

ÍNDICE

CAPÍTULO I – LICENÇAS INTERNACIONAIS FIA PARA CONDUTORES

- Art. 1 Generalidades
- Art. 2 Graus da licença FIA para condutores e provas para as quais estes são exigidos e válidos
- Art. 3 Qualificação e condições de emissão para os Júnior C Offroad, Graus C, R e D
- Art. 4 Qualificação para os Graus A e B
- Art. 5 Qualificação para a Super Licença
- Art. 6 Licenças para todas tentativas de recordes de velocidade mundiais e internacionais.
- Art. 7 Licenças para corridas de camiões
- Art. 8 Licença para provas de veículos históricos
- 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 provas 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 Exame médico na sequência de um acidente ou problema físico
- Art. 3 Reintegração
- Art. 4 Organização da luta Antidopagem
- Art. 5 Comissão de Apelo
- Art. 6 Regulamentação relativa a estudos fisiológicos durante provas 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 da cabeça

CAPÍTULO IV – CÓDIGO DE CONDUTA NOS CIRCUITOS

- Art. 1 Respeito da sinalização
- Art. 2 Ultrapassagens, controlo do veículo e limites da pista
- Art. 3 Imobilização de um veículo 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.

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. 45, 47, 70 e pelo Capítulo VIII 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 provas de veículos históricos, para corridas de “Dragsters” e para condutores portadores de deficiência motora.

O termo “campeonato”, tal como utilizado neste capítulo, inclui Troféus, Taças e “Challenges”.

1.2 – Para se candidatarem a uma Licença Internacional FIA para condutores (à exceção do Grau FIA Júnior C Offroad), os requisitantes devem ter 16 anos feitos no dia 1 de Janeiro do primeiro ano de validade da licença.

1.3 – Conteúdo da Licença Internacional de Condutor 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 114 do Código)
- Fotografia recente do condutor
- Nome e apelido 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, seguindo as normas médicas da FIA:

Data:

Vista corrigida (óculos ou lentes)	SIM /NÃO
Vigilância médica particular	SIM / NÃO

2 – Graus de Licença FIA para condutores e provas 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 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 exceção das supra mencionadas) **e para os Campeonatos de Autocross, Ralicross e Camiões da FIA.**

2.5 – Grau R: válido para todas as outras provas de “estrada” (ralis, ralis TT, montanha e as outras provas 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 exceção das supra mencionadas) e para as séries Internacionais**

Clube e Bronze registadas pela FIA mesmo que certas viaturas tenham uma relação peso / potência inferior a 3 kg / cv.

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

2.7 – Grau FIA Júnior C 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).

Categorias especificadas:

Autocross: Taça Júnior Buggy da FIA.

Ralicross: toda a serie internacional aprovada pela FIA destinada a carros nos 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 piloto a bordo).

2.8 – Cada grau de licença de corrida em circuito (à excepção do Grau FIA Júnior C 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 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 provas 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 **D1** só é válida para uma única prova 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 na prova. Se a prova se disputar em estradas públicas (abertas ou fechadas), os detentores de uma licença de Grau **D1** de Conductor devem ser titulares de uma licença de condução válida no país da prova.

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:

- Seja o grau de licença nacional mais elevado,
- Seja a licença B internacional da CIK,
- **Seja uma licença de Grau D**

Deve igualmente ser constatado que os detentores de uma licença de Grau C participaram 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 16 anos feitos no dia 1 de Janeiro do ano da participação.

3.4 – A licença de Grau R é concedida pela ADN do requisitante. A fim de se qualificarem, os requisitantes deverão em primeiro lugar de efectuar um período de ensaio com o grau de licença nacional aplicável o mais elevado, período durante o qual deverá constatar-se que eles participem de maneira satisfatória em provas reconhecidas pela ADN. Esta constatação deve ser inscrita sob o seu dossier pelos directores de prova 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 piloto, 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 piloto 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

Ou,

3) O candidato deve ter terminado nos primeiros três lugares na classificação final de um Campeonato ou Taça do Mundo da CIK.

4.3 – Para a obtenção do Grau A, devem ser satisfeitos os requisitos do ponto 4.2) e, além disso, a ADN do condutor deve verificar se, nos 24 (vinte e quatro) meses anteriores à apresentação do pedido o mesmo concluiu nas cinco (5) primeiras posições da classificação geral das 5 (cinco) corridas para as quais é exigida a Licença de Grau B ou se, durante o presente ano ou no ano anterior, concluiu nas primeiras cinco (5) posições da classificação final de um campeonato para o qual seja exigida a Licença de Grau B.

A FIA pode solicitar que a ADN entregue o palmarés do condutor para apreciação.

4.4 – Para manter a qualificação para uma Licença de Grau A ou B, o condutor deve participar em, pelo menos, uma prova internacional da categoria apropriada no período de 12 meses,

caso contrário, terá de ser novamente observado, durante os treinos para uma prova internacional, para satisfação da ADN que emite as Licenças.

5 – Qualificação e condições para a Super Licença

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

5.1 – Qualificações

5.1.1 – O piloto deve ser detentor de uma licença de Grau A Internacional da FIA válida.

5.1.2 – O piloto deve igualmente satisfazer pelo menos um dos seguintes critérios:

- a)** Ter tomado a partida em, pelo menos, 5 (cinco) corridas a contar para o Campeonato do Mundo de Fórmula Um da FIA para Condutores do ano precedente ou a partida em, pelo menos, 15 (quinze) corridas dos 3 anos precedentes.
- b)** Já ter sido detentor da Super Licença e ter sido o piloto de testes de uma equipa do Campeonato do Mundo de F1 no decurso do ano precedente.
- c)** Ter sido classificado, no decurso dos 2 (dois) anos precedentes, nas primeiras 3 (três) posições da classificação final: do Campeonato de F2, ou do Troféu Internacional de F3, ou da Série GP2, ou da Série GP2 Ásia ou do Campeonato Japonês de F/Nippon,
- d)** Ter sido classificado nas 4 (quatro) primeiras posições da classificação final da Série Indycar IRL no decurso dos dois anos precedentes,
- e)** Ser o actual campeão de uma das seguintes séries:
 - F3 Euro Séries
 - Os Campeonatos principais nacionais de F3: Grã-Bretanha, Itália, Japão ou Espanha.
 - World Séries F/Renault V6

Nota: O título de Campeão é considerado como válido durante 12 meses a partir da última corrida da temporada do Campeonato ou da Série em questão.

f) Ser considerado pela FIA como tendo feito prova regular das capacidades excepcionais em viaturas de fórmula monolugar, mas sem ter podido qualificar-se de acordo com os anteriores pontos c) a e).

Neste caso, a equipa de F1 em questão deve demonstrar que o candidato conduziu de maneira constante um veículo de F1 em vigor, pelo menos 300km, à velocidade de corrida, durante um período máximo de 2 (dois) dias, isto tendo acontecido pelo menos até 90 dias antes do pedido e certificado pela ADN do país em que o teste haja sido realizado.

5.2 – 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 prova do Campeonato do Mundo de Fórmula Um da FIA em que o candidato pretende participar.

No caso de uma mudança de piloto no Campeonato por razões de força maior, a FIA poderá aceitar os pedidos até 48 horas antes do início das verificações técnicas iniciais da prova.

b) A ADN que emitiu ao piloto 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 piloto deve submeter à FIA um formulário de pedido de Super Licença devidamente preenchido.

d) A taxa anual de Super Licença é paga à FIA.

5.3 – Condições de Emissão

5.3.1 – Se os Artigos 5.1 e 5.2 forem respeitados nos termos satisfatórios para a FIA, esta última concede a licença.

5.3.2 – A Super Licença é válida até ao final do ano da sua emissão.

5.3.3 – Um condutor aceite nos termos do Artigo 5.1.2 f) acima, sê-lo-á por um período experimental de 12 (doze) meses, durante o qual a Super Licença lhe será provisoriamente concedida, sob reserva de revisão a qualquer momento.

5.3.4 – Um piloto permanece apto à renovação de uma primeira Super Licença durante 8 (oito) meses após a data de emissão, sob reserva de conformidade com o Artigo 5.2 b) a d) acima.

6 – Licenças para todas as tentativas de recordes de velocidade mundiais e internacionais

É exigida a Licença de Grau C.

7 – Licenças 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.

8 – Licença para provas de veículos históricos

8.1. A Licença Internacional de Condutor de Históricos da FIA é válida para a categoria de veículos relativamente aos quais é emitida, para todas as provas de velocidade de veículos históricos reconhecidas pela FIA.

É obrigatória para a participação nestas provas, excepto no caso de o condutor ser detentor de uma licença internacional normal de condutor da FIA independentemente do grau da mesma (outro que não o Júnior C Offroad). (consultar Artigos 2 a 5).

As provas de velocidade são aquelas em que a velocidade é o elemento determinante para a classificação ou aquelas em que é atingida uma velocidade média de 50km/h.

8.2 – As Licenças Internacionais de Condutor de Históricos da FIA devem respeitar todos os regulamentos relativos às Licenças Internacionais que figuram no Código Desportivo Internacional da FIA, Capítulos 2 e 8.

8.3 – A Licença Internacional de Condutor de Históricos da FIA distinguir-se-á pela sobre impressão da letra H em grandes dimensões.

8.4 – As ADN'S emissoras das licenças serão responsáveis pela determinação das qualificações necessárias para os vários graus.

8.5. – As Licenças são válidas para as seguintes categorias de veículos, tal como definido nos regulamentos internacionais relativos a veículos históricos:

Grau H1: todos os veículos históricos com a excepção dos monolugares do Grande Prémio Thoroughbred e F1 dos períodos G, H e I.

Grau H2: veículos de competição "Vintage", veículos de competição de até 2000 cm³ posteriores a 1930; veículos de Sport e de Sport Protótipos com cilindrada superior a 1100 cm³ e até 2500 cm³; todos os veículos de Grande Turismo.

Grau H3: todos os veículos de Sport antes da guerra; veículos de Sport e de Sport Protótipos do Pós-Guerra com cilindrada até 1100 cm³; veículos de Grande Turismo até 2500 cm³.

Grau H4: apenas Ralis de Regularidade de Históricos.

(NB: Os graus A, B e C da Licença Internacional de Conductor da FIA são válidos para todas as provas de veículos históricos em circuito e são obrigatórias para os monolugares do Grande Prémio Thoroughbred e F1 dos períodos G, H e I).

O grau R é válido para todos os ralis de viaturas históricas.

9 – Licenças para Corridas de Dragsters

9.1 – A Licença Internacional para corridas de Dragsters da FIA é válida para as categorias de veículos relativamente aos quais é emitida, para todas as provas de Dragsters aprovadas pela FIA, e é obrigatória para a participação em tais provas.

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 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 determinação das qualificações necessárias para os vários graus, de acordo com o Artigo 10.4 do Regulamento Geral para Dragsters da FIA.

9.5 – As licenças são válidas para as seguintes categorias de veículos, 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 – Licenças para participantes que apresentem capacidades especiais

10.1 – Conductor

À excepção das doenças evolutivas ou crónicas que impeçam a prática do desporto automóvel e de perturbações da visão incapacitantes (ver 1.5.1 Capítulo II), 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:

a) 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.

b) 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.

c) 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.

d) 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 (passaporte do veículo), 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 maneira, um participante que apresente capacidades especiais e cuja actividade desportiva automóvel se limite à função de navegador em ralis, tais como definidos no Artigo 21^a do Código Desportivo Internacional, e com a exclusão de qualquer uso do volante durante a competição, pode candidatar-se a uma licença internacional “navegador” para capacidades especiais.

Os critérios físicos exigidos, com a excepção de se ter em conta as perturbações de visão incapacitantes (ver Artigo 1.5.1, Capítulo II) são os mesmos 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 do veículo;
- Ajudar o condutor (supostamente ferido) a sair do veículo;
- Agarrar a placa SOS e acená-la na traseira do veículo.

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 provas 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 prova.

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 provas 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” formado 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 piloto 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 provas a contar para a Taça das Energias Alternativas da FIA

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

- As licenças de Graus A, B, C e D são válidas para as provas 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 provas 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 provas de velocidade (Categorias II, III, IV, V, VI, VII e VIII).
- A licença de Grau R é válida unicamente para as provas em estrada com partidas individuais (Categorias I, II, III, IIIA, IV, V, VI, VII, VIII e Classe Olímpia).

Com o objectivo de regulamentar as questões que possam resultar da aplicação do presente regulamento, toda a Autoridade Desportiva Nacional 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 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 infecções 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:

a) Acuidade visual:

- 1)** 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;
- 2)** Qualquer pessoa cuja acuidade visual apenas num olho seja reduzida 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) Correção 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 ou de alterações do campo visual, 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 desde há menos de 5 (cinco) anos

No caso de cegueira monocular há mais de 5 (cinco) anos, a Comissão Médica da FIA poderá considerar o pedido de licença, baseada nos resultados do teste de visão descrito no Artigo 1.3.

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 sulfamidas hipoglicemiantes, 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 ter consequências nefastas por ocasião da pratica do desporto automóvel.

1.6 – Formulário de Exame Médico

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

- a) Uma ficha de questionário médico,
- b) 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.

1.6.3 – Destino do formulário médico e do questionário

Estes documentos deverão ser conservados pelas ADN's, cumprindo as regras do respeito do segredo 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 Autoridade Desportiva Nacional 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 as seguir se exemplifica:

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

Apto para a prática do desporto automóvel, nos termos das 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 provas:

A verificação do certificado médico de aptidão pelo Médico Chefe da prova pode substituir a visita preliminar requerida em determinados casos.

Além disso, a qualquer altura durante uma prova ou após o final da mesma, o Médico Chefe e o Director da Prova 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 prova 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 da Prova, pode considerar necessário realizar um exame médico.

- Nas provas 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 provas em estrada, o exame médico poderá ser realizado no local (montanha) ou no parque de agrupamento (ralis).
- Nas provas 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 Corrida; a título excepcional, nas provas em pista, o Delegado Médico da FIA poderá realizar este exame num local que não seja o Centro Médico.
- Se o regulamento de uma prova, 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 prova sem demora a pedido do Delegado Médico FIA ou do Médico designado para o Campeonato ou Série.

O Médico-Chefe da prova, 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 provas em que este se encontre presente) e do Médico Chefe da prova, o condutor em questão poderá:

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

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

A utilização de joalheria 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 prova do WRC/CPR, esse exame médico deverá ter lugar antes do início da próxima prova internacional na qual pretende participar, nas mesmas condições e com as mesmas conseqüências que as previstas para as provas 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 prova 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 piloto 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 Condutor

Em caso de acidente, durante uma prova ou fora de prova 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 Autoridade Desportiva Nacional:

- Juntando um atestado médico confidencial dirigido à Comissão Médica Nacional ou ao Médico Designado pela Autoridade Desportiva Nacional e que inclua o diagnóstico, o prognóstico, a incapacidade temporária ou o grau de invalidez.
- Ou autorizando a Comissão Médica Nacional ou o Médico Designado pela Autoridade Desportiva Nacional 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 piloto deve informar o Delegado Médico da FIA antes da próxima prova 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, o médico deve solicitar um exame de reintegração ou um novo protocolo completo de consulta médica anual.

Todas as doenças 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 entre 0 e 10 dias, será realizado um controlo médico por ocasião da próxima prova na qual o piloto 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 prova 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 Autoridade Desportiva Nacional 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 Autoridade Desportiva Nacional

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

6 – Regulamentação relativa a estudos fisiológicos durante provas 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 provas 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 prova, nem incomodar os concorrentes e os pilotos que não estão envolvidos.

Devem-se por isso reger pelo abaixo regulamentado (6.2, 6.3 e 6.4).

6.2 – Iniciativa de 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 provas 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 pilotos e co-pilotos 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 de 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 prova 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.

Os capacetes homologados segundo a Norma FIA 8860-2004 – Especificação relativa a Testes para Capacetes de Alta Performance (Lista Técnica nº 33), devem ser usados pelos pilotos do:

- Campeonato do Mundo de Fórmula Um
- Do Campeonato do Mundo de Ralis da FIA, se constarem da lista de pilotos prioritários 1 ou 2
- Do WTCC
- Do Campeonato da Europa de GT3 da FIA
- Das Séries Internacionais para as viaturas de GP2, GP 3, LMP1, LMP2 e F3.

Todos os pilotos 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 Um ou da F3 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 fazendo parte integrante da estrutura do capacete e conformes 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.

Os condutores e os segundos condutores 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 piloto ferido:

- O piloto 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 prova (ou, se estiver presente, o Delegado Médico da FIA) deve poder retirar o capacete, mantendo a cabeça do piloto em posição neutra.

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

(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 prova e não pode exceder os 1800 g para um capacete integral ou os 1600 g para um capacete aberto, incluindo todos os acessórios e fixação.
- Os auscultadores de rádio montados no capacete são proibidos em todas as provas em circuito e de montanha, **excluindo as provas 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 parágrafo 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 provas 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 pilotos e co-pilotos devem obrigatoriamente usar um fato de competição, assim como luvas (facultativas para os co-pilotos), roupa interior longa, uma balaclava, meias e sapatos, homologados em conformidade com a norma FIA 8856-2000 (Lista Técnica nº 27). Os utilizadores devem assegurar-se de que o vestuário não é demasiado apertado, uma vez que isso reduzirá o nível de protecção.

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 (ver Anexo I da norma FIA 8856-2000 para saber mais sobre as exigências detalhadas e outras recomendações para o uso).

Os condutores de monolugares que participem em provas de partida parada devem utilizar luvas de cor bastante visível e que contraste com a cor predominante do veículo, 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 provas 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).

A título excepcional, os condutores podem utilizar vestuário de arrefecimento que não estejam homologados pela FIA. Todavia este será colocado por cima da roupa interior obrigatória e homologada e deve incluir uma peça de suporte certificada e etiquetada ISO 15025; os tubos devem ser certificados e etiquetados ISO 17493 e não devem estar em contacto com a pele do condutor. Toda a ligação com um sistema a bordo da viatura deverá estar de acordo com o Artigo 5.8.6 da norma FIA 8856-2000.

3 – Sistema de retenção **frontal** da cabeça (RFT)

3.1 – Nas provas internacionais, é proibida a utilização de qualquer dispositivo fixado ao capacete e com a finalidade de proteger o pescoço ou a cabeça do condutor, excepto se o dispositivo em questão tiver sido homologado de acordo com a norma FIA 8858. Os sistemas RFT homologados estão descritos na Lista Técnica FIA n.º 29. Os sistemas RFT aprovados pela FIA devem ser usados pelos pilotos e co-pilotos em todas as provas internacionais **com as seguintes exceções ou disposições suplementares.**

A utilização de um sistema RFT aprovado pela FIA é:

a) Obrigatória para as viaturas de Formula 1 do período G e seguintes, **a não ser que haja uma dispensa por escrito da Comissão de Segurança da FIA;**

b) Recomendada para as outras viaturas históricas.

c) Obrigatório em Offroad, para todas as provas dos Campeonatos da Europa FIA, excepto para as viaturas de Autocross Super Buggy, Buggy 1600 e Júnior Buggy para as quais é fortemente recomendado e com capacetes compatíveis.

d) Não obrigatório para as seguintes categorias de veículos de energias alternativas: I, III, IIIA, IV, V, Karts eléctricos, VII e VIII;

e) Recomendado para as categorias de veículos de energias alternativas II, V Viaturas e VI com Passaportes técnico emitido antes de 01.01.2006.

Para as outras viaturas, a bordo das quais é impraticável por razões técnicas de montar o sistema RFT aprovado pela FIA, um pedido de derrogação deverá ser apresentado à Comissão de Segurança da FIA.

3.2 Condições de utilização

Os sistemas RFT devem ser utilizados unicamente com os elementos aprovados pela FIA de acordo com a tabela seguinte:

Capacete ⁽²⁾	Sistema de cintas
FIA 8860 (Lista Técnica Nº 33) FIA 8858 (Lista Técnica Nº 41)	FIA 8858 (Lista Técnica Nº 29)

(2) Uso obrigatório do capacete em cada Campeonato de acordo com o Artigo 1.1 acima.

Para informações mais detalhadas desde que o dispositivo utilizado seja o HANS® o “Guide for the Use of HANS® in International Motor Sport” (Manual de Utilização do sistema HANS® no Desporto Automóvel Internacional) publicado pelo Instituto da FIA para a Segurança no

Desporto Automóvel, está disponível em www.fia.com, na rubrica FIA SPORT – Règlements – Equipement des pilotes

3.3 – Compatibilidade e autorização de utilização dos elementos aprovados segundo as Normas FIA 8858-2002, 8858-2010, 8860-2004 e 8860-2010.

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 mantém-se válidas desde que sejam utilizadas como indicado no quadro seguinte:

	FHR 8858 - 2010	Cinta (com clip de extremidade) 8858 – 2002	Ancoragem Capacete 8858 – 2010	Capacete 8858 – 2010 e 8860 - 2010
HANS 8858-2002		SIM	SIM	SIM
Cinta (com clip de extremidade) 8858 – 2002	NÃO		Se mecanicamente compatível	SIM
Ancoragem Capacete 8858 – 2002	SIM	Se mecanicamente compatível		NÃO
Capacete 8858 – 2002 e 8860 - 2004	SIM	SIM	NÃO	

4 – Cintos de Segurança

Os pilotos devem estar devidamente fixos no seu lugar através dos cintos de segurança de acordo com as especificações do Anexo J para o veículo em questão, durante todo o tempo de uma prova 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 do veículo e limites da pista

a) Um veículo que se encontre na pista pode utilizar toda a largura da mesma. No entanto, se esse veículo for alcançado por um veículo que está prestes a ganhar-lhe uma volta, o piloto deve permitir ao piloto mais rápido que o ultrapasse na primeira ocasião possível.

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

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

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

Um piloto 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 piloto que volte à linha de trajectória, tendo previamente defendido a posição fora da mesma, deverá deixar pelo menos a largura de um carro, 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 piloto julgado culpado de uma das infracções mencionadas acima será reportado aos Comissários Desportivos da prova.

- c)** Os pilotos 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 um veículo sair da pista por uma qualquer razão, e sem prejuízo do ponto 2 (d) a seguir, o piloto 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 piloto 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 do veículo (tal como a saída de pista), serão reportadas aos Comissários Desportivos da prova e poderão resultar na imposição de penalidades que poderão ir até à exclusão de todos os pilotos envolvidos.
- e)** Nunca é permitido conduzir uma viatura de maneira inutilmente lenta, errada ou potencialmente perigosa para os outros pilotos.

3 – Imobilização de um veículo durante uma corrida

- a)** O piloto de qualquer veículo 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 pilotos.

Se o piloto não puder retirar o veículo, será dever dos comissários de pista prestar-lhe assistência. Se na sequência desta assistência o piloto 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 piloto com a ajuda das ferramentas e peças transportadas no veículo em questão.
- d)** É proibido qualquer tipo de reabastecimento, excepto quando o veículo estiver imobilizado na sua box.

- e) Além do condutor e dos oficiais devidamente designados, ninguém está autorizado a tocar num veículo, excepto na via das boxes.
- f) É proibido empurrar um veículo sobre a pista.
- g) Excepto durante uma suspensão da corrida, qualquer veículo abandonado 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 piloto 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 da prova), 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

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