou não, um Concorrente tocou ou passou uma linha, ou sobre qualquer outro facto desta ordem previsto no Regulamento da competição, os juízes de facto tomarão uma ou várias destas decisões; os nomes dos Juízes de Facto responsáveis por estas decisões devem ser afixados no Quadro Oficial da prova.

##### **d) Juízes adjuntos:**

Poderá ser nomeado, para cada juiz, um juiz adjunto para o assistir, ou, em caso de absoluta necessidade, para o substituir; mas no caso de desacordo entre eles, a decisão final será tomada pelo juiz titular;

##### **e) Sistemas de vídeo ou electrónicos:**

Os Comissários Desportivos, poderão fazer uso de qualquer sistema de vídeo ou electrónico, susceptível de os ajudar a tomar uma decisão. As decisões dos Comissários Desportivos poderão prevalecer sobre as dos juízes de facto.

##### **f) Reclamações:**

Nenhuma reclamação contra as decisões de um juiz de chegada ou de juiz de facto sobre a questão de que foram oficialmente encarregados será admitida. As decisões destes juízes são pois definitivas, mas não constituem por elas mesmas uma classificação porque são independentes das condições nas quais os Concorrentes concluíram o percurso;

##### **g) Erros:**

Se um juiz considera ter cometido um erro, poderá rectificá-lo, estando esta rectificação sujeita à aceitação dos Comissários Desportivos;

##### **h) Factos a julgar:**

Os Regulamentos da competição deverão indicar quais são os factos que devem ser julgados pelos juízes de facto. Ver c) acima.

### **i) Relatório:**

No final da Manifestação, cada juiz deve enviar ao Director da Prova um relatório das suas declarações.

### **150 – Deveres dos Handicapeurs**

Os Handicapeurs devem, após o encerramento das inscrições, preparar os Handicaps de acordo com as estipulações do Regulamento particular. Não devem omitir a indicação de que um dos Handicaps deve ser modificado, em virtude de um resultado obtido numa competição precedente.

## CAPÍTULO XI

### PENALIDADES

### **151 – Infracções aos regulamentos:**

Serão consideradas infracções aos regulamentos, além dos casos previstos:

- a)** Toda a corrupção ou tentativa de corrupção directa ou indirecta em qualquer pessoa que desempenhe uma função oficial numa competição, ou que tenha um qualquer cargo nessa competição; o oficial ou o empregado que aceite uma oferta corruptora, ou o que lhe der o seu concurso, será igualmente culpado de infracção aos regulamentos;
- b)** Toda a manobra tendo intencionalmente por objectivo inscrever, fazer inscrever ou fazer participar um automóvel não qualificado;
- c)** Todo o processo fraudulento ou manobra desleal de forma a prejudicar a sinceridade das competições ou os interesses do desporto automóvel.

### **152 – Penalidades**

Todas as infracções ao presente Código e aos seus anexos, aos regulamentos nacionais e seus anexos, aos Regulamentos particulares, cometidas pelos organizadores, oficiais, Concorrentes, Condutores ou qualquer outra pessoa ou organização, poderão ser objecto de penalidades ou multas.

As penalidades ou multas podem ser infligidas pelos Comissários Desportivos da prova e pelas Autoridades Desportivas Nacionais, como é indicado nos artigos seguintes.

A decisão do Colégio de Comissários Desportivos será de imediato executória, mesmo em caso de apelo, quando estiverem em causa problemas de segurança ou de irregularidade na inscrição de um Concorrente para participar numa prova ou quando, no decorrer de um mesmo evento, uma nova infracção é cometida justificando a exclusão do mesmo concorrente.

Contudo, e a título de salvaguarda, em caso de ter sido interposto apelo por parte do Concorrente, e à excepção dos casos acima referidos, a sanção será suspensa, em particular para determinar a aplicação de uma qualquer regra de Handicap que tenha influência na participação num evento posterior, sem que contudo o Concorrente e o piloto possam participar na distribuição de prémios ou na cerimónia do pódio, nem constarem da classificação final oficial da prova em qualquer outra posição que não à que corresponda à da aplicação dessa penalidade, a menos que tenha obtido ganho de causa do apelo interposto perante os tribunais de apelação e que os seus direitos tenham sido assim restabelecidos.

As penalidades correspondentes à passagem pelo – ou paragem no – Pit-Lane bem como algumas penalidades especificadas nos regulamentos de Campeonatos FIA que expressamente o estabeleçam, não são susceptíveis de apelo.

**No que se refere às matérias de luta Antidopagem, as sanções previstas na regulamentação Antidopagem definidas no Anexo A ao presente Código, são da competência do Comité Antidopagem – Comissão Médica da FIA e poderão apenas ser objecto de apelo perante o Tribunal Arbitral do Desporto..**

Além e independentemente das prescrições dos artigos seguintes, a FIA pode, sob proposição e relatório do observador FIA ou relatório conjunto dos dois Comissários Desportivos internacionais designados pela FIA, infligir directamente uma penalidade que se substituirá à que eventualmente tenha sido pronunciada pelos Comissários Desportivos, a uma qualquer das partes acima mencionadas.

Neste caso, a Autoridade Desportiva Nacional em questão, não poderá recusar-se a introduzir um recurso perante o Tribunal de Apelação Internacional, por conta da parte em questão.

Por outro lado, os Comissários Desportivos dos Campeonatos FIA poderão decidir as penalidades adiante mencionadas, aplicáveis às equipas e aos pilotos: suspensão por uma ou mais provas, multa, retirada de pontos no Campeonato.

Os pontos não deverão ser retirados, separadamente, para os pilotos e concorrentes, salvo se em circunstâncias excepcionais.

Estas penalidades poderão, caso necessário, ser aplicadas em acumulação ou com pena suspensa.

### **153 – Escala das penalidades**

As penalidades que podem ser infligidas são as seguintes, segundo ordem crescente de severidade:

- A repreensão;
- A multa;
- A penalidade em tempo
- A exclusão;
- A suspensão;
- A desqualificação.

A penalidade em tempo significa uma penalidade expressa em minutos e/ou segundos.

Cada uma destas penalidades apenas pode ser infligida após inquérito regular e se se tratar de uma das três últimas, depois da convocação do interessado para lhe permitir apresentar pessoalmente a sua defesa.

No Campeonato do Mundo FIA de Fórmula 1 e no Campeonato do Mundo de Ralis da FIA, uma penalização infligindo uma retirada de pontos no conjunto do Campeonato pode ser aplicada.

### **154 – Multas**

Podem ser aplicadas multas aos Concorrentes, bem como aos Condutores, auxiliares e passageiros que não cumpram as prescrições dos regulamentos ou as instruções dos oficiais de uma Manifestação (ver Art. 132).

As multas podem ser aplicadas por cada ADN e pelos Comissários Desportivos. Todavia, logo que as multas sejam pronunciadas pelos Comissários Desportivos, elas não poderão ultrapassar um certo montante que será fixado anualmente pela FIA.

Além disso, deverão ser aplicadas na sequência de uma decisão tomada pelo conjunto dos Comissários Desportivos, e não apenas por um deles.

### **155 – Multa máxima que pode ser aplicada pelos Comissários Desportivos de uma prova**

Até disposição em contrário, publicada aqui ou no Boletim Oficial, o montante máximo desta multa é fixado em 50 000 USD.

### **156 – Responsabilidade das multas**

Os Concorrentes são responsáveis pelas multas aplicadas aos seus Condutores, auxiliares, passageiros, etc.

### **157 – Prazo para o pagamento das multas**

As multas devem ser pagas nas quarenta e oito horas seguintes à comunicação.

Qualquer atraso no pagamento do montante das multas, pode conduzir a uma suspensão, pelo menos até ao seu pagamento.

O montante das multas aplicadas servirá a promoção e a organização de provas de Campeonato. Este mesmo texto será aplicado para as multas nacionais.

O montante das multas aplicadas durante uma prova de Campeonato FIA deverá ser remetido para a FIA.

### **158 – Exclusão**

A exclusão pode ser pronunciada pelos Comissários Desportivos, nas condições previstas no Art. 141. Interditada a uma determinada pessoa, a participação numa ou em várias competições de uma Manifestação. Implica em todo o caso a perda da taxa de inscrição a favor da Comissão Organizadora.

### **159 – Suspensão**

Salvo nos casos previstos nos Artigos 152 e 184, a suspensão não pode ser pronunciada senão por uma ADN, e por uma falta grave.

A suspensão suprime temporariamente uma pessoa do direito de participação a qualquer título em toda a competição organizada, seja no território da ADN que a pronunciou, seja nos outros territórios sujeitos à legislação da FIA, seja ela nacional ou internacional (ver Art. 161) (Salvo os casos previstos nos Art. 170 e 183).

A suspensão provoca a anulação das inscrições contratadas anteriormente para as competições futuras durante o período dessa suspensão.

Implica igualmente a perda das taxas de inscrição relativas a essas competições.

### **160 – Apreensão da licença:**

#### **a) Suspensão nacional**

Todo o Concorrente ou Condutor, suspenso nacionalmente, é obrigado a enviar a sua licença à ADN, que carimbará sobre a licença, de forma bem visível, a menção: “Não válido em... (*nome do país*)”.

Ao terminar o período pelo qual a suspensão nacional foi pronunciada, a licença assim carimbada será trocada por uma licença normal.

#### **b) Suspensão internacional**

Todo o Concorrente ou Condutor suspenso internacionalmente é obrigado a enviar a sua licença à sua ADN que lhe devolverá depois da expiração do período pelo qual a suspensão internacional foi pronunciada.

Nos dois casos acima mencionados, qualquer atraso no envio da licença à ADN será somado ao tempo da suspensão.

### **161 – Efeitos da suspensão**

A suspensão pronunciada por uma ADN pode ser limitada, nos seus efeitos, ao território da dita ADN.

Se a ADN deseja, pelo contrário, tornar esta penalidade aplicável internacionalmente, deve notificá-la sem demora ao secretariado da FIA que a levará ao conhecimento de todas as outras ADN. A suspensão será imediatamente registada por cada ADN e a incapacidade que daí resulta será tornada efectiva.

### **162 – Desqualificação**

A desqualificação inibe definitivamente aquele a quem é aplicada de participar, a qualquer título em qualquer competição, salvo os casos previstos nos Art. 170 e 183.

A desqualificação não pode ser pronunciada senão por uma ADN e como resultado de uma falta de excepcional gravidade.

Tem por consequência a anulação das inscrições anteriormente contratadas e a perda das taxas de inscrição.

### **163 – Efeitos da desqualificação**

A desqualificação será sempre internacional. Será notificada a todas as ADN e por estas registada nas condições previstas para a suspensão internacional no Art. 161.

### **164 – Notificação das penalidades às Federações Desportivas Internacionais**

A suspensão, quando aplicada internacionalmente, e a desqualificação, serão notificadas às Federações Internacionais designadas pela FIA que tenham aceite o princípio recíproco de aplicar as penalidades pronunciadas pela FIA.

Toda a suspensão ou desqualificação comunicada à FIA por qualquer das ditas Federações será aplicada na mesma medida pela FIA.

### **165 – Comunicação dos motivos das suspensões e desqualificações**

Ao notificar à pessoa à qual esta sanção se aplica e ao Secretariado da FIA as suspensões ou desqualificações, as ADN ficam obrigadas a dar conhecimento dos motivos pelos quais foram aplicadas as sanções.

### **166 – Suspensão ou desqualificação de um automóvel**

A suspensão ou a desqualificação podem ser aplicadas, seja a um automóvel determinado, seja a uma marca de automóveis, nas condições previstas no Art. 129.

### **167 – Perda de prémios**

Todo o Concorrente que seja excluído, suspenso ou desqualificado por ocasião de uma competição perde qualquer direito à obtenção de um prémio distribuído no decurso da dita competição.

### **168 – Modificações à classificação e aos prémios**

Nos casos previstos no Art. 167, os Comissários deverão indicar as modificações que daí resultem para a classificação e prémios.

Eles decidirão se o Concorrente colocado a seguir ao penalizado pode tomar o seu lugar.

### **169 – Publicação das penalidades**

A FIA ou cada ADN interessada tem o direito de publicar ou fazer publicar as penalidades indicando o nome da pessoa, do automóvel ou da marca de automóveis a que foi aplicada.

Sem prejuízo do direito de apelo contra uma decisão as pessoas postas em causa não poderão fazer-se valer desta publicação para intentar processo judiciário contra a FIA ou ADN interessada, ou contra qualquer pessoa responsável pela dita publicação.

### **170 – Supressão da penalidade**

A ADN tem o direito de anular parte da pena de suspensão que falte cumprir nas condições que indicará.

## CAPÍTULO XII RECLAMAÇÕES

### **171 – Direito de reclamação**

O direito de reclamação pertence exclusivamente aos Concorrentes; todavia, os oficiais têm sempre direito de actuar, mesmo em casos em que não haja reclamação alguma.

Um Concorrente que deseje apresentar uma reclamação contra mais do que um Concorrente, deve apresentar tantas reclamações quantos os Concorrentes implicados.

## **172 – Apresentação da reclamação**

Toda a reclamação deve ser apresentada por escrito e acompanhada de uma caução cujo montante será fixado anualmente pela ADN (ou pela FIA em relação aos seus Campeonatos, Taças, Troféus ou Challenges), e que não poderá ser reembolsada senão no caso de a reclamação ser reconhecida como bem fundamentada.

## **173 – Destino das reclamações**

As reclamações relativas a uma competição, devem ser dirigidas ao Director de Prova ou ao seu adjunto, se existir.

Na falta do Director de Prova ou do adjunto, estas reclamações deverão ser dirigidas aos Comissários Desportivos da Competição, ou a um deles.

## **174 – Prazos das reclamações**

**a)** As reclamações contra inscrições de Concorrentes ou Condutores, e contra a distância anunciada para um percurso, devem ser apresentadas o mais tardar duas horas depois do encerramento do controle de verificação técnica das viaturas. Se este controle tiver lugar num país que não seja o do organizador, todo o representante da ADN é o único habilitado para receber a reclamação e para a transmitir urgentemente aos Comissários Desportivos da prova com o seu parecer se o julgar útil.

**b)** As reclamações contra um “Handicap” e contra a composição das séries devem ser apresentadas o mais tardar uma hora antes da partida da prova.

**c)** As reclamações contra uma decisão tomada por um comissário técnico ou de fiscalização na pesagem devem ser apresentadas imediatamente após as decisões, pelo Concorrente interessado.

**d)** As reclamações contra um erro ou irregularidade cometida no decurso de uma competição, contra a não conformidade dos veículos com os regulamentos que os regem, e contra a classificação estabelecida no final da competição, devem ser apresentadas, salvo impossibilidade material admitida pelos Comissários Desportivos da Manifestação, o mais tardar 30 minutos após a afixação da classificação da competição.

Os Concorrentes devem ter sido informados anteriormente do local e da hora exacta desta afixação, seja pelo regulamento particular ou um dos seus aditamentos, seja pelo programa. No caso de os organizadores se encontrarem materialmente impossibilitados de publicar a classificação oficial como estava previsto, eles são obrigados a fazer afixar no local e na hora fixados, indicações precisas sobre as suas intenções futuras no que diz respeito ao anúncio oficial da classificação.

**e)** Todas as reclamações acima previstas serão julgadas urgentemente pelos Comissários Desportivos da Manifestação, após audição do Director da Corrida. Em caso de igualdade de votos, o voto do Presidente do Colégio de Comissários Desportivos da Manifestação será preponderante.

## **175 – Convocação**

A audição do reclamante e de toda a pessoa visada por ela terá lugar o mais cedo possível após a entrega da reclamação. Os interessados deverão, conseqüentemente, ser convocados e poderão fazer-se acompanhar de testemunhas. Os Comissários Desportivos deverão certificar-se de que os interessados receberam pessoalmente a convocação.

Na ausência de um interessado ou das suas testemunhas, o julgamento poderá ser realizado à revelia.

Se a sentença não puder ser proferida imediatamente a seguir à audição dos interessados, estes últimos deverão ser avisados do local e da hora em que a sentença será declarada.

## **176 – Reclamações inaceitáveis**

É inaceitável qualquer reclamação contra as decisões tomadas pelos juizes de chegada e pelos juizes de facto no exercício das suas funções, indicadas no Art. 149.

Uma reclamação apresentada contra mais do que um Concorrente não será aceite.

### **177 – Publicação da classificação e atribuição dos prémios**

A publicação oficial da classificação deve preceder pelo menos em meia hora a distribuição dos prémios.

O prémio ganho por um Concorrente que esteja sob a alçada de uma reclamação deve ser retido até que essa reclamação tenha sido definitivamente julgada.

Além disso, toda a reclamação cujo resultado for susceptível de modificar a classificação obriga os organizadores a publicar apenas uma classificação provisória e a reter os prémios até à proclamação da sentença definitiva, compreendendo os recursos previstos no Capítulo XIII.

Todavia, no caso de a reclamação apenas afectar uma parte da classificação, a outra parte poderá ser publicada a título definitivo, e os prémios correspondentes poderão ser distribuídos.

### **178 – Julgamentos**

Todos os interessados são obrigados a submeter-se à decisão tomada, salvo os casos de apelo previstos no presente Código, mas nem os Comissários Desportivos, nem a ADN terão o direito de determinar que uma competição seja repetida (ver Art. 97).

### **179 – Reclamação não fundada**

Se a reclamação for julgada como não fundada, ou se for retirada após ter sido apresentada, a caução será retida integralmente. Se a reclamação for julgada parcialmente fundada, a caução poderá ser parcialmente restituída; no caso de ser inteiramente fundada, a caução será restituída na totalidade.

Além disso, se for reconhecido que o autor da reclamação agiu de má-fé, a ADN poderá aplicar-lhe uma das penalidades previstas no presente Código.

### **179 b) – DIREITO DE REVISÃO**

Nas provas de um Campeonato FIA, caso sejam encontrados novos elementos, os Comissários Desportivos que sobre a matéria tenham ou não tomado decisões, ou na sua ausência, os Comissários Desportivos designados pela FIA, deverão reunir-se em data acordada mutuamente entre eles, convocando a ou as parte (s) em questão, para receberem todas as explicações e julgarem segundo os novos factos e elementos apresentados. O direito de apelo desta nova decisão, é reservado à (s) parte (s) em questão, de acordo com a ultima alínea do Artigo 180 e seguintes do presente Código.

No caso de a primeira decisão, ter sido objecto de apelo perante o Tribunal de Apelação Nacional ou o Tribunal de Apelação Internacional, ou mesmo sucessivamente perante estas duas instâncias, estas poderão legal e eventualmente rever a sua decisão precedente.

O prazo durante o qual, um recurso em revisão pode ser introduzido expira em 30 de Novembro do ano em curso.

## CAPÍTULO XIII

### APELOS

### **180 – Jurisdição**

Cada ADN, por intermédio do Tribunal de Apelação Nacional definido no Art. 181, constitui para os seus próprios licenciados, o Tribunal de última instância, encarregado de decidir definitivamente qualquer diferendo entre os seus próprios licenciados, surgido no seu território relativamente ao desporto automóvel em geral ou a uma competição em particular.

Para todo o diferendo implicando, seja um licenciado estrangeiro, seja uma das pessoas visadas no 1º parágrafo do Artigo 152, de nacionalidade estrangeira, o Tribunal de Apelação Nacional, constituirá uma instância da qual, as decisões são passíveis de apelo, perante o Tribunal de Apelação Internacional.

O Tribunal desportivo competente para julgar um apelo formulado dentro do quadro de um evento que decorra sobre o território de diferentes países, será o da ADN que requereu a inscrição da prova no Calendário Internacional.

Apelos podem ser introduzidos junto do Tribunal de Apelação Internacional de acordo com as regras de competências e procedimentos estabelecidas no Regulamento do TAI, anexas ao presente Código.

**Nos termos definidos no Artigo 152, eventuais apelos contra as decisões do Comité Antidopagem – Comissão Médica da FIA só poderão ser apresentados junto do Tribunal Arbitral do Desporto.**

#### **181 – Tribunal de Apelação Nacional:**

Cada ADN designará ou fará designar pela sua Comissão Desportiva um certo número de pessoas membros ou não dessa ADN, que constituirão o Tribunal de Apelação Nacional.

Não poderão integrar esse tribunal quaisquer dos seus membros que tenham tomado parte como concorrentes, condutores ou oficiais na competição sobre a qual seja necessário emitir um julgamento, ou que já tenham emitido um julgamento sobre a matéria em curso, ou que estejam ligados, directa ou indirectamente, a esse assunto.

#### **182 – Processo de Apelo nacional:**

Todos os Concorrentes, qualquer que seja a sua nacionalidade, têm o direito de apelar das penalidades pronunciadas ou das decisões tomadas pelos Comissários Desportivos de uma Manifestação, perante a ADN do país em que a decisão foi tomada.

Aqueles devem, sob pena de perda do direito de apelação, notificar os Comissários Desportivos da Manifestação, por escrito e durante a hora que se segue à publicação da decisão, da sua intenção de apelar dessa decisão.

O prazo de introdução do apelo perante a ADN expira dois dias a contar da data da notificação da decisão aos Comissários Desportivos da prova sob reserva de que a intenção de interpor apelo tenha sido notificada aos Comissários Desportivos da prova durante a hora que se seguiu à sua decisão (ver alínea precedente).

Este apelo pode ser apresentado através de telecópia ou por qualquer outro meio de comunicação electrónica com confirmação.

Uma confirmação por carta da mesma data, acompanhada da caução prevista no Art. 183 será exigível.

A ADN deverá proceder ao julgamento num prazo máximo de 30 dias.

Os interessados deverão ser avisados em tempo oportuno da data de audiência de apelo. Eles terão o direito de fazer ouvir testemunhas; mas a sua não comparência à audiência não implicará qualquer interrupção no curso do processo.

#### **183 – Forma do apelo nacional**

Todo o apelo apresentado perante uma ADN deverá ser feito por escrito e assinado pelo seu autor ou representante qualificado.

A confirmação do apelo perante a ADN deve ser acompanhada de uma caução, cujo montante será fixado anualmente pela ADN.

Esta caução é exigível desde o momento em que o interessado notificou os Comissários Desportivos da sua intenção de apelar, como especificado no Art. 182 e continua a ser devida se o interessado não der seguimento a esta intenção.

Se o apelo for julgado não fundado, ou se for retirado depois de ter sido formulado, a caução será retida integralmente.

Se o apelo for julgado parcialmente fundado, a caução poderá ser restituída em parte, e na totalidade, se for julgado inteiramente fundado.

Por outro lado, se for reconhecido que o autor do apelo agiu de má fé, a ADN respectiva, poder-lhe-à aplicar uma das penalidades previstas no presente Código.

**184** – *(artigo suprimido)*

**185** – *(artigo suprimido)*

**186** – *(artigo suprimido)*

**187** – *(artigo suprimido)*

**188** – *(artigo suprimido)*

### **189 – Julgamento**

O Tribunal de Apelação Nacional pode decidir que a decisão contra a qual foi apresentado o apelo seja anulada, e se for o caso, que a penalidade seja diminuída ou aumentada, mas não terá autoridade para decidir da repetição de uma competição.

Os julgamentos emitidos pelo Tribunal de Apelação deverão ser justificados.

### **190 – Despesas**

Ao decidir sobre os apelos, os Tribunais de Apelação Nacionais decidirão, em função da decisão, da atribuição das custas que serão calculadas pelos secretariados, em função das despesas ocasionadas pela preparação do processo e pela reunião dos juristas.

As custas serão apenas constituídas por estas despesas, com exclusão de quaisquer despesas ou honorários dos defensores, incorridas pelas partes.

### **191 – Publicação de sentença do julgamento**

A FIA ou cada ADN tem o direito de publicar a sentença referente a um apelo, indicando o nome das partes envolvidas.

Sem prejuízo do direito de apelo, as pessoas postas em causa não poderão fazer-se valer desta publicação para intentar um processo contra a FIA ou a ADN interessada ou contra qualquer pessoa responsável pela dita publicação.

**191 b** – Para dissipação de todas as dúvidas, nenhuma disposição do Código poderá impedir o direito de uma das partes intentar acção junto de um qualquer Tribunal, sob reserva do respeito de quaisquer obrigações que tenham sido aceites anteriormente e de que hajam sido esgotados todos os outros meios ou mecanismos de resolução disponíveis em relação aos litígios.

## CAPÍTULO XIV

### APLICAÇÃO DO CÓDIGO

### **192 – Interpretação nacional dos Regulamentos**

Cada ADN detentora dos poderes desportivos (ver Art. 5 e 10) estatuirá sobre qualquer questão suscitada no seu território relativa à interpretação do presente Código ou do seu regulamento nacional sob reserva do direito de apelo internacional, previsto no Capítulo XII, na condição de que essas interpretações não estejam em contradição com uma interpretação ou uma clarificação já dada pela FIA.

### **193 – Autoridade executiva das ADN**

Cada ADN detentora dos poderes desportivos (ver Art. 5 e 10) designará uma comissão desportiva que terá o encargo, por delegação, do exercício das funções e poderes conferidos à ADN pelo presente código.

Todavia, cada ADN detentora dos poderes desportivos pode reservar para si a aprovação de certas decisões da sua comissão desportiva, nomeadamente no que diz respeito ao estabelecimento do Calendário nacional anual.

### **194 – Modificação ao código**

A FIA reserva-se o direito de introduzir a qualquer momento modificações ao presente código e de rever periodicamente os Anexos.

## **195 – Comunicações. Avisos**

Todas as comunicações requeridas pelo presente Código que uma ADN tenha a fazer à FIA devem ser dirigidas à sede social da FIA ou qualquer outro endereço que poderá ser regularmente notificado.

## **196 – Data de entrada em vigor**

O presente código entrou em vigor em 1 de Janeiro de 1980.

## **197 – Interpretação internacional do código**

O presente código foi redigido em francês e em inglês.

É susceptível de ser publicado noutras línguas.

Em caso de divergência de interpretação perante a FIA ou perante o Tribunal de Apelação Internacional, o texto francês será o único considerado como texto oficial.

## CAPÍTULO XV

### ESTABILIDADE DAS DECISÕES DA FIA

#### **198 – Publicação do calendário do Campeonatos FIA:**

A lista dos campeonatos FIA e as provas que os integram será publicada anualmente o mais tardar até 31 de Outubro (*excepcionalmente e em 2008 a data limite será de 15 de Novembro, tendo em atenção a data da realização da Assembleia Geral da FIA*).

Qualquer prova que retirar a sua inscrição do calendário após este ter sido publicado, perderá o estatuto internacional no respectivo ano.

#### **199 – Modificações aos regulamentos:**

A FIA poderá fazer quaisquer modificações que se revelem necessárias aos regulamentos. Tais modificações serão publicadas e tornar-se-ão efectivas de acordo com as seguintes condições:

##### **a) Segurança**

Modificações que a FIA efectue aos regulamentos por razões de segurança poderão tornar-se efectivas sem qualquer pré-aviso ou prazo.

##### **b) Desenho técnico do veículo**

(i) Modificações aos regulamentos técnicos ou ao Anexo “J” adoptadas pela FIA, serão publicadas até 30 de Junho de cada ano e tornar-se-ão efectivas não antes de 1 de Janeiro do ano seguinte ao da publicação, a menos que a FIA considere que as modificações em causa possam implicar um impacto substancial no desenho técnico dos veículos e/ou no equilíbrio de performances entre as viaturas, caso em que tais modificações apenas se virão a tornar efectivas não antes de 1 de Janeiro do segundo ano seguinte ao da sua publicação.

(ii) Modificações relacionadas com a Fórmula 1 tornar-se-ão efectivas de acordo com a regulamentação específica dessa categoria.

##### **c) Regulamentos desportivos e outros regulamentos**

Modificações aos regulamentos desportivos e a quaisquer outros regulamentos que não os referidos em b) acima, serão publicadas até 20 (vinte) dias antes da data de abertura das inscrições para os respectivos campeonatos, mas nunca mais tarde do que em 30 de Novembro de cada ano.

Tais modificações não se poderão tornar efectivas antes de 1 de Janeiro do ano seguinte ao da sua publicação, a menos que a FIA considere que as modificações em causa possam implicar um impacto substancial no desenho técnico dos veículos e/ou no equilíbrio de performances entre as viaturas, caso em que tais modificações apenas se virão a tornar efectivas não antes de 1 de Janeiro do segundo ano seguinte ao da sua publicação.

d) Prazos de aplicação mais curtos do que os mencionados em b) e c) acima poderão ser praticados, desde que seja obtido o acordo unânime de todos os concorrentes devidamente inscritos no respectivo campeonato ou série internacional.

200 – Para efeitos do disposto neste capítulo XV, a publicação dos documentos referidos nos Artigos 198 e 199 torna-se oficial e efectiva a partir da sua publicação no site oficial da FIA [www.fia.com](http://www.fia.com) e/ou no Boletim Oficial da FIA.

201 – *(artigo suprimido)*

## CAPÍTULO XVI

### QUESTÃO COMERCIAL LIGADA AO DESPORTO AUTOMÓVEL

202 – Sem pré-acordo escrito da FIA, nenhum organizador ou grupo de organizadores de provas que façam parte de um Campeonato, Troféu ou Taça da FIA poderá indicar ou fazer crer que o dito Campeonato, Troféu ou Taça é subvencionada ou auxiliada financeiramente, seja directa ou indirectamente por uma empresa ou organização comercial.

203 – O direito de ligar o nome de uma empresa, organização ou marca comercial a um Campeonato, Troféu ou Taça da FIA é portanto exclusivamente reservado à FIA.

204 – *(artigo suprimido)*

## CAPÍTULO XVII

### REGULAMENTO SOBRE OS NÚMEROS DE COMPETIÇÃO E PUBLICIDADE NAS VIATURAS

205 – Os algarismos formando o número de competição serão de cor negros sobre fundo branco rectangular. Para as viaturas de cor clara, uma orla negra de 5 cm de largura deverá rodear o fundo rectangular branco.

206 – O desenho dos algarismos será de tipo clássico como o reproduzido aqui.

1      2      3      4      5      6      7      8      9      0

207 – Em cada viatura, os números de competição devem ser colocados nos locais seguintes:

a) Nas portas da frente ou à altura do habitáculo do piloto, de cada um dos lados da viatura.

b) No nariz ("capot" dianteiro) da viatura, legíveis de frente.

Para os monolugares e todas as viaturas antigas:

a) A altura mínima dos algarismos será de 23 cm e a largura do traço de cada algarismo de 4 cm.

b) O fundo branco terá um mínimo de 45 cm de largura e 33 cm de altura.

Para todas as outras viaturas:

a) A altura dos algarismos será de 28 cm e a largura do traço de cada algarismo de 5 cm.

b) O fundo branco terá 50 cm de largura e 38 cm de altura.

**Em nenhum local a distância entre o limite do traço dos algarismos e o limite do fundo será inferior a 5 cm.**

208 – Nos dois guarda-lamas da frente deve figurar a reprodução da bandeira nacional do ou dos pilotos que conduzem a viatura, bem como os seus nomes. A altura mínima da reprodução da bandeira e das letras que constituem os nomes será de 4 cm.

209 – Em cima ou em baixo do fundo branco, uma superfície tendo a largura do fundo rectangular e uma altura de 12 cm será deixada à disposição dos organizadores que a podem usar para fins publicitários.

Nas viaturas em que esta superfície não seja disponível (ex. certos monolugares), o Concorrente é obrigado a manter livre de qualquer publicidade uma superfície complementar, com as mesmas dimensões da superfície em falta e adjacente ao fundo branco.

Sob reserva das restrições impostas pelas ADN, o restante da carroçaria poderá comportar publicidade.

**210** – Nem os números de competição nem a publicidade devem ultrapassar a superfície da carroçaria.

**211** – Os espelhos e os vidros não comportarão qualquer inscrição, à excepção de uma banda com uma largura máxima de 10 cm na parte superior do pára-brisas e, na condição de que a visibilidade para trás se mantenha intacta, de uma banda com uma largura máxima de 8 cm sobre o óculo traseiro.

Nota. Os Artigos. 209, 210 e 211 não se aplicam aos automóveis históricos.

**212** – A publicidade em Automóveis Antigos terá como limite máximo um espaço de 50x14 cm por cima e por baixo de cada número de competição (tendo as viaturas um máximo de 4 números cada).

No caso de não existir espaço para inserir a publicidade permitida, por cima e por baixo dos números de corrida, esta poderá ser colocada do lado, mas sempre colada à parte inferior ou ao limite destes números.

Um dos dois espaços adjacentes a cada número de competição pode ser reservado para publicidade do organizador.

Os concorrentes não poderão, assim, recusar esta publicidade.

Os nomes dos equipamentos/concorrentes/pilotos poderão aparecer uma vez de cada lado, com as dimensões máximas de 10 x 40 cm para cada um dos lados.

Poderá figurar de cada um dos lados e com as dimensões máximas de 10 x 10 cm, uma insígnia de um clube reconhecido.

As menções publicitárias podem ser mantidas nas viaturas específicas (com o mesmo número de chassis) em que figuravam inicialmente.