

Publicado em 27.02.2018

Atualizado em 09.04.2018

ARTIGO	DESCRIÇÃO
1	GENERALIDADES
2	DISPOSIÇÕES GERAIS
3	CONDIÇÕES DE REALIZAÇÃO DE PROVAS DE RALICROSS E KARTCROSS
4	OBRIGAÇÕES E CONDIÇÕES GERAIS
5	ORGANIZAÇÃO DA PROVA, CIRCUITOS, SEGURANÇA DO PÚBLICO
6	JOKER LAP
7	REGULAMENTOS
8	LICENÇAS DESPORTIVAS
9	INSCRIÇÕES
10	PROGRAMA E HORÁRIOS
11	NÚMEROS DE COMPETIÇÃO
12	OFICIAIS DA PROVA
13	INSTRUÇÕES E COMUNICAÇÕES AOS CONCORRENTES
14	PENALIDADES
15	NOTIFICAÇÃO DE DECISÕES E COMUNICAÇÃO DAS PENALIDADES APLICADAS
16	CRONOMETRAGEM - OUTROS EQUIPAMENTO DAS VIATURAS
17	DISCIPLINA DO PADDOCK - PARQUE DOS CONCORRENTES
18	PARQUES DE VERIFICAÇÃO - PRÉ - GRELHAS
19	REGA DE PISTA
20	DISCIPLINA GERAL DE SEGURANÇA
21	VERIFICAÇÕES
22	VERIFICAÇÕES ADMINISTRATIVAS
23	VERIFICAÇÕES TÉCNICAS
24	PNEUS - COMBUSTÍVEL - COMBURENTES
25	PESAGEM
26	BRIEFING
27	FORMAÇÃO DAS GRELHAS DE PARTIDA
28	PROCEDIMENTO DE PARTIDA - SEMÁFOROS
29	FALSAS PARTIDAS
30	INTERRUPÇÃO DA CORRIDA
31	FINAL DE CORRIDA
32	PARQUE FECHADO
33	DIREITOS E OBRIGAÇÕES DOS CONCORRENTES
34	PRÉMIOS - DISTRIBUIÇÃO DE PRÉMIOS
35	RECLAMAÇÕES - APELOS
36	INTERRUPÇÃO / ADIAMENTO DA PROVA
37	RESTRICÇÕES - MODIFICAÇÕES

Art. 1 - GENERALIDADES

As presentes Prescrições Específicas de Ralicross (PERx), Kartcross (PEKx) e Super Buggy (PESB) têm como finalidade estabelecer o quadro regulamentar aplicável a todas as provas de Ralicross, Kartcross e Super Buggy que se realizem em Portugal e organizadas sob a égide da FPAK.

Art. 2 - DISPOSIÇÕES GERAIS

2.1 - A coordenação das provas de Ralicross, Kartcross e Super Buggy é assegurada pela Federação Portuguesa de Automobilismo e Karting (FPAK).

2.2 - Nas provas nacionais, poderão participar todos os licenciados que cumpram com Art. 7.2 e 8 das PGAK.

2.2.1 - Nos termos do acordo recíproco firmado entre a RFEDA e a FPAK, os concorrentes espanhóis que sejam detentores de licença desportiva espanhola, e apresentem autorização escrita passada pela RFEDA, poderão igualmente participar nas provas dos campeonatos disputadas em Portugal conforme o Art. 7.3 das PGAK.

Art. 3 - CONDIÇÕES DE REALIZAÇÃO DE PROVAS DE RALICROSS, KARTCROSS e SUPER BUGGY

3.1 - Pistas homologadas - Quaisquer provas de Ralicross/Kartcross/Super Buggy só poderão decorrer em pistas homologadas pela FPAK ou Federação Internacional Automóvel (FIA).

Art. 4 - OBRIGAÇÕES E CONDIÇÕES GERAIS

4.1 - Responsabilidade do concorrente

4.2 - Se um detentor de licença de concorrente colectiva estiver impossibilitado de estar presente na prova, tem de designar por escrito (em papel timbrado do detentor da respectiva licença de concorrente) e devidamente assinado e carimbado, o seu representante oficial nessa prova, para todos os veículos inscritos com essa licença.

A responsabilidade de um condutor ou de qualquer outra pessoa da equipa encarregada de assegurar que todas as disposições sejam respeitadas durante o decorrer da prova, é ao mesmo tempo individual e solidária com o concorrente pelo respeito do conjunto de disposições do CDI e da regulamentação FPAK em vigor.

4.3 - Os concorrentes, durante o desenrolar da prova, têm de assegurar-se de que as viaturas por si inscritas cumprem as condições de conformidade técnica e de segurança regulamentarmente previstas.

4.4 - Verificações Técnicas Iniciais - só os concorrentes que tenham sido aprovados nas verificações administrativas, podem apresentar o seu veículo nas verificações técnicas e só após terem sido aceites nestas, poderão fazer parte da lista de admitidos à partida. O simples facto de apresentar uma viatura às verificações técnicas iniciais é considerado como uma declaração implícita por parte do concorrente da integral conformidade do seu veículo.

4.5 - No caso de o concorrente não se encontrar a bordo da viatura, todas as suas obrigações e responsabilidades incumbirão na sua totalidade ao 1º condutor ou chefe de equipa designado no boletim de inscrição, quando este tiver idade igual ou superior a 18 anos.

Quando a idade do condutor for inferior a 18 anos essa responsabilidade incumbe exclusivamente ao concorrente designado no boletim de inscrição.

4.5.1 - Durante o tempo que um condutor com idade inferior a 18 anos se encontrar em pista, a sua representação perante a direcção da prova e o CCD, será cumulativamente assumida pelo seu concorrente ou chefe de equipa designado durante as verificações administrativas.

Art. 5 - ORGANIZAÇÃO DA PROVA, CIRCUITOS, SEGURANÇA DO PÚBLICO

5.1 - Qualquer competição de Ralicross/Kartcross/Super Buggy inscrita no calendário desportivo nacional, é organizada de acordo com as normas do CDI e seus anexos, das PGAK das presentes PERx, o regulamento do campeonato, taça, troféu, série, desafio ou critério, os quais todos os concorrentes e condutores aceitam e se comprometem a cumprir rigorosamente, pelo simples facto da sua inscrição.

5.2 - Informações no regulamento particular de prova - o organizador, tem de mencionar para além de outras situações, a denominação da prova, o tipo de corridas a disputar e a data da realização são mencionadas.

5.3 - Características dos Circuitos de Ralicross - conforme o Regulamento para a Construção e Segurança de Pistas de Ralicross e o Anexo O da FIA, publicados no site da FPAK.

5.4 - Sistema de segurança - desde o início dos treinos livres, cronometrados e do Warm up, é obrigatória a presença de todo o sistema de seguranças (ambulâncias, carros de incêndio, reboques, carro de água) médicos e paramédicos, bem como todos os oficiais de prova, necessários ao bom desenrolar da prova.

Art. 6 - JOKER LAP

6.1 - Válida - conforme regulamento da Competição.

6.1.1 - Pistas de Ralicross - é obrigatória a inclusão da Joker lap.

6.2 - Zona de entrada e saída - não podem encontrar-se na trajectória da corrida, tendo de existir uma protecção de segurança para separar os dois percursos. Na saída deve ser possível às viaturas terem a mesma velocidade das que circulam no circuito principal.

6.3 - Posto de comissários à saída - por questões de segurança, poderá ser colocado no local, se necessário.

6.4 - Utilização - estando previsto no regulamento particular da prova, a utilização da Joker Lap, será facultativa no treino livre, nas sessões de treinos cronometrados (se houver) e warm up, e obrigatoriamente nas corridas de qualificação e finais.

6.5 - Forma de aceder à Joker Lap - não poderão atravessar a linha contínua pintada na pista. Caso não exista linha de Joker Lap, as viaturas deverão manter-se dentro do corredor imaginário, que se inicia no local onde estiver o painel *Início da Zona de Joker Lap*.

6.6 - Atravessar a linha branca - contudo qualquer viatura que entre no corredor da Joker Lap não poderá atravessar a linha contínua pintada na pista para aceder de novo à pista principal, apenas a podendo retomar após o final da linha delimitadora do corredor da Joker Lap ou após o painel *Final da Zona de Joker Lap*.

6.7 - Prioridade - as viaturas que circulem na pista principal têm prioridade sobre as viaturas que estejam a cumprir a Joker Lap e estejam a retomar a pista principal.

6.8 - Penalidades - excepto em casos reconhecidos pelo CCD, toda a infracção às regras definidas no presente Art. 6, implicarão penalidades, menos a definida no Art. 6.8.1.

6.8.1 - Penalidades por não efectuar a Joker Lap - 30 seg.

6.8.1.1 Penalidade por passar na Joker Lap na 1ª volta quando os regulamentos o não autorizem - a decidir pelo CCD que pode ir até à desqualificação da corrida ou prova conforme a gravidade.

6.8.1.2 - Penalidade - antecipação da bandeira de xadrez - sendo obrigatória a utilização da *Joker Lap*, se qualquer condutor não tiver cumprido a passagem obrigatória na *Joker Lap* anteriormente ao momento da amostragem (antecipada) da bandeira de xadrez, ser-lhe-á aplicada uma penalização adicional em tempo a determinar pelo CCD, que será calculado entra a diferença de tempo da volta mais rápida e a média das voltas mais lentas efectuadas pelo piloto mais rápido da Categoria na série ou corrida em que a situação se verifique.

6.8.1.2.1 - Penalidade por bandeira de xadrez mostrada tardiamente - Idêntica penalidade poderá ser aplicável pelo CCD, quando a bandeira for mostrada depois de ultrapassado o número de voltas previstas nos regulamentos e simultaneamente a indicação sequencial decrescente do conta-voltas possa ter induzido em erro os condutores em pista.

Se a bandeira for mostrada tardiamente mas o conta voltas estiver com a indicação correcta, será aplicada a penalização de 30 segundos prevista no art. 6.8.1 pela não passagem na Joker Lap.

6.8.1.3 - Penalidade por não passar na Joker Lap por paragem de corrida com amostragem de bandeira vermelha - quando em situação de paragem de corrida, um qualquer piloto não tiver passado na Joker Lap, ou a tiver feito em volta que não conta para a classificação dessa corrida, ser-lhe-á aplicada uma penalização calculada nos termos do Art 6.8.1.2.

Esta penalidade não será aplicada quando a corrida que for parada ficar sem efeito e tenha de ser integralmente repetida.

Art. 7 - REGULAMENTOS

7.1 - O regulamento particular de cada evento tem de estar em conformidade com o regulamento tipo de Ralicross/Kartcross/Super Buggy aprovado pela FPAK.

7.2 - Impossibilidade de revogação das PERx - nenhuma cláusula destas PERx poderá ser revogada ou alterada por um regulamento particular da prova ou seus eventuais aditamentos.

7.3 - Em todas as competições, cópias do regulamento particular da prova (visado pela FPAK), apólice de seguro, identificação de todas as autoridades desportivas e oficiais de prova (incluindo os números das suas licenças desportivas) e a licença de homologação do circuito, têm de estar afixadas permanentemente no quadro oficial da prova.

7.3.1 - Modificação ao Regulamento de Prova - depois de aprovado, apenas poderá ser modificado nos termos do Art. 3.6 e 11.9 do CDI.

7.3.2 - Aditamentos - impressos em papel de amarelo anunciam modificações ou disposições suplementares e serão datados e numerados passando a fazer parte integrante do regulamento particular. Serão afixados no secretariado e no(s) quadro(s) de afixação previsto(s) no programa da prova. Iguamente serão comunicados directamente e logo que possível, aos concorrentes, os quais têm de confirmar por assinatura a sua recepção, salvo em caso de comprovada impossibilidade durante o desenrolar da prova.

7.3.3 - Aditamento aprovado pela FPAK - desde que difundido antes do início da prova.

7.3.4 - Aditamento aprovado pelo CCD - difundido depois do início da prova será elaborado e assinado pelo CCD.

7.3.5 - Responsável pela aplicação dos regulamentos - o director de prova é o responsável pela aplicação destas prescrições, dos regulamentos aplicáveis e do regulamento particular, durante o decorrer da prova, cabe ao director de prova informar o CCD, de todos os incidentes importantes que tenham sido verificados e que exijam a aplicação das prescrições específicas ou da regulamentação geral apropriada, ou do regulamento particular da prova.

7.3.6 - Reclamação - qualquer reclamação apresentada por um concorrente será transmitida ao CCD, para análise e decisão (Art. 14 das PGAK e Art.13 do CDI).

7.3.7 - Casos não previstos pelo regulamento de prova - serão igualmente analisados pelo CCD, que detêm o exclusivo poder de decisão (Art. 11.9 do CDI).

7.3.8 - Os quadros oficiais de afixação deverão ter uma medida mínima recomendada de 3x3 ou 4x2 metros e serão subdivididos em dois, sendo um apenas para afixar toda a documentação emitida e outro apenas para afixação das classificações. A localização dos quadros oficiais será obrigatoriamente indicada no regulamento particular da prova.

Exemplo:

QUADRO OFICIAL	CLASSIFICAÇÕES
<ul style="list-style-type: none">- Alvarás,- Regulamento de prova,- Aditamentos,- Autorizações,- Decisões do CCD,- Penalizações, etc.- Lista de participantes- Classificações provisórias e finais	<p>Classificações de:</p> <ul style="list-style-type: none">- Treinos- Corridas de Qualificação- Corridas finais

Art. 8 - LICENÇAS DESPORTIVAS

8.1 - Nos termos do regulamento da emissão de licenças desportivas.

Art. 9 - INSCRIÇÕES

9.1 - Nos termos do Art. 9 das PGAK

9.2 - Os chefes de equipa e assistentes e respectivas licenças têm de ser identificados na ficha de inscrição.

9.3 - Nenhuma modificação poderá ser introduzida no boletim de inscrição, excepto nos casos previstos nas presentes prescrições. Todavia, o concorrente poderá, livremente, substituir o

veículo declarado no boletim de inscrição por outro da mesma divisão e da mesma classe, até ao momento das verificações técnicas iniciais.

9.4 - Após o fecho das inscrições, não é autorizada a substituição de qualquer concorrente.

No entanto um dos condutores pode ser substituído desde que o concorrente seja possuidor de uma licença de concorrente colectiva e com o acordo:

a) dos organizadores, até ao início das verificações administrativas.

b) do CCD nos termos definidos no Art. 11.9 do CDI, a partir do momento do início das verificações administrativas e até à publicação da lista dos concorrentes autorizados a participar (lista de participantes).

9.5 - Pelo simples facto de assinar o boletim de inscrição, o concorrente, bem como os membros da sua equipa, declaram implicitamente conhecer e submeter-se às jurisdições desportivas reconhecidas pelo CDI e seus anexos, bem como às disposições das presentes prescrições e outros regulamentos aplicáveis.

9.6 - Toda a omissão ou falsa declaração no que respeita às características da viatura inscrita, ou dados do concorrente / condutor e elementos da equipa, implicará a desqualificação imediata do concorrente ou equipa, sem prejuízo de sanções mais graves que lhe venham a ser aplicadas pela FPAK.

9.7 - O número máximo de condutores aceites para a inscrição em cada prova e a data limite para efeitos de inscrição na prova serão estipulados no respectivo regulamento particular.

9.8 - No que respeita às viaturas de competição, fica bem claro que, os concorrentes inscrevem sob sua inteira responsabilidade e honra, uma viatura conforme o CDI e seus anexos, assim como de acordo com o regulamento técnico específico das categorias e divisões a que corresponda a sua inscrição.

9.9 - Todo o concorrente que após estar devidamente inscrito não possa por qualquer motivo estar presente na mesma terá que justificar por escrito (via fax ou email) junto da entidade organizadora o motivo da sua ausência. A não justificação determinará a aplicação ao concorrente de uma das penalidades previstas no Art. 12.3 do CDI.

9.10 - O valor da taxa de inscrição para cada prova será obrigatoriamente mencionado no regulamento particular da prova, cabendo exclusivamente ao organizador definir o seu montante.

9.11 - No caso de no regulamento particular da prova constar uma limitação ao número de inscritos, os clubes organizadores terão que dar preferência segundo a ordem de entrada e recepção das inscrições. Tratando-se de provas que integrem Campeonatos de Portugal, terá de ser dada prioridade aos pilotos que hajam efectuado na FPAK a inscrição nesses mesmos campeonatos.

Art. 10 - PROGRAMA / HORÁRIOS

10.1 - Programa das provas - conforme definido nos regulamentos desportivos das competições que constem no programa de cada prova dos Campeonatos de Portugal de Ralicross, Kartcross e Super Buggy.

10.2 - Horários

10.2.1 - Ultima corrida - deverá ser elaborado de modo a que esta, termine por volta das 17:00 do último dia.

10.2.2 - Verificações documentais e técnicas, treinos e corridas - tem de estar previsto os seus inícios.

10.2.3 - No horário a estabelecer para as Verificações Documentais e Técnicas, tem de ser previsto um período reservado para uma quantidade específica de viaturas, as quais no período estabelecido serão identificadas pelo seu número de competição.

Art. 11 - NÚMEROS DE COMPETIÇÃO

11.1 - Os números de competição têm de estar de acordo com o previsto nos Art. 16.2, 16.3 e 16.5 do CDI, com as seguintes variantes:

11.1 a) O desenho dos algarismos será com o tipo de letra ARIAL

1 2 3 4 5 6 7 8 9 0

b) nas viaturas de **Ralicross**, têm de ser colocados:

b1) nas portas da frente de cada lado da viatura, e ainda um terceiro colocado na parte da frente do tejadilho, em material igual ao dos números das portas e virado para a frente do carro.

b2) igualmente um número com 10x10 cm tem de estar afixado no canto superior do pára-brisas do lado oposto ao condutor, juntamente com o nome deste.

b3) a altura dos algarismos será de 28 cm e a largura do traço de cada algarismo de 5 cm. No caso de os números não fazerem claro contraste com a pintura/decoração da viatura, a superfície de fundo contrastante onde os números sejam aplicados terá um mínimo de 45 cm de largura e 33 cm de altura.

c) nas viaturas de Kartcross e Super Buggy têm de ser colocados:

c1) em ambos os lados da viatura e ainda num painel vertical montado no tejadilho ou no capot do motor, com a numeração visível dos dois lados.

c2) o número montado no tejadilho tem de ser instalado sobre um suporte vertical de 24x35 cm, sem arestas vivas e ao longo do eixo longitudinal da viatura. As dimensões do número serão de 18 cm de altura com traço de 4 cm de largo.

c3) o suporte tem de estar seguro e devidamente fixado à viatura, sem qualquer risco de quebrar, desprender ou cair, sendo a sua colocação da responsabilidade do concorrente e tem de estar já colocado quando a viatura for presente às Verificações Técnicas Iniciais. No caso de os números não fazerem claro contraste com a pintura/decoração da viatura, a superfície de fundo contrastante onde os números sejam aplicados terá um mínimo de 45x33 cm.

11.2 - Nomes dos condutores nos vidros/carroçaria - os condutores têm de afixar o seu nome nas janelas laterais traseiras de ambos os lados da viatura, ou na carroçaria.

Têm de ser usadas letras de caixa alta (com altura máxima de 10 cm e mínimo de 7 cm) para as iniciais do 1º e 2º nome, sendo o restante em caixa baixa (ex. J. Gomes para o caso de João Gomes).

Exemplo:

João Gomes

J. Gomes

As letras, que terão de ser de cor branca, em plástico (vinil) recortado (sem fundo) e tipo *Arial Black*. A localização obrigatória nos vidros corresponde à metade superior de cada uma das janelas traseiras.

Nas provas internacionais, terá ainda de ser colocada após o nome, a bandeira da nacionalidade do condutor.

Art. 12 - OFICIAIS DA PROVA

12.1 - Aprovação da lista pela FPAK - de acordo com o estabelecido no CDI a lista de oficiais, proposta pelo organizador tem de merecer a prévia aprovação da FPAK.

12.2 - Para todas as provas a contar para os CPRx, CPKx, CPSB e Taça Portugal (TPRxKxSB), a FPAK nomeará o Presidente do Colégio de Comissários Desportivo.

12.3 - Os restantes dois elementos do CCD serão propostos pela comissão organizadora, podendo neste caso, o terceiro elemento pertencer ao clube organizador.

12.4 - Nas outras provas não integradas nos CPRx, CPKx, CPSB e TPRxKxSB, os membros serão propostos pelo clube organizador, bem como a indicação do presidente, sendo esta proposta sujeita a ratificação pela FPAK.

12.5 - Tem de ser mantida uma comunicação permanente entre os comissários desportivos e o director de prova. Sempre que possível, pelo menos um dos comissários desportivos, (preferencialmente o presidente do CCD) deve permanecer junto do director de prova, a fim de que toda e qualquer decisão urgente que se revele necessária, possa ser tomada sem qualquer atraso.

12.6 - Rádio na sala do CCD - a organização tem de disponibilizar um rádio, no mesmo canal e frequência usado pela direcção da prova.

12.7 - Oficiais da Prova - a lista nominativa dos oficiais de prova e o correspondente número de licença desportiva tem de ser entregue juntamente com o processo de aprovação do regulamento e tem de constar no mínimo de:

- os comissário (s) desportivo (s);
- o director de prova;
- o director de corrida, (facultativo);
- o (s) director (es) adjunto (s) (facultativo);
- o secretário da prova;
- o responsável pela segurança;
- o comissário técnico chefe (CTC);
- os comissários técnicos (CT);
- o (s) responsável (eis) pelas relações com os concorrente;
- os comissários de parque;
- os juízes de facto, com indicação da função;
- o responsável da cronometragem;
- o responsável pelos resultados da prova;
- o médico chefe (licenciado em medicina, obrigatoriamente) com indicação do nº da cédula profissional;

12.7.1 - Relações com os Concorrentes

Principais funções

- responder a todas as informações com respostas precisas às questões colocadas;
- informar os concorrentes e ter junto deles um permanente papel de concertação;
- dar todas a informações ou todos esclarecimentos complementares relativos à regulamentação da prova;

Esta função tem de ser confiado a um oficial de prova (nas provas internacionais tem de obrigatoriamente falar inglês) conhecedor de toda a regulamentação geral e desportiva, possuidor de uma licença, no mínimo, de comissário desportivo estagiário.

Assiste às reuniões do CCD a fim de estar informado de todas as decisões tomadas.

- tem de ser rapidamente identificável pelos participantes

1) deverá usar um colete de cor *Laranja*, com indicação de ambos os lados *RELAÇÕES COM OS CONCORRENTES*.

2) o seu nome, fotografia, número de telemóvel, seja afixado no quadro de oficial.

Presença durante o desenrolar de uma Prova - tem de manter-se em permanência no circuito deste o início das verificações, até ao final da prova.

Mediação - Evitar a transmissão ao CCD de todos os pedidos que possam ser resolvidos com explicações precisas e uma solução satisfatória, na condição de que não se trate de uma reclamação (ex. fornecer uma precisão sobre os tempos contestados com a ajuda dos cronometristas). O responsável das relações com os pilotos tem de abster-se de todas as palavras ou acções susceptíveis de provocar eventuais reclamações.

12.8 - Uma prova onde se disputem corridas de várias categorias poderá ter directores de corrida, diferentes. Nesse caso, os mesmos têm de constar do regulamento particular da prova, no qual tem de figurar igualmente a identificação do director da prova, que será o responsável máximo por todos os directores de corrida.

12.9 - Caso exista um director de corrida, este estará em constante ligação com o director de prova e disporá de plenos poderes nas matérias que abaixo se descrevem:

- a)** controlar o desenrolar dos treinos e corrida, o respeito pelos horários e, caso julgue necessário, propor ao CCD a modificação do horário conforme previsto no CDI e nestas prescrições específicas;
- b)** mandar parar qualquer condutor (no cumprimento das normativas do CDI e das prescrições específicas) dando imediato conhecimento do facto ao CCD;
- c)** interromper o desenrolar dos treinos ou da corrida (se julgar que a sua continuação pode ser perigosa) em conformidade com o CDI e destas prescrições específicas e assegurar-se de que a nova partida se efectuará conforme os procedimentos previstos;
- d)** os procedimentos de partida;
- e)** o cumprimento do horário;
- f)** dirigir o briefing;

12.10 - O director de prova, o delegado técnico, o observador à prova e o CCD, o Relações com os Concorrentes, têm de estar presentes no evento o mais tardar a partir do início das verificações administrativas.

12.11 - Sempre que as viaturas se encontrem em pista, o director de prova tem de estar em contacto rádio permanente com todos os postos de comissários de pista.

O Presidente do CCD e o delegado técnico e restantes oficiais de prova deverão estar em contacto rádio permanente com o director de prova.

Art. 13 - INSTRUÇÕES E COMUNICAÇÕES AOS CONCORRENTES

13.1 - O CCD poderá a título excepcional dar instruções aos concorrentes, através de aditamentos de acordo com o CDI. Tais aditamentos, têm de ser entregues a todos os concorrentes - que têm de confirmar, por assinatura, o recebimento dos mesmos - e afixados no quadro oficial que fará prova da publicação. Estes têm de ser afixados em papel amarelo e podem ser entregues aos concorrentes em papel branco.

13.2 - Todas as decisões tomadas pelo CCD têm de ser afixadas no quadro oficial de afixação (excepto as relacionadas com verificações técnicas a efectuar).

13.3 - Todas as classificações e resultados dos treinos oficiais e corridas serão afixadas no quadro oficial da prova.

13.4 - Qualquer decisão ou comunicação do CCD, Comissários Técnicos (CT) ou do director da corrida, que diga respeito particularmente a um determinado concorrente, tem de ser comunicada a este, imediatamente e por escrito, o qual têm de acusar a sua recepção por aposição de assinatura no documento de notificação.

13.5 - O concorrente (ou o seu representante) tem de estar localizável durante toda a duração do evento, e só abandonar o circuito após a publicação das classificações finais oficiais.

13.6 - Respeito pela sinalização - os sinais por meio de bandeiras previstos no Anexo H ao CDI têm de ser imediatamente respeitados, caso contrário podem ser sancionados pelo CCD, podendo ir até à desqualificação da prova, dependendo da gravidade da infracção.

13.6.1 - Sinalética passível de ser confundida - os concorrentes não podem utilizar sinalética passível de ser confundida com a sinalética utilizada pelos oficiais da prova.

Bandeiras - Utilização

13.7 - Amarela - indica a presença de perigo na pista ou nas suas imediações, pelo que os condutores terão de diminuir a velocidade, ficando preparados para mudar a direcção ou mesmo parar, sendo proibido ultrapassar.

13.8 - As infracções a esta regra, após análise dos factos pelo CCD e por sua decisão, poderá levar às seguintes sanções:

a) durante uma sessão de treinos cronometrados - até à anulação dos tempos efectuados

b) durante as corridas de qualificação ou corridas finais - dependendo da gravidade da infracção:

b1) - penalidade até ao máximo de 60 segundos a adicionar ao tempo total da corrida.

b2) - desqualificação da corrida quando se verificar reincidência, ou o facto for considerado muito grave.

13.9 - Vermelha - todos os concorrentes têm de reduzir a velocidade e regressar á grelha de partida (ou ao local que no momento lhes for indicado pelos oficiais de prova), preparados para parar se for necessário, sendo proibido ultrapassar.

13.10 - Preta - o condutor terá que no final dessa volta dirigir-se directamente para o paddock. Esta bandeira será mostrada durante duas voltas. Se a sua apresentação ocorrer na corrida final, terá de dirigir-se directamente para o parque fechado ou para o local especificado no regulamento particular da prova. Em ambas as situações terá de dirigir-se ao director da prova.

13.11 - Por força do Art. 3 do Anexo H ao CDI, especificamente para as corridas de Ralicross e Kartcross, transcreve-se abaixo a sinalização de bandeiras conforme previsto no Art. 3.2.3 do mesmo Anexo H.

13.12 - Comissários de Pista - a sinalização será limitada às bandeiras azul, amarela, amarela com listas vermelhas, branca e vermelha.

13.13 - O Director de Prova terá à sua disposição a bandeira vermelha, preta, preta e branca, preta com disco laranja e as bandeiras de partida e chegada.

A amostragem da bandeira preta é da exclusiva responsabilidade do director de prova (não tendo necessidade de autorização do CCD), tendo, no entanto, no final das corridas de qualificação ou corridas finais, de reportar ao CCD a amostragem desta bandeira, mencionando os motivos bem como a identificação do condutor e da corrida.

13.14 - Os sinais por bandeiras têm de estar conformes ao Art. 2.4 do Anexo H ao CDI, salvo nas seguintes excepções

a) Amarela - apresentada no posto imediatamente antes do acidente/obstáculo. Uma bandeira amarela será agitada durante duas voltas para o mesmo incidente. Duas bandeiras amarelas serão agitadas se o incidente seja localizado sobre a trajectória da corrida. Após a apresentação da bandeira, os pilotos não poderão ultrapassar antes que eles tenham completamente passado o local do incidente para o qual a bandeira foi mostrada e não haverá a apresentação da bandeira verde nesta situação;

b) Bandeira Vermelha - bandeira preta, bandeira preta e branca, bandeira preta com disco laranja - a decisão de apresentar estas quatro bandeiras será normalmente da competência do director de prova;

c) Amarela com bandas Vermelhas - tem de ser mostrada sempre fixa após a rega da pista a todos os condutores, conforme descrito no Art. 3.2.3 iii) do Anexo H do CDI. A exibição desta bandeira ficará contudo limitada aos locais onde, após a rega, se mantenha concentrada uma elevada quantidade de água ou onde declaradamente o piso se encontre demasiado escorregadio. Tem também de ser mostrada sempre que as condições atmosféricas, ou outras, alterem as condições de aderência de um determinado local da pista.

d) Azul - será sempre mostrada agitada nas provas de ralicross, para indicar a um piloto que está prestes a ser ultrapassado;

13.15 - Amostragem não permitida - na última volta de qualquer treino ou corrida não é permitida a amostragem das seguintes três bandeiras: bandeira preta, bandeira de triângulo preta e branca e bandeira preta com disco laranja.

13.16 - As decisões tomadas pelo CCD por não respeitar uma bandeira amarela não são apeláveis.

13.17 - Utilização de Balizas - poderão ser utilizadas para delimitar o percurso (dentro do possível em número pouco elevado) competindo aos Juizes de Facto, fazer o relatório sobre uma viatura que desloque ou passe pelo lado contrário.

13.18 - Painéis fixos - utilizados para indicar os desvios do percurso tais como chicanas artificiais onde a visibilidade seja limitada.

13.19 - Saída de pista para o Paddock - tem de ser também indicada claramente.

Art. 14 - PENALIDADES

14.1 - O CCD pode aplicar as penalizações previstas nas presentes prescrições específicas, assim como quaisquer outras de que disponham, de acordo com o CDI.

Poderão igualmente actuar nesse sentido a pedido do director de prova ou perante uma reclamação; ou ainda caso algum (ns) dos elementos do CCD haja (m) presenciado o (s) facto (s).

14.2 - Estas penalidades e as situações previstas não são restritivas, cabendo ao CCD, nos termos do CDI, a aplicação de quaisquer outras aqui não contempladas.

14.3 - Incidente - qualquer ocorrência ou série de ocorrências, envolvendo um ou mais condutores, ou qualquer acção por parte de um condutor que tenha sido comunicada ao CCD pelo director de prova ou notada pelo CCD e comunicada ao director de prova e que:

- obrigue à suspensão/paragem de uma corrida;
- constitua uma violação destas prescrições ou do CDI;
- motive a falsa partida de uma ou mais viaturas;
- provoque uma colisão evitável;
- force um outro condutor a sair da pista;
- impeça qualquer manobra legal de ultrapassagem a outro condutor;
- intencionalmente, não permita uma manobra de ultrapassagem de outros condutores;
- desobedeça ou ignore as instruções ou indicações dada pelos oficiais responsáveis pela prova
- conduta e / ou condução anti-desportiva
- desrespeito pelas bandeiras de sinalização

Ficará ao inteiro critério do CCD decidir, na sequência de um relatório ou solicitação do director de

prova, se um condutor ou condutore(s) envolvido (s) num incidente, deve (m) ser penalizado (s)

14.4 - Penalizações

a) Partida Recusada

- inscrição não conforme os regulamentos;
- falta de licença;
- falta de pagamento da inscrição;
- insuficiência no pagamento da inscrição;
- não apresentação da ficha de homologação quando o regulamento o obrigue - decisão do CCD;
- veículo não conforme as medidas de segurança - decisão do CCD;
- falsa declaração ou omissão no boletim de inscrição - partida recusada;
- não participação nos treinos oficiais, por razões não justificáveis - partida recusada;

b) Desqualificação de uma corrida

- apresentação atrasada na grelha para as corridas de qualificação e finais, se o director da prova verificar que possa perturbar o desenrolar da prova - desqualificação dessa corrida;

c) Desqualificação da Prova

- infracção ao regime de parque fechado;
- conduta e comportamento anti-desportivo;
- falta ou tentativa de falsificação das marcas de identificação do veículo;
- circular em sentido oposto ao desenrolar da prova, durante os treinos warm up e corridas;
- empurrar uma viatura ao longo da pista, e/ou de a fazer cruzar a linha de chegada empurrando;
- desobediência compulsiva à ordem para retirar uma viatura avariada da pré-grelha ou grelha de partida;
- recusa em cumprir os procedimentos de controlo de pesagem;

d) Até à Desqualificação da Prova

- incidentes descritos como toques, empurrões, mudanças direcção bruscas, concentração de veículos, manobra antidesportiva) de acordo com a gravidade;
- fazer piões em local diferente do designado previamente pelo organizador no regulamento particular da prova e que possam colocar em risco a segurança dos comissários de pista ou dos outros concorrente, caso em que poderá ser aplicada em alternativa, uma penalização em tempo;
- obstrução sistemática da pista;

e) Desqualificação

- **desrespeito pela bandeira preta** - desqualificação na sessão de treinos ou corrida onde tenha ocorrido esse facto ou da prova quando essa situação tenha constituído perigo;
- **desrespeito pela bandeira preta com disco laranja** - desqualificação na sessão de treinos ou corrida onde tenha ocorrido esse facto ou do evento quando essa situação tenha constituído perigo;

f) Desqualificação dos Treinos Cronometrados e Corridas

- ter ultrapassado a balizagem da pista e ter reentrado obstruindo outros condutores;
- ter recebido ajuda exterior não autorizada;
- ter efectuado reparações na viatura, quando em pista;
- não parar, quando da amostragem da bandeira preta com disco laranja;
- condução anti-desportiva;
- ultrapassar o limite de ruído de escape permitido pelos regulamentos técnicos;
- obrigue à paragem de uma corrida;
- violação destas prescrições ou do CDI;
- motive a falsa partida de uma ou mais viaturas;
- provoque uma colisão evitável;
- force um outro condutor a sair da pista;
- impeça qualquer manobra legal de ultrapassagem a outro condutor;
- intencionalmente, não permita uma manobra de ultrapassagem de outros condutores;
- infracção ao regime de parque fechado;
- viatura considerada não aceitável para continuar em prova;
- infracção à bandeira amarela;
- não colocar a viatura a trabalhar pelos seus próprios meios no decurso de treinos ou corridas
- empurrar ou ser empurrado, uma viatura se esta estiver imobilizada dentro dos limites da pista;

- retomar os treinos ou corrida depois de ter sido ajudado para repor a viatura em local seguro;
- fazer simulações de arranque e manobras de zigzag (podendo ir até à desqualificação se a manobra originar perigo para os restantes condutores);
- circular fora dos limites da pista;
- abandono deliberado da viatura em local não seguro, se esta tiver problemas mecânicos graves (Art.20.4);
- concentração voluntária de veículos no interior ou exterior de uma curva, com o intuito de bloquear um concorrente;
- não reentrar na pista na zona do despiste, atalhando ou encurtando espaço;
- reentrada em pista após despiste causando obstrução a outro (s) condutor (es);
- condutor não sair de viatura imobilizada e colocar-se em zona de segurança próximo da viatura, ou abandono deliberado do local antes de terminados os treinos ou corrida ou remoção/reboque da viatura;
- incidentes como toques, empurrões, mudanças direcção bruscas, concentração de veículos, manobras antidesportivas, de acordo com a gravidade;
- obstrução da pista - de acordo com a gravidade e número de vezes verificada (Art. 20.8);
- anulação dos tempos dos treinos cronometrados no caso de deliberadamente impedir qualquer concorrente de iniciar os treinos cronometrados;
- **falta de profundidade do piso dos pneus** - não autorizado a participar na sessão de treinos cronometrados, corridas de qualificação ou corridas finais quando verificado na Pré-Grelha ou desqualificação quando verificado no final sessão de treinos cronometrados, corridas de qualificação ou corridas finais conforme Art. 24.3;
- **falta de peso** - anulação dos tempos ou desqualificação, de acordo com o Art. 25.5.1;
- peça que a organização retire a viatura avariada e/ou acidentada, através dos meios disponíveis para o efeito;

g) Multas fixas

- abandono do circuito por parte de um condutor sem autorização do CCD, quando envolvido num incidente que esteja sob investigação do CCD ou quando a sua viatura tenha sido designada para ser verificada - 250 €;

Em caso de reincidência na mesma época: 500 €;

- atraso em relação ao horário das verificações administrativa ou técnica, tendo como limite o encerramento das mesmas - 150 € (Art 10.3 das PGAK);
- atraso na chegada ao briefing - 100 € (Art. 26.4);

h) Multas a estipular pelo CCD

- incidentes descritos no Art. 20.6.1 (toques, empurrões, mudanças de direcção bruscas, concentração de veículos, manobras antidesportivas) de acordo com a gravidade
- obstrução da pista (Art. 20.8);
- desobediência à ordem para retirar uma viatura avariada da Pré-Grelha ou grelha de partida;

i) Em Tempo - além de outras previstas nas PERx, poderão aplicar-se penalizações, pelas seguintes faltas:

- fazer *piões* em local diferente do designado previamente pelo organizador no regulamento particular da prova - **mínimo de** 15 segundos, podendo ir até à desqualificação se for considerado manobra muito grave (Art. 20.12);
- desrespeito pelas bandeiras amarelas - até 60 segundos (Art. 13.8 b1);
- obstrução da pista - de acordo com a gravidade e número de vezes verificada (Art. 20.8);
- falsa partida - uma passagem **suplementar** pela jocker lap, caso seja uma categoria em que não se use a jocker lap 10 (dez) segundos a adicionar ao tempo total da corrida. No caso de não efectuar a passagem suplementar pela Joker Lap, será aplicada a penalização de 30 seg. prevista no Art. 6.8.1.
- falta luz acesa na traseira da viatura quando está em pista - 5 (cinco) segundos.

14.5 - Abandono das instalações do circuito - qualquer condutor envolvido numa colisão ou num incidente de que resulte uma investigação do CCD, e se foi disso notificado pelo director de prova ou pelo CCD, nos 30 minutos após o final do treino, corridas de qualificação ou corridas finais, não poderá abandonar as instalações do circuito sem prévia autorização do CCD, sob pena de ser sancionado com uma multa de 250 €, que será elevada para o dobro em caso de

reincidência, dentro da mesma época desportiva, sem prejuízo de sanções mais graves, que lhe possam vir a ser aplicadas pela FPAK.

14.6 - Interdição de ajuda a viaturas imobilizadas - se uma viatura se imobilizar na pista durante os treinos, corridas de qualificação ou corridas finais, o motor tem de ser repostado em marcha através do motor de arranque da própria viatura, não podendo aproveitar-se de qualquer ajuda dos Comissários de Pista.

A utilização de um dispositivo de acionamento do motor de arranque exterior à viatura, apenas é autorizada na pré-grelha de partida e no parque de concorrentes. Qualquer infracção a esta obrigatoriedade, implicará imediata desqualificação.

14.7 - Penalidades em corridas seguintes ou provas seguintes - por outro lado e em *incidentes* cujas circunstâncias assim o aconselhem, poderão ser aplicadas penalizações diferidas para as corridas seguintes do mesmo evento, ou para corridas que tenham lugar em eventos seguintes.

Art. 15 - NOTIFICAÇÃO DE DECISÕES E COMUNICAÇÃO DAS PENALIDADES APLICADAS

15.1 - Decisão - após tomar a decisão o CCD tem de notificar por escrito o concorrente, onde terá de indicar a penalização, o(s) artigos regulamentares que a fundamentam, a data e hora, no qual o concorrente tem que assinar e referir a hora em que tomou conhecimento da decisão do CCD. Momento a partir do qual e nos termos do CDI, o período de 1 hora começa a contar para notificar o CCD e apresentar-lhe por escrito a sua intenção de apelo.

15.2 - Notificação - o CCD notificará por escrito com a maior brevidade, o concorrente/conductor, para ser ouvido e se entender necessário, registar por escrito as suas declarações, sobre o incidente.

15.3 - Recusa em confirmar a Decisão - a recusa por parte do concorrente em confirmar por assinatura o seu recebimento, tem de ser reportada de imediato ao CCD, que registará no original do documento a seguinte menção:

Notificado às ...h ...m, mas recusando assinar a notificação

o que, e para todos os efeitos legais, passará a ter efeito probatório.

Pelo que, a eventual recusa de assinatura da notificação não poderá servir de alegação de desconhecimento da penalização aplicada, desde que o acto da notificação tenha sido confirmado por duas testemunhas com licença desportiva válida.

Art. 16 - CRONOMETRAGEM - TRANSPONDERS E OUTROS EQUIPAMENTOS NAS VIATURAS

16.1 - Tipo de cronometragem - nas provas do CPRx, CPKx, CPSB e Taça de Portugal, o sistema de cronometragem para registo de tempos (início e final e tempo de volta) tem de ser automático através de transponders e estar habilitada a medir até ao centésimo de segundo.

16.2 - Especificações técnicas dos Transponders - para as competições nacionais promovidas pela FPAK o sistema de cronometragem tem de ser electrónico com *transponders* AMB

Marca: AMB/MYLAPS

Referência: TranX260, TranXPro **ou X2 Car**

Características: Autónomo

Ou compatíveis com descodificadores AMB/MYLAPS.

16.3 - Sistema alternativo de cronometragem - tem de ser utilizado um sistema paralelo, por célula, ou outro (não dependente do sistema electrónico) para reconfirmação em caso de eventual avaria do sistema principal. No caso de perda ou avaria do *transponder*, ou quando em situações de fim de corrida em simultâneo entre dois ou mais veículos, por razões do local de colocação do *transponder* e configuração do veículo, comprovada e inequivocamente provocar leitura diferente da que se verifica na efectiva ordem de passagem na linha de chegada no final da corrida, será válida a cronometragem alternativa. As células de cronometragem deverão estar colocadas a uma altura máxima compreendida entre 40 e 80 cm em relação à pista.

16.4 - Contador de voltas - durante as corridas a cronometragem deverá ter um sistema paralelo (manual ou outro), que permita o registo do número de voltas efectuadas por cada conductor.

16.5 - Utilização de *Transponders* - dado que o sistema de cronometragem será automático, cada condutor terá que, utilizar nos treinos livres, cronometrados, mangas e corridas, um *transponder* do modelo definido no Art. 16.2, correctamente colocado, sob pena de ser impedido de participar na mesma.

16.5.1- *Transponders* pessoais (TP) - é autorizado a utilização de *transponders* pessoais do mesmo tipo previsto no Art. 16.2. Neste caso os concorrentes têm de informar o organizador antes dos treinos livres, do número de identificação do seu TP, para que seja registado no sistema de cronometragem

16.5.2 - Deficiências em TP - qualquer deficiência verificada num *TP* que tenha implicações na classificação, não poderá ser imputada ao organizador, assumindo o concorrente todas as consequências resultantes do seu eventual mau funcionamento ou falta de recarregamento.

16.6 - Disponibilização de *Transponders* pelo organizador ou circuito - o clube organizador ou o próprio circuito, disponibilizarão aos concorrentes os *transponders* que terão de ser levantado no decurso das Verificações Administrativas. Poderá ser exigida uma caução a definir pelo organizador no regulamento da prova, a qual será devolvida integralmente no final da prova, mediante a devolução do *transponder* em perfeito estado de conservação. Em alternativa pode ser exigida uma declaração subscrita pelo Concorrente/Piloto, pela qual se responsabiliza em indemnizar o organizador ou a empresa de cronometragem, no caso do *transponder* se danificar ou perder, quando estiver sob a sua responsabilidade.

16.6.1 - Os organizadores estão autorizados a cobrar uma taxa de utilização por cada *transponder* que cedam a título provisório, a qual deverá constar do regulamento da prova.

16.6.2 - A taxa de utilização prova a prova, poderá ser dispensada quando o piloto tenha contratado com a cronometragem oficial do campeonato e Taça de Portugal, a utilização do *transponder* para toda a época desportiva.

16.7 - Falta de *transponder* durante os treinos livres - o condutor será avisado através da bandeira preta com disco laranja, devendo sair da pista para providenciar a sua imediata montagem, após o que poderá reiniciar os treinos.

16.8 - Falta de *transponder* durante os treinos cronometrados - considerando o disposto no Art. 16.5 no caso de não ter obtido qualquer registo de tempo, será aplicada a regra prevista no regulamento desportivo, de formação de grelha de partida para piloto sem obtenção de qualquer tempo ou sem participação nos treinos cronometrados.

16.9 - Entrada em pista sem *Transponder* - qualquer falta de atribuição de tempo nos treinos cronometrados e corridas, por razões que se prendam com a entrada em pista sem *transponder*, será da exclusiva responsabilidade do condutor.

16.10 - Local e verificação da colocação do *transponder* - a verificação da colocação do *transponder* é da responsabilidade dos CT. Contudo, a sua colocação é da responsabilidade do concorrente, devendo ser fixado na parte dianteira, ou sob o capot do motor ou no interior do veículo junto à cava da roda dianteira esquerda, nas viaturas de Ralicross e sob o carenagem frontal nas viaturas de Kartcross e Super Buggy, não podendo ultrapassar 70 cm de distância ao solo. Os *transponders* terão de estar devidamente protegidos a fim de evitar danos causados por qualquer contacto entre viaturas. Por determinação do CTC e aprovação do CCD a sua colocação poderá ocorrer noutro local.

16.11 - Responsabilidade da cronometragem - sendo a cronometragem obrigatória em todas as provas do campeonato, ela é da exclusiva responsabilidade de cada organização.

16.12 - Alteração nas classificações - o secretariado da prova terá de, fazer chegar ao responsável pela cronometragem, cópia de todos os documentos assinados pelo CCD e direcção da prova, no caso de haver necessidade de qualquer alteração nas classificações.

16.13 - Camaras de Vídeo

16.13.1 - Instalação de câmaras de vídeo - câmaras de vídeo a bordo de viaturas de competição têm de estar conforme documento técnico publicado relativo à instalação.

16.13.2 - No seu relatório das verificações técnicas iniciais, o comissário técnico chefe informará o director de prova e o CCD, de quais as viaturas em que, devidamente autorizadas, se encontram instaladas câmaras de vídeo.

16.13.3 - O CCD e/ou o Director de Prova poderão determinar em qualquer momento da prova a selagem de quaisquer câmaras de vídeo instaladas em viaturas participantes na competição e a entrega para efeitos de visionamento pelo CCD do conteúdo gravado pelas câmaras nelas

montadas.

16.13.4 - Após visionamento, e salvo se for entendimento do CCD que o suporte de gravação deva ser retido - ou que lhe seja disponibilizada de imediato uma cópia exacta da mesma - a fim de ser enviada ao conselho de disciplina da FPAK para posterior procedimento disciplinar, o suporte será devolvida à respectiva equipa.

Caso as imagens sejam parte integrante de um processo de inquérito na sequência de um relatório, reclamação ou apelo, essas imagens não poderão ser utilizadas nem apresentadas publicamente, sem o consentimento expresso do CCD ou da FPAK até conclusão do respectivo processo.

16.13.5 - Sistemas de vídeo ou electrónicos - o CCD poderá utilizar qualquer sistema de vídeo ou electrónico, susceptível de os ajudar a tomar uma decisão. Estas imagens servirão de prova para aplicação pelo CCD de uma penalização e ficarão às ordens da FPAK no caso de se verificar qualquer apelo, resultante da penalização aplicada por facto (s) constante (s) nessas imagens.

Em casos especiais, o CCD poderá servir-se de quaisquer outras imagens demonstrativas de incumprimento aos regulamentos.

Neste caso, e desde que, com base em tais imagens seja aplicada qualquer penalização, essas imagens terão de ficar obrigatória e imediatamente à ordem do CCD, não sendo, em caso algum, permitido ao seu autor ou proprietário ausentar-se para proceder a qualquer cópia das imagens originais disponibilizadas ao CCD. Por tal razão, tem de o CCD antes de visualizar as imagens, assegurar-se que o seu autor/proprietário as cede a título devolutivo futuro, se necessário, ao CCD.

16.14 - Telemetria / Comunicações vocais

16.14.1- Proibição de transmissão de dados - toda a forma de transmissão de dados sem fios entre o veículo e qualquer pessoa e/ou equipamento é proibido, logo que a viatura se encontre na pista.

Esta definição não inclui:

- as comunicações rádio entre o piloto e a sua equipa;
- o transponder da cronometragem oficial;
- a cronometragem automática;

Os dados de transmissão acima indicados não podem em caso algum ser ligados a qualquer outro sistema da viatura (excepto um cabo independente ligado à bateria). Os registadores de dados a bordo são permitidos desde que o gravador não tenha qualquer ligação com ou sem fios a qualquer sistema da viatura (excepto um cabo independente ligado à bateria). Esta definição inclui em particular o tablier, os mostradores, o calculador do motor, etc. As câmaras de TV instaladas não estão incluídas nas definições acima.

Art. 17 - DISCIPLINA DO PADDOCK

17.1 - Parque de Concorrentes - em cada circuito terá que ser disponibilizado um parque de concorrentes (a seguir designado por **paddock**), suficientemente amplo, para cobrir as necessidades técnicas dos concorrentes.

17.2 - Localização - o paddock tem de estar fora da zona de segurança, devendo ser construído para que, as viaturas, os condutores e seus assistentes, se possam deslocar facilmente e em segurança. Sendo fortemente recomendado que tenham uma superfície estabilizada

17.3 - Reabastecimento - o reabastecimento de combustível e lubrificantes apenas poderá ser efectuado no paddock, respeitando as normas de segurança exigíveis para o efeito.

Este paddock tem de ter equipamento de extinção de incêndios de carburantes em quantidade suficiente para o número de veículos participantes. Recomenda-se que todas as equipas disponham de um extintor de reserva suplementar com um mínimo de 5 Kg de capacidade, na sua zona de assistência.

17.4 - Sanitários - têm de existir sanitários com luz e chuveiros, fixos ou móveis (com água quente e fria).

17.5 - Instalação eléctrica/pontos de lavagem - têm de ser instaladas igualmente, tomadas de corrente eléctrica e pontos de lavagem das viaturas com as respectivas mangueiras.

17.6 - Instalação sonora - tem de ter instalação sonora que permita tornar audível a todos os participantes, qualquer informação ou apelo da organização.

17.7 - Uso das instalações - é proibido pintar, ou efectuar mau uso das instalações do circuito incluindo o paddock.

17.8 - Todo o material (incluindo os pneus) têm de estar dentro das tendas.

17.9 - Higiene - é da responsabilidade das equipas deixar limpa a zona utilizada no paddock, uma vez finalizada a prova. O incumprimento desta norma, implicará a aplicação de 250 € de multa.

Art. 18 - PARQUES DE VERIFICAÇÃO - PRÉ-GRELHAS

18.1 - Os parques de verificação, bem como o secretariado, cronometragem, sala do CCD e direcção de prova, são interditos ao público.

E tanto quanto for possível, estarem fora das zonas de segurança e protegidos da mesma forma prevista para as zonas de público.

Art. 19 - REGA DE PISTA

19.1 - Será efectuada por decisão do director de prova.

19.2 - Altura para efectuar uma rega - as regas à pista apenas poderão ser feitas no intervalo entre o fim de uma corrida de qualificação ou corrida final de uma divisão e o início ou final de outra.

19.2.1 - Volta à pista após uma rega - à primeira série que utilizar a pista após a rega, poderá ser autorizado pelo Diretor de Prova/Corrida uma volta de reconhecimento ao circuito, em velocidade lenta, sendo proibidas as ultrapassagens.

Art. 20 - DISCIPLINA GERAL DE SEGURANÇA

20.1 - Circular em sentido contrário - é interdito aos condutores, sob pena de desqualificação imediata, sem prejuízo de eventuais sanções suplementares aplicadas pela FPAK, circular com uma viatura, em qualquer momento da prova, no sentido oposto ao do percurso.

No entanto poderá ser empurrada na direcção contrária à da prova, para se deslocar de uma posição perigosa, mas sempre sob a supervisão dos comissários de pista. O condutor não poderá empurrar a sua viatura, seja por que motivo for, se esta estiver imobilizada dentro dos limites da pista.

20.2 - Delimitação da pista - em qualquer momento da prova, os condutores apenas poderão utilizar a pista que é delimitada pelas suas bermas naturais ou por traços pintados no solo e têm de respeitar as disposições do CDI, quanto à condução em circuito.

20.3 - Manobras proibidas - é também proibido efectuar simulações de arranque fora do período e local autorizado no Art 20.3.2, bem como manobras de ziguezague, a menos que seja realizada na zona compreendida entre a saída da pré-grelha e a grelha de partida. O incumprimento desta proibição implicará a aplicação pelo CCD, de acordo com o CDI, de uma penalidade que poderá levar à desqualificação da prova, se a manobra praticada originou perigo iminente para os outros condutores em prova.

20.3.1 - Interdição de simulação de arranques - é proibido fazê-lo, durante os treinos livres, cronometrados ou voltas de formação.

O incumprimento desta regra será penalizado, de acordo com a sua gravidade, com a desqualificação dos treinos cronometrados, corridas de qualificação ou corrida final a que a simulação se reportar, podendo ir até à desqualificação da prova caso a infracção seja considerada pelo CCD como muito grave.

20.3.2 - Simulação de arranques - permitido apenas após a bandeirada de xadrez e apenas no final dos treinos livres, e tem de constar do *briefing* escrito.

É proibido fazer simulação de arranques após treinos cronometrados e warm-up.

Para esse fim, os concorrentes que o pretenderem fazer, após a bandeirada de fim de treino, em vez de se dirigirem para o paddock, poderão dirigir-se à linha de meta e parar em local anterior à linha de partida.

Após o *OK* do director de prova/corrida, efectuarão o seu arranque pela ordem de chegada. Após essa simulação, dirigir-se-ão então para o paddock, evitando, quando tal for possível, dar a volta completa ao circuito.

Em nenhuma circunstância é autorizada a simulação simultânea entre duas ou mais viaturas.

20.4 - Viatura com problemas mecânicos - tem de abandonar a pista tão logo que seja possível, ou estacionar em local que reúna as condições de segurança necessárias para o efectuar.

20.4.1 - Em caso de avaria ou acidente - um condutor não pode sair da viatura, para reparar e/ou reposicionar a viatura e voltar a entrar na mesma retomando os treinos ou corrida. O desrespeito por esta regra implicará a desqualificação do treino cronometrado ou corrida em que se verificar o facto.

20.5 - Utilização da pista e previsão de ultrapassagem - durante uma corrida, as viaturas podem utilizar toda a largura da pista. No entanto, se uma viatura for alcançada por outra prestes a ganhar-lhe uma volta, o condutor da viatura alcançada tem de facilitar a ultrapassagem e permitir uma ultrapassagem em segurança.

20.6 - As curvas, assim como as zonas de entrada e saída podem ser negociadas pelos condutores, como estes entenderem mas dentro dos limites da pista. A ultrapassagem, tendo em conta as possibilidades do momento, pode ser efectuada pela direita ou pela esquerda. A condução fora dos limites será sancionada ao critério do CCD.

20.6.1 - Manobras anti-desportivas - são totalmente interditas em pista quaisquer manobras susceptíveis de prejudicar outros concorrentes, nomeadamente:

a) toques;

b) empurrões;

c) mais do que uma mudança de direcção tendo em vista evitar a ultrapassagem por outro concorrente;

d) concentração voluntária de veículos no interior ou exterior de uma curva, com o intuito de bloquear outro concorrente;

e) mudanças anormais de direcção com o intuito de prejudicar outro concorrente;

Quaisquer das manobras acima, serão penalizadas de acordo com a sua gravidade e frequência, com pena que poderá ir desde a multa, até à desqualificação da prova.

20.7 - Obstrução de pista - são interditas quaisquer manobras de obstrução em pista, praticadas por um ou vários condutores, tendo ou não interesses comuns. A circulação de vários veículos lado a lado de forma constante ou em formação em leque, só é permitida quando não existir qualquer outro veículo a tentar ultrapassá-los.

20.8 - Obstrução sistemática - a penalização infligida aos condutores que obstruam uma parte da pista será mais severa no caso de obstrução sistemática, indo por esse motivo de uma multa até à desqualificação da corrida. Será aplicada a mesma penalização aos concorrente que conduzam em ziguezague na pista para impedir a ultrapassagem dos outros concorrentes.

20.9 - Reincidências - a repetição de faltas graves ou a evidência de uma falta de controlo da viatura (tal como uma saída da pista), poderão resultar em desqualificação dos condutores.

20.10 - Empurrar uma viatura na pista - é proibido empurrar uma viatura ao longo da pista, e/ou fazê-la cruzar a linha de chegada dessa forma, sob pena de sansão.

20.11 - Vestuário - (Válido apenas para o CPKx) - é obrigatório nos termos do Capítulo III do Anexo L do CDI, todos os condutores utilizarem vestuário ignífugo completo (incluindo fato de competição, luvas, roupa interior longa, meias e sapatos) e capacete (incluindo os capacetes autorizados para a Divisão BUGGY 1600 FIA de Autocross, com as referências Snell M 2000 e Snell M 95 e os com homologação FIM / FNM Motocross).

20.12 - Proibição de piões - é proibido fazer *piões exibicionistas* na pista ou em qualquer outro local do recinto, com excepção da zona eventualmente designada pela organização, no regulamento particular da prova. Caso o CCD determine que a manobra foi considerada muito grave e tenha colocado em risco a segurança, poderá levar à aplicação de uma penalidade que pode ir até à desqualificação da prova, desse condutor.

20.13 - Luzes Traseiras

20.13.1 - São obrigatórias conforme descrito no regulamento técnico de Ralicross, Kartcross e Super Buggy.

20.13.2 - Viatura de prova sem luzes acesas - nesse caso o director de prova/corrída poderá mandar parar a viatura através da bandeira preta com disco laranja.

20.14 - Penalidade - qualquer infracção cometida contra as disposições do CDI ou das presentes prescrições, relacionadas com a disciplina geral de segurança, poderá levar à desqualificação da prova.

20.15 - Drones - durante todo o período em que as viaturas se encontrem em pista, é proibido, por razões de segurança, sobrevoar a pista com Drones, tecnicamente designados por aeronaves civis pilotadas remotamente.

Art. 21 - VERIFICAÇÕES

21.1 - No regulamento particular de cada prova, tem de ser previsto um horário de início e final para as verificações administrativas e técnicas iniciais de cada categoria / divisão.

21.2 - Convocação - os concorrentes serão informados através do regulamento particular da prova, do local e hora a que têm de apresentar para as verificações administrativa e técnica.

21.3 - Exame Médico - o CCD por sua própria iniciativa ou por iniciativa do director de prova/corrída, o médico chefe da prova, pode solicitar a um condutor que se submeta a um exame médico, em qualquer altura da prova.

21.4 - Lista de pilotos admitidos à partida - será afixada no quadro oficial até um máximo de 60 minutos antes do início da 1ª sessão dos treinos cronometrados, ou da 1ª corrida para as categorias sem treinos cronometrados, de acordo com as PGAK

21.5 - Verificações complementares - o CCD poderá:

a) mandar verificar as condições de conformidade de uma viatura ou de um condutor, a todo o momento da prova;

b) exigir que uma viatura seja desmontada pelo concorrente, para assegurar que estão respeitadas as condições de admissão ou de conformidade técnica.

c) solicitar a um concorrente a entrega da amostra ou a peça que julguem necessária.

d) não autorizar a participação de uma viatura por razões de segurança.

21.5.1 - Sobre o descrito no presente artigo não existe direito de apelo.

Art. 22 - VERIFICAÇÕES ADMINISTRATIVAS

22.1 - Representação - os pilotos ou seus representantes oficiais (cf. PGAK) têm de estar presentes.

22.1.1 - Documentos para verificação - verificação da documentação do concorrente, condutor, assistentes, nomeadamente a validade e compatibilidade das licenças desportivas, etc. A identificação dos assistentes de cada condutor tem de ser fornecida prova a prova pelo concorrente.

22.2 - Falta às verificações - salvo derrogação do CCD qualquer concorrente / condutor inscrito, que não se tenha apresentado nas verificações administrativas, ficará impedido de participar na prova.

22.3 - Licença desportiva não compatível - se se verificar que um concorrente/condutor não é possuidor de licença desportiva compatível com a divisão / categoria em que está inscrito, a verificação não pode ser efectuada até que o CCD decida sobre o assunto.

22.4 - Relação das identificações - os organizadores têm de elaborar após o final das verificações administrativas de cada categoria / divisão, uma relação onde conste a identificação do concorrente, condutor e assistentes, e entrega-la ao director de prova/corrída e ao presidente do CCD, em momento anterior ao início dos treinos.

22.5 - Credenciais - os organizadores fornecerão a cada concorrente, condutor e assistentes mencionados no boletim de inscrição, os identificativos especiais (pulseira ou outro) e respeitar as PGAK quanto a licenças e credenciais.

22.6 - Condutor/Assistente - um condutor pode actuar como assistente de outro condutor participante.

Art. 23 - VERIFICAÇÕES TÉCNICAS

23.1 - Sequencia na apresentação das categorias/divisões - deve respeitar a mesma ordem prevista para a entrada em pista dessas mesmas categorias / divisões no programa do 1º dia de prova.

23.2 - Verificação na 1ª prova - será efectuada uma verificação ao veículo e elaborada uma ficha de acompanhamento e selados diversos órgãos, na presença do Delegado Técnico da FPAK. Nas

provas seguintes, terá de apresentar-se às verificações técnicas, para controlos pontuais, ficando sempre sujeito a qualquer verificação técnica ao critério do Delegado Técnico da FPAK e às verificações técnicas durante o decorrer da prova.

23.3 - Representação - para a identificação das viaturas e controle das medidas de segurança, o concorrente e/ou seu representante, têm de estar presentes e estar à disposição dos CT durante o tempo estabelecido para estas verificações.

23.4 - Apresentação do Passaporte Técnico - em todas as divisões é obrigatória a sua apresentação.

Caso contrário o CCD, após ouvir o Delegado Técnico da FPAK, poderá recusar a participação na prova de um concorrente.

23.5 - Vestuário dos pilotos - tem de estar de acordo com as PGAK (fato, roupa interior longa, meias, sapatos, capacete, luvas, balaclava, etc.) e ser apresentado ao controlo técnico ao mesmo tempo que as viaturas.

23.5.1 - HANS - Ralicross: obrigatório.

Kartcross e Superbuggy: **fortemente** recomendado para o ano em curso, sendo obrigatório para 2019.

23.5.2 - Interdição de adereços - a utilização de joalharia sob a forma de *piercings* ou colares metálicos (em volta do pescoço) é interdita durante qualquer competição, podendo ser controlada antes da partida de qualquer prova.

23.6 - Qualquer viatura que após ter sido verificada, seja objecto de qualquer desmontagem ou modificada de tal forma que possa afectar a sua segurança ou as suas características de elegibilidade, bem como qualquer viatura que tenha estado envolvida em acidente com consequências similares, têm de ser reapresentada aos CT para nova verificação.

23.7 - O director de prova/corrída poderá ordenar em qualquer momento dos treinos ou da corrida, que uma viatura envolvida num acidente seja mandada parar, para que uma verificação técnica sumária seja efectuada pelos CT.

23.8 - Verificação Final - após o final das corridas finais de cada categoria e por decisão do CCD serão submetidas a verificação técnica, as viaturas de acordo com o Art. 10.6 das PGAK.

23.9 - Retenção e marcação de peças - os CT por indicação do CCD, poderão reter uma ou mais peças da viatura, para um controlo posterior. Estas serão marcadas na presença do concorrente ou seu representante, o qual receberá uma cópia da acta de selagem, com uma descrição das respectivas marcas.

No caso de ausência do concorrente ou seu representante, não poderá ser formulado qualquer protesto em relação à origem das peças retidas.

23.10 - Controlo Sonométrico - o CCD pode em qualquer momento da prova mandar verificar uma viatura, de modo a garantir que os limites de ruído em vigor, na actual legislação nacional, sejam respeitados. Essa verificação será realizada debaixo do julgamento inapelável dos CT.

23.10.1 - Ruído máximo - não pode exceder o valor de 100 dB (A) às 4.500 rpm, medido de acordo com o método da FIA.

23.11 - Infracções técnicas - quando detectada no final dos treinos cronometrados, e corridas de qualificação, que possa ser reposta em conformidade com a regulamentação, após ter sido detectada, levará a uma penalização nos(as):

a) treinos cronometrados - perda total dos tempos obtidos na sessão de treinos em que a infracção for detectada;

b) corrida de qualificação - desqualificação da corrida;

c) corrida final - desqualificação da prova;

23.11.1 - Infracções técnicas detectadas na pré-grelha - por uma infracção técnica relativa a falta de peso, altura do piso dos pneus ou largura de vias, o Condutor não será autorizado a participar nos treinos ou corrida correspondente.

Art. 24 - PNEUS - COMBUSTÍVEL - COMBURENTES

24.1 - Pneus admitidos - aqueles que estiverem previstos nos regulamentos técnicos do ralicross e kartcross.

24.2 - Proibição - o uso de qualquer tipo de aquecimento químico e/ou térmico dos pneus (aquecedores de pneus) são proibidos durante a prova. O incumprimento deste ponto será penalizado ao critério do CCD.

24.3 - Verificação da profundidade do piso dos pneus - a verificação da profundidade do piso dos pneus, poderá ser efectuada, na pré-grelha antes do veículo entrar em pista ou em qualquer outro momento de acordo com o Art. 10.5 das PGAK.

Quando na pré-grelha se verificar que os pneus não estão conformes, o piloto não será autorizado a participar na manga ou corrida, não produzindo qualquer efeito suspensivo uma reclamação ou apelo a esta decisão. Quando esta inconformidade for verificada no final do treino cronometrado, manga ou corrida, o piloto será desqualificado desse treino, manga ou corrida.

24.4 - Combustível - como comburente apenas o ar pode ser misturado com o carburante.

Art. 25 - PESAGEM

25.1 - Pesos mínimos - durante toda a prova, têm de respeitar-se sempre os pesos mínimos previstos no regulamento técnico da categoria/divisão em que os veículos participem.

25.2 - Os pesos indicados são os mínimos absolutos que têm de poder ser controlados a qualquer momento numa competição e lidos no leitor da balança qualquer que seja a sua precisão de medida. Tem de haver pesos aferidos para comparação.

25.2.1 - O organizador tem de disponibilizar uma superfície plana e nivelada e coberta, com 6x3 metros, onde será colocada a balança oficial para os procedimentos de pesagem.

25.3 - A conformidade do peso da viatura é da responsabilidade do concorrente, podendo para o efeito e sem prejuízo do bom desenrolar da prova e do trabalho em curso pelos CT, recorrer à utilização da balança oficial para a verificação da sua conformidade.

25.4 - Somente as autoridades desportivas, os CT e oficiais de prova, podem permanecer na zona de pesagem. Nenhuma intervenção de qualquer tipo é permitida nessa zona, a menos que seja autorizada pelos oficiais da prova presentes.

25.5 - Verificação do Peso das viaturas - o peso de todas as viaturas poderá ser verificado durante a prova do seguinte modo:

25.5.1 - Durante os treinos cronometrados, corridas de qualificação e corridas finais;

a) qualquer viatura poderá ser pesada conforme indicação do CCD, de preferência antes da entrada na pré-grelha ou no final de cada sessão de treinos;

b) qualquer infracção detectada no peso antes da entrada na pré-grelha para os treinos cronometrados, levará à imediata proibição da entrada dessa viatura na pré-grelha, tendo de retirar-se dessa zona e preparar-se para a sessão de treino ou corrida seguinte com a reposição do peso regulamentar. Qualquer reclamação ou apelo não tem efeitos suspensivos.

Se a pesagem for efectuada no final dos treinos cronometrados a infracção detectada levará à aplicação pelo CCD da sanção de anulação total dos tempos;

c) qualquer infracção detectada no peso antes da entrada na pré-grelha para as corridas de qualificação ou corridas finais, levará à imediata proibição de entrada dessa viatura na pré-grelha, sem que qualquer reclamação ou apelo produza efeitos suspensivos. Se a infracção for detectada no final da corrida levará à aplicação da sanção de desqualificação dessa corrida;

25.5.2 - Comunicação dos resultados e abandono da zona - após a pesagem o resultado será comunicado de imediato e por escrito ao condutor o qual tem de assinar a ficha de pesagem. Uma cópia será entregue ao CCD com o relatório das pesagens.

A viatura e o condutor só poderão abandonar a zona de pesagem, mediante o consentimento do Delegado Técnico ou do CTC.

25.5.3 - Danos no equipamento de pesagem - se pelo incorreto cumprimento das instruções transmitidas pelos comissários, resultarem danos no equipamento de pesagem, o concorrente/condutor será responsável pela liquidação dos custos da reparação.

Se se provar intencionalidade em danificar o equipamento, além dos custos de reparação, a FPAK reservar-se-á o direito de aplicar outras sanções ao abrigo do CDI.

25.6 - Violação das normas de pesagem - toda a violação das normas de pesagem anteriormente descritas poderá levar à desqualificação do concorrente em questão.

25.7 - Recusa de pesagem - a recusa de qualquer concorrente / condutor em cumprir os procedimentos de controlo de pesagem implicará a imediata desqualificação da prova.

Art. 26 - BRIEFING

26.1 - Briefing obrigatório - o director de prova realizará um briefing em local e hora definidos no regulamento particular da prova, o qual deve ser preferencialmente efectuado até 30 minutos antes dos treinos cronometrados ou 1ª corrida da categoria em questão.

Todos os concorrentes ou seus representantes e os condutores das viaturas admitidas à prova, são obrigados a participar e assinar a respectiva folha de presenças.

É recomendável a realização de 2 briefings distintos, sendo um para o Ralicross e outro para o Kartcross e Super Buggy

26.2 - Controlo de acessos - o secretário da competição será o responsável pelo controle de acesso e registo de presenças dos concorrentes (ou seus representantes) e condutores. Podendo delegar a função num elemento a designar pelo organizador, dando conhecimento desse facto ao CCD.

26.3 - Briefing escrito - à entrada da sala e após a assinatura da folha de presenças por parte de cada condutor e concorrente (ou o representante nomeado) este receberá um documento escrito, que deverá obedecer ao *Modelo de Briefing*, o qual deverá ter sido aprovado pela FPAK, ou ratificado pelo CCD.

26.4 - Atraso ao briefing - os concorrentes são os responsáveis pela presença dos seus condutores ao briefing, pelo que o atraso dará lugar à aplicação exclusivamente pelo CCD, de uma multa de 100 € com destino à FPAK. O CCD convocará o concorrente ou seu representante e o condutor que não tenham assinado a folha de presenças, a fim de lhes comunicar a penalidade imposta, dando-lhes também os detalhes do briefing.

26.4.1 - Ausência ao briefing - a ausência sem que a justificação seja aceite pelo CCD, dará lugar à aplicação de uma das penalidades previstas no Art. 12.3 do CDI.

26.4.2 - Convocatória - o CCD convocará o concorrente e o condutor que não tenham assinado a folha de presenças, para conhecer a razão da ausência e de lhes comunicar a penalidade imposta, dando-lhes, no entanto, conhecimento através do DP, dos detalhes transmitidos no briefing.

26.5 - Falta de comparecimento à convocatória - caso o concorrente (ou seu representante) e/ou o condutor não compareçam à convocatória do CCD, até 20 minutos antes do início da sua 1ª actividade em pista imediatamente após o briefing, o condutor será desqualificado da prova.

26.6 - Pagamento da multa - revertendo a favor da FPAK, terá de ser liquidada no secretariado da prova até 15 minutos antes do início da sua 1ª actividade em pista subsequente à notificação da penalidade, sem o que, o condutor não será autorizado a participar na prova.

26.7 - Briefing suplementar - se o director de prova ou corrida entender como necessário, um Briefing suplementar (segundo as mesmas regras) para uma determinada categoria, poderá fazê-lo, após autorização do CCD.

26.8 - Atraso da responsabilidade do organizador - se por responsabilidade dos Organizadores, a reunião não tiver início à hora regulamentarmente prevista, e salvo motivos de força maior devidamente reconhecidos pelo Observador da FPAK à prova, o organizador será multado em 500 € por esse atraso.

26.9 - Briefing não efectuado - se por responsabilidade dos organizadores, a reunião não se realizar, o clube organizador será multado em 1 000 €.

Art. 27 - FORMAÇÃO DAS GRELHAS DE PARTIDA

27.1 - De acordo com os regulamentos dos respectivos campeonatos, podendo ser:

a) no formato 5 em linha (excecionalmente 4 em linha cf. reg. Desp. CPRx) (ralicross);

b) no formato 3x2x3 (ralicross),

c) no formato 3x2x3x2 (kartcross e super buggy)

d) no formato 3x2x3x2x3x2x3x2. (kartcross e super buggy)

A linha imaginária transversal da pista que intersecta o início de cada caixa de largada, tem de estar separada de um mínimo de 6 metros no sentido longitudinal da pista.

27.1.1 - Evitar um corredor central - deverá ainda evitar-se, quando quanto possível, na constituição da grelha, a existência de um corredor central, pelo que a separação máxima lateral existente entre duas viaturas, na mesma linha, não deverá exceder os 2,50 metros.

27.1.2 - Corredores de partida - alinhados com as caixas de partida da 1ª linha e 2ª linha, têm de ser pintados no solo e a partir da linha de partida, cinco (5) corredores longitudinais com o comprimento mínimo de 30 metros, os quais não poderão ser transpostos pelos pilotos no procedimento de partida, sob pena de penalização, na manga ou final em que o caso ocorra, ressalvando-se os casos de força maior analisados pelo CCD.

27.1.2.1 - Pela transposição e desrespeito dos corredores de partida, o CCD poderá aplicar uma penalização em tempo entre 3 a 10 segundos, ou de acordo com a gravidade e consequências da manobra, aplicar outra das penalizações previstas no CDI, que poderá ir até à desqualificação da corrida ou da prova.

27.1.3 - Partidas em pisos de terra - nos circuitos em que as partidas sejam dadas em piso de terra, têm de ser cumprido o que está definido no *Regulamento para a Construção e Segurança de Pistas de Ralicross* - Capítulo II - Art. 21 Linha de Partida - as caixas de partida na grelha de partida, têm de ser marcadas no solo pintadas.

27.2 - Distância entre a linha de partida e a 1ª curva:

Para pistas de terra - mínimo de 80 metros

Para pistas mistas - mínimo de 100 metros

A linha de chegada pode não ser coincidente com a linha de partida. A linha de partida será considerada no local onde estão instaladas as células da cronometragem.

27.3 - Local da pole-position - o regulamento particular da prova indicará, qual a localização da pole position relativamente à grelha de partida, a qual será sempre do lado da pista que corresponder à corda da primeira curva após a linha de partida.

27.4 - Escolha de posição numa grelha - o condutor que tenha obtido a pole position, poderá escolher a sua posição. O condutor classificado na segunda posição poderá por seu lado, escolher um dos dois lugares que restam nas situações de grelhas definidas no Art. 27.1 b), c) e d) ou escolher um dos três lugares que restam nas situações de grelhas de 5 em linha. A escolha deve ser feita na pré-grelha ou após a volta de reconhecimento (se existir).

No caso do pole-position não escolher mudar de posição, ou estar ausente da grelha, a escolha do segundo classificado não pode recair sobre o lugar pole-position.

Na constituição das grelhas para as séries das corridas de qualificação do CPRx e CPIX não pode haver escolha de posição. Esta escolha é apenas possível **nas Meias Finais e** na corrida Final.

27.4.1 - Nas situações em que as grelhas sejam obtidas por sorteio, e que a(s) seguinte(s) sejam consequência de sorteio anterior, o artigo anterior não é aplicável.

27.4.2 - Perda de direito de escolha - um participante que não se apresente em devido tempo na pré-grelha, perderá o direito de escolha e será colocado no lugar inicialmente previsto (se este ainda estiver disponível).

27.4.3 - Lugar livre - se um condutor não participar, o seu lugar ficará livre e não poderá ser ocupado por outro condutor na mesma linha.

27.5 - Avaria numa grelha de partida - a qualquer viatura que sofra uma avaria que a impeça de se movimentar pelos seus próprios meios, é proibida ajuda exterior para a repor a trabalhar, seja dos assistentes ou de elementos da organização. Nesta circunstância, a mesma tem de ser retirada para local seguro, fora da grelha de partida, não sendo autorizada a sua participação na corrida.

Em qualquer caso é proibido, sob pena de desqualificação, iniciar uma corrida sem que a força produzida pelo motor permita a viatura movimentar-se autonomamente, conforme previsto no Art 28.5.

27.6 - Atraso na partida por motivos de avaria da viatura - a manobra de retirar a viatura tem de ser feita com a maior rapidez possível e unicamente pelos comissários, não podendo o director de prova atrasar a partida por motivos relacionados com quaisquer insistências do condutor para tentar recolocar o motor a trabalhar.

27.6.1 - Penalidade - a falta de cumprimento desta regra pelo condutor poderá ser sancionada com uma penalização pecuniária, ou com a desqualificação do evento se a atitude do condutor manifestar desobediência compulsiva.

27.7 - Formação das séries das corridas de qualificação - serão formadas na pré-grelha de acordo com os regulamentos desportivos de cada competição.

Art. 28 - PROCEDIMENTO DE PARTIDA - SEMÁFOROS

28.1 - Painéis - o director da prova terá à sua disposição os painéis abaixo, com a dimensão de 100x50 cm em letras pretas sob fundo branco, que serão mostrados de forma visível a todos os condutores.

PARAR MOTORES	MOTOR	PARTIDA RETARDADA	LUZES	5 SEGUNDOS
----------------------	--------------	--------------------------	--------------	-------------------

NOTA: *Nas pistas de piso misto caso o director de prova autorize a utilização de pneus de chuva, será mostrado o painel abaixo, na linha de partida e anunciado pelo sistema de som.*

**PISTA MOLHADA
WET RACE**

28.1.1 - Procedimento de partida:

- durante os procedimentos para a formação da grelha de partida, as luzes vermelhas do semáforo estarão permanentemente ligadas;
- quando esta estiver formada, um comissário de grelha exibirá no final desta, uma bandeira verde, informando o director de prova/starter que estão reunidas as condições para iniciar os procedimentos de partida;
- a partir desse momento, o director da prova/corrída, mandará um comissário passar pela frente da grelha uma bandeira vermelha fixa e erguida;
- quando este, se tiver retirado da pista, o director da prova, mandará mostrar o painel de 5 segundos, que será exibido de modo estático, no local da direcção de prova ou junto à grelha, de forma visível por todas as linhas da grelha, sendo no entanto proibido ao elemento responsável pela sua exibição atravessar de qualquer forma a grelha de partida;
- a partir do momento da exibição do painel de 5 segundos, por indicação do director de prova /starter as luzes vermelhas serão apagadas, entre os 3 a 5 segundos imediatos dando-se início à corrida;
- recomenda-se que cada linha de partida esteja equipada com um sistema electrónico de detecção de falsas partidas, devendo sempre existir uma margem de 20 cm (+/- 2 cm) entre o sistema electrónico (ou linha de partida) e a viatura. A partida será dada após o desbloqueamento do sistema de detecção de falsas partidas;

28.2 - Acesso à pré-grelha e grelha de partida - o acesso à pré-grelha fecha 5 minutos antes da hora de cada corrida.

O responsável pela pré-grelha utilizará o sistema de som para chamar os condutores. Qualquer condutor que não se encontre na pré-grelha, no momento em que for dada autorização para o acesso à grelha de partida, ou que por avaria técnica, não consiga sair da pré-grelha nos 5 segundos a seguir ao último, ser-lhe-á aplicada a penalização em pontos prevista no regulamento desportivo para a não participação na corrida de qualificação. Se o caso ocorrer durante uma final, não obterá nenhuma pontuação.

28.3 - Motores ligados ou desligados - nas grelhas de partida das corridas de qualificação e corridas finais, não é obrigatório parar os motores dos veículos. Contudo e em casos excepcionais (uma interrupção mais demorada) o DP poderá mandar parar os motores, único caso em que será autorizada a ajuda exterior ao piloto pelo seu assistente, para repor o motor em funcionamento. Na impossibilidade de colocar o motor em funcionamento, a viatura tem de ser retirada para local seguro, fora da grelha de partida, não sendo autorizada a sua participação na corrida.

28.4 - Semáforo - Luzes de Partida

- todas as luzes utilizadas para sinalizar a partida duma corrida têm de ser claramente visíveis por todos os condutores que se encontrem na grelha de partida;
- têm de ser duplas e instaladas acima da pista sobre um pórtico colocado entre 10 a 25 m, após a linha de partida, com a fila inferior de luzes a estar colocada pelo menos 4 m de altura acima da pista;

c) tem de existir uma luz igual às da partida na parte oposta do semáforo, para que seja possível ser visionada pelo posto imediatamente seguinte à partida bem como para ser certificada a partida pelas filmagens. Uma eventual colocação lateral de luzes tem de ser definida de maneira a assegurar uma melhor visibilidade de qualquer lugar da grelha.

Os semáforos devem ser tão grandes e brilhantes quanto possível, e pelo menos tão grandes e com a mesma intensidade das luzes dos semáforos permanentes utilizadas para o controle da circulação nas vias públicas;

d) todas as luzes de sinalização deverão ser colocadas a jusante do pórtico. O circuito comutador tem de permitir as seguintes combinações:

- Todas as luzes apagadas;

- Somente as luzes vermelhas acesas;

28.5 - Partida válida de uma viatura - uma viatura será considerada como tendo iniciado a corrida, desde que cruze a linha de partida movida pela força do seu motor. Se cruzar a linha de partida por balanço e aproveitando a eventual inclinação da pista, mesmo que tenha o motor a trabalhar, será considerada como não participante nessa corrida. Para este efeito o Director de Prova / Corrida ou DP Adjunto, será considerado de Juiz de Facto.

Art. 29 - FALSAS PARTIDAS

29.1 - Definição - sempre que uma viatura se mova do seu lugar na grelha de partida antes de a luz vermelha se apagar, ou em caso de avaria do semáforo, pelo baixar da bandeira nacional ou do Clube organizador.

29.2 - Quando se verifique uma falsa partida, os procedimentos de partida não são interrompidos, dando-se no mesmo início à corrida. Ao (s) condutor (es) infractor (es) será aplicada pelo CCD uma penalização de passagem **suplementar** pela jocker lap. No caso de não efectuar a passagem suplementar pela Joker Lap, será aplicada a penalização de 30 seg. prevista no Art. 6.8.1.

Caso seja uma categoria em que não se use a jocker lap, 10 segundos a adicionar ao tempo total da corrida.

29.3 - Aviso de falsa partida - o condutor, tem de ser avisado através da amostragem de um painel (cf. abaixo) com as dimensões de 80x40 cm, acompanhado de um painel com o número da viatura, tendo esta informação de ser mostrada a todos os concorrentes.

FALSA PARTIDA	150
----------------------	------------

29.4 - Juízes de Facto - serão nomeados e mencionados no regulamento particular ou por aditamento, com indicação específica das funções a desempenhar.

29.5 - Sistemas de imagem e penalidades - o CCD poderá utilizar qualquer tipo de sistema de imagem vídeo ou electrónico, susceptível de os ajudar a tomar uma decisão, a qual prevalecerá sobre as dos Juízes de Facto.

Toda a infracção às disposições do CDI ou das presentes prescrições relativas ao procedimento de partida, poderão levar à desqualificação de prova.

29.5.1 - Outros suportes de auxílio - em casos especiais, o CCD poderá servir-se de quaisquer imagens demonstrativas do incumprimento dos regulamentos. Neste caso e desde que, com base em tais imagens, seja aplicada uma qualquer penalização, essas imagens terão de ficar imediatamente à ordem do CCD, não sendo, em caso algum, permitido ao seu autor ou proprietário ausentar-se para proceder a qualquer cópia das imagens originais disponibilizadas.

Por essa razão o CCD antes de as visualizar, tem de assegurar-se que o seu autor/proprietário lhas cede, a título devolutivo futuro (se necessário).

Art. 30 - INTERRUPÇÃO DA CORRIDA

30.1 - Interrupção de uma corrida - se for necessário parar uma corrida, o director de prova/corrída exibirá uma bandeira vermelha agitada na zona da linha de chegada e ordenará a todos os postos de sinalização, a apresentação da mesma bandeira também agitada, momento a partir do qual todos os condutores terão de reduzir drasticamente a velocidade, e dirigirem-se para

a grelha de partida, ou para o local previsto pelo regulamento particular da prova, ou ainda para o local que no momento lhes for indicado pelos oficiais de prova.

30.2 - O CCD poderá igualmente dar instruções à direcção de prova para que seja mostrada a bandeira vermelha.

Art. 31 - FINAL DE CORRIDA

31.1 - Definição de final de corrida - o final de corrida será controlado sobre uma linha situada em frente do posto de cronometragem, assinalado pela exibição da bandeira de xadrez, à passagem do primeiro classificado, sendo igualmente mostrada esta bandeira a todos os condutores que cruzem a linha de chegada após o primeiro classificado.

31.2 - Procedimento após a exibição da bandeira de xadrez - nas pistas onde a saída para o paddock seja imediatamente após a linha de chegada, os condutores devem dar mais uma volta de desaceleração ao circuito antes de saírem da pista.

31.3 - Exibição da bandeira de xadrez antecipadamente - se esta for exibida antes de completado o número de voltas previsto, seja por que razão for, serão seguidos os seguintes procedimentos:

Para efeitos de classificação será considerado o momento em que o veículo que comanda a corrida passou na meta pela última vez antes de ser mostrada, a bandeira de xadrez.

a) Desde que o número de voltas a considerar para efeitos de classificação seja igual a 60% do número total de voltas previstas, a corrida será considerada como concluída.

Exemplo	Número de voltas previstas	5 voltas
	Amostragem da bandeira de xadrez	4ª volta
	Classificação a considerar	3ª volta

b) No caso de o número de voltas a considerar para a classificação resultar inferior a 60% do número total das voltas previstas, a corrida será integralmente repetida.

Exemplo	Número de voltas previstas	5 voltas
	Amostragem da bandeira de xadrez	3ª volta
	Classificação a considerar	2ª volta

31.4 - Exibição da bandeira de xadrez atrasadamente - seja por que razão for, a classificação final será considerada como válida no momento exacto em que a corrida deveria ter terminado.

Exemplo		<u>Qualificação</u>	<u>Final</u>
	Número de voltas previstas	5 voltas	7 voltas
	Amostragem da bandeira de xadrez	6ª volta	8ª volta
	Classificação a considerar	5ª volta	7ª volta

31.5 - Funcionamento do serviço de cronometragem - até 3 minutos após a passagem pela meta da viatura classificada em 1º lugar.

Assim, para as viaturas cuja última passagem pela meta se verifique após esse período, apenas será considerado o número de voltas dadas antes de se esgotar o referido espaço de tempo.

31.6 - Forma de classificação - conforme previsto nos regulamentos desportivos do respectivo campeonato.

31.7 - Empate absoluto numa corrida - o desempate será efectuado de acordo com o previsto no regulamento desportivo do respectivo campeonato.

Art. 32 - PARQUE FECHADO

32.1 - Indicação - Localização - terá de ser indicado no regulamento particular de prova ou em documento anexo a este, o local e acesso ao parque fechado, sendo que terá de se situar em zona exterior à pista.

32.2 - Remoção de viaturas - os organizadores terão de proceder à remoção dos veículos classificados, em caso de manifesta impossibilidade dos condutores fazê-lo.

Os veículos permanecerão em parque fechado durante pelo menos 30 minutos após a publicação dos resultados provisórios e até autorização para a sua libertação, dada pelo CCD.

Art. 33 - DIREITOS E OBRIGAÇÕES DOS CONCORRENTES

33.1 - Os condutores terão de obrigatoriamente respeitar a sinalização que lhes for apresentada pelo director de prova/corrída ou director de prova adjunto e/ou pelos comissários da prova.

33.2 - É proibido ultrapassar a balizagem da pista. Toda a viatura que por despiste ultrapasse as delimitações da pista não poderá retomar a pista constituindo obstáculo para os outros condutores em pista.

A reentrada na pista tem de ocorrer na zona do despiste, não sendo permitido atalhar ou encurtar o espaço para a reentrada na pista, mesmo que com tal manobra não ocorra qualquer vantagem no posicionamento do condutor face aos seus adversários.

No caso da sua reentrada em pista causar obstrução a outro ou outros concorrentes, o infractor será desqualificado dos treinos, corridas de qualificação ou corridas finais, conforme o caso.

O não cumprimento destas obrigações, após análise do CCD, poderá determinar, para o infractor, uma penalização.

33.3 - Em caso de obstrução parcial ou total da pista as suas delimitações não poderão ser ultrapassadas, sem que para tal recebam ordem expressa dos comissários de pista.

33.4 - Sempre que uma viatura fique imobilizada na pista, os comissários de pista deverão intervir, sob protecção da bandeira amarela, até que a viatura seja colocada em local que não ofereça perigo, ou até que a mesma possa, pelos seus próprios meios, retomar a corrida.

33.5 - Um condutor que tenha ficado definitivamente com a sua viatura imobilizada na pista, tem de sair imediatamente da mesma, dirigindo-se para uma zona de segurança próxima da sua viatura, onde tem de se manter até ao final da sessão de treinos, corridas de qualificação ou corridas finais.

O abandono do local até à remoção / reboque da viatura, implicará a sua imediata desqualificação dessa sessão de treinos, corrida de qualificação ou corrida final. Estará excluído desta obrigatoriedade qualquer condutor que, exclusivamente por indicação do médico da prova, seja obrigado a abandonar o local para ser assistido.

Um condutor cuja viatura avariou ou se acidentou, não pode sair da viatura, para reparar e/ou repocionar a viatura e voltar a entrar na mesma retomando os treinos ou corrida. O desrespeito por esta regra implicará a desqualificação do treino cronometrado ou da corrida em que se verificar o facto.

33.6 - A todo o condutor que tenha recebido ajuda exterior à organização da prova, será aplicada a penalização de desqualificação da corrida de qualificação ou corrida final.

33.7 - Desistência da provas depois de a ter iniciado - um concorrente que pretenda desistir de um evento, tem de solicitar por escrito ao CCD a sua desistência, e tem obrigatoriamente de colocar o veículo à disposição das autoridades desportivas. Estas podem colocar o veículo em regime de parque fechado. No caso de deferimento pelo CCD, o concorrente/condutor em causa, perde o direito a qualquer pontuação relativa a esse evento no campeonato, taça, troféu, desafio, série ou critério respectivo, além dos prémios do evento.

33.8 - Impossibilidade de um concorrente desistir de uma prova - qualquer concorrente cujo veículo seja seleccionado ou indicado para uma verificação técnica, ou que seja objecto de qualquer inquérito em curso, não pode solicitar a desistência até terminadas as verificações ou averiguações.

Art. 34 - PRÉMIOS - DISTRIBUIÇÃO DE PRÉMIOS

34.1 - O regulamento particular da prova tem de mencionar o horário da distribuição de prémios, bem como o tipo de prémios a distribuir, no mínimo aos três melhores classificados de cada corrida

final em cada divisão.

34.1.1 - Uma cerimónia oficiosa de distribuição de prémios deve ser efectuada. Cabe ao organizador mencionar no regulamento particular se a cerimónia é apenas uma a decorrer após a última corrida final do programa da prova, ou se a cerimónia decorre após cada corrida final.

Quando houver uma cerimónia após cada Final, recomendando-se o seguinte esquema:

a) entrega de prémios da 1ª final: imediatamente após o terminus da 2ª corrida final

b) entrega de prémios da 2ª final: imediatamente após o terminus da 3ª corrida final

e assim sucessivamente até à entrega de prémios da última corrida, momento em que se procederá à entrega de prémios da penúltima e última corrida.

34.2 - Efectuando-se uma distribuição de prémios oficiosa, com base nas classificações finais provisórias da corrida final, se posteriormente essas classificações vierem a ser alteradas pelo CCD, tal obrigará a que de imediato, os condutores a quem tenham sido indevidamente entregues - mesmo que officiosamente - esses prémios, procedam à sua devolução à organização.

34.3 - Devolução de um prémio no dia da prova - as classificações finais provisórias dão origem à distribuição de prémio, pelo que se estas sofrerem alteração, nomeadamente alteração quanto ao lugar ocupado, o condutor nessa circunstância será obrigado a devolver o prémio entretanto recebido.

34.3.1 - Impossibilidade de devolução de um prémio no dia da prova - se a devolução não poder acontecer no mesmo dia da prova, o organizador notificará o concorrente em causa nos 3 dias seguintes, por qualquer meio futuramente comprovável, o qual no decorrer dos 8 dias seguintes terá de devolver o prémio indevidamente recebido.

34.3.2 - Prémio não devolvido - No caso de não haverem sido devolvidos aos organizadores, será aplicável pelo CCD ou pela FPAK, ao concorrente em falta, uma multa entre 500 € e 1 250 € a qual reverterá a favor dos organizadores. Acessoriamente outras sanções poderão ser aplicadas pela FPAK.

34.4 - Nos termos previstos no Art. 16.2 das PGAK a não comparência na cerimónia de distribuição de prémios de uma prova sem prévia justificação por parte de condutor (es) premiado (s), será punida disciplinarmente.

Art. 35 - RECLAMAÇÕES - APELOS

35.1 - Nos termos dos Art. 14 das PGAK

35.2 - Penalidades em tempo - nos termos do Art. 14.2.2 das PGAK, as penalidades em tempo previstas nestas Prescrições bem como nos Regulamentos Desportivos ou Técnicos Nacionais de Ralicross, Kartcross e Super Buggy, não são susceptíveis de apelo.

Art. 36 - INTERRUÇÃO/ADIAMENTO DA PROVA

36.1 - Em caso de força maior, o director da prova poderá solicitar ao CCD a interrupção, ou o eventual adiamento da prova, tendo a decisão do CCD ser publicada em comunicado oficial e dada a conhecer de imediato a todos os concorrentes e à FPAK.

Art. 37 - RESTRIÇÕES - MODIFICAÇÕES

37.1 - Inscrição de provas no calendário desportivo nacional - ao inscrever uma prova num campeonato, taça, troféu, desafio, série ou critério, o clube organizador, assume a responsabilidade da sua realização, de acordo com as normas em vigor para a respectiva competição

37.2 - Eventuais alterações ou aditamentos às presentes Prescrições Específicas serão efectuadas de acordo com o Art. 2.4 das PGAK.

ACTUALIZAÇÕES

Art. / Data	Estado	Art. / Data	Estado	Art. / Data	Estado
27.4 /09.04	Actualizado				

09.04

27.4 - Escolha de posição numa grelha - o condutor que tenha obtido a pole position, poderá escolher a sua posição. O condutor classificado na segunda posição poderá por seu lado, escolher um dos dois lugares que restam nas situações de grelhas definidas no Art. 27.1 b), c) e d) ou escolher um dos três lugares que restam nas situações de grelhas de 5 em linha. A escolha deve ser feita na pré-grelha ou após a volta de reconhecimento (se existir).

No caso do pole-position não escolher mudar de posição, ou estar ausente da grelha, a escolha do segundo classificado não pode recair sobre o lugar pole-position.

Na constituição das grelhas para as séries das corridas de qualificação do CPRx e CPIRx não pode haver escolha de posição. Esta escolha é apenas possível na corrida Final.