



ANEXO L AO CÓDIGO DESPORTIVO INTERNACIONAL

Novo Texto = **assim**

Texto suprimido = **assim**

Trocas durante o ano = **assim**

Modificações Futuras (no final do anexo) = **assim** ou **assim**

O texto do presente documento é uma tradução. Em caso de dúvida de interpretação e de acordo com o Art. 20.4.2 do CDI a versão francesa fará fé.

ÍNDICE

CAPÍTULO I -	LICENÇAS INTERNACIONAIS FIA PARA CONDUTORES
Art. 1	Generalidades
Art. 2	Graus de licença FIA para os condutores e competições, incluindo competições históricas para as quais estes são exigidos e válidos (NB: não aplicável para as corridas de dragsters)
Art. 3	Qualificação e condições de emissão para os graus Júnior C Offroad, D, C e R
Art. 4	Qualificação para os Graus A e B
Art. 5	Qualificação e condições para a emissão da Super Licença
Art. 6	Qualificação e condições para a emissão da Licença E "e-Licence"
Art. 7	Licenças para todas as tentativas de recordes de velocidade mundiais e internacionais.
Art. 8	Licenças para corridas de camiões.
Art. 9	Licenças para Dragsters.
Art. 10	Licenças para participantes que apresentem capacidades especiais
Art. 11	Prática do desporto automóvel para os detentores de uma licença para capacidades especiais.
Art. 12	Licença para as competições a contar para a Taça das Energias Alternativas da FIA.
CAPÍTULO II -	REGULAMENTO PARA OS EXAMES MÉDICOS DOS CONDUTORES
Art. 1	Consulta médica anual de aptidão.
Art. 2	Controle médico nas competições.
Art. 3	Reintegração.
Art. 4	Organização da luta Antidopagem.
Art. 5	Comissão de Apelo.
Art. 6	Regulamentação relativa a estudos fisiológicos durante competições de automobilismo.
CAPÍTULO III	EQUIPAMENTO DOS CONDUTORES
Art. 1	Capacetes.
Art. 2	Vestuário resistente às chamas (ignífugo ou resistente ao fogo).
Art. 3	Sistema de retenção Frontal da cabeça (RTF)
Art. 4	Cintos de Segurança.
CAPÍTULO IV -	CÓDIGO DE CONDUTA NOS CIRCUITOS
Art. 1	Respeito da sinalização.
Art. 2	Ultrapassagens, controlo da viatura e limites da pista.
Art. 3	Imobilização de uma viatura durante uma corrida .
Art. 4	Entrada na via das boxes.
Art. 5	Saída da via das boxes.

Nota: Para que o texto seja sucinto, o pronome masculino é utilizado para representar uma pessoa quer de um quer de outro género.

CAPÍTULO I - LICENÇAS INTERNACIONAIS FIA PARA CONDUTORES

1 - Generalidades

1.1 - A emissão de todas as Licenças Internacionais da FIA para condutores rege-se pelo Regulamento do Código Desportivo Internacional e, em particular, pelos Art. 9 e 20 do mesmo. Este capítulo do Anexo L especifica os graus, requisitos de qualificação e de validade das licenças para corridas em circuitos e em estrada, para competições de veículos históricos, para competições de "Dragsters", para condutores portadores de deficiência motora e navegadores.

O termo «campeonato», tal como utilizado neste capítulo, inclui Troféus, Taças e Desafios (Challenges).

1.2 - Para se candidatarem a uma Licença Internacional FIA para condutores (à excepção do Grau FIA Júnior C Offroad), os requisitantes devem ter 16 anos feitos. Sendo a data de nascimento vinculativa.

1.3 - Conteúdo da Licença Internacional de Conductor da FIA:

- Título «Federação Internacional do Automóvel» e nome da Autoridade Desportiva Nacional.

- Menção «Licença Internacional FIA».

- Número da licença.

- Grau da licença.

- Data do início e fim da validade da licença (ver Artigo 9.7 do Código).

- Fotografia recente do condutor.

- Nome completo do condutor.

- Data de nascimento do condutor (facultativo).

- Em função dos resultados do exame médico obrigatório, as indicações:

«Apto para a prática do desporto automóvel, segundo as normas médicas da FIA:

Data:

Vista corrigida (óculos ou lentes) SIM /NÃO

Vigilância médica particular SIM / NÃO»

2 - Grau de Licença FIA para condutores e competições, incluindo competições de históricos, para as quais são exigidos e válidos (NB: não aplicável para corridas de Dragsters)

2.1 - Super Licença: exigida para o Campeonato do Mundo de Fórmula 1 (Um) para Condutores.

2.2 - Grau A: exigida para todas as viaturas que tenham uma relação peso / potência inferior ou igual a 1kg / cv

2.3 - Grau B: exigida para todas as viaturas que tenham uma relação peso / potência compreendido entre 1kg / cv e 2kg / cv, e para o Campeonato WTCC da FIA.

2.4 - Grau C: exigido para todas as viaturas que tenham uma relação peso / potência compreendida entre 2 kg / cv e 3 kg / cv (à excepção das supra mencionadas) e para os Campeonatos de Autocross, Ralicross e Camiões da FIA. Requerido também para F1 Históricos (período G e seguintes), viaturas de Formula 2 (período H e seguintes), Formula Indy (período G e seguintes), todas as viaturas de Formula 5000 e Formula A, todas as viaturas de Grupo C, todas as viaturas Can-AM e Sport Protótipos acima de 2 litros (período G e seguintes) indiferente à relação peso potência.

2.5 - Grau R: válido para todas as outras competições de «estrada» (ralis, ralis TT, montanha e as outras competições onde as partidas sejam dadas separadamente a cada concorrente), inscritas no calendário internacional da FIA.

2.6 - Grau D: exigido para todas as viaturas que tenham uma relação peso / potência superior a 3kg / cv (à excepção das supra mencionadas) e para as séries Internacionais Clube e Bronze registadas pela FIA e para todas as viaturas históricos que corram em eventos em circuito (excepto os mencionados acima) mesmo que certas viaturas tenham uma relação peso / potência inferior a 3 kg / cv.

2.7 - De modo a manter uma estrutura de preço que diferencie entre o desporto motorizado histórico e moderno as ADN podem emitir licenças graus C, D e R com a adição de um H ao grau da licença juntamente com a seguinte indicação: «apenas para uso em competições de automóveis históricos», ou com a adição de um código «HREG» ao grau R juntamente com a seguinte indicação: «apenas para uso em competições de regularidade para automóveis históricos». (competições em que a velocidade média máxima é de 50km/h.

Grau D1 - Licença que permite a participação de pessoas que não detêm, normalmente, uma licença de competição em determinadas competições de carácter específico e cujas inscrições são internacionais. A licença é válida apenas para competições internacionais específicas, aprovadas individualmente pela FIA como abertas aos detentores de licença de Grau D1 e indicadas como tal no calendário internacional da FIA.

2.8 - Grau FIA Júnior C Offroad: exclusivamente reservada às categorias de viaturas Júnior tais como especificadas pela FIA, para os condutores de Autocross de uma idade compreendida entre os 13 anos (atingindo os 13 anos no decorrer do ano civil) e os 16 anos não atingidos à data da emissão da licença e para condutores de Ralicross com idades compreendidas entre os 14 anos (tendo atingido o 14º aniversário antes do dia 1 de Janeiro do ano de participação) e 17 anos (à data do dia da emissão da licença).

Categorias especificadas:

Autocross: Taça Júnior Buggy da FIA.

Ralicross: toda a serie internacional aprovada pela FIA destinada a viaturas nas quais todos os elementos de segurança estejam em conformidade com os requisitos do Anexo J e que tenham uma relação peso/potência de 5kg / cv ou superior (peso do veiculo com o condutor a bordo).

- 2.9** - Cada grau de licença de corrida em circuito à excepção do Grau FIA Júnior C Offroad é válido para as corridas, nas categorias de viaturas indicadas, em circuitos «ovais» de alta velocidade e com curvas com «relevés». No entanto, é recomendável que as ADN'S dos países com circuitos deste tipo insistam para que seja exigido aos condutores que nunca tenham participado nesse tipo de corridas que realizem testes de desempenho e de regularidade num circuito deste tipo, que lhes permitam obter uma autorização para participarem.

3 - Qualificação e condições de emissão para os Graus Júnior-C Offroad, D, C e R

- 3.1** - A licença de Grau Júnior-C Offroad é emitida pela ADN do requisitante e requer a autorização do tutor legal do requisitante, bem como de pelo menos dois anos de participação regular em competições de desporto automóvel reconhecidas pela ADN e ao seu critério.

- 3.2** - A licença de Grau D é emitida pela ADN daquele que a solicitar. Para se qualificar, os candidatos devem primeiro passar por um período de ensaio.

Deverão ser observados e aprovados enquanto competem com uma licença provisória em pelo menos cinco eventos sancionados pela ADN e isto, nos dois anos que precedem o pedido, ou que sejam detentores de uma licença Internacional de Karting de Grau B.

Durante este período de ensaio a licença do candidato pode ser retirada pela sua ADN ou pela FIA, sem pré-aviso.

A licença de Grau D1 é emitida pela ADN daquele que a solicitar e não requer nenhum período probatório de qualificação.

Esta licença Grau D1 só é válida para uma única competição cujo nome e data devem ser apostos na mesma pela ADN que a emitir.

Na licença, deve ser indicado o estatuto do detentor e se lhe é permitido conduzir em competições. Se a competição se disputar em estradas públicas (abertas ou fechadas), os detentores de uma licença de Grau D1 de Condutor devem ser titulares de uma licença de condução válida no país da competição.

Não existe limite relativamente ao número de vezes que esta licença pode ser emitida para um participante.

- 3.3** - A licença de Grau C é emitida pela ADN do requisitante. A fim de se qualificarem, os requisitantes devem antes de mais efectuar um período experimental com o grau de licença nacional mais elevado, a licença B internacional da CIK ou uma licença de Grau D

Deve igualmente ser constatado que os detentores de uma licença de Grau C participem de maneira satisfatória num mínimo de cinco corridas para viaturas em circuito reconhecidas pela ADN, ou que tem uma licença Internacional de Grau D, e isto, nos dois anos precedentes ao pedido.

A título excepcional, estas corridas podem fazer parte de uma série internacional, designada expressamente pela FIA para tal fim e nas quais o candidato possa participar com uma licença nacional para uma única temporada. Neste caso, os requisitantes devem ter no mínimo 16 anos feitos á data da emissão da licença.

- 3.4** - A licença de Grau R é concedida pela ADN do requisitante. A fim de se qualificarem, os requisitantes deverão em primeiro lugar efectuar um período probatório com o grau de licença nacional mais elevado, período durante o qual deverá constatar-se que eles participem de maneira satisfatória em competições reconhecidas pela ADN. Esta constatação deve ser inscrita no seu dossier pelos directores de competições em que eles participem.

4 - Qualificação para os Graus A e B

- 4.1** - As Licenças de Grau A ou B são emitidas pela ADN do condutor, após verificação de que os resultados, competência e conduta do mesmo são satisfatórios.

- 4.2** - Para a obtenção do Grau B:

1) A ADN do condutor deve verificar se ele tem mais de 18 anos. Deverá ainda constatar que o condutor, nos vinte e quatro meses anteriores à apresentação do pedido participou de modo satisfatório em pelo menos 10 corridas nacionais ou internacionais para viaturas em circuito reconhecidas pela ADN.

Ou,

2) O condutor deve ser detentor de uma licença de Grau C. Deverá igualmente ser constatado que ele participa de modo satisfatório em pelo menos 7 corridas de campeonatos nacionais ou internacionais. A idade mínima referida no Art. 1.2 do Capítulo I do Anexo L ao CDI tem de ser respeitada.

Ou,

3) O candidato deve ter terminado nos primeiros três lugares na classificação final de um Campeonato ou Taça do Mundo da CIK. A idade mínima referida no Art. 1.2 do Capítulo I do Anexo L ao CDI tem de ser respeitada.

- 4.3 - Para se qualificar para o Grau A:**

1) O condutor tem de ser titular de uma licença de Grau B, e adicionalmente a ADN do requisitante deverá certificar-se que nos 24 meses anteriores á requisição o condutor terminou classificado nos 5 primeiros lugares á geral em cinco corridas para as quais é requerida a licença de Grau B, ou no ano anterior o corrente, terminou classificado nos primeiros cinco

lugares de um campeonato para o qual seja requerida a licença Grau B. A FIA pode solicitar que a ADN entregue o palmarés do condutor para apreciação.

Ou

2) O condutor deverá ter-se classificado nos primeiros 5 lugares do Campeonato Europeu FIA de Formula 3 no ano corrente ou no ano anterior.

Ou

3) O condutor deverá, nos 24 meses anteriores á requisição ter terminado classificado nos 5 primeiros lugares á geral em cinco corridas do Campeonato Europeu FIA de Formula 3.

4.4 - Para manter a qualificação para uma Licença de Grau A ou B, o condutor deve participar em, pelo menos, uma competição internacional da categoria apropriada no período de 12 meses, caso contrário, terá de ser novamente observado, durante os treinos para uma competição internacional, para satisfação da ADN que emite as Licenças.

5 - Qualificação e condições para a emissão da Super Licença

A Super Licença para um condutor de Fórmula 1 é emitida pela FIA.

5.1 - Qualificações

5.1.1 - O condutor deve ser detentor de uma licença de Grau A Internacional da FIA válida.

5.1.2 - O condutor terá de ser detentor de uma carta de condução válida no momento em que solicitar a Super Licença pela primeira vez.

5.1.3 - O condutor terá de ter 18 anos ao momento do início da primeira Competição de Formula 1.

5.1.4 a) A primeira vez que o condutor solicitar a Super Licença ou sempre que solicitar a Super Licença ao abrigo do artigo 5.1.7c) terá de responder a uma sessão de questões relativas aos pontos mais importantes do Código Desportivo Internacional assim como do regulamento desportivo da Formula 1.

b) para todos os pedidos subsequentes de uma Super Licença de F1, a equipa em questão deve certificar, através do formulário de pedido da Super Licença de F1, que o seu condutor teve um briefing relativo aos pontos mais importantes do Código Desportivo Internacional e do Regulamento Desportivo da Formula 1.

5.1.5 - A primeira vez que um condutor solicitar uma Super Licença este deverá ter completado pelo menos 80% de cada uma de duas épocas de qualquer dos campeonatos descritos no Suplemento 1.

5.1.6 - A menos que o candidato se qualifique nos termos dos artigos 5.1.7 alíneas a) ou b), a equipa de Formula 1 (um) em questão tem de fazer prova, consubstanciada pela ADN do país onde decorreu o teste ou durante um evento a contar para o Campeonato Mundial de condutores de Fórmula um da FIA, de que o requisitante, já conduziu pelo menos 300 Km numa viagem de Formula 1(um) representativo a velocidades de corrida consistentes num período máximo de 2 dias, a menos de 180 dias do pedido.

5.1.7 - O condutor deve satisfazer pelo menos um dos seguintes requisitos:

a) Ter acumulado pelo menos 40 pontos no período compreendido nos 3 anos precedentes ao pedido (campeonatos e pontuações descritos no Suplemento 2).

b) Ter-lhe sido concedida uma Super Licença (excluindo Super Licença exclusivamente para Treinos Livres) num dos 3 anos anteriores.

c) Ter-lhe sido concedida uma Super Licença antes dos 3 anos anteriores (excluindo a Super Licença exclusivamente para Treinos Livres). Neste caso a FIA deverá julgar se o condutor tem demonstrado de forma consistente e recente uma capacidade notável, de controlo de um mono lugar.

⁽¹⁾ TCC ou TPC conforme definido no Regulamento Desportivo da Formula 1

5.2 - Qualificação para uma Super Licença exclusivamente para Treinos Livres.

5.2.1 - O condutor deve ser detentor de uma licença Internacional FIA de Grau A válida.

5.2.2 - O condutor terá de ser detentor de uma carta de condução válida no momento em que solicitar a Super Licença exclusivamente para Treinos Livres, pela primeira vez.

5.2.3 - O condutor terá de ter 18 anos ao momento do início do fim de semana da primeira Competição de Formula 1.

5.2.4 - a) A primeira vez que o condutor solicitar a Super Licença exclusivamente para Treinos Livres terá de responder a uma sessão de questões relativas aos pontos mais importantes do Código Desportivo Internacional assim como do regulamento desportivo da Formula 1.

b) Para todos os pedidos subsequentes de uma Super Licença exclusivamente para Treinos Livres, a equipa em questão deve certificar, através do formulário de pedido da Super Licença de F1, que o seu condutor teve um briefing relativo aos pontos mais importantes do Código Desportivo Internacional e do Regulamento Desportivo da Formula 1.

5.2.5 - O condutor tem de ser julgado pela FIA como sendo capaz de ter um comportamento notável em monolugares. A equipa de Formula 1 em questão tem de fazer prova, consubstanciada pela ADN do país onde decorreu o teste, de que o requisitante, já conduziu pelo menos 300 Km num carro de Formula 1 representativo⁽¹⁾ a velocidades de corrida consistentes num período máximo de 2 dias, a menos de 180 dias do pedido.

5.2.6 - O condutor ficará sujeito a um período probatório de 12 meses, sendo que neste período a posse da Super Licença exclusivamente para Treinos Livres será provisória, e sujeita a revisão em qualquer momento.

⁽¹⁾ TCC ou TPC conforme definido no Regulamento Desportivo da Formula 1

5.3 - Procedimento de pedido.

- a) O pedido de inscrição completo deve ser recebido pela FIA, pelo menos, 14 (catorze) dias antes das verificações técnicas da primeira competição do Campeonato do Mundo de Fórmula Um da FIA em que o candidato pretenda participar. No caso de uma mudança de condutor no Campeonato por razões de força maior, a FIA poderá aceitar os pedidos até 48 horas antes do início das verificações técnicas iniciais da competição.
- b) Na primeira vez que um condutor solicita uma Super Licença, a ADN que emitiu ao condutor a sua licença de competição válida deve submeter à FIA uma recomendação específica, acompanhada do palmarés do piloto e do número de licença A Internacional válida.
- c) O condutor deve submeter à FIA um formulário de pedido de Super Licença devidamente preenchido.
- d) A taxa anual de Super Licença é paga à FIA.

5.4 - Condições de Emissão.

- 5.4.1 - Se os Artigos 5.1 e 5.3 ou 5.2 e 5.3 forem respeitados em termos satisfatórios para a FIA, esta última concede a licença.
- 5.4.2 - A Super Licença e a Super Licença exclusivamente para Treinos Livres são válidas até ao final do ano civil da sua emissão.
- 5.4.3 - Um condutor a quem tenha sido concedida uma Super Licença ficará sujeito a um período probatório de 12 (doze) meses após a sua primeira corrida de Fórmula 1, período durante o qual a Super Licença lhe será provisoriamente concedida, sob reserva de revisão a qualquer momento.

6 - Qualificação e condições para a emissão da Licença E "e-Licence"

6.1 - Qualificações para a Licença E "e-Licence".

- 6.1.1 - O condutor deverá ser portador de uma licença Internacional FIA Grau B válida.
- 6.1.2 - O condutor deverá completar com sucesso uma sessão de treino focada nos pontos mais importantes da segurança eléctrica, técnica e aspectos desportivos da competição.
- 6.1.3 - O condutor terá de responder com sucesso a uma sessão de questões relativas aos pontos mais importantes do Código Desportivo Internacional assim como do regulamento desportivo da Fórmula E da FIA.
- 6.1.4 - O condutor terá de satisfazer um dos seguintes requisitos:
 - a) ter tomado parte na partida de pelo menos 3 corridas do Campeonato FIA de Condutores de Fórmula E no ano anterior ou tomado parte em 10 partidas nos 3 anos anteriores.
 - b) ter acumulado pelo menos 20 pontos nos 3 anos anteriores ao pedido de licença (Campeonatos e pontos detalhados no suplemento 2).
 - c) ter sido portador de uma Super Licença de Fórmula 1.
 - d) ser considerado pela FIA como capaz de conduzir de forma notável um mono lugar não tendo tido oportunidade de se qualificar ao abrigo das alíneas a) e c) do presente artigo.

7 - Licenças para todas as tentativas de recordes de velocidade mundiais e internacionais.

7.1 - Licença de Condutor

- 7.1.1 - Exigências em matéria de licença para todos os veículos que efectuam tentativas de record de distância, de tempo ou do mundo absolutos em circuito fechado ou aberto até 10km ou 10 milhas.

Para as tentativas de record de distância, de tempo ou de records mundiais absolutos em circuitos fechados (tal como definido no Anexo D do CDI) em pistas fechadas ou abertas de 10 km ou 10 milhas é necessário ter uma licença internacional FIA de condutor. O tipo de licença de condutor necessária depende da velocidade máxima a atingir durante a tentativa de record, conforme especificado na tabela 1

Tabela 1

Tipo de Licença	Velocidade Máxima
Grau D mínimo	≤ 250kmh
Grau C mínimo	> 250kmh

- 7.1.2 - Exigências em matéria de licença para tentativas de record de aceleração com partida parada em pistas de Dragsters homologadas, ou em outras pista homologadas em que ambas as tentativas sejam efectuadas no mesmo sentido.

As tentativas de record de aceleração com partida parada (tal como definidas no Anexo D) efectuadas por dragsters e outras viaturas em pistas homologadas para Dragsters e outras pistas abertas ≤ ¼ de milha devem respeitar a regulamentação referente a licenças para corridas de dragster conforme detalhado no artigo 9, Capítulo I do Anexo L ao CDI

- 7.1.3 - Exigências em matéria de licenças para as tentativas de record de distância ≤ 1 milha onde a confirmação do record se faz no sentido inverso.

A qualificação para obtenção de uma licença para condutor LSR (Land Speed Record), pode ser fundamentada num aumento gradual de velocidade ou em experiência anterior adquirida. A licença está ligada ao tipo de veículo.

7.2 - Qualificação fundamentada com o aumento gradual de velocidade.

7.2.1

- As condições de obtenção de licença para condutores que participem em tentativas de record de distância ≤ 1 milha com partida lançada ou parada, em que a confirmação do record se efectua no sentido oposto, serão fundamentadas no aumento gradual de velocidade.
- As condições de obtenção para uma licença LSR de um grau específico, serão cumulativas com os requisitos para as licenças de graus inferiores, conforme tabela abaixo.
- O condutor submeterá á ADN um pedido de licença provisória para o grau desejado. Á medida que o condutor consegue superar os requisitos, o comissário Desportivo da FIA validará o upgrade. A validação incluirá informação sobre o veículo utilizado (nome, numero e fotografia). Uma vez satisfeitas a condições e comunicadas á ADN, esta emitira uma Licença completa (ver Tabela 2).

TABELA 2

Critérios de aumento gradual de velocidade		
Grau de licença	Velocidade máxima autorizada em qualquer momento da tentativa.	Requisitos
LSR D	$\leq 200\text{kph}$	Idade Mínima de 16 anos (18 para carros de turbina). Um piloto titular de uma Licença Grau D ou superior será automaticamente qualificado para uma licença LSR D, sendo que terá de submeter a sua requisição para a licença LSR á ADN. Note-se que alguns eventos podem exigir carta de condução válida.
LSR C	$\leq 300\text{kph}$	Idade Mínima de 18 anos. Pelo menos uma tentativa bem-sucedida a uma velocidade entre 250 e 299km/h. Um piloto titular de uma Licença Grau C ou superior será automaticamente qualificado para uma licença LSR C, sendo que terá de submeter a sua requisição para a licença LSR á ADN.
LSR B	$\leq 400\text{kph}$	Idade Mínima de 18 anos. Pelo menos duas tentativas bem-sucedidas a uma velocidade entre 350 e 399Km/h num espaço de 12 meses.
LSR A	$\leq \text{Ilimitado}$	Idade Mínima de 18 anos. Pelo menos três tentativas bem-sucedidas a uma velocidade entre 450 e 499Km/h num espaço de 12 meses.

7.2.2 - Qualificação baseada na experiência

Um condutor pode candidatar-se a uma licença LSR C ou uma de grau superior fundamentando com a sua experiência. Prova da experiencia, de acordo com a tabela acima, terá de ser efectuada conjuntamente com o pedido da respectiva licença.

- Para se qualificar para uma Licença LSR D ou LSR C baseando-se na experiência o condutor tem de apresentar as seguintes provas: sob a forma de folhas de cronometragem das tentativas de record de velocidade em terra emitidas por entidade reconhecidas pela FIA ou outras organizações, ou prova de detenção actual ou passada de record de velocidade.
- Para se qualificar para uma Licença LSR B ou LSR A baseando-se na experiência o condutor tem de apresentar provas tal como acima detalhado. Além disso o condutor deve demonstrar experiência com o veículo no qual irá efectuar a tentativa, ou experiência em um veículo muito semelhante.
- Se a prova de experiência for aceite e considerada valida então uma licença permanente será emitida.
- Um condutor titular de uma Licença Grau C ou superior será automaticamente qualificado para uma licença LSR C, sendo que terá de submeter a sua requisição para a licença LSR á ADN.
- Por cada 3 anos de inactividade de competição após a emissão da licença, esta será reduzida num nível.

7.2.3 - Licença específica de Veículo

- A licença LSR de condutor é específica para o veículo e permite ao condutor tentar efectuar tentativas de record ao volante de uma viatura específica sendo esta identificada por um nome, um número e uma fotografia.
- No caso de uma troca de viatura o condutor não tem de fazer nova candidatura á emissão da licença, contudo tem de respeitar as exigências relativas ao aumento gradual de velocidade a partir do Grau LSR C. Caso o condutor cumpra com os critérios de velocidade, este facto será anotado na licença.

8 - Licença para corridas de camiões.

É exigida a Licença de Grau C para todas as corridas de Camiões. Os resultados obtidos nas corridas de camiões não são necessariamente válidos para uma qualificação para um grau de licença superior.

9 - Licença para Corridas de Dragsters

- 9.1** - A Licença Internacional para corridas de Dragsters da FIA é válida para as categorias de viaturas relativamente às quais é emitida, para todas as competições de dragsters aprovadas pela FIA, é obrigatória para a participação em tais competições.
- 9.2** - A Licença Internacional para corridas de Dragsters da FIA está sujeita a todas as regras relativas às licenças internacionais estipuladas no Código Desportivo Internacional da FIA, Capítulos 2 e 8 e no Artigo. 10.4 do Regulamento Geral para Corridas de Dragsters da FIA.
- 9.3** - A Licença Internacional para corridas de Dragsters da FIA distinguir-se-á pela sobre impressão das Letras DR em grandes dimensões.
- 9.4** - As ADN'S que emitem as licenças serão responsáveis pela verificação das qualificações necessárias para os vários graus, de acordo com o Artigo 10.4 do Regulamento Geral para Corridas de Dragsters da FIA.
- 9.5** - As licenças são válidas para as seguintes categorias de viaturas, tal como definidas na regulamentação internacional aplicável às corridas de Dragsters.

	Tipo A (mais de 125")	Tipo B (até 125")	Tipo C (carroçaria)
Classe 1	Top Fuel	Funny Car e ProMod	Pro Stock
Classe 2	TMD	TMFC	-----
Classe 3	ET 6.0 - 7.49	ET 6.0 - 7.49	ET 6.0 - 7.49
Classe 4	ET 7.50 - 9.99	ET 7.50 - 9.99	-----

Um detentor de uma licença de uma determinada classe pode competir em classes mais lentas do mesmo tipo (por exemplo, um detentor de uma licença de Classe 1, de tipo A, está autorizado a competir em A/2 e em A/4). Além disso, qualquer outra licença de condutor da FIA pode substituir uma licença para corridas de Dragsters de Classe 4, à excepção do Grau Júnior C Offroad.

10 - Licença para participantes que apresentem capacidades especiais.

10.1 - Condutor.

À excepção das doenças evolutivas ou crónicas que impeçam a prática do desporto automóvel e de perturbações da visão incapacitantes, qualquer pessoa com problemas adquiridos ou congénitos e que, segundo o parecer da Comissão Médica Nacional (onde aplicável) ou de um médico designado pela ADN, não preencha os requisitos para obter uma licença internacional de condutor (ver 1.5.2 do Capítulo II), pode candidatar-se para a atribuição de uma licença internacional para capacidades especiais, se todas as condições a seguir enumeradas forem satisfeitas.

Os critérios para a atribuição deste tipo de licença são avaliados em quatro níveis:

- i)** O condutor candidato a uma licença para capacidades especiais será examinado quer por um membro da Comissão Médica Nacional nos países em que tal estrutura exista, ou nos outros casos por um médico designado pela ADN.
- ii)** O candidato deverá submeter-se a um exame de condução que permita avaliar as suas capacidades utilizando o seu próprio veículo adaptado à competição e de preferência num circuito e na presença de um representante da ADN.
- iii)** Será igualmente avaliada a sua capacidade de sair do seu próprio veículo destinado à competição (ou de um modelo análogo) o mais rapidamente possível (simulações de um perigo imediato, de um incêndio, etc.). O candidato deve, a partir da posição sentada, ser capaz de sair do veículo pelos seus próprios meios e afastar-se do mesmo. Fora do veículo, numa posição de deitado de costas, deve poder voltar-se para ambos os lados.
- iv)** Se foram efectuadas, ou se tiverem de ser efectuadas, modificações necessárias pelo estado físico do condutor, que não estejam previstas na ficha de homologação do veículo destinado à competição, essas modificações terão de ser aprovadas pela ADN e inscritas num documento destinado ao controlo técnico dos veículos, por ocasião de uma competição.

Depois de se encontrar na posse dos pareceres médicos, desportivos e técnicos, a ADN tomará uma decisão final sobre a atribuição ou a recusa da concessão da licença internacional «Condutor» para Capacidades Especiais.

10.2 - Navegador

Da mesma forma, independentemente dos problemas levantados por doenças crónicas que impedem a prática do desporto automóvel e desvantagens de distúrbios visuais, um participante com capacidades especiais cuja atividade desportiva se limita ao papel de navegador em manifestações, conforme definido no Artigo 20 do Código Desportivo Internacional, pode solicitar uma Licença Internacional de Capacidades Especiais para Navegadores para ralis, conforme definido no Artigo 20 do Código Desportivo Internacional.

Os critérios físicos exigidos, são os mesmos critérios exigidos para a Licença Internacional «condutor» para Capacidades Especiais.

A capacidade de sair do veículo, no qual o candidato deseja exercer as funções de navegador (ou de um modelo análogo) deverá ser avaliada de acordo com os mesmos critérios exigidos para a licença «condutor» para capacidades especiais.

Além disso, em todos os casos, o candidato deverá executar na mesma ordem e com sucesso os exercícios seguintes:

- Porta lateral do passageiro bloqueada, o condutor igualmente a bordo: sair o mais rapidamente possível passando por cima do condutor;
- Colocar a placa SOS no tejadilho;
- Colocar o triângulo vermelho a cerca de 50 metros da traseira da viatura;
- Ajudar o condutor (supostamente ferido) a sair da viatura;
- Agarrar a placa SOS e acená-la na traseira da viatura.

A prova de condução e os problemas técnicos não se aplicam aos navegadores com capacidades especiais.

Depois de se encontrar na posse dos pareceres médicos, a ADN determinará em última instância sobre a atribuição ou a recusa da concessão da licença internacional «navegador» para capacidades especiais.

11 - Prática do desporto automóvel por detentores de uma licença para capacidades especiais.

11.1 - Os detentores de uma licença internacional «Condutor» para Capacidades Especiais poderão participar apenas em competições em que as partidas são dadas separadamente para cada concorrente. A sua participação está sujeita à autorização da ADN do local onde se realiza a competição.

11.2 - No entanto, e na condição de todas as regras enumeradas no Artigo 10.1, serem respeitadas, determinados detentores de licença internacional «Condutor» para Capacidades Especiais poderão participar em competições internacionais em circuito, com partida colectiva, excepto em corridas internacionais de monolugares.

O pedido de uma derrogação deste tipo pode ser apresentado nas seguintes condições:

- seja tratando-se de condutores que tenham figurado numa lista de condutores prioritários ou de condutores classificados pela FIA, ou que tenham sido detentores de uma Super Licença, ou que possuam um palmarés significativo em competição automóvel, e que, apesar do seu presente estado, continuem a ser capazes de desempenhos comparáveis aos que tinham antes da necessidade de adquirirem uma licença para capacidades especiais;
- seja tratando-se de licenciados «capacidades especiais» formados por uma escola de condução homologada e reconhecida pela ADN, e capazes de desempenhos equivalentes aos de outros condutores oriundos da mesma escola.

Todo o pedido de derrogação deverá ser apresentado pelo condutor à sua ADN de tutela, a qual o enviará à FIA. Será sujeito à aprovação da Comissão Médica e da Comissão de Segurança. Em caso de discordância entre estas duas comissões, o Conselho Mundial tomará a decisão final.

11.3 - No decurso de qualquer competição na qual participem um ou mais titulares de uma licença «condutor» para capacidades especiais, os serviços de socorro deverão estar informados do seu (s) número (s) de competição.

12 - Licença para as competições a contar para a Taça das Energias Alternativas da FIA.

Os seguintes graus das licenças são exigidos para as competições a contar para a Taça das Energias Alternativas da FIA:

- As licenças de Graus A, B, C e D são válidas para as competições de veículos a energia solar (Categoria I e Classe Olímpia).
- As licenças de Graus A, B, C e D são válidas para os Testes de Condução e competições não de velocidade tais como «Eco-Ralis» (Categorias III, IIIA, VI, VII e VIII).
- As licenças de Graus A, B e C são válidas para as competições de velocidade (Categorias II, III, IV, V, VI, VII e VIII).
- A licença de Grau R é válida unicamente para as competições em estrada com partidas individuais (Categorias I, II, III, IIIA, IV, V, VI, VII, VIII e Classe Olímpia).

CAPÍTULO II - REGULAMENTO PARA O EXAME MÉDICO DOS CONDUTORES

Com o objectivo de regulamentar as questões que possam resultar da aplicação do presente regulamento, toda a ADN deverá poder dispor de uma Comissão Médica Nacional ou então de um médico com conhecimentos suficientes de medicina desportiva e em particular no que diz respeito aos problemas próprios do desporto automóvel.

1 - Consulta médica anual para aptidão.

1.1 - Área de aplicação do exame médico:

O conjunto de exames descritos neste capítulo:

- é necessário e suficiente para satisfazer as exigências médicas ligadas à emissão de uma licença internacional de condutor da FIA.
- é fortemente recomendado para a obtenção de uma licença nacional de condutor.

Esta visita médica deverá ser realizada por um médico de medicina autorizado a exercer na nação onde é emitida a licença, pelo menos 3 meses antes que o pedido de uma licença de condutor seja entregue. Se for caso disso, a ADN pode prever condições particulares.

Inclui:

- um questionário escrito sobre os antecedentes familiares, pessoais (médicos, cirúrgicos e traumatológicos), sobre a existência de doenças ou infeções concomitantes, sobre o uso de qualquer medicamento;
- um exame clínico completo, que inclua em particular:
 - um exame de aptidão cardiovascular;
 - um exame da vista;
 - uma avaliação do aparelho locomotor;

1.2 - Um exame de aptidão cardiovascular.

- em todos os casos, a medição da pressão arterial;
- de dois em dois anos:
 - até aos 45 anos, um electrocardiograma 12 derivações;
 - depois dos 45 anos, um electrocardiograma com prova de esforço;

Este exame deve ser realizado por um médico possuindo competência e experiência que lhe permita identificar de maneira fiável os sintomas clínicos e os sinais associados a doenças cardiovasculares responsáveis por uma morte súbita de origem cardíaca ligada à realização de esforços.

1.3 - Exame à vista

No primeiro ano de emissão de uma licença internacional, deve ser certificado após controlo por um oftalmologista qualificado ou toda a pessoa qualificada para realizar testes de acordo com a legislação do país em causa: Não é autorizada a utilização de lentes de contacto durante este exame oftalmológico; Se necessário, o condutor deve utilizar os seus óculos para este controlo.

a) Acuidade visual:

- antes ou após correcção, a visibilidade de cada olho deve ser de, pelo menos, 9/10 por cada olho, ou 8/10 num olho e 10/10 no outro;
- qualquer pessoa cuja acuidade visual apenas num olho seja reduzida, mas não totalmente ausente e que não possa ser corrigida, mas que tenha obrigatoriamente uma visão controlateral corrigida ou não, igual ou superior a 10/10, pode obter uma licença de condutor, nas seguintes condições,
 - conformidade com os pontos b, c e d abaixo;
 - fundoscopia, excluindo uma retinopatia pigmentar;
 - qualquer lesão, antiga ou congénita, deverá ser estritamente unilateral.

b) visão cromática: normal (método para analisar: a Tabela de Ishihara ou um teste de despistagem análogo). Em caso de anomalia recorrer ao Teste Farnsworth «Panel D15» ou a um sistema similar. Em qualquer caso não deve existir qualquer risco de erro na percepção das cores das bandeiras utilizadas em provas internacionais (ou nacionais).

c) campo de visão estática: de 120° no mínimo; os 20° centrais devem ser isentos de qualquer alteração. Uma perimetria deve ser efectuada.

d) visão estereoscópica: funcional. Em caso de anomalia, deve recorrer-se aos testes de Wirth, de Bagolini (vidros estriados) ou testes similares.

e) correcção da visão: é permitida a utilização de lentes de contacto correctivas, desde que:

- estas tenham sido utilizadas por um período superior a 12 meses e que sejam utilizadas durante um período significativo, todos os dias.
- sejam certificadas como apropriadas para o desporto automóvel pelo oftalmologista que as forneceu.

1.3.1 - No caso de doença ocular intensa, implicando uma perda da vista a longo termo ou de alterações do campo visual a longo termo, é necessário um período mínimo de dois anos antes de se considerar a possibilidade de o condutor efectuar uma outra avaliação oftalmológica. Neste caso devem ser realizados testes oftalmológicos minuciosos compreendendo um campo visual e uma estereovisão. É igualmente sugerido efectuar um teste em tempo real num circuito, se possível.

As decisões devem ser tomadas caso por caso.

1.4 - Mobilidade das articulações, amplitude dos movimentos, inventário das amputações e eventuais aparelhos, inventário das perturbações sensitivas e motoras

São compatíveis com a obtenção de uma licença internacional:

- as amputações dos dedos da mão se a faculdade de agarrar é satisfatória (à direita como à esquerda);
- as próteses dos membros, se o resultado funcional é igual ou próximo do normal;
- uma limitação funcional das grandes articulações inferiores de 50%;

1.5 - Lista nominativa de doenças incompatíveis com a competição automóvel ou que requeiram avaliação médica por uma instância específica.

1.5.1 - Contra - Indicação absoluta:

- epilepsia, em tratamento ou não, com efeitos comportamentais constatados durante os dez últimos anos;
- qualquer problema cardiovascular com risco de morte súbita;
- cegueira monocular;

Os casos dos condutores que sofram de cegueira monocular, e que detêm uma licença internacional serão examinados caso a caso pela Comissão Médica da FIA.

Por outro lado, para todo o problema relevante de uma das contra - indicações mencionadas acima, a Comissão Médica da FIA poderá, eventualmente, e por cada dossier apresentado, apoiar-se no parecer de uma comissão de peritos.

1.5.2 - Contra-Indicações para uma licença standard podendo levar à atribuição de uma licença capacidades especiais (ver Capítulo I, Artigo 10 deste Anexo).

- todas as limitações articulares, amputações, próteses que não respondam aos critérios definidos em 1.4,
- as principais alterações sensivomotoras centrais ou periféricas (monoplegia, hemiplegia, paraplegia, etc.)

1.5.3 - Doenças ou enfermidades que requeiram uma avaliação médica por um organismo aprovado pela ADN (Comissão Médica, ou na sua ausência, médico aprovado pela ADN):

- diabetes tratada por insulina ou sulfonilureias, na condição de que seja submetido um documento confidencial que prove o acompanhamento regular do candidato e indicando a natureza do seu tratamento à Comissão Médica aprovada pela ADN e de que o Certificado Médico de Aptidão (ver 1.8) contenha a referência «vigilância médica necessária»,
- todo o estado cardíaco ou arterial patológico,
- todas as condições psicológicas que possam levar a perturbações do comportamento e que necessitem de tratamento psiquiátrico,
- todo o problema de saúde que possa, devido á sua natureza ou tratamento requerido, ter consequências nefastas por ocasião da pratica do desporto automóvel, incluindo em caso de acidente,

1.6 - Formulário de Exame Médico

Em cada país, de acordo com a legislação ou os hábitos locais, a ADN deve criar e imprimir:

- i) uma ficha de questionário médico,
- ii) um formulário médico.

Estes documentos, de acordo com as exigências do presente regulamento, serão distribuídos a todos os requisitantes de licença desportiva.

1.6.1 - Questionário Médico

Este será assinado pelo condutor em questão.

Uma proposta para a sua redacção está disponível junto da FIA.

1.6.2 - Formulário Médico

Este formulário médico deve conter:

- as informações necessárias para o médico examinador (uma proposta de redacção está disponível junto da FIA).
- deve conter todas as seguintes informações:
- altura e peso do condutor,
- a natureza do grupo sanguíneo e o factor rhesus nos países onde a lei o exija,
- as eventuais alergias, medicamentosas ou outras,
- a data da última vacinação antitetânica,
- os resultados numéricos do estudo do aparelho locomotor,
- os resultados numéricos do estudo da visão,
- os valores da tensão arterial e a indicação que os exames complementares (ECG simples ou prova de esforço) foram realizados de acordo com a idade e o caso,

Nos países onde a lei o exija ou os hábitos locais o imponham, o formulário médico nacional poderá incluir a prescrição de exames suplementares. Este formulário será assinado, por cima do carimbo da ADN, pelo médico que efectuou o controlo médico.

No final do formulário médico, o interessado deverá assinar uma declaração onde será especificado:

- que informou correctamente o médico do seu estado de saúde e dos seus antecedentes;
- que se compromete a não usar substâncias que integrem a lista de substâncias e métodos interditos pela Agência Mundial Antidopagem.
- que se comprometeu a avisar a sua ADN de qualquer alteração significativa do seu estado de saúde;
- de um ponto de vista médico incluindo a administração de qualquer medicação por período superior a 3 semanas.
- de um ponto de vista traumatológico, se o acidente é seguido por um período de ausência laboral e se está ou não relacionado com a prática de desporto motorizado.

1.6.3 - Destino do formulário médico e do questionário.

Estes documentos deverão ser conservados pelas ADN's, cumprindo as regras do respeito do sigilo médico.

Todavia, com a finalidade de constituir um ficheiro informático seguro à disposição dos médicos intervenientes no desporto automóvel por ocasião de um acidente ou de uma doença intercorrente, a FIA poderá solicitar uma cópia. As categorias de condutores em questão serão fixadas posteriormente pela Comissão Médica da FIA.

1.7 - Deveres do médico que efectua o exame:

O médico que efectua o exame médico de aptidão deve utilizar obrigatoriamente o formulário médico nacional apresentado pelo candidato, e preencher todos os pormenores necessários. O candidato deverá enviar imediatamente este documento à ADN competente.

A decisão quanto à aptidão ou inaptidão será tomada pelo médico que realizou o exame.

Este médico pode, eventualmente, solicitar o parecer da instância aprovada pela ADN (Comissão Médica Nacional ou médico designado).

1.8 - Certificado médico de aptidão:

Um certificado médico de aptidão deve acompanhar cada licença internacional como a seguir se exemplifica:

- ou no verso da licença,
- ou como documento em anexo

Apto para a prática do desporto automóvel, de acordo com as normas médicas da FIA:

Data:.....

Vista corrigida (óculos ou lentes de contacto)

SIM **NÃO**

Vigilância médica especial

SIM **NÃO**

1.9 - Difusão do regulamento

Para além dos documentos que são da sua competência, é solicitado a cada ADN que difunda junto dos médicos examinadores a presente regulamentação ou que indique sobre o pedido da licença um site na Internet onde esta possa ser encontrada.

2 - Controlo médico nas competições:

A verificação do certificado médico de aptidão pelo Médico Chefe da competição pode substituir a visita preliminar requerida em determinados casos. Além disso, a qualquer altura durante uma competição ou após o final da mesma, o Médico Chefe e o Director da competição podem exigir a realização de um exame médico de um condutor, se considerarem que o seu comportamento o exige. As autoridades desportivas tomarão as decisões necessárias na sequência do parecer do Médico Chefe. Este exame pode incluir, se necessário, um teste de álcool.

2.1 - Exame Neurométrico

Os condutores inscritos num campeonato do mundo da FIA poderão ser sujeitos a um exame neurométrico. Os critérios deste exame são definidos sob a responsabilidade do Delegado Médico da FIA do campeonato em questão. Os dados confidenciais resultantes deste exame serão utilizados para fins comparativos em caso de acidente em que o condutor tenha sofrido um traumatismo craniano.

2.2 - Exame médico na sequência de um acidente ou problema físico

2.2.1 - Em qualquer competição internacional.

Após um acidente, mesmo que o condutor, aparentemente, não apresente quaisquer ferimentos e/ou tenha saído do seu cockpit sem ajuda, ou em caso de problema físico, o Médico Chefe, com o consentimento do Director da Corrida / Director de Prova, pode considerar necessário realizar um exame médico.

- Nas competições em pista, este exame deverá ser efectuado, regra geral, no centro médico do circuito; neste caso, a Direcção da Corrida assegurará a presença do condutor.
- Nas competições em estrada, o exame médico poderá ser realizado no local (montanha) ou no parque de agrupamento (ralis).
- Nas competições válidas para um Campeonato da FIA em que esteja presente um Delegado Médico da FIA, este poderá iniciar o procedimento de exame, de acordo com o Médico Chefe e o Director da Prova; a título excepcional, nas competições em pista, o Delegado Médico da FIA poderá realizar este exame num local que não seja o Centro Médico.
- Se o regulamento de uma competição, de uma série ou de um campeonato estipular que as viaturas de competição deverão estar equipadas com um sinal luminoso de advertência médica de especificação FIA, todo o condutor envolvido num acidente em que seja activado o sinal significando que os limites determinados foram ultrapassados DEVE ser examinado pelo serviço médico da competição sem demora a pedido do Delegado Médico FIA ou do Médico designado para o Campeonato ou Série. O Médico-Chefe da competição, conjuntamente com o Delegado Médico da FIA ou o Médico designado para o campeonato ou série, determinará o lugar mais apropriado para proceder a este exame.

Em todas as situações, a equipa do condutor em questão será informada.

Por decisão conjunta do Delegado Médico da FIA, nas competições em que este se encontre presente, e do Médico Chefe da competição, o condutor em questão poderá:

- não ser autorizado a prosseguir na competição em questão;

- ser convidado a submeter-se a um exame médico junto do Médico Chefe da competição Internacional seguinte ou manga/etapa do Campeonato em que participa. Nesse caso, o Médico Chefe da competição durante a qual ocorreu o acidente, deverá comunicá-lo imediatamente, da forma mais apropriada, ao Médico Chefe da competição seguinte;
- ser informado de que está autorizado a participar na competição seguinte sem ter de se submeter a um novo exame médico.

Estas disposições são válidas durante toda a competição; todos os condutores que não agirem em conformidade com as mesmas serão convocados a comparecer perante o Colégio de Comissários Desportivos.

A utilização de joalharia sob a forma de piercings ou colares metálicos (em volta do pescoço) é interdita durante qualquer competição e poderá conseqüentemente ser controlada antes da partida de uma prova.

2.2.2 - Testes e reconhecimentos

Qualquer condutor que participe em testes privados em pista ou reconhecimentos não regulamentados em estrada deve, em caso de saída de estrada e/ou de problemas físicos que nesta ocasião tenham surgido, ser submetido a um exame médico e dar conhecimento desse facto à sua ADN.

No caso dos treinos privados de F1, WEC, ou WTCC ou de reconhecimentos não regulamentados de uma competição do WRC, esse exame médico deverá ter lugar antes do início da próxima competição internacional na qual pretende participar, nas mesmas condições e com as mesmas conseqüências que as previstas para as competições internacionais propriamente ditas (ver ponto 2.2.1). Se for caso disso, o médico encarregado do socorro na sessão de treinos privados onde tenha tido lugar a saída de estrada deverá informar o mais rapidamente possível o secretariado da Comissão Médica da FIA.

2.3 - Procedimento após um acidente ou doença

2.3.1 - Obrigações do Médico Chefe

O Médico Chefe de uma competição na qual tenha ocorrido um acidente deve em todos os casos:

- avisar por fax, telegrama ou correio electrónico, a ADN do condutor em questão fornecendo o máximo de detalhes e precisão;
- completar posteriormente as informações de acordo com a evolução favorável ou desfavorável do estado do condutor ferido.

Disposições particulares para os Campeonatos da FIA F1, WTCC, WEC e WRC

Informar igualmente por e-mail a FIA Sport (medical@fia.com)

2.3.2 - Obrigações da Autoridade Desportiva Nacional

Após ser devidamente informada (por um Médico Chefe ou pelo interessado) a ADN deverá estabelecer todos os contactos necessários com o condutor em questão, para se certificar do bom andamento do processo de reintegração descrito no Artigo 3. O desrespeito deste processo provocará a aplicação de sanções previstas em casos semelhantes.

2.3.3 - Obrigações do Conductor

Em caso de acidente, durante uma competição ou fora de competição que provoque uma lesão traumática ocasionando uma incapacidade por um período igual ou superior a 10 (dez) dias, ou em caso de descoberta de doença, que se enquadre no Artigo 1.5 do presente Regulamento, o detentor da Licença deverá obrigatoriamente, num prazo de 10 dias avisar a sua ADN:

- juntando um atestado médico confidencial dirigido à Comissão Médica Nacional ou ao Médico Designado pela Autoridade Desportiva Nacional e que inclua o diagnóstico, o tratamento, o prognóstico, a incapacidade temporária ou o grau de invalidez.
- ou autorizando a Comissão Médica Nacional ou o médico designado a comunicar, sob jura de confidencialidade, com o Centro Hospitalar onde tenha sido eventualmente hospitalizado.

Disposições particulares para os Campeonatos da FIA F1, WTCC, WEC e WRC

Mesmo para uma incapacidade nula ou inferior a 10 dias, o condutor deve informar o Delegado Médico da FIA, de qualquer problema que; devido à sua natureza ou tratamento necessário possa resultar em conseqüências nocivas à sua participação em desporto motorizado incluindo em caso de acidente (ver artigo 1.5) antes da próxima competição em que ele tencione participar, afim de desencadear, se for o caso, o processo descrito no Artigo 3 - Reintegração.

3 - Reintegração

A partir da data do acidente ou da descoberta de uma doença prevista no Artigo 1.5 do presente Regulamento e até decisão da Autoridade Desportiva Nacional, o condutor deve abster-se de qualquer participação, na qualidade de condutor, numa competição automóvel inscrita no calendário internacional da FIA.

Em caso de acidente que provoque uma incapacidade igual ou superior a 10 dias e após a recepção de um documento que ateste a cura ou a consolidação, ou um boletim de alta do hospital, a Comissão Médica ou o médico reconhecido pela ADN, deverá solicitar um exame de reintegração ou um novo protocolo completo de consulta médica anual.

Todas as doenças ou incapacidades previstas no Artigo 1.5 do presente Regulamento devem ser submetidas para parecer à Comissão Médica nacional, ou na ausência desta, a um médico reconhecido pela ADN.

Disposições particulares para os Campeonatos da FIA F1, WEC, WTCC e WRC

- a) No caso de uma incapacidade inferior a 10 dias, será realizado um controlo médico por ocasião da próxima competição na qual o condutor em questão deve participar, isto sob a responsabilidade do Delegado Médico da FIA e do Médico-Chefe.
- b) No caso de uma incapacidade igual ou superior a 10 dias, este controlo decorrerá de maneira idêntica, no decurso da primeira competição na qual o piloto deseje participar, depois da obtenção do seu certificado de recuperação e do resultado da reintegração emitido pela sua ADN.

4 - Organização da luta Antidopagem

O Regulamento Antidopagem da FIA tem como finalidade proteger o direito fundamental dos condutores de participar em actividades desportivas isentos de dopagem, a promover a saúde e a garantir aos condutores a equidade, a segurança e a igualdade no desporto automóvel.

O regulamento encontra-se no Anexo A ao CDI.

5 - Comissão de Apelo

Em cada país, uma Comissão Médica nomeada pela ADN será chamada a resolver eventuais litígios entre os médicos e os condutores em questão, tendo como base os Artigos 1.3 e 1.4 do presente Regulamento.

Pode ser exigida ao condutor a realização de um teste de condução na presença do médico, membro da Comissão Médica ou reconhecido pela ADN.

As conclusões da Comissão Nacional serão reconhecidas e aceites em todos os outros países, sob a legislação desportiva da FIA.

6 - Regulamentação relativa a estudos fisiológicos durante competições de automobilismo

6.1 - Observações Gerais

Os estudos fisiológicos são considerados para ser do domínio médico e podem ser efectuados, no todo ou em parte:

- a) seja fora dos locais onde têm lugar as competições desportivas e sob reserva de ser obtido um acordo voluntário e pessoal dos participantes no estrito respeito das legislações e regulamentações aplicáveis, e não se regem pelo abaixo regulamentado (6.2, 6.3 e 6.4);
- b) Seja no decurso de uma competição e/ou dos treinos que a precedem, e neste caso, para além das regras de acordo directo tais como acima enunciadas, não devem em nenhum momento, e por qualquer razão seja ela qual for, impedir o normal decurso dessa competição, nem incomodar os concorrentes e os condutores que não estão envolvidos. Devem-se por isso reger pelo abaixo regulamentado (6.2, 6.3 e 6.4).

6.2 - Iniciativa da investigação

A iniciativa de investigação e a escolha do seu tema podem surgir:

- a) de um médico investigador independente ou de uma entidade legal que tenha à sua disposição uma equipa médica competente na matéria;
- b) de uma ADN, através da sua Comissão Médica;
- c) da Comissão Médica da FIA.

Nota: para b) ou c) as Comissões em questão designarão o ou os médico (s) investigadores.

6.3 - Acordos prévios

Nenhuma investigação que seja efectuada no quadro de uma competição pode ser programada sem o acordo prévio da Comissão Médica competente, a saber:

- 6.3.1** - Para as competições nacionais ou internacionais extra Campeonatos do Mundo da FIA e que decorram durante uma competição no quadro geográfico de uma única ADN, o acordo da Comissão Médica Nacional correspondente é necessário e suficiente.
- 6.3.2** - Para todas as investigações que envolvam condutores e 2º condutores / Navegadores que participem num Campeonato do Mundo da FIA e para as investigações internacionais extra Campeonatos do Mundo da FIA que tenham lugar durante uma competição, mas programadas sobre o território de várias ADN's, é obrigatório o acordo da Comissão Médica da FIA; em consequência, todo o pedido recebido dentro destes parâmetros, quer seja solicitado ou não por uma Comissão Médica Nacional, deverá ser transmitido à Comissão Médica da FIA.

6.4 - Condições complementares exigidas para o desenvolvimento «no terreno» de uma investigação fisiológica durante uma competição e/ou treinos associados:

Em todos os casos devem dar o seu acordo:

- a ADN onde se desenvolva a investigação
- o Organizador
- o Director de Corrida
- o Médico-Chefe
- para os Campeonatos do Mundo da FIA, o Director da Prova.

Para este efeito, um pedido escrito deverá especificar:

- o tipo, o montante e a localização do material médico necessário à investigação;
- o local e o tempo necessário à investigação, especificando bem:
 - para uma competição em circuito, se esta se desenvolver durante os treinos ou durante a corrida;
 - para os ralis, se ela se desenvolver durante um percurso cronometrado ou durante um sector de ligação.
- o número de pessoas que compõem a equipa médica de investigação, incluindo o pessoal médico.

Para as competições dotadas de um Delegado Médico da FIA, este pedido escrito ser-lhe-á transmitido para conhecimento.

6.5 - Utilização dos dados científicos obtidos

Os trabalhos científicos ficam de exclusiva propriedade dos médicos investigadores ou, se for o caso disso, de uma entidade legal que disponha de uma equipa médica competente na matéria.

- a) São por isso inteiramente livres de proceder à difusão de acordo com o seu critério.
- b) Todavia, comprometem-se a comunicar os resultados à sua ADN e à FIA.

CAPÍTULO III - EQUIPAMENTO DOS CONDUTORES

1 - Capacetes

1.1 - Normas

Todos os condutores que participem em provas em circuito, de montanha ou em provas especiais de rali, inscritas no Calendário da FIA, deverão utilizar um capacete homologado segundo uma das normas da lista técnica nº 25 da FIA.

Quando da utilização de um Sistema de Retenção Frontal de Cabeça (RFT), de acordo com Artigo 3 abaixo, é obrigatória, apenas é autorizada a utilização de capacetes que cumpram as normas FIA; 8858 (Lista Técnica Nº 41), 8860 (Lista Técnica Nº33) ou 8859 (Lista Técnica Nº49).

Os capacetes homologados segundo a Norma FIA 8860 - Especificação relativa a Testes para Capacetes de Alta Performance (Lista Técnica nº 33), devem ser usados pelos condutores no:

- Campeonato do Mundo de Fórmula Um.
- Campeonato do Mundo de Ralis da FIA, se constarem da lista de condutores prioritários 1.
- WTCC.
- WEC.
- Campeonato do Mundo de Ralicross da FIA para todos os condutores.
- Taça Mundial FIA de GT.
- Séries Internacionais para as viaturas de F2, GP2, GP3 e F3.

Todos os condutores que participem no Campeonato do Mundo de Formula 1 da FIA devem usar a placa de reforço da viseira de F1 2011 nos capacetes FIA 8860.

É fortemente recomendado que todos os condutores do Campeonato do Mundo de Ralis e das Séries Internacionais cujo regulamento técnico inclua disposições em matéria de resistência das estruturas aos choques dos regulamentos técnicos da Fórmula 1 ou da F3 ou F3000 da FIA, utilizem capacetes homologados segundo a Norma FIA 8860.

1.2 - Condições de Utilização

Os condutores de viaturas abertas devem obrigatoriamente usar capacetes integrais com uma protecção do queixo que faça parte integrante da estrutura do capacete e em conformidade a uma norma aprovada pela FIA. Esta medida é recomendada para as viaturas abertas históricas e para as viaturas de Autocross Super Buggy, Buggy 1600 e Júnior Buggy.

As películas de protecção de viseira, não podem ser descartadas desnecessariamente para a pista ou via das boxes (pit-lane).

Todas as viseiras aplicadas nos capacetes integrais correspondentes às Listas Técnicas 33, 41 e 49 têm de ter apenas um autocolante FIA. As datas de implementação são as seguintes:

- Viseiras fabricadas após 01.01.2016 têm de ter autocolante FIA.
- Viseiras fabricadas antes de 31.12.2015 não tem de ter autocolante FIA e podem continuar a ser usadas sem o dito autocolante.

Os condutores e os segundos condutores de viaturas com habitáculo fechado que usem um capacete integral devem poder passar o seguinte teste ⁽¹⁾, a fim de assegurar que seja possível aceder de maneira apropriada às vias aéreas de um condutor ferido:

- O condutor sentado na sua viatura, com o seu capacete e sistema de retenção da cabeça aprovado pela FIA devidamente colocados, cinto de segurança apertado.
- Com a ajuda de dois socorristas, o Médico-Chefe da competição (ou, se estiver presente, o Delegado Médico da FIA) deve poder retirar o capacete, mantendo a cabeça do condutor em posição neutra.

Se tal não for possível, o condutor deverá usar um capacete aberto.

Os condutores devem contactar o Delegado Médico da FIA ou o Médico Chefe de modo a efectuar o teste acima descrito antes do início da competição.

(1) para as viaturas históricas, a conformidade é recomendada.

1.3 - Modificações

Nenhum capacete pode ser modificado relativamente à especificação de fabrico, excepto em conformidade com as instruções aprovadas pelo construtor e um dos organismos de normas especificados pela FIA, que tenha certificado o modelo em questão. Qualquer outra modificação tornará o capacete inaceitável relativamente às exigências do presente Artigo 1.

1.4 - Peso máximo e Sistemas de comunicação

- O peso dos capacetes poderá ser verificado em qualquer momento durante a competição e não pode exceder os 1900 g para um capacete integral ou os 1700 g para um capacete aberto, incluindo todos os acessórios e fixação.
- Os auscultadores de rádio montados no capacete são proibidos em todas as competições em circuito e de montanha, excluindo as competições de Autocross e Ralicross (os auriculares colocados nas orelhas são permitidos). Podem ser apresentados pedidos de derrogação, apenas por motivos médicos, por intermédio da Comissão Médica da ADN do condutor. A instalação de um microfone só poderá ser feita em conformidade com o Artigo 1.3 supra.

1.5 - Decoração

Uma vez que a tinta pode entrar em reacção com o material do casco do capacete e influir na sua capacidade de protecção, este só deverá ser pintado ou decorado em conformidade com as directivas ou restrições eventuais emitidas pelo construtor, utilizando unicamente uma tinta especificada por este último (tintas acrílicas que secam em contacto com o ar, esmalte de poliuretano ou outras) e, de preferência, por um pintor aprovado pelo mesmo. Este pormenor é particularmente importante para cascos moldados por injeção, que, normalmente, não são adequados para serem pintados.

No caso do casco ser pintado, deverá ser protegido de modo eficaz, uma vez que, se a tinta penetrar no interior, poderá influir no desempenho do forro do capacete.

As pinturas que necessitem de uma secagem em estufa não deverão ser utilizadas; independentemente do procedimento, a temperatura não deverá ultrapassar o máximo estipulado para o condicionamento dos capacetes na norma segundo a qual foram aprovados.

As directivas do construtor deverão igualmente ser consultadas para qualquer observação relativa à utilização de autocolantes ou decalcomanias.

2 - Vestuário resistente às chamas (ignífugo ou resistente ao fogo)

Nas competições em circuito, subidas de montanha, provas especiais de ralis e sectores selectivos dos ralis todo-o-terreno inscritas no Calendário Desportivo Internacional da FIA, todos os condutores e os segundos condutores devem obrigatoriamente usar um fato de competição, assim como luvas (facultativas para os e os segundos condutores), roupa interior longa, uma balaclava, meias e sapatos, homologados em conformidade com a norma FIA 8856-2000 (Lista Técnica nº 27).

Para o WRC é recomendado que os condutores utilizem a balaclava homologada pela norma FIA 8856-2000 (Lista Técnica nº 27 parte 2), que reduz as cargas transmitidas ao pescoço do condutor durante a remoção do capacete.

Os utilizadores devem assegurar-se de que o vestuário não é demasiado apertado, uma vez que isso reduzirá o nível de protecção. A balaclava deve ser utilizada sob o fato de competição. O pescoço, pulsos e tornozelos devem estar sempre cobertos por, pelo menos, duas peças de vestuário protector. A balaclava e a camisola interior devem sobrepor-se pelo menos numa altura mínima de 3 cm, em torno do pescoço, à excepção da parte central frontal onde devem sobrepor-se por uma altura mínima de 8 cm.

Os bordados cosidos directamente no fato devem sê-lo apenas à camada mais superficial desta peça de vestuário, de forma a melhorar o isolamento térmico. O material utilizado como fundo (ou suporte) das insígnias publicitárias, assim como o fio utilizado para as unir ao fato, devem ser resistentes às chamas. A impressão no vestuário dos condutores tem de ser feita pelo fabricante do produto e tem de ser resistente ao fogo de acordo com a Norma ISO 15025. Esta não pode reduzir as performances relativas à transmissão de calor conforme definido no artigo 8.2 (ver Anexo I da norma FIA 8856-2000 para saber mais sobre as exigências detalhadas e outras recomendações para os utilizadores).

Os condutores de monolugares que participem em competições de partida parada devem utilizar luvas de cor bastante visível e que contraste com a cor predominante da viatura, para que o condutor possa atrair a atenção do starter em caso de dificuldades.

As substâncias que poderão circular em qualquer sistema de arrefecimento utilizado pelo condutor, estão limitadas a água ou a ar à pressão atmosférica. Os sistemas a água não devem necessitar da saturação do vestuário para funcionarem.

Para as competições que se desenrolem sob temperaturas elevadas é recomendável a utilização de um sistema de arrefecimento (ligado por exemplo à roupa interior prevista para esse efeito e homologado segundo a norma FIA 8856-2000).

As Normas FIA 8860-2004 (Capacete de alta performance) e FIA 8858-2002 (sistemas RFT e capacetes compatíveis) foram actualizadas em 2010. Quer a versão original quer a versão revista, juntamente com a norma 8859-2015 (Capacetes Premium), mantêm-se válidas desde que sejam utilizadas como indicado no quadro acima.

4 - Cintos de Segurança

Os condutores devem estar devidamente fixos no seu banco através de cintos de segurança de acordo com o regulamento técnico para o veículo em questão, durante todo o tempo de uma competição desde que este último esteja em movimento num circuito, via das boxes, prova especial ou percurso de competição.

CAPÍTULO IV - CÓDIGO DE CONDUTA EM CIRCUITO

1 - Respeito da sinalização

As instruções detalhadas no Anexo H ao Código Desportivo Internacional são consideradas como fazendo parte integrante deste Código de Conduta. Todos os condutores devem respeitá-las em conformidade.

2 - Ultrapassagens, controlo da viatura e limites da pista

a) Uma viatura que se encontre na pista pode utilizar toda a largura da mesma. No entanto, se esta for alcançada por uma viatura que está prestes a ganhar-lhe uma volta, o condutor deve permitir ao condutor mais rápido que o ultrapasse na primeira ocasião possível.

Se o condutor da viatura alcançada parecer não estar a utilizar correctamente os espelhos retrovisores, os comissários de pista agitarão bandeiras azuis, para prevenir que um condutor mais rápido procura ultrapassá-lo.

Qualquer condutor que pareça ignorar bandeiras azuis, será reportado aos Comissários Desportivos.

b) A ultrapassagem, tendo em conta as possibilidades do momento, pode ser efectuada pela direita ou pela esquerda.

Um condutor não pode de modo deliberado sair da pista sem uma razão justificável.

Não é permitida mais do que uma mudança de direcção para defender a posição.

Todo o condutor que volte à linha de trajectória, tendo previamente defendido a posição fora da mesma, deverá deixar pelo menos a largura de uma viatura, entre a sua viatura e a extrema da pista, na aproximação a uma curva.

No entanto, todas as manobras susceptíveis de prejudicarem os outros condutores, tais como dirigir voluntariamente um veículo para além dos limites da pista ou proceder a qualquer outra mudança anormal de direcção são estritamente proibidas. Todo o condutor julgado culpado de uma das infracções mencionadas acima será reportado aos Comissários Desportivos.

c) Os condutores devem utilizar a pista a todo o momento. A fim de dissipar qualquer dúvida, as linhas brancas que definem os limites da pista são consideradas como fazendo parte da pista, mas as bermas não.

Se uma viatura sair da pista por uma qualquer razão, e sem prejuízo do ponto 2 (d) a seguir, o condutor pode retomar a corrida. Todavia, isso deve ser feito no respeito das normas de segurança e sem daí retirar qualquer vantagem. Será considerado que um condutor abandonou a pista se nenhuma parte da sua viatura estiver em contacto com a pista.

d) A repetição de faltas graves ou a evidência de uma falta de controlo da viatura (tal como a saída de pista), serão reportadas aos Comissários Desportivos e poderão resultar na imposição de penalidades que poderão ir até à exclusão de todos os condutores envolvidos.

e) Nunca é permitido conduzir uma viatura de maneira inutilmente lenta, errada ou potencialmente perigosa para os outros condutores.

3 - Imobilização de uma viatura durante uma corrida

a) O condutor de qualquer viatura que saia da pista por lhe ser impossível manter a velocidade de corrida, deverá antecipadamente manifestar a intenção de o fazer, sendo da sua responsabilidade procurar que tal manobra não represente qualquer perigo e que se efectue o mais próximo possível de uma zona de saída.

b) Se uma viatura se imobilizar fora da zona das boxes, ela deverá ser retirada o mais rapidamente possível, de modo a que a sua presença não constitua perigo ou não prejudique os outros condutores.

Se o condutor não puder retirar a viatura, será dever dos comissários de pista prestar-lhe assistência. Se na sequência desta assistência o condutor retomar a corrida, isso deve ser feito no total respeito do regulamento e sem daí retirar qualquer vantagem.

c) Quaisquer reparações efectuadas na pista só podem ser executadas pelo condutor com a ajuda das ferramentas e peças transportadas na viatura em questão.

d) É proibido qualquer tipo de reabastecimento, excepto quando a viatura estiver imobilizada na sua box.

e) Além do condutor e dos oficiais devidamente designados, ninguém está autorizado a tocar numa viatura, excepto na via das boxes.

f) É proibido empurrar uma viatura sobre a pista.

g) Excepto durante uma suspensão da corrida, qualquer viatura abandonada na pista, ainda que temporariamente, pelo respectivo condutor e qualquer que seja o motivo ou a duração, será considerado como abandono da corrida.

4 - Entrada na via das boxes

a) A secção da pista conduzindo à via das boxes, será denominada "entrada das boxes"

b) Durante a competição, o acesso à via das boxes só é permitido pela entrada das boxes.

c) Qualquer condutor que tenha a intenção de abandonar a pista ou de voltar à via das boxes, deverá assegurar-se de que pode fazê-lo em segurança.

d) Excepto em caso de força maior (reconhecido como tal pelos Comissários Desportivos), a transposição, seja em que sentido for, da linha de demarcação entre a entrada das boxes e a pista, é proibida.

5 - Saída da via das boxes

Haverá um sinal luminoso verde e um vermelho (ou sinalética semelhante) na saída da via das boxes. As viaturas apenas podem sair da via das boxes quando a luz verde estiver acesa (ou o sinal equivalente apresentado).

Excepto em caso de força maior (reconhecido como tal pelos Comissários Desportivos), qualquer linha pintada na pista ou à saída das boxes, com o objectivo de separar as viaturas que abandonam as boxes das viaturas que se encontram na pista, não poderá ser transposta por nenhuma parte de uma viatura que saia das boxes.

SUPLEMENTO 1

Campeonatos que pontuam nos termos do artigo 5.1.5

- Formula Academy (FFSA)
- Séries Nacionais e Internacionais de Formula Renault 1.6.
- Campeonatos nacionais de Formula 3.
- Series Internacionais da Formula Renault 2.0 (EuroCup, ALPS ou NEC).
- Campeonatos nacionais de Formula 4 certificados pela FIA.
- Indy Light.
- Super Formula Japonesa.
- Série GP3
- Formula Renault 3.5 / Formula V8 3.5
- Indy Car
- FIA WEC (apenas LMP1)
- Campeonato da Europa FIA de Formula 3
- Série GP2
- Campeonato FIA de Formula E.
- Campeonato FIA de Formula 2

SUPLEMENTO 2

Campeonatos que pontuam para o artigo 5.1.7 a) do Anexo L ao CDI. De modo a serem elegíveis para integrar a tabela abaixo os campeonatos também deverão cumprir os seguintes critérios:

- Serem compostos pelo mínimo de 5 fins de semana de competição.
- Serem disputados em pelo menos 3 pistas diferentes.
- Ter um mínimo de 10 condutores a participar em cada fim de semana de competição.
- Ter regulamentos aprovados pela ADN em conformidade com o CDI.

Para campeonatos FIA onde o sistema de penalização por pontos esteja em vigor, qualquer condutor que termine uma época inteira sem penalização terá um bónus de 2 pontos a adicionar aos seus resultados desportivos, conforme estabelecido na tabela abaixo.

Esta tabela de pontos é válida para resultados obtidos a partir de 2013: «b o condutor deverá ter acumulado um mínimo de 40 pontos, nos 3 anos (os pontos do karting são válidos cinco anos) precedentes ao seu pedido de licença»; no máximo os resultados de 2 campeonatos, podem ser acumulados num ano de calendário. Um condutor pode acumular um máximo de 12 pontos nas categorias CIK-FIA.

Resultado da classificação final anual	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	10º
Campeonato FIA de Formula 2	40	40	40	30	20	10	8	6	4	3
Série GP2	40	40	30	20	10	8	6	4	3	2
Campeonato da Europa FIA de F3	40	30	20	10	8	6	4	3	2	1
FIA WEC (apenas LMP1)	40	30	20	10	8	6	4	3	2	1
Campeonato FIA de Formula E	40	30	20	10	8	6	4	3	2	1
Indy Car	40	30	20	10	8	6	4	3	2	1
Formula Renault 3.5 / Formula V8 3.5	35	25	20	15	10	7	5	3	2	1
Série GP3	30	20	15	10	7	5	3	2	1	0
Super Formula Japonesa	25	20	15	10	7	5	3	2	1	0
Campeonato FIA de Carros de Turismo (WTCC)	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
DTM	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
Campeonato Internacional V8 Super Car	13	11	9	6	4	3	2	1	0	0
Indy Light	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
Camp Nac F4 (certificados p/ FIA)	12	10	7	5	3	2	1	0	0	0
Campeonatos Nacionais Formula 3	10	7	5	3	1	0	0	0	0	0
Formula Academy	5	4	3	2	1	0	0	0	0	0
Formula Renault (EuroCup, Alps ou NEC)	10	7	5	3	1	0	0	0	0	0
Campeonato do Mundo CIK-FIA Categoria Sénior	4	3	2	1	0	0	0	0	0	0
Campeonatos Continentais CIK-FIA Cat. Sénior	3	2	1	0	0	0	0	0	0	0
Campeonato do Mundo Júnior CIK-FIA	3	2	1	0	0	0	0	0	0	0
Campeonatos Continentais CIK-FIA Cat. Júnior	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0

CAPÍTULO I - LICENÇAS INTERNACIONAIS FIA PARA CONDUTORES

1 - Generalidades

1.2 - Para se candidatarem a uma Licença Internacional FIA para condutores ~~à exceção do Grau FIA Júnior C e D Offroad~~, os requisitantes devem ter 16 anos feitos (sendo a data de nascimento vinculativa) **exceto quando for exigida outra idade num artigo específico abaixo.**

2 - Grau de Licença FIA para condutores e competições, incluindo competições de históricos, para as quais são exigidos e válidos (NB: não aplicável para corridas de Dragsters)

(...)

2.5 - Grau R: válido para todas as outras competições de «estrada» (ralis, ralis TT, montanha e as outras competições onde as partidas sejam dadas separadamente a cada concorrente), inscritas no calendário internacional da FIA.

A licença de Grau R não é válida para montanha para viaturas nos Grupos CN, D e E2 da Categoria II definidos no Artigo 251.1.1 do Apêndice J. da FIA.

(...)

2.8 - Grau FIA Júnior C e D Offroad: exclusivamente reservada às categorias de viaturas Júnior tais como especificadas pela FIA, para os pilotos de Autocross de uma idade compreendida entre os 13 anos (atingindo os 13 anos no decorrer do ano civil) e os 16 anos não atingidos à data da emissão da licença e para pilotos de Ralicross com idades compreendidas entre os 14 anos (tendo atingido o 14º aniversário antes do dia 1 de Janeiro do ano de participação) e 17 anos (à data do dia da emissão da licença).

2.9 - Cada grau de licença de corrida em circuito (à exceção do Grau FIA Júnior C e D Offroad) é válido para as corridas nas categorias de veículos indicadas, em circuitos "ovais" de alta velocidade e com curvas com "relevés". No entanto, é recomendável que as ADN'S dos países com circuitos deste tipo insistam para que seja exigido aos condutores que nunca tenham participado nesse tipo de corridas que realizem testes de desempenho e de regularidade num circuito deste tipo, que lhes permitam obter uma autorização para participarem.

3 - Qualificação e condições de emissão para os Graus Júnior C e D Offroad, D, C e R

3.1 - A licença de Grau Júnior C e D Offroad é emitida pela ADN do requisitante e requer a autorização do tutor legal do requisitante, bem como de pelo menos dois anos de participação regular em competições de desporto automóvel reconhecidas pela ADN e ao seu critério.

4.3 - Para se qualificar para o Grau A:

~~1) O condutor tem de ser titular de uma licença de Grau B, e adicionalmente a ADN do requisitante deverá certificar-se que nos 24 meses anteriores à requisição o condutor terminou classificado nos 5 primeiros lugares à geral em cinco corridas para as quais é requerida a licença de Grau B, ou no ano anterior o corrente, terminou classificado nos primeiros cinco lugares de um campeonato para o qual seja requerida a licença Grau B. A FIA pode solicitar que a ADN entregue o palmarés do condutor para apreciação.~~

~~Ou~~

~~2) O condutor deverá ter-se classificado nos primeiros 5 lugares do Campeonato Europeu FIA de Formula 3 no ano corrente ou no ano anterior.~~

~~Ou~~

~~3) O condutor deverá, nos 24 meses anteriores à requisição ter terminado classificado nos 5 primeiros lugares à geral em cinco corridas do Campeonato Europeu FIA de Formula 3.~~

Quando um condutor fizer o pedido para uma licença de Grau A, aplicam-se as seguintes disposições:

4.3.1 - O condutor deve ser detentor de uma licença Internacional FIA de Grau B;

4.3.2 - O condutor deve ter efectuado seis provas de Campeonatos de Grau C;

4.3.3 - O condutor deve ter pelo menos 17 anos de idade (sendo a data do aniversário vinculativa)

4.3.4 - O condutor deve ter acumulado pelo menos 14 pontos durante o período de três anos que antecederam a candidatura (Campeonatos e pontos descritos no Suplemento 1), incluindo quaisquer pontos atribuídos nos termos dos Artigos 4.3.6 e 4.3.7;

4.3.5 - O condutor deverá ter completado pelo menos 80% de cada uma das duas temporadas completas de qualquer dos Campeonatos referidos no Suplemento 1;

4.3.6 - Todo o condutor que tenha efectuado duas temporadas completas de Campeonatos de Grau B, ou do Campeonato da Europa de F3 da FIA, ser-lhe-ão garantidos a título excepcional 5 pontos suplementares;

4.3.7 - Qualquer condutor considerado pela sua ADN como tendo p e a experiência apropriadas pode, ao critério da ADN que emite a licença, pode-lhe ser concedido no máximo de 1 a 5 pontos suplementares.

4.3.8 - Sob a supervisão de sua ADN, o condutor deve concluir com sucesso uma sessão de perguntas sobre os pontos mais importantes do Código Desportivo Internacional.

5 - Qualificação e condições para a emissão da Super Licença

(...)

5.1.4 -

a) A primeira vez que o condutor solicitar a Super Licença ou sempre que solicitar a Super Licença ao abrigo do artigo 5.1.76c) terá de responder a uma sessão de questões relativas aos pontos mais importantes do Código Desportivo Internacional assim como do regulamento desportivo da Formula 1

b) Para todos os pedidos subsequentes de uma Super Licença de F1, a equipa de F1 em questão deve certificar, através do formulário de pedido da Super Licença de F1, que o seu condutor teve um briefing relativo aos pontos mais importantes do Código Desportivo Internacional e do Regulamento Desportivo da Formula 1.

5.1.5 - A primeira vez que um condutor solicitar uma Super Licença este deverá ter efectuado pelo menos 80% de cada uma de duas épocas completas de qualquer dos Campeonatos **para monolugares** descritos no Suplemento 1.

~~5.1.6 - A menos que o candidato se qualifique nos termos dos artigos 5.1.7 alíneas a) ou b), a equipa de Formula 1 (um) em questão tem de fazer prova, consubstanciada pela ADN do país onde decorreu o teste ou durante um evento a contar para o Campeonato Mundial de condutores de Fórmula um da FIA, de que o requisitante, já conduziu pelo menos 300 Km numa viatura de Formula 1(um) representativo a velocidades de corrida consistentes num período máximo de 2 dias, a menos de 180 dias do pedido.~~

5.1.76 - O condutor deve satisfazer pelo menos um dos seguintes requisitos:

a) Ter acumulado pelo menos 40 pontos no período compreendido nos 3 anos precedentes ao pedido (campeonatos e pontuações descritos no Suplemento 21).

b) Ter-lhe sido concedida uma Super Licença (excluindo Super Licença exclusivamente para Treinos Livres) numa das 3 temporadas anteriores.

c) Ter-lhe sido concedida uma Super Licença antes dos 3 anos anteriores (excluindo a Super Licença exclusivamente para Treinos Livres). Neste caso a FIA deverá julgar se o condutor tem demonstrado de forma consistente e recente uma capacidade notável, de controlo de um monolugar. **A equipa de Formula 1 em questão deve demonstrar que o candidato conduziu pelo menos 300 Km numa viatura de Formula Um (1) consistentemente a velocidades de corrida consistentes num período máximo de 2 dias, a menos de 180 dias do pedido antes da aplicação e certificada pela ADN do país em que ocorreu o teste ou durante um evento que contou para o Campeonato Mundial de Fórmula 1 da FIA para condutores da FIA**

⁽¹⁾ TCC ou TPC conforme definido no Regulamento Desportivo da Formula 1

5.2 - Qualificação para uma Super Licença exclusivamente para Treinos Livres.

(...)

5.2.4 -

a) A primeira vez que ele se candidata a uma Super Licença exclusivamente para Treinos Livres, **o condutor deve ter disputado seis eventos do Campeonato de Formula 2 da FIA ao longo do três anos anteriores. Além do mais** terá de responder a uma sessão de questões relativas aos pontos mais importantes do Código Desportivo Internacional assim como do regulamento desportivo da Formula 1.

b) Para todos os pedidos subsequentes de uma Super Licença exclusivamente para Treinos Livres, **o condutor deve ter efectuado uma temporada completa do Campeonato de Formula 2 da FIA ao longo do três anos anteriores. Além do mais** a equipa em questão deve certificar, através do formulário de pedido da Super Licença de F1, que o seu condutor teve um briefing relativo aos pontos mais importantes do Código Desportivo Internacional e do Regulamento Desportivo da Formula 1.

5.4 - Condições de Emissão.

5.4.1 - Se os Artigos 5.1 e 5.3 ou 5.2 e 5.3 forem respeitados em termos satisfatórios para a FIA, esta última concede a licença.

(...)

CAPÍTULO IV - CÓDIGO DE CONDUTA EM CIRCUITO

(...)

4 - Entrada na via das boxes

(...)

d) Excepto em caso de força maior (reconhecido como tal pelos Comissários Desportivos), **para uma viatura que entre na via das boxes (pit lane)** a transposição, seja em que sentido for, da linha de demarcação entre a entrada das boxes e a pista, é proibida.

SUPLEMENTO 1

Campeonatos que pontuam nos termos do artigo 5.1.5

- ~~Formula Academy (FFSA)~~
- ~~Séries Nacionais e Internacionais de Formula Renault 1.6.~~
- ~~Campeonatos nacionais de Formula 3.~~
- ~~Series Internacionais da Formula Renault 2.0 (EuroCup, ALPS ou NEC).~~
- ~~Campeonatos nacionais de Formula 4 certificados pela FIA.~~
- ~~Indy Light.~~
- ~~Super Formula Japonesa.~~
- ~~Série GP3~~
- ~~Formula Renault 3.5 / Formula V8 3.5~~
- ~~Indy Car~~
- ~~FIA WEC (apenas LMP1)~~
- ~~Campeonato da Europa FIA de Formula 3~~
- ~~Série GP2~~
- ~~Campeonato FIA de Formula E.~~
- ~~Campeonato FIA de Formula 2~~

SUPLEMENTO 21

~~Campeonatos que pontuam para o artigo 5.1.7 a) do Anexo L ao CDI.~~ De modo a serem elegíveis para integrar a tabela abaixo os campeonatos também deverão cumprir os seguintes critérios:

- Serem compostos pelo mínimo de 5 fins de semana de competição.
- Serem disputados em pelo menos 3 pistas diferentes.
- Ter um mínimo de ~~10~~ **12** condutores a participar em cada fim de semana de competição.
- Ter regulamentos aprovados pela ADN em conformidade com o CDI.
- **Serem disputados em circuitos homologados pela FIA.**

Para qualquer campeonato que tenham menos de 16 concorrentes classificados, serão atribuídos 75% dos pontos.

Para campeonatos FIA onde o sistema de penalização por pontos esteja em vigor, qualquer condutor que termine uma época inteira sem penalização terá um bônus de 2 pontos a adicionar aos seus resultados desportivos, conforme estabelecido na tabela abaixo.

~~Esta tabela de pontos é válida para resultados obtidos a partir de 2013: «b o condutor deverá ter acumulado um mínimo de 40 pontos, nos 3 anos (os pontos do karting são válidos por cinco anos) precedentes ao seu pedido de licença»;~~ ~~n~~ **No** máximo os resultados de 2 campeonatos, podem ser acumulados num ano de calendário. Um condutor pode acumular um máximo de 12 pontos nas categorias CIK-FIA. **Os pontos do karting são válidos por cinco anos.**

Para os campeonatos onde dois ou mais condutores que compartilham a mesma viatura obtêm a mesma posição na classificação geral anual, os pontos serão atribuídos de acordo com a Categorização de Condutores da FIA de cada um dos condutores de acordo com a seguinte escala:

- Condutores Platina ou Ouro: 100 % dos pontos
- Condutores Prata: 75 % dos pontos
- Condutores Bronze: 50 % dos pontos
- Condutores não classificados na Categorização de Condutores da FIA: nenhum ponto será atribuído

Nota: A tabela de pontos a seguir é aplicável a partir de 2018.

Resultado da classificação final anual	1°	2°	3°	4°	5°	6°	7°	8°	9°	10°
Campeonato FIA de Formula 2	40	40	40	30	20	10	8	6	4	3
Série GP2*	40	40	30	20	10	8	6	4	3	2
Indy Car**	40	30	20	10	8	6	4	3	2	1
Campeonato da Europa FIA de F3	40 30	30 25	20	10	8	6	4	3	2	1
Campeonato FIA de Formula E	40 30	30 25	20	10	8	6	4	3	2	1
FIA WEC (apenas LMP1)	40 30	30 24	20	10 16	8 12	6 10	4 8	3 6	2 4	1 2
Série GP3	30 25	20	15	10	7	5	3	2	1	0
Formula Renault 3.5 / Formula V8 3.5**	35 20	25 15	20 10	15 8	10 6	7 4	5 3	3 2	2 1	1 0
Super Formula Japonesa**	25 20	20 15	15 10	10 8	7 6	5 4	3	2	1	0
FIA WEC - LMP2 FIA WEC - LMP2	20	16	12	10	8	6	4	2	0	0
FIA WTCC	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
DTM**	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
Super GT Japonês**	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
Taça Nascar**	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
Indy Light*	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
Campeonato Internacional V8 Super Car**	13	11	9	6	4	3	2	1	0	0
IMSA Prototipo**	12	10	8	6	4	2	0	0	0	0
Camp Nac F4 (certificados p/ FIA)	12	10	7	5	3	2	1	0	0	0
Campeonatos Nacionais Formula 3**	10	7	5	3	1	0	0	0	0	0
Formula Renault (EuroCup, Alps ou NEC)**	10	7	5	3	1	0	0	0	0	0
Formula Mazda**	10	7	5	3	1	0	0	0	0	0
Nascar Nacional**	10	7	5	3	1	0	0	0	0	0
Asia / ELMS Prototipo**	10	8	6	4	2	0	0	0	0	0
FIA WEC LMGT - Pro**	10	8	6	4	2	0	0	0	0	0
FIA WEC LMGT - Am**	10	8	6	4	2	0	0	0	0	0
IMSA GTLM**	10	8	6	4	2	0	0	0	0	0
Série Internacional GT 3	6	4	2	0	0	0	0	0	0	0
Formula Academy	5	4	3	2	1	0	0	0	0	0
Campeonato do Mundo CIK-FIA Categoria Sénior	4	3	2	1	0	0	0	0	0	0
Campeonatos Continentais CIK-FIA Cat. Sénior	3	2	1	0	0	0	0	0	0	0
Campeonato do Mundo Júnior CIK-FIA	3	2	1	0	0	0	0	0	0	0
Campeonatos Continentais CIK-FIA Cat. Júnior	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0

* **Pontos aplicáveis unicamente às Séries GP2 2015 e 2016**

** **Sobe reserva de que todas as manches(do percurso) sejam disputadas em circuitos homologados pela FIA.**