

PRESCRIÇÕES ESPECÍFICAS DE MONTANHA 2014

ALTERADO EM 14-05-2014

ÍNDICE DOS ARTIGOS

Art. 1	GENERALIDADES	Art. 19	PESAGEM
Art. 2	DISPOSIÇÕES GERAIS	Art. 20	LASTROS (Definição)
Art. 3	DEFINIÇÕES	Art. 21	PERCURSO
Art. 4	OBRIGAÇÕES E CONDIÇÕES GERAIS	Art. 22	ORDEM DE SAIDA – TREINOS E SUBIDAS DE PROVA
Art. 5	ORGANIZAÇÃO DAS PROVAS	Art. 23	PROCEDIMENTO DE PARTIDA
Art. 6	REGULAMENTOS	Art. 24	PROCEDIMENTO DE CHEGADA
Art. 7	LICENÇAS DESPORTIVAS	Art. 25	TREINOS
Art. 8	VIATURAS ADMITIDAS	Art. 26	SUBIDAS DE PROVA
Art. 9	OFICIAIS DE PROVA	Art. 27	SINALIZAÇÃO
Art. 10	INSTRUÇÕES/COMUNICAÇÕES AOS CONCORRENTES	Art. 28	COMPORTAMENTO EM PISTA
Art. 11	INSCRIÇÕES	Art. 29	VIATURAS DE SEGURANÇA
Art. 12	EQUIPAS	Art. 30	PARQUES
Art. 13	NÚMEROS DE COMPETIÇÃO	Art. 31	MEDIDAS DE SEGURANÇA
Art. 14	CARBURANTE – COMBURENTE	Art. 32	CLASSIFICAÇÕES
Art. 15	PNEUS	Art. 33	ENTREGA DE PRÉMIOS
Art. 16	VERIFICAÇÕES	Art. 34	ACTAS / RELATÓRIO ENCERRAMENTO
Art.17	VERIFICAÇÕES ADMINISTRATIVAS	Art. 35	DISPOSIÇÕES DIVERSAS
Art.18	VERIFICAÇÕES TÉCNICAS	Art. 36	RESTRIÇÕES – MODIFICAÇÕES – ADITAMENTOS

Art. 1 - GENERALIDADES - As presentes Prescrições Especificas tem como finalidade estabelecer o quadro regulamentar aplicável às provas de Montanha que se realizem em Portugal, organizadas sob a égide da Federação Portuguesa de Automobilismo e Karting (FPAK) e pontuáveis para os Campeonatos, Taças, Challenges e Troféus Nacionais.

Art. 2 - DISPOSIÇÕES GERAIS - A coordenação das provas de “Montanha” é assegurada pela FPAK.

Art. 3 - DEFINIÇÕES

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

3.2 - Condições de Realização de Provas de Montanha

3.2.1 - As provas de montanha só poderão ser realizadas:

a) Em percursos autorizados pelas Entidades Oficiais.

b) No caso de traçados novos o Organizador deverá solicitar à FPAK uma pré inspecção do mesmo até 150 dias antes da abertura das inscrições da prova.

Após a pré-inspecção a FPAK elaborará e enviará ao Organizador um relatório onde serão indicados os trabalhos a efectuar para que o mesmo possa ser posteriormente inspeccionado.

c) Depois de concluídos os trabalhos no traçado pré inspeccionado o Organizador deverá solicitar à FPAK uma inspecção do mesmo até 30 dias antes do fecho das inscrições da prova.

d) No caso de traçados que já façam parte das provas do Campeonato Nacional de Montanha o Organizador deverá informar a FPAK por escrito e fundamentando com fotos com uma antecedência mínima de 30 dias antes da abertura das inscrições na prova, sobre o estado do traçado, tendo por base o ultimo relatório de inspecção.

No caso de terem havido alterações, o Organizador deverá indicar os trabalhos a efectuar para que o mesmo possa ser posteriormente inspeccionado.

e) A aprovação definitiva do traçado será efectuada na véspera da realização da prova

3.3 - Duração de uma Prova - Todas as provas do Campeonato Nacional de Montanha (à excepção das provas a contar para os Campeonatos ou Taças de Montanha da FIA) ficarão ao critério do Clube Organizador.

Art. 4 - OBRIGAÇÕES E CONDIÇÕES GERAIS

4.1 - 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 designado no Boletim de Inscrição, quando este tiver idade igual ou superior a 18 anos.

Durante o tempo que um Condutor (mesmo para aquele que tiver idade inferior a 18 anos) se encontrar em prova, a sua representação perante a Direcção da Prova e os CD será cumulativamente assumida pelo Concorrente (ou seu representante) ou pelo seu Chefe de Equipa (obrigatoriamente licenciado pela FPAK) designado durante as Verificações Administrativas.

4.2 - Os Concorrentes, durante o desenrolar da prova, devem assegurar-se de que as viaturas por si inscritas cumprem as condições de conformidade técnica e de segurança regularmente previstas.

4.3 - Em cada corrida do mesmo evento, um Condutor não poderá utilizar mais do que uma viatura para cada categoria, classe ou grupo. Não são autorizadas viaturas de reserva. Os Comissários Técnicos poderão identificar as viaturas durante as verificações técnicas para garantir o cumprimento do presente artigo. Qualquer infracção ao presente artigo, levará à exclusão do evento.

4.4 - A mesma viatura só poderá pontuar para categorias distintas caso esteja inscrita no Campeonato Nacional de Velocidade e Campeonato Nacional de Montanha pontuando para as respectivas categorias, classes ou grupos.

Art. 5 - ORGANIZAÇÃO DAS PROVAS - O Clube organizador, a denominação da prova, e a sua data de realização, são mencionados no Regulamento Particular da Prova, o qual completa a presente Regulamentação geral.

Art. 6 - REGULAMENTOS

6.1 - Nas provas pontuáveis para o Campeonato da Europa FIA de Montanha, pelo menos 90 (noventa) dias antes da data de abertura das inscrições, o projecto do regulamento particular, em dois exemplares, deve ser recebido no secretariado da FPAK (que o remeterá à FIA) com vista à obtenção do respectivo Visa.

Neste caso, os diversos documentos, e nomeadamente o regulamento particular e os seus aditamentos, devem ser redigidos em português, francês e inglês. Se o organizador o desejar, poderá igualmente ser redigido em qualquer outra língua.

6.2 - Nenhuma cláusula das PEM poderá ser revogada ou alterada por um Regulamento Particular da Prova ou seus eventuais Aditamentos.

6.3 - Em todas as competições, cópia do Regulamento Particular da Prova (visado pela FPAK), apólice de seguro, alvará de Organização, a autorização da respectiva Câmara Municipal, e o documento da aprovação definitiva do traçado, deverão estar afixadas permanentemente no Quadro Oficial da Prova.

6.4 - Nas provas dos Campeonatos ou Taças FIA de Montanha – na qual serão integradas todas as categorias definidas no Regulamento do CMN – prevalecerá a regulamentação internacional FIA sobre a presente regulamentação.

6.5 - Modificações do Regulamento Particular – Aditamentos – Quadros Oficiais

6.5.1 - As modificações ou disposições suplementares, serão anunciadas por Aditamentos datados e numerados, que passarão a fazer parte integrante do Regulamento Particular.

6.5.2 - Estes Aditamentos, serão afixados no Secretariado e no (s) quadro (s) de afixação previsto (s) no programa da Prova.

6.5.3 - Todo o Aditamento difundido antes do início da Prova, deverá receber previamente e por escrito a aprovação da FPAK.

6.5.4 - Todo o Aditamento difundido depois do início da Prova deverá ser aprovado pelo CCD.

6.5.5 - Igualmente serão comunicados directamente e logo que possível, aos Concorrentes, os quais deverão confirmar por assinatura a sua recepção (salvo em caso de comprovada impossibilidade durante o desenrolar da prova).

6.5.6 - Estes Aditamentos devem ser obrigatoriamente impressos em papel amarelo devidamente numerados e datados.

6.6 - Aplicação e Interpretação do Regulamento

6.6.1 - O Director da Prova é o responsável pela aplicação de todos os regulamentos aplicáveis durante o decorrer da prova.

Ele deve informar os Comissários Desportivos de todos os incidentes importantes que tenham sido verificados e que exijam a sua intervenção.

6.6.2 - Toda a manobra desleal, incorrecta ou fraudulenta, praticada por um Concorrente ou pelos membros da sua equipa, será julgada pelos Comissários Desportivos, que aplicarão as eventuais penalidades, as quais poderão ir até à exclusão do evento.

6.7 - Quadros Oficiais

6.7.1 - Os quadros Oficiais de Afixação deverão estar colocados ao alto e terão uma medida mínima de 2 x 4 metros e serão subdivididos em dois, sendo um apenas para afixar toda a documentação emitida e outro apenas para afixação das classificações.

Exemplo:

Quadro Oficial	Classificações

6.7.2 - A partir do início da prova, os Quadros Oficiais serão instalados obrigatoriamente nos seguintes locais:

- A partir da abertura das inscrições, no Secretariado da Prova
- Durante as verificações, no Secretariado (local da Prova);
- Durante os treinos e prova, no local previsto no Regulamento Particular da prova;
- Durante o prazo de reclamações, no Secretariado (local da Prova);
- No parque de chegada, após as subidas, no qual serão afixados – a título meramente informativo – os tempos de todos os participantes.

Art. 7 - LICENÇAS DESPORTIVAS - Será aconselhável para todas as pessoas que integrem as equipas participantes (Assistentes) nas provas dos Campeonatos, Taças, Challenges e Troféus Nacionais / Monomarca, que actuem nos parques de trabalho, serem titulares da Licença Desportiva correspondente, emitida pela FPAK e válida para o ano em curso.

Art. 8 - VIATURAS ADMITIDAS

8.1 - As provas pontuáveis para os Campeonatos Nacionais, Taça, Challenge e Troféus Nacionais de Montanha 2014 estão reservadas às viaturas definidas pelos respectivos Regulamentos Desportivos e Técnicos.

8.2 - Em todas as provas do CNM 2014 (incluindo as provas internacionais), não é obrigatório o uso de restritor (conforme descrito nos Art. 254.6.1 (Grupo N) e 255.5.1.8.3 (Grupo A) do Anexo “J” ao CDI) nas viaturas do Grupo A e N equipadas com motor sobrealimentado (Turbo).

Art. 9 - OFICIAIS DE PROVA - De acordo com o estabelecido no CDI a Lista de Oficiais proposta pelo Organizador deverá merecer a prévia aprovação da FPAK.

9.1 - Comissários Desportivos

9.1.1 - Para todas as provas dos Campeonatos Nacionais, Taças, Challenge e Troféus Nacionais, de Montanha, o CCD, será sempre composto por três Comissários detentores de licença de “Comissário Desportivo” emitida pela FPAK.

9.1.2 - Para todas as provas a contar para o Campeonato Nacional de Montanha, a FPAK nomeará o Presidente do CCD.

9.1.3 - Os restantes membros do Colégio de Comissários Desportivos (CCD) serão propostos pelo respectivo Clube Organizador, podendo um deles pertencer ao mesmo Clube que organiza a prova.

9.2 - Observador FPAK

9.2.1 - O Observador, à sua chegada às provas, deverá efectuar uma inspecção ao percurso e elaborar uma informação por escrito, referente à segurança passiva e ao estado do piso da prova, baseado no exposto no Art. 3.2.1 destas PEM.

Esta informação deverá ser apresentada na primeira reunião do CCD.

É aconselhável efectuar a dita inspecção na companhia do Director da Prova, ou na sua impossibilidade, do Chefe de Segurança da prova.

9.2.2 - Nas provas em que se tiverem observado anomalias na parte de segurança passiva nos anos anteriores, o Observador deverá efectuar uma inspecção do percurso com uma antecedência mínima de 30 (trinta) dias antes do início da sua realização.

Dessa inspecção deverá ser efectuada uma informação definitiva que declare o percurso como apto ou não apto para a realização de uma prova a contar para o Campeonato Nacional de Montanha.

9.3 - Oficiais da prova

9.3.1 - A lista nominativa dos Oficiais de Prova (com o seu respectivo acordo pessoal e o correspondente número de licença desportiva) deverá ser entregue juntamente com o processo de aprovação do regulamento e deverá constar, no mínimo de:

- Três Comissários Desportivos
- O Director de Prova
- O (s) Director (es) Adjunto (s)
- O Secretário da Prova
- O Responsável pela Segurança
- O Comissário Técnico Chefe: sendo obrigatória a utilização de um colete de cor AZUL; com a indicação de ambos os lados “Comissário Técnico Chefe”
- Os Comissários Técnicos: sendo obrigatória a utilização de um colete de cor AZUL; com a indicação de ambos os lados “Comissário Técnico”
- Os Comissários Técnicos dos Troféus Monomarca (quando aplicável)
- O Responsável pelas Relações com os Concorrentes, sendo obrigatória a publicação da sua foto no Regulamento Particular e a utilização de um colete de cor LARANJA; com a indicação de ambos os lados “RELAÇÕES COM OS CONCORRENTES”.
- Os Comissários de Parque;
- Responsável da Cronometragem
- Responsável pelos Resultados
- Médico - Chefe

9.3.2 - Com excepção do (a) Médico (a) Chefe da Prova, que deverá obrigatoriamente ser licenciado (a) em Medicina, e excepto nas provas internacionais (conforme Art. 4.7 das PGAK) e do (a) Responsável pelo Gabinete de Imprensa., todos os Oficiais de Prova deverão figurar com o seu número de Licença Desportiva e cargo específico, no Regulamento Particular da Prova ou seus eventuais Aditamentos.

Todos os Oficiais de Prova deverão ser obrigatoriamente detentores de Licença Desportiva válida e correspondente às funções que irão desempenhar.

9.3.3 - O Organizador deverá elaborar uma Informação oficial com a lista nominativa dos Comissários de Posto ao longo do percurso (com o nome e correspondente número de licença desportiva) a qual deverá ser apresentada na primeira reunião do Colégio de Comissários Desportivos CCD e afixada no Quadro Oficial em papel azul claro.

9.3.3.1 - Os Comissários de Posto ao longo do percurso deverão estar devidamente identificados com coletes.

Art. 10 - INSTRUÇÕES E COMUNICAÇÕES AOS CONCORRENTES

10.1 - O CCD poderá, a título excepcional, dar instruções aos Concorrentes, através de comunicados especiais de acordo com o CDI.

Tais comunicados, deverão ser entregues a todos os Concorrentes – que deverão confirmar, por assinatura, o recebimento dos mesmos – e afixados no Quadro Oficial que fará prova da publicação.

10.2 - Todas as decisões tomadas pelo CCD deverão ser afixadas no Quadro Oficial de Afixação em cor diferente da dos restantes documentos distribuídos ou afixados. Recomenda-se que as decisões sejam afixadas em papel azul claro.

10.3 - Todas as classificações de treinos e subidas de prova deverão ser afixadas nos Quadros Oficiais de Afixação. Deverão também ser disponibilizadas aos concorrentes entre subidas.

10.4 - Qualquer decisão ou comunicação do Colégio de Comissários Desportivos e Técnicos ou do Director da Prova, que diga respeito particularmente a um determinado Concorrente, deverá ser comunicada a este, imediatamente e por escrito, o qual deverá acusar a sua recepção por aposição de assinatura em fotocópia do documento de notificação.

Igualmente os CD publicarão as conclusões dos Comissários Técnicos sobre cada viatura verificada, e se solicitado, colocá-las-ão à disposição dos outros Concorrentes.

Estes resultados não compreenderão quaisquer dados técnicos particulares, salvo no que diga respeito ao resultado de uma eventual análise de combustível ou em que ponto uma viatura seja considerada em não conformidade com o Regulamento Técnico.

10.5 - O Concorrente ou o seu representante legal deverá estar localizável durante toda a duração do evento e só abandonar o local da Prova após a publicação das classificações finais oficiais, sob pena de multa.

10.6 - Todo o Condutor envolvido num incidente ou cuja viatura tenha sido designada para ser verificada tecnicamente e que haja sido notificado pelo CCD nos 30 (trinta) minutos após o final do treino ou das subidas de prova, que se retire de uma prova antes da publicação das Classificações finais Oficiais, sem notificar por escrito previamente a sua decisão de fazê-lo ao Director da Prova ou ao CCD, será sancionado com uma multa de € 500,00 (quinhentos Euros), que será elevada para o dobro no caso de reincidência dentro da mesma temporada, sem prejuízo de sanções mais graves que lhe possam vir a ser aplicadas pela FPAK.

Art. 11 - INSCRIÇÕES

11.1 - Todo o Concorrente que deseje participar numa prova deve enviar o Boletim de Inscrição, completamente preenchido, ao secretariado da Prova (ou para a FPAK), antes da data de fecho das inscrições especificada no Regulamento Particular.

O Boletim de Inscrição (de acordo com o CDI) deverá ser acompanhado da quantia para pagamento da taxa de inscrição, sob pena de nulidade.

Se o pedido de inscrição for enviado por fax ou E-mail, o respectivo original e pagamento deverá estar na posse dos organizadores, nos 2 (dois) dias seguintes à data de fecho das inscrições.

11.2 - Pelo simples facto de assinarem o Boletim de Inscrição, o Concorrente, bem como os membros da equipa, submetem-se às jurisdições desportivas reconhecidas pelo CDI e seus Anexos, PGAK, bem como às disposições das presentes Prescrições, do regulamento específico do Campeonato, Taça ou Troféu Nacional / Monomarca e do Regulamento Particular da Prova.

11.3 - Toda a omissão ou falsa declaração no que respeita às características da viatura inscrita implicará a exclusão imediata do Condutor, sem prejuízo de sanções mais graves que lhe venham a ser aplicadas pela FPAK.

11.4 - O número máximo (facultativo) de Condutores aceites para a inscrição em cada prova e a data limite para efeitos de inscrição na prova serão descritos no respectivo Regulamento Particular.

11.5 - 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 do Agrupamento e Classe ou Troféu Nacional / Monomarca a que corresponda a sua inscrição.

11.6 - Todo o Concorrente que após estar devidamente inscrito numa prova não possa por qualquer motivo estar presente na mesma terá de justificar por escrito (via fax ou correio electrónico) junto da Entidade Organizadora o motivo da sua ausência.

A não justificação determinará a aplicação pela FPAK ao Concorrente de uma das penalidades previstas no Art. 12.3 do CDI.

11.7 - **Se aquando do fecho das inscrições, não houver um mínimo de 25 inscritos, reserva-se o direito do Clube organizador não levar a cabo a realização da mesma.**

Incluído em 15/04/2014

11.8 - Taxa de Inscrição

11.8.1 - O valor da taxa de inscrição para cada uma das Categorias que integrem o evento será precisado no Regulamento Particular.

Exceptuam-se as Categorias que por força da regulamentação em vigor tenham já definida a taxa de inscrição nos seus respectivos regulamentos específicos.

11.8.2 - É totalmente interdita a aplicação de qualquer agravamento sobre as taxas de inscrição nas provas, já que uma Taxa de Inscrição deve ser única e a mesma até ao encerramento das respectivas inscrições. Admitir-se-á apenas que, estabelecida e aprovada uma Taxa de Inscrição na prova, possam os Organizadores incluir no seu regulamento, uma bonificação (por antecipação na inscrição) sobre essa taxa, aplicável até uma data (anterior, como é óbvio, à data de fecho das inscrições) a determinar pelo Organizador.

Art. 12 - EQUIPAS

12.1 - Cada viatura de competição, quando em prova, não poderá ter a bordo em caso algum, qualquer outra pessoa que não o Condutor designado no respectivo Boletim de Inscrição.

12.2 - Um Condutor poderá participar numa mesma prova com duas viaturas diferentes, desde que cada viatura pertença a uma categoria/classe distinta

Especificamente no caso de condutores inscritos no Campeonato Nacional de Velocidade (CNV) e no Campeonato Nacional de Montanha a mesma viatura pontuará para os dois campeonatos.

Art. 13 - NÚMEROS DE COMPETIÇÃO

13.1 - Os números de competição deverão estar de acordo com o previsto no Art. 15 do CDI.

13.1.1 - A todos os Concorrentes de cada Categoria do Campeonato Nacional de Montanha e Troféu Nacional de Históricos (Montanha), serão atribuídos números permanentes para todas as provas de 2014. Esse número será atribuído pelo respectivo Organizador na primeira prova em que participem em 2014, e manter-se-á o mesmo ao longo de todo o ano.

A FPAK apenas atribuirá o primeiro número de cada série ao Campeão Nacional da respectiva Categoria (desde que este assim o pretenda) do ano anterior e desde que este se mantenha a competir nessa mesma Categoria. No caso de o Campeão Nacional em título numa determinada Categoria não competir no ano em curso nessa Categoria, esse número não será atribuído.

Os Organizadores de cada prova, deverão assim respeitar o seguinte critério para os números a atribuir sequencialmente:

Nota: na primeira centena, os algarismos “zeros” á esquerda do número, servirão apenas de referência sequencial, não fazendo parte do número de competição a atribuir – ex.: 005 representará o número de competição 5.

Categoria 1	101 ⇔ 199
Categoria 2	201 ⇔ 299
Categoria 3	301 ⇔ 399
Categoria 4	401 ⇔ 499
Categoria 5	501 ⇔ 599
Categoria 6	601 ⇔ 699
Troféu Nacional Históricos	401 ⇔ 450

13.1.2 - A FPAK registará em listagem específica, após cada prova disputada e mediante a informação recebida do respectivo Organizador (através da Lista de Inscritos da sua prova), o número de competição que tiver sido atribuído – dentro de cada categoria – a determinado Condutor, o qual será mantido cativo para toda a época.

Os Organizadores da prova seguinte deverão consultar o site da FPAK (em Info Clubes) (www.fpak.pt), onde estará publicada a listagem actualizada dos números de competição já atribuídos, para que lhe seja possível atribuir novos números ao (s) condutor (es) que se inscreva (m) na sua prova e ainda não tenham qualquer número de competição atribuído no ano em curso.

13.1.3 - No caso específico das provas internacionais, e em relação aos concorrentes das CATEGORIAS 1, 2, 3, 4, 5, 6 e Troféu Nacional de Históricos, a ordem dos números de competição será atribuída pelo respectivo Clube Organizador devendo respeitar a numeração descrita em

13.1.1 - Sendo que neste caso o Clube Organizador terá de antes da publicação das listas de inscritos, sujeitar a sua prévia aprovação à FPAK.

13.2 - No caso de Troféus Monomarca, as viaturas ostentarão os números de prova correspondentes à lista elaborada pelos respectivos Promotores.

13.3 - Nome dos Condutores

13.3.1 - Todos os Condutores das Viaturas de Turismo e Grande Turismo devem ter afixado o seu nome nas janelas traseiras, de ambos os lados da viatura.

Devem ser usadas letras de caixa alta (100 mm altura máxima / 70 mm altura mínima) para as iniciais dos nomes, sendo o restante em caixa baixa (ex. **A. Silva** para o caso de António Silva).

As letras devem ser obrigatoriamente de cor branca, em plástico (vinil) recortado (sem fundo) e do tipo «**Helvética bold**». A localização obrigatória corresponde à metade superior de cada vidro da janela traseira.

13.3.2 - No caso dos condutores que não participem em Viaturas de Turismo ou Grande Turismo, os seus nomes devem figurar nas viaturas como descrito no Art. 15.4.1 e 15.4.2 do CDI.

Art. 14 - CARBURANTE - COMBURENTE

14.1 - O carburante a utilizar será conforme estabelece o Art. 252.9 do Anexo “J” ao CDI.

14.2 - A utilização de combustível diferente durante os treinos e subida de prova implicará a exclusão da prova, sendo o facto comunicado à FPAK para eventual aplicação de outras sanções.

14.3 - Como comburente apenas o ar pode ser misturado com o combustível.

Art. 15 - PNEUS

15.1 - Os pneus “Slick” são autorizados, desde que o Regulamento Técnico da respectiva categoria não o impeça.

15.2 - Compete unicamente ao Director da Prova, determinar se a pista está considerada molhada, para a utilização de pneus de “chuva”. A decisão será comunicada a todos os Concorrentes, no mais curto espaço de tempo.

Pela apresentação do painel “Pista Molhada”, aos Condutores será atribuída a livre escolha do tipo de pneus a utilizar, ficando contudo entendido, que nesse caso, a sessão de treinos ou a subida de prova, serão consideradas como realizadas em pista molhada.

15.3 - É proibido aos Condutores, efectuarem qualquer tipo de aquecimento dos pneus, antes da partida, Parque de Pré-partida e ziguezague incluídos. A desobediência a esta regra por parte dos Condutores pode levar a sanções a aplicar pelos Comissários Desportivos (CD`s) que poderão ir até à exclusão da prova.

15.4 - O interior do pneu (espaço compreendido entre a jante e a parte interna do pneu) não deve ser cheio senão com ar. Por outros termos, a utilização de qualquer dispositivo que permita aos pneus conservar as suas “performances” com uma pressão interna igual ou inferior à pressão atmosférica, é interdita em todas as provas pontuáveis para os Campeonatos / Troféus Nacionais.

15.5 - Não é permitida a utilização de sistemas de pré-aquecimento de pneus antes da partida. A desobediência a esta regra estará sujeita a sanções a aplicar pelos CD`s e que poderão ir até à exclusão da prova.

15.6 - Em todas as Categorias integradas no Campeonato de Nacional de Montanha, Troféu Nacional de Históricos (Montanha) ou Troféus Monomarca não é permitida – sob pena de exclusão imediata da prova – a utilização de pneus recauchutados ou “rechapados”, bem como a abertura de quaisquer rasgos em pneus “Slick” para piso seco.

Art. 16 - VERIFICAÇÕES

16.1 - Os Concorrentes serão informados através do Regulamento Particular da Prova ou por convocação individual do local e hora a que se devem apresentar pessoalmente para as operações de verificação administrativa.

16.2 - As Verificações Administrativas e Técnicas Iniciais de cada Categoria deverão estar concluídas pelo menos 75 minutos antes do início dos treinos oficiais.

16.3 - O Director da Prova, o CCD ou o Médico Chefe da prova, podem solicitar a um Conductor que se submeta a um exame médico em qualquer momento da prova.

16.4 - Se no momento das verificações técnicas que antecederão a partida, se constatar que um veículo não corresponde à Categoria/Grupo e/ou Classe no qual se encontra inscrito, esse veículo poderá, sob proposta dos Comissários Técnicos, ser mudado por decisão dos CD`s, para a Categoria/Grupo e/ou Classe correspondentes.

16.5 - A lista definitiva de Concorrentes / Condutores autorizados a tomar parte na prova (lista de participantes), será definitivamente encerrada após o término das operações de verificação, e obrigatoriamente afixada no Quadro Oficial até um máximo de 60 minutos antes do início dos treinos oficiais.

16.5.1 - No caso específico das provas internacionais, o Organizador deverá publicar uma lista definitiva de Concorrentes / Condutores autorizados a tomar parte na prova (lista de participantes), onde incluirá os concorrentes das Categorias 1, 2, 3 e 4 que simultaneamente participem nas categorias FIA de Montanha e no Campeonato Nacional de Montanha, no Campeonato Histórico FIA de Montanha e no Campeonato Nacional de Clássicos (Montanha) e Troféu Nacional de Históricos (Montanha).

16.6 - O CCD de uma prova poderá:

16.6.1 - Mandar verificar as condições de conformidade de uma viatura ou de um Condutor, a todo o momento de uma prova;

16.6.2 - Exigir que uma viatura seja desmontada pelo Concorrente, para assegurar de que estão completamente respeitadas as condições de admissão ou de conformidade.

16.6.3 - Solicitar a um Concorrente a entrega da amostra ou peça que julguem necessária.

16.6.4 - Não autorizar a participação de uma viatura por razões de segurança.

Art. 17 - VERIFICAÇÕES ADMINISTRATIVAS - Incidindo sobre a documentação do Concorrente, do Condutor e validade das Licenças Desportivas.

17.1 - Deverão ser apresentados os seguintes documentos:

- Licença Desportiva de Concorrente
- Licença Desportiva de Condutor
- Autorização da respectiva ADN no caso de concorrentes estrangeiros
- Carta de Condução do Condutor (nos casos aplicáveis);
- Ficha de Homologação (quando for o caso)
- Passaporte Técnico
- Ficha médica do Condutor quando for o caso (Art. 1.8 do Capítulo II do Anexo L)
- **Caso a viatura não se encontre em nome próprio, deverá ser apresentado uma autorização do legítimo proprietário. Incluído em 16/04/2014**

Art. 18 - VERIFICAÇÕES TÉCNICAS

18.1 - O Organizador deverá especificar no Regulamento Particular da Prova o local e o acesso onde as Verificações Técnicas Iniciais das viaturas serão efectuadas.

18.2 - Para a identificação das viaturas e controle das medidas de segurança, o Concorrente e/ou o seu representante, devem estar presentes com a sua viatura no local onde se realizam as verificações técnicas, e estar à disposição dos Comissários Técnicos durante o tempo estabelecido para estas verificações.

18.3 - Simultaneamente com a apresentação da sua viatura nas Verificações Técnicas iniciais, os Concorrentes deverão apresentar aos Comissários Técnicos, a Ficha de Homologação respectiva e o Passaporte Técnico da viatura.

No caso destes documentos não terem sido apresentados, os CD`s reservar-se-ão no direito de recusar a participação na prova.

18.4 - Os números de competição e o nome do Condutor assim como a publicidade obrigatória proposta pelo Organizador deverão figurar na viatura na altura das verificações técnicas.

18.5 - Qualquer viatura que, após ter sido verificada pelos Comissários Técnicos, seja objecto de qualquer desmontagem ou modificada de tal forma, que possa afectar a sua segurança ou as características correspondentes à ficha de homologação ou do Passaporte Técnico, bem como qualquer viatura que tenha estado envolvida em acidente com consequências similares, deverá ser rerepresentada aos Comissários Técnicos para nova verificação.

18.6 - O Director da Prova, poderá ordenar em qualquer momento dos treinos ou das subidas, que a uma viatura envolvida num acidente, seja efectuada uma verificação técnica sumária pelos Comissários Técnicos.

18.7 - Os CD`s publicarão as conclusões dos Comissários Técnicos de cada viatura verificada e colocá-los-ão à disposição dos outros Concorrentes. Estes resultados não compreenderão dados técnicos particulares, salvo no que diz respeito a uma eventual análise de combustível ou quando uma viatura se encontrar em desconformidade com o Regulamento Técnico.

18.8 - Após o final das subidas de prova de cada categoria serão submetidas a Verificação Técnica, as viaturas que em resultado da sua classificação, estejam previstas nos Regulamentos Desportivo ou Técnico correspondentes, assim como quaisquer outras que os CD's decidam mandar verificar. Compreenderá sempre as viaturas classificadas no primeiro lugar e mais uma elegida aleatoriamente da classificação geral de cada Categoria

18.9 - Uma verificação mais completa e detalhada, podendo envolver a desmontagem das viaturas, poderá ser efectuada no final das subidas de prova. Será determinada pelo CCD, seja por sua iniciativa, por sugestão do Director da Prova ou no seguimento de uma reclamação.

18.10 - Como regra geral, as infracções de carácter técnico serão sancionadas com a exclusão da prova.

18.11 - O CCD pode em qualquer momento da prova, mandar verificar uma viatura por meio de controlo SONOMÉTRICO 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 Comissários Técnicos.

18.11.1 - O ruído máximo do sistema de escape não pode exceder o valor de 100 dB (A) às 4 500 rpm., medido de acordo com o método de medição FIA.

Esta regra aplica-se a todas as Categorias.

Art. 19 - PESAGEM

19.1 - Durante todo o evento, deverão respeitar-se sempre os pesos mínimos de acordo com a categoria em que o veículo esteja inscrito.

19.2 - O Organizador deverá disponibilizar uma superfície plana e nivelada com 6 metros x 3 metros, devidamente isolada onde será colocada a balança oficial para os procedimentos de pesagem.

19.3 - O Organizador será responsável por ter disponível na sua prova, tanto nos treinos como nas subidas, uma balança com aferição certificada por uma entidade oficial e que será a única cujas medições serão consideradas válidas.

Estas medições não são passíveis de apelo, admitindo-se contudo uma tolerância no peso de até 3 (três) Kg.

19.3.1 - O documento que atesta a certificação da balança deve ser apresentado na 1ª reunião do CCD e afixado no quadro oficial da prova.

19.3.2 - É aconselhável a pesagem de todas as viaturas quando da efectivação das Verificações Técnicas Iniciais.

19.4 - Durante o procedimento de pesagem, nenhuma matéria ou substância sólida, líquida ou gasosa ou de qualquer outra natureza, poderá ser colocada na (ou retirada da) viatura.

19.5 - Somente as Autoridades Desportivas, os Comissários Técnicos 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 de Prova presentes.

19.6 - Em qualquer momento, no final de cada subida ou no final da prova, as viaturas poderão ser pesadas por ordem do Director da Prova, Delegado Técnico ou dos CD's, devendo para tal efeito, os Condutores saírem da viatura (quando for o caso) com o seu capacete e luvas, para não afectarem a pesagem.

19.7 - Após a pesagem da viatura os resultados serão comunicados de imediato e por escrito ao respectivo Condutor o qual deve assinar a respectiva ficha de pesagem. Cópia dos mesmos, deverão ser entregues com o relatório das pesagens ao CCD.

19.8 - Uma viatura ou um Condutor não poderão abandonar a zona de pesagem sem o expresse consentimento do Comissário Técnico Chefe.

19.9 - Se pelo incorrecto cumprimento das instruções transmitidas pelos Comissários de pesagem, resultarem danos no equipamento de pesagem, o Concorrente/Condutor será responsável pela reparação dos equipamentos danificados.

Se se provar intencionalidade por parte do Condutor em danificar o equipamento de pesagem, além dos custos de reparação, a FPAK reservar-se-á o direito de aplicar outras sanções.

19.10 - Durante a prova ou no final das Subidas de Prova:

a) Toda a viatura que cruze a linha de meta procederá pela via mais directa (e sem a intervenção ou ajuda de outrem que não os Comissários) para o local onde a balança se encontrar ou para o Parque Fechado, onde a viatura poderá ser pesada.

b) Se no final de uma das subidas de prova, o peso for menor que o especificado na Ficha de Homologação ou Prescrições Técnicas – salvo se a insuficiência de peso verificada tiver sido motivada pela perda accidental de uma peça da viatura por razão devidamente justificada – tal infracção levará à aplicação pelo CCD da sanção de anulação dos tempos da subida em que a infracção haja sido detectada.

Art. 20 - LASTROS (Definição) - Em todas as categorias, para as quais o CDI não descreva a definição de lastro, os lastros aplicados deverão estar de acordo com a seguinte definição:

“é autorizado que para perfazer o peso de uma viatura de competição, sejam usados um ou mais lastros, na condição de que se trate de blocos sólidos e unitários, fixados no chão da viatura, ou no porta-bagagens e fixados através de ferramenta própria, com parafusos classe 8.8 de diâmetro min. 8 mm e contra-placas como no desenho 253-52.

A superfície mínima de contacto entre a contra-placa e o chassis ou a carroçaria deverá ser de 40 cm² para cada ponto. Terá de ser capaz de suportar acelerações / desacelerações mínimas de 25 "g".

Um sistema simples de selagem deverá estar disponível. Uma roda completa suplementar, desde que devidamente fixada e selada, poderá ser usada como lastro, para este efeito.”

Art. 21 - PERCURSO

21.1 - O sentido do percurso, a sua distância quilométrica, a percentagem de inclinação total, a exacta localização das linha de partida e chegada, o número de subidas de treinos livres e/ou cronometrados, o número de subidas de prova bem como o horário da mesma, são descritos no Regulamento Particular da Prova.

21.2 - Especificações Técnicas do Percurso

21.2.1 - Será obrigatório o cumprimento das seguintes especificações:

A linha de partida e a de chegada devem ser colocadas a uma altitude diferente, nas extremidades do percurso que deverá ser percorrido no sentido ascendente.

21.2.2 - O percurso deve corresponder às seguintes prescrições:

a) Comprimento total: - mínimo 2 km; - máximo 6 km

b) Pendente média total (relação entre o desnível total e o comprimento total) mínimo 5%

c) Pendente média parcial (relação entre a soma do comprimento dos troços que tenham uma parte ascendente inferior a 2,5% e o comprimento total do percurso): máximo 10%

d) Desnível mínimo entre a partida e a chegada: 300 metros

e) Distância total mínima a percorrer (em 2 subidas): 4 Quilómetros

21.3 - Reconhecimento do Percurso

21.3.1 - No reconhecimento do percurso antes da realização da prova deverão ser estritamente cumpridas as leis de trânsito vigentes.

21.3.2 - No reconhecimento do percurso antes da realização da prova os Concorrentes só podem utilizar viaturas de série sem arcos de segurança.

21.3.3 - É totalmente proibida a utilização da viatura de competição nos reconhecimentos do percurso, sob pena de exclusão da prova.

21.3.4 - O Organizador poderá nomear Juizes de Facto para controlar o especificado no presente artigo.

21.3.5 - Qualquer anomalia detectada pelos Juizes de Facto será comunicada ao CCD, que decidirá da proibição de alinhar na prova com a perda do valor da taxa de inscrição, na sua primeira reunião antes do início da prova.

Art. 22 - ORDEM DE SAIDA NOS TREINOS E SUBIDAS DE PROVA

22.1 - Tanto nos treinos oficiais como nas subidas de prova, será sempre estabelecida a mesma ordem de partida das viaturas, sendo sempre da menor para a maior classe de cilindrada e ainda dentro de cada Classe pela ordem numérica descendente (do número de competição mais alto para o mais baixo).

22.2 - O último número a partir será sempre o número de competição mais baixo.

22.3 - Após a aprovação da Lista dos Concorrentes autorizados a participar na Prova (lista de participantes), o Organizador deverá elaborar uma lista específica com a ordem de partida de cada Condutor, a qual terá de ser afixada no Quadro Oficial.

22.4 - A ordem sequencial será a seguinte:

22.4.1 - Troféus Monomarca (quando aplicável)

22.4.2 - Troféu Nacional de Históricos (Montanha)

22.4.3 - Categoria 6 - Do número mais alto para o mais baixo.

22.4.4 - Categoria 5 - Do número mais alto para o mais baixo.

22.4.5 - Categoria 4 - Do número mais alto para o mais baixo.

22.4.6 - Categoria 3 - Do número mais alto para o mais baixo.

22.4.7 - Categoria 1 - Do número mais alto para o mais baixo com a seguinte sequência: Grupo N, Grupo A, Grupo S20, Grupo GT.

Tendo em atenção que o Campeão Nacional ou vencedor desta Categoria no ano anterior será sempre o último a partir.

22.4.8 - Categoria 2 - Do número mais alto para o mais baixo com a seguinte sequência: **Grupo CM, Grupo C3 e restantes grupos**, tendo em atenção que o Campeão Nacional ou vencedor desta Categoria no ano anterior será sempre o último a partir. **Alterado em 07/05/2014**

Art. 23 - PROCEDIMENTO DE PARTIDA

23.1 - Os Condutores, com as suas respectivas viaturas, deverão apresentar-se no Parque de Pré – Partida descrito no Regulamento Particular da Prova até 30 (trinta) minutos antes da hora prevista para o início dos treinos oficiais ou subidas de prova, da categoria em que se encontram inscritos, ficando à disposição do Director da Prova.

O incumprimento a esta norma poderá levar à aplicação de uma multa mínima de € 500,00.

23.2 - Os Condutores assumirão as consequências do seu eventual desconhecimento de todas as disposições ou alterações de horário, estabelecidas e anunciadas através de aditamento, que possam ter sido decididas durante a hora que precede o início da prova.

23.3 - As viaturas serão ordenadas em fila de partida, 10 (dez) minutos antes da hora prevista para o início da sua respectiva sessão de treinos oficiais ou subida de prova. O Condutor que não se haja apresentado à hora e na ordem prevista, perderá o direito a esta subida.

23.4 - O procedimento de partida será o seguinte:

1. Na linha de partida deverá estar um semáforo, o qual deverá estar apagado no momento em que a viatura se coloca no local de partida.

2. No local de partida, a parte mais à frente do veículo imóvel deverá estar posicionada a no máximo 1 metro da linha de partida onde estará colocado o sistema de disparo da cronometragem.

23.4.1 - O procedimento de partida será sempre efectuado com semáforo.

Quando o Condutor for chamado para a partida, onde deverá parar a sua viatura na linha de partida com o motor em funcionamento, o semáforo estará apagado.

Após a sua imobilização e quando o Director da Prova ou Starter ordenar, o semáforo acende em vermelho e assim permanecerá durante 5 segundos. Após este tempo (5") o semáforo passará automaticamente de vermelho a verde, dando assim autorização ao Condutor para a partida.

Toda a viatura que accione o dispositivo de cronometragem, será considerada como tendo partido e não terá direito a uma segunda partida.

23.5 - A passagem do semáforo a amarelo intermitente anula o processo de partida, sendo aconselhável que o comando desta luz esteja sob controlo exclusivo do Director da Prova.

23.6 - Qualquer Condutor que não arranque para a subida de treinos / prova nos 30" (trinta) segundos seguintes à ordem do "STARTER", será retirado da pista, não sendo autorizado a fazer essa subida de treino / prova, salvo caso de força maior devidamente reconhecido como tal pelo CCD.

23.7 - A partida não poderá ser dada a nenhum Condutor, sem que no mínimo, hajam decorrido 30 (trinta) segundos completos sobre a partida do Condutor anterior.

23.8 - Cada viatura partirá dentro da sua Categoria, Grupo e Classe de acordo com o descrito no **Art. 22. Alterado em 07/05/2014**

23.9 - O Director da Prova, com prévia autorização do CCD, tem a faculdade de modificar a ordem de saída em função das circunstâncias do momento.

23.10 - O CCD, poderá, se necessário, modificar o horário da prova. Nesse caso, os Concorrentes / Condutores serão avisados no mais curto espaço de tempo possível através de aditamento.

Art. 24 - PROCEDIMENTO DE CHEGADA

24.1 - A subida de prova acaba com a passagem da linha (branca) de chegada, onde é mostrada a bandeira de xadrez.

A subida termina quando a viatura passa a linha de chegada, momento a partir do qual e por razões de segurança, a velocidade deve ser imediatamente reduzida, não parando até chegar ao Parque de Chegada e seguindo as instruções dos Comissários no local.

O não cumprimento deste artigo poderá implicar a EXCLUSÃO da Prova por decisão do CCD.

24.2 - A cronometragem será efectuada ao centésimo de segundo e será efectuada por meio de células fotoeléctricas accionando um relógio com impressora.

O sistema compreenderá uma célula de saída e outra de chegada e deverá ser duplicado por um outro sistema alternativo de recurso, que poderá ser de accionamento manual mas com impressora automática.

24.3 - Retorno ao Parque de Partida

24.3.1 - O retorno ao parque de Partida (desde que não haja outra alternativa) far-se-á no sentido inverso do percurso da subida.

Os Condutores deverão seguir as instruções dos Comissários do parque de chegada, que os alinharão em tempo oportuno e farão a descida, acompanhados por carros da Organização à frente e atrás da fila das viaturas Concorrentes.

24.3.2 - Quando do retorno ao Parque de Partida, os Condutores não poderão retardar o seu regresso nem parar no percurso.

O incumprimento desta norma poderá implicar por decisão do CCD a aplicação de uma das penalidades previstas no CDI.

Art. 25 - TREINOS

25.1 - Os Treinos Oficiais desenrolam-se de acordo com o Programa Horário da Prova.

25.1.1 - Para o caso de provas realizadas em dois dias haverá três subidas de treinos oficiais sendo que duas serão realizadas no primeiro dia e a terceira no segundo dia antes do início das subidas oficiais.

Para o caso de provas realizadas num único dia haverá duas subidas de treinos oficiais.

25.2 - Os Organizadores deverão proporcionar a cada Condutor, no mínimo, duas subidas de Treinos Oficiais.

25.2.1 - Caso os Organizadores realizem a prova em dois dias, estes deverão proporcionar a cada Condutor, no mínimo, duas subidas de Treinos Oficiais no primeiro dia e uma terceira no segundo dia.

25.2.2 - Não será autorizada uma nova partida a qualquer Condutor que no decorrer de uma subida de treinos oficiais, tenha de diminuir a sua velocidade ou mesmo parar no percurso pela apresentação de uma bandeira vermelha antes da zona de um acidente. O condutor deverá retomar logo que possível a sua marcha até ao final do percurso da subida.

25.2.3 - Se, por qualquer motivo, uma subida de treinos for interrompida, o Director de Prova, após decisão do CCD, poderá suspendê-la em definitivo, a fim de que as subidas oficiais de prova se iniciem à hora prevista no horário oficial da prova.

25.3 - Todos os Condutores são obrigados a participar em pelo menos uma sessão de treinos oficiais e efectuar um percurso completo (desde a linha de partida até à linha de chegada) conforme previsto no Regulamento Particular da Prova.

Se por circunstâncias consideradas excepcionais, um Condutor não puder completar pelo menos uma das subidas de treinos, o CCD poderá autorizar a participação do referido Condutor nas subidas de prova.

25.4 - É totalmente proibido efectuar treinos fora do horário previsto no Regulamento Particular da Prova. Os CD`s sancionarão o infractor desta regra, sem prejuízo de outras sanções que possam vir a ser impostas pela FPAK.

25.5 - O intervalo entre cada sessão de treinos oficiais será estabelecido discricionariamente pelo Director da Prova, não podendo contudo ser inferior a 20 (vinte) minutos, sendo que este tempo começará a contar a partir da chegada pelos próprios meios do último concorrente ao parque de trabalho.

Art. 26 - SUBIDAS DE PROVA

26.1 - As subidas de prova terão lugar segundo o Programa Horário descrito no Regulamento Particular da Prova.

26.2 - Todas as provas do CNM serão disputadas em três subidas oficiais, sendo a classificação geral final de cada Condutor, decorrente do total de tempos acumulados pelo somatório das suas duas melhores subidas de prova.

26.2.1 - Especificamente para os condutores inscritos no Campeonato Nacional de Velocidade serão disputadas 4 subidas oficiais. No caso de equipas com 2 pilotos cada um fará 2 subidas.

26.2.1.1 - Para ser classificado para o CNV cada equipa deverá efectuar as 4 subidas.

26.3 - Para ser classificado numa prova, um Condutor terá que completar duas das três subidas oficiais dessa prova.

26.4 - Se um Condutor tiver que diminuir substancialmente a sua velocidade de corrida, ou mesmo parar, durante uma subida, em respeito da sinalização por bandeiras que lhe forem apresentadas pelos Comissários de Pista, não deverá estacionar a sua viatura no percurso e deverá tentar atingir a linha de chegada, em velocidade reduzida, mantendo-se à ordem do Director da Prova.

26.5 - O Director da Prova terá plena autoridade, para depois de ouvidos os Comissários de Pista no local, ordenar nova subida desse Condutor, se entender como justificadas as razões que motivaram a paragem ou a redução substancial de velocidade efectuadas pelo Condutor em causa. Eventuais casos especiais serão submetidos à apreciação dos CD`s.

26.6 - O intervalo entre cada subida de prova oficial será estabelecido discricionariamente pelo Director da Prova, não podendo contudo ser inferior a 20 (vinte) minutos sendo que este tempo começará a contar a partir da chegada pelos próprios meios do último concorrente ao parque de trabalho.

Art. 27 - SINALIZAÇÃO – Durante o desenrolar dos Treinos e Subidas de prova, os Condutores deverão respeitar rigorosamente a sinalização que lhes for feita pelos Comissários de Pista, através das bandeiras previstas no Art. 2.4.5 do Anexo H ao CDI.

Bandeira Vermelha	Paragem imediata
Bandeira amarela, agitada	Perigo imediato, prepare-se para parar
Duas bandeiras amarelas, agitadas	Perigo grave, prepare-se para parar
Bandeira amarela com listas vermelhas verticais	Deterioração das condições de aderência
Bandeira azul agitada	Viatura mais rápida está prestes a ultrapassá-lo
Bandeira branca	Viatura em marcha lenta
Bandeira verde, agitada	Indica ao Condutor de que a pista está limpa
Bandeira de xadrez preto e branco	Final da Subida

A sinalização durante o desenrolar da prova deverá ser efectuada de acordo com o previsto no Art. 7.2.4 do Anexo H ao CDI.

A falta de respeito a essa sinalização levará a aplicação de penalidades que poderão ir até à exclusão da prova por decisão do CCD.

Art. 28 - COMPORTAMENTO EM PISTA

28.1 - Ceder a passagem: No caso de um Condutor ser alcançado por outro, aquele deverá de imediato encostar o mais possível a um dos lados da pista, parando mesmo se necessário e ceder passagem ao Condutor que o alcançou, a fim de não o prejudicar.

28.2 - Paragem no percurso: Todo o Condutor que se veja na necessidade de imobilizar a sua viatura em algum ponto do percurso, deverá dirigi-la de imediato para uma das bermas de forma para que ela não possa constituir obstáculo ao normal desenrolar da prova.

28.3 - Quando por razão de acidente, uma viatura estiver imobilizada no percurso, os Comissários de Pista tomarão todas as medidas necessárias para a retirar do local de forma a não constituir obstáculo para os outros Condutores.

28.4 - É interdito circular no sentido inverso ao do percurso da prova, salvo nos casos em que tal for expressamente definido pelo Regulamento Particular da Prova ou se por instruções específicas do Director da Prova.

28.4.1 - Qualquer infracção a esta disposição implicará a exclusão do Condutor, sob reserva de outras sanções a aplicar eventualmente pela FPAK.

28.5 - As viaturas imobilizadas no percurso só serão rebocadas após autorização do Director da Prova.

Art. 29 - VIATURAS DE SEGURANÇA - VIATURAS DE INTERVENÇÃO

29.1 - O Organizador deverá prever, no mínimo uma (e como máximo duas) viatura (s) de segurança que deverão ostentar uma placa de 36 x 50 cm sobre o capot dianteiro e nas duas portas laterais dianteiras, com a indicação "SEGURANÇA" e o número "00" e "0".

Esta (s) viatura (s) deverá (ão) efectuar todas as subidas de treinos e de prova, saindo com uma antecedência mínima de 5 minutos no caso da viatura "00" e de 3 minutos antes do primeiro participante no caso da viatura "0".

À sua chegada à linha de meta informará o Director de Prova do estado global do percurso.

29.1.1 - Eliminado em 14/05/2014.

29.1.2 - Recomenda-se que a (s) viatura (s) zero sejam conduzida (s) por licenciado (s) FPAK.

Esta viatura deverá estar identificada com luzes giratórias destacáveis localizadas no tejadilho, **sirene** e com a letra "R" em cada uma das portas laterais dianteiras, a qual deverá estar de acordo com o descrito no Art. 7.4 do Anexo H ao CDI. **Alterado em 14/05/2014.**

29.2 - A eventual presença em pista de uma viatura de segurança ou em marcha lenta será assinalada com uma bandeira branca pelos Comissários de Pista. Qualquer Condutor que, durante o seu percurso de subida receba tal sinalização, deverá prosseguir com a máxima atenção.

29.3 - O Director de Prova poderá autorizar uma nova subida aos Condutores em tal situação, que não tenham registado um tempo normal de subida. **Eventuais casos especiais serão submetidos à apreciação dos CD`s.** Nenhuma reclamação será admitida a este respeito. **Alterado em 07/05/2014**

Art. 30 - PARQUES

30.1 - Parque de verificações Técnicas Iniciais

30.1.1 - Este parque deverá estar convenientemente fechado e o seu acesso vigiado para impedir a entrada do público. O acesso e permanência, só deverá ser autorizado, aos Oficiais de Prova correspondentes e às equipas que vão efectuar a sua verificação.

30.1.2 - O local deve ser coberto e dispor de uma zona que admita, pelo menos, a verificação simultânea de duas viaturas. Deverá estar disponível o material necessário para o trabalho dos Comissários Técnicos.

30.1.3 - O horário de entrada deverá ser controlado por um Oficial de Prova que registará a hora de entrada de todas as viaturas participantes.

30.2 - Parque de Pré-Partida

30.2.1 - O parque de Pré - Partida é considerado com parque de trabalho e deverá poder comportar simultaneamente todas as viaturas inscritas na prova.

30.2.2 - Este parque deverá estar convenientemente vedado e o seu acesso vigiado para impedir a entrada de público.

O acesso e permanência só deverão ser autorizados aos Oficiais de Prova e aos membros das equipas devidamente credenciados.

30.2.3 - A sua localização deverá ser o mais próximo possível da linha de partida, devendo estar correctamente sinalizado e delimitado.

30.2.4 - Caso a distância entre o Parque de trabalho e a linha de saída assim o aconselhe, o Organizador deverá prever um sistema de acompanhamento das viaturas participantes.

30.2.5 - São expressamente proibidas todas e quaisquer manobras de aceleração, travagem, etc. no recinto do parque de trabalho.

30.3 - Parque Fechado

30.3.1 - Imediatamente após o final da Prova, as viaturas ficarão em Parque Fechado. Após passar a linha de chegada, todos os Condutores deverão, obrigatoriamente, dirigir as suas viaturas para o Parque Fechado. O Regulamento Particular da Prova indicará claramente, qual a localização e acesso deste Parque Fechado, que deverá ser completamente vedado.

Os Organizadores deverão, em caso de manifesta impossibilidade dos Condutores, devidamente reconhecida pelo CCD (*ex.: caso de acidente*), promover a remoção das respectivas viaturas, quando classificadas, para o Parque Fechado

30.3.2 - Qualquer viatura classificada, que não se apresente imediatamente após o final da sua subida de prova no Parque Fechado, será excluída.

30.3.3 - Só os Oficiais de Prova encarregados dos controlos podem permanecer no interior do Parque Fechado. Nenhuma intervenção nas viaturas poderá ser efectuada sem a autorização desses Oficiais de Prova.

30.3.4 - O regulamento do Parque Fechado aplica-se a toda a zona compreendida entre a linha de chegada e a entrada do Parque Fechado.

30.3.5 - O Parque Fechado deverá poder comportar simultaneamente todas as viaturas participantes na prova e ser devidamente protegido a fim de assegurar que pessoa alguma não autorizada a ele possa ter acesso.

30.3.6 - Após terem estacionado a viatura no parque fechado, os Condutores deverão obrigatoriamente desligar o motor e abandonar o parque fechado, momento a partir do qual será interdito o acesso da equipa ao seu interior.

30.3.7 - É interdita a utilização de capas de cobertura nas viaturas dentro dos Parques Fechados.

30.3.8 - A eventual retirada de uma viatura do Parque Fechado antes da abertura oficial do mesmo, constituindo infracção disciplinar grave, será comunicada ao CCD, que pronunciará a exclusão imediata do Concorrente em questão. Independentemente de eventuais sanções disciplinares que lhe venham a ser posteriormente aplicadas pelo Conselho Disciplinar da FPAK.

30.3.9 - Qualquer infracção ao regime de Parque Fechado será comunicada ao CCD que poderá aplicar uma das penalidades previstas nos Art. 12.2 e 12.3 do CDI.

30.4 - Parque Fechado de Apresentação

30.4.1 - O Clube Organizador poderá organizar no dia anterior à realização das subidas oficiais de prova e após as Verificações Técnicas iniciais, um Parque Fechado de apresentação ao público, que no caso de se encontrar previsto no Regulamento Particular da prova, é obrigatório para todas as viaturas participantes.

30.4.2 - A comparência neste Parque Fechado de apresentação é, nesse caso, obrigatória para todas as viaturas participantes e a sua não comparência implicará a aplicação ao Concorrente de uma multa de 500,00 € (quinhentos Euros).

30.4.3 - O Parque Fechado de apresentação deverá estar localizado no centro da vila ou cidade onde a mesma se realizar e ser de fácil acesso para as viaturas de competição. A duração máxima do mesmo é de 3 horas. Findo esse período as viaturas serão “libertadas”.

Art. 31 - MEDIDAS DE SEGURANÇA - Todos os Condutores que participem nos treinos e subidas, devem obrigatoriamente utilizar os elementos de segurança (roupa ignífuga, capacete, sistema de retenção da cabeça aprovado pela FIA, etc.) de acordo com o descrito no Capítulo III do Anexo L ao CDI.

a) Todos os Condutores que participem em viaturas abertas têm de utilizar capacetes de acordo com o descrito no Art. 1.2 do Capítulo III do Anexo L ao CDI.

Art. 32 - CLASSIFICAÇÕES

Resultados officiosos - resultados distribuídos pela Direcção do Prova durante o decorrer de cada subida.

Classificação final provisória - classificações publicadas pela Direcção de prova no final da Prova.

Classificação final oficial - Classificações aprovadas pelos CD`s.

32.1 - Todos os participantes, incluindo os não classificados e excluídos, devem constar do mapa das classificações finais.

32.1.1 - Em relação aos não classificados ou excluídos, deverá ser claramente mencionado nesse mapa o artigo do regulamento aplicável, pelos quais o Condutor foi considerado não classificado, desclassificado ou excluído.

32.2 - A Classificação Geral final absoluta e de cada Categoria deverá ser elaborada pelo somatório dos tempos obtidos por cada Condutor nas suas duas melhores subidas de prova.

32.3 - As classificações oficiais provisórias assinadas pelo Director de Prova serão publicadas de acordo com o Art. 20 das PGAK 2014.

Art. 33 - ENTREGA DE PRÉMIOS - CONFERENCIA DE IMPRENSA

33.1 - Cerimónia de Pódio - Após o final da última subida de prova, terá lugar a realização de um Pódio de acordo com o descrito no Protocolo para a entrega de Troféus nas provas pontuáveis para Campeonatos, Taças e Troféus Nacionais.

33.1.1 - O organizador poderá efectuar posteriormente uma outra cerimónia particular de entrega de prémios.

33.1.2 - Em cada prova do Campeonato de Nacional de Montanha os Organizadores deverão atribuir, no mínimo, os prémios referidos no Art. 8 do Regulamento do Campeonato Nacional de Montanha e no Art. 5 do Troféu Nacional de Históricos (Montanha) 2014.

33.2 - Conferência de Imprensa - Uma conferência de Imprensa deve ser realizada a seguir ao Pódio.

Art. 34 - ACTAS - RELATÓRIO DE ENCERRAMENTO

34.1 - Actas: As reuniões dos Comissários Desportivos serão transcritas em actas redigidas em língua Portuguesa (*e numa das línguas oficiais da FIA quando em provas internacionais*);

34.2 - Relatórios de encerramento: No final da Prova, os organizadores poderão emitir um relatório de encerramento.

34.3 - Entrega das actas e dos relatórios: As actas das reuniões e, quando aplicável, o relatório de encerramento, devem ser remetidas à FPAK nos cinco dias seguintes ao final da Prova.

34.4 - Quando se trate de provas de Campeonatos FIA, devem ser remetidas (incluindo eventuais Aditamentos) à FIA, nos sete dias seguintes ao final da Prova.

Art. 35 - DISPOSIÇÕES DIVERSAS

35.1 - Os Organizadores reservam-se o direito de recusar a participação na prova, a qualquer Condutor, que na véspera ou antevéspera da prova, seja objecto de participação policial (PSP ou GNR) devidamente fundamentada, de haver infringido no percurso previsto para a prova, as normas em vigor do Código da Estrada.

35.2 - Delegam ainda no Director da Prova, o poder de tomar todas as decisões em sua representação.

35.3 - Todos os casos não previstos nas presentes Prescrições bem como no Regulamento Particular da Prova, e seus eventuais aditamentos, serão analisados e decididos pelo CCD, em conformidade com o CDI e os regulamentos da FPAK.

35.4 - Briefing - O briefing com o Director da Prova é obrigatório em todas Provas de Montanha Internacionais e Nacionais.

35.4.1 - O Director de Prova realizará, um Briefing, em local e hora (próximos do início dos treinos) definidos no Regulamento Particular da Prova.

Todos os Concorrentes (ou os representantes que estes tenham indicado) e os Condutores das viaturas admitidas a participarem nos treinos e corrida, são obrigados a participar no Briefing e assinar a respectiva folha de presenças.

35.4.2 - O Secretário da Prova será o responsável pelo controle de acesso e registo de presenças dos Concorrentes (ou os seus representantes) e dos Condutores na reunião. Podendo delegar tal função num elemento a designar pelo Organizador do evento, dando desse facto conhecimento aos CD`s.

35.4.3 - Os Concorrentes são os responsáveis pela assistência dos seus Condutores à reunião (Briefing). Qualquer atraso no acesso ao Briefing dará lugar à aplicação exclusivamente pelos CD`s, de uma multa de 100,00 € (cem Euros).

Os CD`s convocarão o Concorrente (ou o seu representante) e o Conductor que não tenham assinado a folha de presenças, a fim de lhe comunicar a penalidade imposta, dando-lhe também os detalhes do Briefing.

35.4.4 - Qualquer eventual ausência ao Briefing (desde que a respectiva justificação não seja aceite pelos CD`s) dará lugar à aplicação - exclusivamente pelos CD`s - de uma das penalidades previstas no Art. 12.2 do CDI.

Os CD convocarão o Concorrente e o Conductor que não tenham assinado a folha de presenças, a fim de conhecer da justificação dessa ausência e de lhes comunicar a penalidade imposta, dando-lhes conhecimento dos detalhes transmitidos no Briefing.

35.4.5 - Caso o Concorrente (ou seu representante) e/ou o Conductor não compareçam à convocatória dos CD`s, até 20 minutos antes do início dos Treinos Oficiais, o Conductor será excluído da Prova.

35.4.6 - As multas referidas no Art. 36.4.3, reverterão a favor dos Organizadores da prova, e terão de ser liquidadas no Secretariado da Prova até 15 minutos antes do início dos Treinos Oficiais, sem o que, o Conductor não será autorizado a participar no treino e na corrida.

35.4.7 - O Briefing deverá constar ainda de documento escrito. Uma cópia será entregue aos Concorrentes e Condutores à entrada da sala onde o mesmo se realize, após a assinatura da folha de presenças por parte destes.

35.4.8 - 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 Clube Organizador será multado em 500,00 € (quinhentos Euros) por esse atraso.

35.4.9 - Se por responsabilidade dos Organizadores, a reunião não se realizar e desde que seja efectuada uma comunicação à Direcção da FPAK pelo Observador nomeado para a prova, o Clube Organizador será multado em 1 000,00 € (Mil Euros).

Art. 36 - RESTRIÇÕES ÀS PRESENTES PRESCRIÇÕES - MODIFICAÇÕES - ADITAMENTOS

36.1 - Em casos excepcionais, poderão os Clubes Organizadores propor à FPAK, quando do envio do projecto de Regulamento para aprovação, algumas restrições ou alterações às presentes Prescrições, as quais, de qualquer modo, só se tornarão efectivas, após aprovação expressa por parte da FPAK e comunicadas aos Organizadores, por escrito, telefax ou e-mail.

36.2 - Dessas eventuais alterações às PEM, deverão os Clubes Organizadores dar expresse conhecimento a todos os Concorrentes, através de circulares especiais, com documento confirmativo da recepção por cada concorrente.

ALTERAÇÕES

22.4.8 - Categoria 2 - Do número mais alto para o mais baixo com a seguinte sequência: Grupo CN/E2-SC e Grupo E2/-SH.

Tendo em atenção que o Campeão Nacional ou vencedor desta Categoria no ano anterior será sempre o último a partir. **Alterado em 07/05/2014**

23.8 - Cada viatura partirá dentro da sua Categoria, Grupo e Classe de acordo com o descrito no Art. 24. **Alterado em 07/05/2014**

29.3 29.3 - O CCD poderá autorizar uma nova subida de prova aos Condutores em tal situação, que não tenham registado um tempo normal de subida. Nenhuma reclamação será admitida a este respeito. **Alterado em 07/05/2014**

29.1.1 - A(s) viatura(s) zero deve(m) estar equipada(s) com uma luz rotativa no tejadilho e uma sirene. **Eliminado em 14/05/2014.**

29.1.2 - Recomenda-se que a (s) viatura (s) zero sejam conduzida (s) por licenciado (s) FPAK. Esta viatura deverá estar identificada com luzes giratórias destacáveis localizadas no tejadilho, **sirene** e com a letra “R” em cada uma das portas laterais dianteiras, a qual deverá estar de acordo com o descrito no Art. 7.4 do Anexo H ao CDI. **Alterado em 14/05/2014**