

CADERNO DE ENCARGOS PARA ORGANIZADORES DE PROVAS DE OFFROAD – 2013

ACTUALIZAÇÃO EM 01-12-2012

1. CIRCUITO

Todos os Organizadores de provas do Campeonato de Portugal de OffRoad, Campeonato de Portugal de Crosscar, Campeonato de Portugal de Camião Racing, Campeonato de Portugal de OffRoad (Iniciação) / “Troféu Ernesto Gonçalves” e Campeonato de Portugal de OffRoad (Júnior) promovidos pela FPAK, que não sejam os proprietários dos circuitos onde decorrerá o evento, devem remeter à FPAK com a antecedência mínima de 60 (sessenta) dias em relação à data de realização da prova, uma confirmação por escrito, emitida pelos proprietários do circuito, comprovando a sua cedência para a prova em causa, no integral respeito dos requisitos da homologação oficial da pista.

Por parte dos proprietários dos circuitos deverá ainda ser confirmado (também por escrito) que no fim-de-semana da prova (Sábado e Domingo), apenas serão autorizadas a circular na pista as viaturas inscritas na prova e as viaturas ao serviço da Organização.

Os circuitos deverão ter homologação FPAK ou FIA, válida na data de realização da prova.

2. PROGRAMA DA PROVA:

2.1. Para qualquer disciplina do OffRoad as provas deverão disputar-se numa jornada única de dois dias.

Sábado – Todas as Categorias

- Verificações Documentais e Técnicas e marcação de pneus, no início da manhã.
- Para as verificações Documentais e Técnicas deverá ser estabelecido um horário específico para cada Categoria / Divisão onde esteja definido o horário de início e final.

A ordem das Verificações deve respeitar a ordem sequencial prevista para a entrada em pista de cada Categoria / Divisão no 1º dia da prova.

- Com a antecedência mínima de 30 minutos em relação ao horário de início dos treinos Cronometrados, os Organizadores deverão ter a pista montada com todos os elementos necessários, incluindo ambulâncias, médicos e paramédicos.
- 2 Sessões de Treinos cronometrados: de acordo com o funcionamento previsto nas Prescrições Específicas da respectiva disciplina.
- Todos os Condutores constantes na Lista de Participantes têm acesso aos treinos cronometrados;

Deverá ser elaborada e publicada a ordem sequencial das sessões de treinos por Categoria/Divisão, com indicação do número de competição dos Condutores que integram cada sessão pela ordem dos números de competição (do número mais elevado para o número mais baixo numa sessão e o número mais baixo para o mais elevado na outra sessão) onde esteja indicada a hora de início de cada sessão para cada Categoria/Divisão.

Os Concorrentes serão alinhados por séries na Pré-Grelha, saindo desse local para a grelha de partida para dar início os seus treinos cronometrados, quando o DP achar oportuno.

- Primeira corrida de qualificação:
- será realizada, após a conclusão das sessões de treinos cronometrados

Domingo – Todas as Categorias/Divisões:

Com a antecedência mínima de 30 minutos em relação ao horário de início dos treinos de carburação (Warm Up), os Organizadores deverão ter a pista montada com todos os elementos necessários, incluindo ambulâncias, médicos e paramédicos.

• Treino de carburação (Warm Up): de acordo com o esquema de funcionamento previsto nas Prescrições Específicas da respectiva disciplina, saindo os Concorrentes da Pré-Grelha por séries, de acordo com a mesma ordem estabelecida por sorteio para os Treinos Cronometrados.

- 2ª e 3ª Corrida de qualificação
- Corridas Finais
- Verificações Técnicas finais
- A distribuição de prémios: deverá ser feita – oficiosamente – pela classificação obtida na Corrida Final da respectiva Categoria/Divisão.

A cerimónia deverá ser efectuada no Pódio imediatamente após o final de cada corrida, e deverá estar concluída para todas as Categorias até às 18h00.

O programa acima descrito poderá ser alterado, quando solicitado pelo Clube Organizador, caso o número de Concorrentes inscritos assim o justifique, para a seguinte fórmula alternativa:

Sábado: Verificações Documentais e Técnicas, Treinos Cronometrados e 1ª Corrida de Qualificação.

Domingo: 2ª e 3ª Corridas de Qualificação, Corridas Finais, Verificações Técnicas Finais

3. RECOMENDAÇÕES DIVERSAS

3.1. No Sábado, deverá ser feito um Briefing entre o Director de Prova, o Starter, os Fiscais de Pista (apenas os Responsáveis por cada Posto), o Médico Chefe (o Médico deverá estar presente na 1ª reunião do CCD) e o responsável pelos serviços de luta Anti-fogo, na presença dos Comissários Desportivos, a fim de se concertarem modos e métodos de actuação durante todo o decorrer da prova.

3.2. Quando o Starter não for simultaneamente o Director de Prova, deverá realizar-se entre estes dois Oficiais e os elementos que irão estar na Pré-Grelha e grelha de partida, uma reunião de modo a haver uma coordenação de funções devidamente especificada.

Na Pré-Grelha deverão estar disponíveis os Comissários considerados necessários para rapidamente coordenarem a saída às ordens do Starter (mínimo de 3 elementos).

Nas partidas, deverão estar disponíveis na grelha, Comissários suficientes para verificarem as falsas partidas, conferir a regular posição de cada Condutor na grelha e para assinalarem através da bandeira amarela, quando algum Concorrente ficar imobilizado.

3.3. Nos termos das Prescrições Específicas de OffRoad, Prescrições Específicas do Crosscar e Prescrições Específicas de Camião Racing, a primeira reunião do CCD deve ter lugar no final das Verificações Documentais e Técnicas.

3.4 – As 2ª e 3ª reuniões do CCD, deverão ser efectuadas no final do dia de Sábado e no final do dia de Domingo, conforme descrito no Programa do Regulamento Tipo.

Caso haja alteração do programa em que as Verificações Documentais e Técnicas e Treinos Cronometrados e a 1ª Corrida de Qualificação, se realizem no Sábado e as provas apenas no Domingo, será efectuada a 1ª reunião do CCD no final das Verificações, a 2ª Reunião no início do dia de Domingo e a 3ª Reunião 15 minutos, após o final da última corrida de Domingo.

Nota: tal como definido nas PGAPAK, o CCD estará reunido em permanência durante todo o desenrolar da prova.

Contudo, esta definição específica do horário das reuniões 1, 2 e 3 do CCD, visa apenas dar a conhecer previamente aos participantes na prova, do horário dessas reuniões específicas, para que a ele se possam dirigir em caso de pretenderem apresentar qualquer reclamação ou Apelo.

4. GRELHAS DE PARTIDA

1ª Corrida de Qualificação: pelo melhor tempo obtido numa das duas sessões de treinos cronometrados, e em caso de empate, pela segunda volta mais rápida.

2ª Corrida de Qualificação: pela ordem inversa da classificação final da 1ª corrida de Qualificação, para os 5 (cinco) primeiros classificados do OffRoad e para os 8 (oito) primeiros classificados no Crosscar.

Nota: *No caso das pistas de piso misto (asfalto e terra), em que é obrigatória a passagem pela “Joker Lap” de todas as viaturas de OffRoad, as grelhas de partida serão estabelecidas segundo a ordem da classificação final da 1ª corrida de Qualificação.*

Para os Concorrentes ao Campeonato de Portugal de Camião Racing, não haverá tanto nas pistas de terra como nas pistas de piso misto (asfalto e terra), inversão da grelha.

No caso de mais do que um Condutor não haver participado (ou ter sido desclassificado) na 1ª corrida de Qualificação e se verificar um empate, os seus posicionamentos na grelha de partida corresponderão aos últimos lugares da grelha, escalonados segundo o melhor tempo que hajam feito nos treinos cronometrados.

3ª. Corrida de Qualificação: pelo somatório crescente dos pontos obtidos nas duas primeiras corridas de qualificação.

Corrida Final: pelo somatório dos pontos obtidos no total das três corridas de qualificação, sendo a grelha elaborada segundo os valores crescentes (do menor para o maior) do total de pontos obtido.

5. POSTOS DE FISCAL DE PISTA

Cada posto deverá estar dotado com comunicação rádio.

Cada posto deve ser assegurado com um mínimo de 2 Comissários de Pista, tendo 1 a função de Observador.

Os Comissários de Pista estarão sempre sob o comando do Director de Prova ou de Corrida (ou do seu Adjunto), e com eles em permanente comunicação rádio, não podendo, após as corridas, abandonar o circuito sem autorização do DP, por poder vir a ser necessária a sua presença junto do DP ou do CCD, para esclarecimento de qualquer facto ou incidente ocorrido em pista.

Cada Posto deverá dispor das bandeiras e do equipamento previsto nas Prescrições Especificas

Todos os postos de Fiscais de Pista deverão estar protegidos no sentido de circulação da pista (e em todos os locais em que seja possível uma viatura abalroar os Fiscais de Pista) e numerados com painéis de 50 cm² (*recomendável 100 cm²*) em material flexível e sem arestas vivas. A numeração será de cor preta sobre fundo branco e crescente a partir da linha de partida.

Estes painéis serão colocados de maneira a serem facilmente identificados pelos Condutores e de frente para o sentido da corrida.

De forma a proporcionar as melhores condições de trabalho aos Comissários de Pista, cada posto poderá ser dotado de um pequeno habitáculo amovível, construído em material resistente ao impacto e devidamente ancorado ao solo, mas colocado de forma a que não constitua um perigo potencial para os Condutores em caso de despiste.

A face superior, as faces laterais e a face posterior poderão ser resguardadas com material plastificado não rígido, ressalvando-se contudo, que nas metades superiores das faces laterais, será obrigatória a aplicação de material plástico transparente, para que em caso algum possa ser impedida a total visibilidade da parte da pista que está à responsabilidade dos Comissários.

A face virada para a pista não poderá, em caso algum, ter qualquer resguardo, nem que seja para cobrir/proteger uma pequena área dessa face. A partir da face superior para a frente do habitáculo, é autorizada a aplicação de uma pala. Toda a estrutura, cobertura e resguardos, deverão ser concebidos e montados de forma a terem resistência às intempéries.

6. PADDOCK – PARQUE DE CONCORRENTES

Deve dispor de instalação sonora audível para que todos os Concorrentes possam ouvir as informações do Organizador.

O Paddock deverá ter previsto um local destinado ao serviço de luta contra incêndio claramente assinalado, livremente acessível e equipado de material adequado.

O Paddock deve ter previsto um local dotado com água corrente e mangueiras, que possibilite aos Concorrentes a lavagem das suas viaturas.

Deve dispor também, de sanitários e zona de banho (chuveiros), diferenciados para homens e mulheres.

7. PROTECÇÃO DO PÚBLICO

Devem ser garantidas todas as condições de segurança para o público previstas nas Prescrições Específicas.

O Organizador deverá garantir todas as condições que impeçam a passagem do público para a pista.

8. OFICIAIS DE PROVA

O Organizador deverá prever no interior das instalações do circuito, lugares de estacionamento reservados e devidamente identificados com placas, para os principais Oficiais de Prova e elementos nomeados pela FPAK.

9. SECRETARIADO – CRONOMETRAGEM

No Secretariado deverá haver um Responsável especificamente designado para apoiar o CCD (entrega e recolha de todos os documentos) e ainda com a missão de assegurar que no final de cada treino cronometrado, corridas de qualificação e corridas finais, os tempos ou classificações que forem emitidos pela Cronometragem, sejam recolhidos dentro dos prazos estabelecidos para a sua afixação / publicação.

O responsável pelo Secretariado, deverá obrigatoriamente, enviar para a Cronometragem cópia de toda a documentação assinada pelo CCD e Direcção da Prova, no caso de ser necessário alterar qualquer classificação.

Com vista a uma melhor funcionalidade do Secretariado este deverá estar equipado com o programa informático denominado «DROPBOX», um portátil com ligação à Internet, bem como uma impressora com Scanner.

Será no Secretariado que deverá ser feita uma análise prévia a essas pautas e só depois aposta a hora de afixação e a data, o que é da exclusiva competência do Director da Prova (*ver § único do Art. 21º das PGAPAK*).

Os elementos da Cronometragem oficial e o Director da Prova (ou o Director de Prova Adjunto) deverão ter uma reunião prévia para estudarem o método de trabalho.

A cronometragem será obrigatória e exclusivamente efectuada em todas as provas dos Campeonatos com a utilização do programa informático da FPAK sob a exclusiva responsabilidade da D. Carla Pontes.

O responsável pela Cronometragem e elaboração das classificações, não poderá abandonar o Circuito sem o prévio acordo do Presidente do CCD, dada a eventual necessidade de serem refeitas quaisquer classificações.

Dos resultados dos treinos e corridas de cada categoria e/ou Divisão, a cronometragem terá obrigatoriamente de extrair após cada corrida, as seguintes classificações para publicação e formação das grelhas de partida:

- Classificação final dos treinos cronometrados
- Classificação da 1ª corrida de qualificação (com penalizações e pontos)
- Classificação da 2ª corrida de qualificação (com penalizações e pontos)
- Classificação após a 2ª corrida de qualificação (com os pontos de cada corrida individualizados e a soma dos pontos das 2 corridas)

- Classificação da 3ª corrida de qualificação (com penalizações e pontos)
- Classificação após a 3ª corrida de qualificação (com os pontos de cada corrida individualizados e a soma dos pontos das 3 corridas)
- Classificação da corrida Final

Para efeitos de actualização imediata das pontuações nos respectivos Campeonatos de Portugal de OffRoad, Crosscar, Camião Racing, OffRoad (Iniciação) / “Troféu Ernesto Gonçalves” e OffRoad (Júnior), estas classificações deverão ser enviadas via FAX (ou pelo sistema “Dropbox”) para o Secretariado da FPAK no final do último dia da prova, devendo igualmente integrar o processo da prova a remeter à FPAK nos termos das PGAPAK.

10. ZONA TÉCNICA:

Esta Zona deverá permitir que as Verificações Técnicas Iniciais sejam efectuadas em segurança e sem congestionamento.

Deverá ter uma zona de espera para os veículos que aguardam verificação. Deve ter entrada e saída distintas.

Sempre que possível deve ser coberta e resguardada lateralmente. Deve ter piso estabilizado para colocação da balança.

Deve ainda dispor de electricidade e iluminação eléctrica e capacidade para depositar os equipamentos/ferramentas necessários aos Comissários Técnicos.

Tanto quanto possível o piso deverá ser em cimento ou asfalto ou similar.

Quando tal for possível, é de todo o interesse haver uma zona completamente fechada e isolada aos Concorrentes, para as operações ou reuniões que os CT necessitem realizar.

Junto à grelha de partida, deverá ser prevista a instalação de um toldo / tenda, que possibilite a todos os colaboradores e Oficiais de Prova que ali permanecem ou tenham de ali se deslocar repetidas vezes, resguardar-se da chuva ou sol, nos períodos em que aguardam o início da sua actividade.

Pessoal necessário (mínimo em permanência)

- 1 - Comissário Técnico Chefe
- 1 - Comissário Técnico-adjunto
- 2 - Comissários Técnicos (ou Estagiários)
- 1 - Controlador para a balança
- 2 - Elementos para auxiliar na pesagem

Equipamento necessário:

- ✓ Vários extintores de 5 kg
- ✓ Caixotes para o lixo
- ✓ Baldes de produto secante para deitar sobre possíveis derrames
- ✓ Relógio de ponteiros, com diâmetro mínimo de 30 cm junto ao acesso da Zona Técnica.

10.1. Para as Verificações Técnicas iniciais deverão os Organizadores providenciar o número de Comissários Técnicos suficientes para que as mesmas se processem com a rapidez desejada e cumprimento dos horários previstos no programa da prova.

10.2. As verificações técnicas iniciais deverão prever um horário determinado com início e final para cada Categoria / Divisão.

11. Deverão estar disponíveis na linha de partida e chegada (*que poderá não estar posicionada no mesmo lugar*) e nos postos de Fiscais de Pista, jogos de bandeiras com as medidas regulamentares de:

- | | |
|--|---------------|
| Dimensões mínimas das bandeiras: | 60cm x 80 cm. |
| A bandeira vermelha e a de xadrez medirão: | 80cm x 100cm. |

12. Deverá haver uma placa para ser apresentada aos Condutores com o seu número de competição (3 algarismos) para quando lhes seja feita uma qualquer advertência e placas para sinalizar

“ **Parar Motores**” – “**Motores**” – “**Partida retardada**” – “**Luzes**” – “**5 segundos**”.

12.1. Para as pistas mistas (asfalto e terra) em caso de corrida à chuva e para dar a possibilidade aos Concorrentes de utilizarem pneus de chuva, uma placa com a indicação.

PISTA MOLHADA – WET RACE

13. Um sistema de Conta-voltas decrescente (electrónico ou manual) é obrigatório junto à linha de chegada.

14. Uma placa com a indicação «**30 Segundos**», com as medidas de 80 cm de comprimento x 40 cm de altura, para indicar aos Concorrentes a penalização por **falsa partida**, juntamente com a placa com o número do Concorrente.

14. NUMEROS DE COMPETIÇÃO

Nos termos das Prescrições Específicas de OffRoad, Prescrições Específicas de Crosscar e Prescrições Específicas de Camião Racing, a todos os Concorrentes de cada Categoria das competições nacionais promovidas pela FPAK, serão atribuídos números permanentes para todas as provas.

Quando um qualquer Condutor mude de Categoria / Divisão, tal situação implicará a atribuição de um novo número de competição correspondente à nova Categoria / Divisão em que pela primeira vez esse Condutor se venha a inscrever.

Em relação ao Campeonato de Portugal de OffRoad, Campeonato de Portugal de OffRoad (Iniciação) / “Troféu Ernesto Gonçalves”, Campeonato de Portugal de Crosscar e Campeonato de Portugal de Camião Racing, a FPAK apenas atribuirá o primeiro número ao Campeão Nacional do ano anterior, desde que este se mantenha a competir nessa mesma Categoria.

Os restantes números de competição para cada Condutor, serão atribuídos sequencialmente, pelo respectivo Organizador na primeira prova em que participem em 2013 e manter-se-á o mesmo ao longo de todo o ano

No Crosscar os números a atribuir começarão no nº 1 e irão até ao 49. Para o Troféu “Semog” começarão no nº 51 e irão até ao 99.

Os Organizadores de cada prova deverão assim respeitar o critério para os números a atribuir de acordo com o mencionado nas Prescrições Específicas de OffRoad, Crosscar e de Camião Racing.

A FPAK registará e publicará no seu site da Internet uma listagem específica, após cada prova disputada e mediante a informação recebida do respectivo Organizador da Lista de Inscritos da sua prova, o número de competição que foi atribuído a determinado Condutor, o qual será mantido cativo para toda a época.

Assim, o Organizador da prova seguinte, deverá, consultar a Listagem publicada com os números já atribuídos, para que lhe seja possível atribuir, numa sequência numérica o mais próxima possível dos já existentes, novos números aos Condutores que se inscrevam na sua prova e que ainda não tenham qualquer número de competição atribuído no ano em curso, na respectiva Categoria / Divisão.

15. IDENTIFICATIVOS

Nos termos, das Prescrições Específicas de OffRoad, Prescrições Específicas de Crosscar e Prescrições Específicas de Camião Racing, os Organizadores fornecerão a cada Concorrente e durante as Verificações Documentais, os identificativos “Assistente” “Condutor”, “Concorrente”, “Convidado”, mencionados no Boletim de Inscrição e placa identificativa (*medida aproximada de 25x10 cm*) para uma viatura com acesso ao Paddock.

16. IDENTIFICATIVOS FPAK

As identificações oficiais emitidas pela FPAK ou pela FIA (pessoais e do veículo) darão sempre acesso (sem qualquer restrição) às instalações do circuito.

17. COMUNICAÇÕES RÁDIO

- Deverão ser utilizadas duas frequências de rádio distintas para as comunicações entre os vários elementos da organização.

a) Numa frequência deverão comunicar os Oficiais de Prova, nomeadamente:

Director de Prova, Director de Corrida, Director de Prova Adjunto, Presidente do CCD, Cronometrista Chefe, Médico Chefe de Prova, Secretário da Prova, Comissário Técnico Chefe, Responsável pela Segurança, Responsável pelos resultados da prova, Controlador da pesagem, responsável de apoio à Pré-Grelha;

b) Noutra frequência deverão comunicar o Director de Prova, Director de Corrida, Director de Prova Adjunto, Chefe da Segurança, Comissários de Pista, Responsável pela unidade de recolha de viaturas, Comissário Técnico Chefe, Comissário responsável pela Pré-Grelha, Comissário responsável pela grelha de partida

18. POSTO MÉDICO – MÉDICO DE PROVA

Em todos os circuitos de OFFROAD, é obrigatória nos termos do Art.2.7.3.4 do Anexo “H” ao CDI (*), a existência de um Posto Médico (ou ambulância medicalizada) devidamente equipado para primeiros socorros e a presença desde o início dos treinos livres, de – no mínimo – duas ambulâncias e do Médico da Prova, sem o que a prova não poderá ter início ou continuar.

(*) Anexo “H” ao CDI – 2.7.3.4 Unidade de reanimação

a) Se não existir um centro médico, o serviço médico, seja numa ambulância com equipamento de reanimação seja numa unidade provisória, deve dispor da mesma dotação de material que a prevista para um centro médico permanente.

b) Quando se dispõe de uma ambulância de grande reanimação como reforço do centro médico, o material que ela tiver e o equipamento que comportar devem estar conforme a legislação em vigor em cada país.

Para um eventual controlo Antidopagem, e por exigência do CNAD, deverá ser prevista uma sala com secretária e sala de banho no seu interior.

19. SALA DO CCD – LIGAÇÃO À INTERNET

Na sala do Colégio de Comissários Desportivos deverá ser disponibilizado equipamento informático com possibilidade de ligação imediata à Internet, de forma a possibilitar (quando e se necessário) a consulta on-line à regulamentação nacional e internacional em vigor.

E sobretudo, poder provar / demonstrar a qualquer Concorrente ou Condutor ou a qualquer outro interlocutor válido, da validade / actualidade da regulamentação aplicada pelo CCD.

A Organização deverá obrigatoriamente disponibilizar um elemento para secretariar de forma permanente e exclusiva o CCD, com material informático incluindo impressora, e possibilidade de efectuar scanner de toda a documentação de modo a entregar ao CCD e ao Observador à Prova.

20. EQUIPAMENTO DOS CONDUTORES

Durante os treinos e corridas é proibido o uso pelos Condutores de quaisquer objectos de adorno, sob a forma de “piercings”, colares ou pulseiras de metal ou de qualquer outro material.

Durante os treinos e corridas é proibido transportar em qualquer local do veículo (mesmo que fixado) ou no fato de competição, quaisquer objectos, equipamento, ferramenta ou material sobressalente, que possibilite a reparação da viatura durante os treinos ou corridas

21. PLACA ÚLTIMA VOLTA

Apenas a título informativo e a partir do momento em que o líder da corrida se prepara para dar entrada na última volta da corrida, poderá a Organização mandar exhibir antes da linha de meta e a todos os Condutores em pista, uma placa informativa com a indicação “Última Volta”.

Esta placa não tem qualquer valor regulamentar servindo apenas de referência para os Condutores em pista.

Uma eventual amostragem dessa placa informativa em momento não coincidente com a efectiva entrada para a última volta do líder da corrida, não terá quaisquer efeitos na classificação final da corrida, já que a corrida só termina para cada Conductor em pista no momento exacto em que lhe é exibida a bandeira de xadrez sobre a linha de meta.

22. PLANOS DE REGAS E ARRANJO DA PISTA

Pelo Organizador deverá ser previsto um plano de regas da pista. Este plano, devidamente aprovado pelo CCD, em forma de Informação, é obrigatoriamente afixado nos Quadros Oficiais de Afixação.

A bandeira amarela com bandas vermelhas deverá ser sempre mostrada após a rega da pista e todos os Condutores antes da partida, darão uma volta à pista para reconhecimento, em velocidade lenta e sendo proibidas as ultrapassagens.

A exibição desta bandeira ficará contudo limitada aos locais onde, após a rega, se mantenha concentrada uma relativamente elevada quantidade de água ou onde declaradamente o piso se encontre bastante escorregadio.

Sempre que o traçado da pista sofra desgaste ou deterioração assinalável após a realização dos treinos ou corridas, deverá beneficiar de arranjo e nivelamento, **sendo fortemente recomendável, no mínimo, a presença de uma máquina niveladora e de um cilindro.**

É fortemente recomendada a estabilização do piso antes das provas de Crosscar.

23. DECISÕES E ADITAMENTOS

Conforme previsto nas Prescrições Especificas, para os documentos que devam ser do conhecimento de todos os Concorrentes e Condutores, é recomendada a sua reprodução em papel de cor distinta dos demais documentos produzidos.

Assim, é recomendado que os Aditamentos sejam reproduzidos em papel de cor amarela e as Decisões do CCD em papel azul claro.

Relembra-se que:

■ As provas dos Campeonatos de Portugal de OffRoad, de Crosscar, de Camião Racing e de OffRoad (Iniciação) /"Troféu Ernesto Gonçalves" promovidos pela FPAK, são realizadas com o seguinte esquema:

Uma sessão de Warm Up, conforme previsto nas Prescrições Especificas de OffRoad, Prescrições Especificas de Crosscar e Prescrições Especificas de Camião Racing.

Duas sessões de treinos cronometrados para cada viatura inscrita, conforme previsto nas Prescrições Especificas de OffRoad Prescrições Especificas de Crosscar e Prescrições Especificas de Camião Racing.

Corridas de qualificação para cada Divisão / Categoria, conforme previsto nas Prescrições Especificas de OffRoad, Prescrições Especificas de Crosscar e Prescrições Especificas de Camião Racing.

Têm acesso às corridas de qualificação apenas os Condutores cuja classificação nos treinos cronometrados o permita, conforme previsto nas Prescrições Especificas de OffRoad, Prescrições Especificas de Crosscar e Prescrições Especificas de Camião Racing.

■ As grelhas de partida serão formadas conforme previsto nas Prescrições Especificas de OffRoad, Prescrições Especificas de Crosscar e Prescrições Especificas de Camião Racing.

■ A classificação da prova, para efeitos de atribuição de prémios, é unicamente a correspondente à da classificação obtida na corrida final de cada Categoria / Divisão.

■ A Organização deverá providenciar os meios técnicos e humanos que assegurem uma Cronometragem eficiente e correcta.

■ Nos termos, das Prescrições Específicas de OffRoad, Prescrições Específicas de Crosscar e Prescrições Específicas de Camião Racing, será distribuído durante as Verificações Documentais um Briefing escrito cujo texto deverá ser previamente ratificado pela FPAK ou pelo CCD (conforme modelo tipo publicado no site da FPAK).

■ Todas as circulares (Aditamentos), serão datadas e numeradas sequencialmente e terão de ser afixadas nos dois Quadros Oficiais de Afixação e entregues cópias a todos os Concorrentes, mesmo quando publicados no site da FPAK.

Deverão ser impressas em papel de cor diferente dos demais documentos a afixar ou distribuir. Para uma melhor uniformização de procedimentos, recomenda-se que o papel destas circulares (Aditamentos) seja de cor amarela.

■ Todas as Decisões do CCD serão datadas e numeradas sequencialmente. Uma cópia terá de ser entregues ao respectivo Concorrente e outra cópia afixada nos dois Quadros Oficiais de Afixação.

Deverão ser impressas em papel de cor diferente dos demais documentos a afixar ou distribuir.

Para uma melhor uniformização de procedimentos, recomenda-se que o papel destas Decisões seja de cor azul claro.

■ O Presidente do CCD será designado pela FPAK, no início da época. Os segundo e terceiro membros do CCD serão propostos pelo Organizador, podendo um desses membros pertencer ao respectivo Clube e o outro membro da listagem publicada pela FPAK.

■ A amostragem da bandeira preta é da exclusiva responsabilidade do Director de Prova ou Director de Corrida, (não tendo necessidade de autorização do CCD), tendo, no entanto, no final dos Treinos Cronometrados, das Corridas de Qualificação ou Corrida Final, de reportar ao CCD a amostragem desta bandeira, mencionando claramente os motivos da sua amostragem bem como a identificação do respectivo Conductor.

■ Quando ocorram falsas partidas, os procedimentos de partida não são parados, dando-se na mesma início à corrida.

As penalizações por falsa partida são as seguintes para cada Conductor:

- por cada falsa partida que faça na prova: 30 segundos;

■ No final dos treinos cronometrados e corridas, é interdito aos Assistentes acederem à zona de pesagem ou permanecerem na sua proximidade.

■ Selagem: alguns órgãos das viaturas poderão ser selados/marcados nas Verificações Técnicas iniciais, de forma a permitir a sua identificação. A sua abertura e reparação durante a prova são autorizadas, sem contudo ser permitida qualquer alteração à sua conformidade com os regulamentos técnicos.

Verificações técnicas rigorosas no sentido de verificar a sua total conformidade, poderão ser efectuadas aleatoriamente durante qualquer fase da prova. A remoção dos selos/marcas tem de ser previamente autorizada pelo Comissário Técnico Chefe.

■ Uma Zona de Verificação Técnica Inicial deverá ser prevista, com as condições previstas no item 11

■ Dispositivos de resguardo para os Comissários de Pista são autorizados nas condições previstas no item 5.

■ Durante os treinos cronometrados, “Warm Up” e corridas, é proibido aos “Assistentes” ou a qualquer outro membro da equipa, que não o Conductor, entrarem em pista. Qualquer infracção determinará a desclassificação do respectivo Conductor, a ser pronunciada pelo CCD.

Os veículos permanecerão em Parque Fechado durante pelo menos 30 minutos após a publicação dos resultados provisórios e até à autorização de abertura do Parque Fechado dada pelos Comissários Desportivos.

Nessa zona é proibido fazer qualquer reparação na viatura ou efectuar qualquer reabastecimento.

■ Deverão ser salvaguardados todos os meios técnicos e humanos para o cumprimento dos Regulamentos e horários estabelecidos.

■ As acções de controlo Antidopagem terão que ser realizadas em instalações adequadas, de fácil acesso e devidamente assinaladas, que garantam condições mínimas de higiene, segurança, privacidade e conforto aos seus utilizadores.

Tais instalações deverão dispor no seu interior, de uma secretária para o Médico da Brigada e WC, cadeiras e diversas garrafas de água.

■ Se numa corrida se vier a verificar a desistência de todas as viaturas participantes e para que o DP possa dar a corrida como finda, deverá ser aplicado o § 3º do Art.º 21º das PGAPAK. Considerando-se as alíneas a), b) e c) para as corridas em tempo e as alíneas d), e) e f) para as corridas disputadas em número de voltas.

AVALIAÇÃO DAS ORGANIZAÇÕES

A capacidade organizativa, o regular desenvolvimento da prova, e, nomeadamente, o cumprimento do presente Caderno de Encargos, dos Regulamentos e horários, os desempenhos do Secretariado e da Cronometragem, o ritmo e eficiência das verificações documentais e técnicas (iniciais e finais), as condições do piso da pista, o funcionamento das Pré-Grelhas e grelhas, a quantidade de elementos afectos à prova e a sua capacidade, os dispositivos de segurança (activa e passiva), serão alvo de análise e relatório do (s) Observador (es) nomeado (s) pela FPAK.

Pela análise do (s) relatório (s), a Direcção da FPAK avaliará a capacidade do Clube Organizador para a futura realização de provas de OFFROAD.

CASOS OMISSOS – MODIFICAÇÕES

Eventuais casos omissos ou dúvidas suscitadas na interpretação do presente Caderno de Encargos serão analisadas e decididas pela Direcção da Federação Portuguesa de Automobilismo e Karting.

Qualquer modificação às presentes normas será introduzida no texto regulamentar em caracteres destacados a “**bold**” e no topo do texto surgirá a menção

ACTUALIZAÇÃO em (data)

A validade de tais alterações terá efeitos imediatos a partir da data constante nessa referência e da sua consequente publicação no site oficial da FPAK – www.fpak.pt.