



FEDERAÇÃO PORTUGUESA
DE AUTOMOBILISMO E KARTING

PRESCRIÇÕES ESPECÍFICAS DE KARTCROSS 2014

ALTERADO EM 08-05-2014

ÍNDICE DOS ARTIGOS

Art. 1	GENERALIDADES	Art. 24	VERIFICAÇÕES ADMINISTRATIVAS
Art. 2	DISPOSIÇÕES GERAIS	Art. 25	VERIFICAÇÕES TÉCNICAS
Art. 3	CONDIÇÕES DE REALIZAÇÃO DE PROVAS DE OFFROAD (Kartcross)	Art. 26	PNEUS – COMBUSTÍVEL – COMBURENTE
Art. 4	OBRIGAÇÕES E CONDIÇÕES GERAIS	Art. 27	PESAGEM
Art. 5	ORGANIZAÇÃO DA PROVA, CIRCUOTOS, SEGURANÇA PÚBLICO	Art. 28	BRIEFING
Art. 6	JOKER LAP	Art. 29	DESENVOLVIMENTO DA PROVA
Art. 7	REGULAMENTOS	Art. 30	TREINOS LIVRE, WARM – UP E TREINOS CRONOMETRADOS
Art. 8	LICENÇAS DESPORTIVAS	Art. 31	CORRIDAS DE QUALIFICAÇÃO
Art. 9	INSCRIÇÕES	Art. 32	FORMAÇÃO DAS GRELHAS DE PARTIDA
Art. 10	SEGURO DA PROVA	Art. 33	PROCEDIMENTO DE PARTIDA – SEMÁFOROS
Art. 11	PROVAS PONTUÁVEIS – HORÁRIOS – PROGRAMAÇÃO DA PROVA	Art. 34	INTERRUPÇÃO DA CORRIDA
Art. 12	NÚMEROS DE COMPETIÇÃO	Art. 35	FINAIS
Art. 13	PUBLICIDADE	Art. 36	FALSAS PARTIDAS
Art. 14	OFICIAIS DA PROVA	Art. 37	FINAL DE CORRIDA
Art. 15	INSTRUÇÕES E COMUNICAÇÕES AOS CONCORRENTES	Art. 38	CONTROLE ANTIDOPAGEM
Art. 16	PENALIDADES – DESCLASSIFICAÇÕES	Art. 39	CONTROLO ANTIALCOOL
Art. 17	COMUNICAÇÃO DAS PENALIDADES APLICADAS	Art. 40	CLASSIFICAÇÕES
Art. 18	CRONOMETRAGEM – OUTROS EQUIPAMENTO DAS VIATURAS	Art. 41	PARQUE FECHADO
Art. 19	DISCIPLINA DO PADDOCK – PARQUE DOS CONCORRENTES	Art. 42	DIREITOS E OBRIGAÇÕES DOS CONCORRENTES
Art. 20	PARQUES DE VERIFICAÇÃO – PRÉ – GRELHA	Art. 43	PRÉMIOS – DISTRIBUIÇÃO DE PRÉMIOS
Art. 21	PLANO DE REGAS	Art. 44	RECLAMAÇÕES – APELOS
Art. 22	DISCIPLINA GERAL DE SEGURANÇA	Art. 45	DIVERSOS
Art. 23	VERIFICAÇÃO	Art. 46	RESTRIÇÕES – MODIFICAÇÕES

Art. 1 - GENERALIDADES

1.1 - As presentes Prescrições Específicas têm como finalidade estabelecer o quadro regulamentar aplicável a todas as provas de Kartcross que se realizem em Portugal organizadas sob a égide da Federação Portuguesa de Automobilismo e Karting (FPAK) e pontuáveis para o Campeonato Nacional de Kartcross.

Art. 2 - DISPOSIÇÕES GERAIS

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

2.2 - As presentes Prescrições aplicam-se em todas as provas de Kartcross em circuito, inscritas no Calendário Desportivo Nacional.

2.3 - Nas provas nacionais, apenas poderão participar Concorrentes e Condutores detentores de Licença Desportiva emitida pela FPAK.

2.3.1 - Contudo, e nos termos do acordo recíproco firmado entre a RFEA e a FPAK, os Concorrentes Espanhóis que sejam detentores de Licença Desportiva Nacional RFEA, poderão igualmente participar nas provas de Campeonatos Nacionais disputadas em Portugal nas mesmas condições dos concorrentes Portuguesas.

2.3.1.1 - Deverá contudo ser tido em atenção que as licenças “autonómicas” espanholas (emitidas apenas para provas regionais das respectivas regiões autonómicas) não são válidas em Portugal.

Art. 3 - CONDIÇÕES DE REALIZAÇÃO DE PROVAS DE KARTCROSS

3.1 - Quaisquer provas de Kartcross em circuito, só poderão decorrer em pistas permanentes homologadas pela FPAK.

Art. 4 - OBRIGAÇÕES E CONDIÇÕES GERAIS

4.1 - Todos os Concorrentes / Condutores, participantes nas provas do Campeonato Nacional de Kartcross, inscrevem-se em seu nome e devem assegurar-se que todas as pessoas que fazem parte da sua equipa respeitam as disposições do Código Desportivo Internacional (CDI) e seus anexos, as Prescrições Gerais Automobilismo e Karting (PGAK), as presentes Prescrições Específicas (PEKC), os Regulamentos Desportivos e Técnicos, o Regulamento Particular da Prova e toda e qualquer outra regulamentação ou interpretação publicada no Anuário do Desporto Automóvel, Comunicados FPAK e/ou no site Oficial da FPAK.

4.1.1 - É da responsabilidade dos Concorrentes assegurar que as pessoas abrangidas pela sua inscrição respeitem todas as disposições do CDI, assim como de todos os Regulamentos aplicáveis.

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

O representante designado pelo Concorrente “moral” deverá exhibir, sempre que lhe seja requerido pelo Colégio de Comissários Desportivos (CCD), documento que certifique a sua qualidade legal como representante efectivo do titular da Licença de Concorrente Colectiva.

A responsabilidade de um Condutor ou de qualquer outra pessoa da equipa encarregada de assegurar que todas as disposições sejam respeitadas durante o decorrer da Prova, é ao mesmo tempo individual e solidária com o Concorrente pelo respeito do conjunto de disposições do CDI e da regulamentação FPAK (ou FIA, quando aplicáveis) em vigor.

4.3 - 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.

4.4 - 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.

Quando a idade do Condutor for inferior a 18 anos essa responsabilidade incumbe exclusivamente ao Concorrente, designado no Boletim de Inscrição.

4.4.1 - Durante o tempo que um Condutor com idade inferior a 18 anos se encontrar em pista, a sua representação perante a Direcção da Prova e os CD, será cumulativamente assumida pelo seu Concorrente, designado durante as Verificações Administrativas.

Esta obrigatoriedade abrange todos os participantes do Campeonato Nacional de Kartcross.

4.5 - Em cada corrida do mesmo evento, um Condutor não pode utilizar mais do que uma viatura.

Não estão autorizadas viaturas de reserva.

Os Comissários Técnicos poderão “marcar” as viaturas para garantir o cumprimento do presente artigo.

Qualquer infracção a esta regra levará à exclusão do evento a ser pronunciada pelos CD.

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

5.1 - Qualquer competição de Kartcross inscrita no Calendário Desportivo Nacional, é organizada de acordo com as normas do CDI da FIA e seus anexos, as PGAK, as PEKC e o Regulamento do Campeonato, os quais todos os Concorrentes e Condutores aceitam e se comprometem a cumprir rigorosamente pelo simples facto da sua inscrição na prova.

5.2 - O Clube Organizador, a denominação da prova, o tipo de corridas a disputar e a data da realização são mencionadas no Regulamento Particular da Prova que complementa as presentes Prescrições Específicas de Kartcross.

5.3 - Características dos Circuitos de Kartcross

Conforme “Regulamento para a Construção e Segurança de Pistas de RALICROSS” e o Anexo «O» da FIA, publicados no site da FPAK.

Art. 6 - JOKER LAP

6.1 - **Nas provas do Campeonato Nacional de Kartcross, não existe “Joker Lap”.** Alterado em 08/05/2014

Art. 7 - REGULAMENTOS

7.1 - Os regulamentos Desportivos e Técnicos particulares de cada Taça, Challenge ou Troféu Monomarca, deverão ser aprovados pela FPAK, com uma antecedência mínima de 60 (sessenta) dias antes da abertura das inscrições da primeira prova do calendário na qual se encontram inscritos.

7.2 - O Regulamento Particular de cada evento deverá estar em conformidade com os Regulamentos Tipo de Ralicross (Ralicross, Kartcross e Camião Racing) e ser aprovado pela FPAK de acordo com o Art. 4.3 das PGAK e especificar o local e horário de afixação dos resultados oficiais, salvaguardando o disposto no Art. 20 das mesmas PGAK.

7.2.1 - O Regulamento Particular (versão definitiva) terá que ser remetido ao Secretariado da FPAK por correio electrónico e publicado com antecedência mínima de trinta dias em relação à data do encerramento das inscrições.

7.2.1.1 - Nas 2 (duas) semanas seguintes à recepção do projecto de regulamento, a FPAK informará o organizador das eventuais modificações a introduzir.

7.2.1.2 - Nos termos previstos no Art. 4.5 das PGAK, a obrigatoriedade da publicação de uma versão impressa do Regulamento (definitivo) da prova bem como a sua entrega na FPAK, será dispensável, desde que em momento anterior à abertura das inscrições para essa prova, o texto (definitivo) do Regulamento (já aprovado com o VISA da FPAK), o horário da prova e o respectivo Boletim de Inscrição, estejam já publicados no site oficial do Clube Organizador e no site oficial da FPAK (www.fpak.pt).

7.3 - Nenhuma cláusula das Prescrições Específicas de Kartcross poderá ser revogada ou alterada por um Regulamento Particular da Prova ou seus eventuais Aditamentos.

7.4 - Em todas as competições, cópias do Regulamento Particular da Prova (visado pela FPAK), apólice de Seguro, identificação de todas as Autoridades Desportivas e Oficiais de Prova (incluindo os números das suas Licenças Desportivas) e a Licença de Homologação do Circuito, devem estar afixadas permanentemente no Quadro Oficial da Prova.

7.5 - Modificações do Regulamento - Aditamentos - Quadros Oficiais

7.5.1 - O regulamento particular, depois de aprovado, apenas poderá ser modificado nos termos dos Art. 3.6 e 11.9 do CDI.

7.5.2 - As modificações ou disposições suplementares, serão anunciadas por aditamentos, datados e numerados, e que passarão a fazer parte integrante do regulamento particular.

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

7.5.4 - Todo o aditamento difundido antes do início da Prova, deverá receber por escrito a aprovação da FPAK.

7.5.5 - Todo o aditamento difundido depois do início da Prova, deverá ser devidamente elaborado e assinado pelos respectivos CD.

7.5.6 - Iguamente 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).

7.5.7 - Estes Aditamentos devem ser obrigatoriamente impressos em papel amarelo, devidamente numerados e datados e afixados no quadro oficial da prova.

7.6 - Aplicação e Interpretação do Regulamento

7.6.1 - O Director de Prova é o responsável pela aplicação destas Prescrições Especificas, dos Regulamentos aplicáveis e do Regulamento Particular, durante o decorrer da prova.

Cabe ao Director de Prova informar os CD, de todos os incidentes importantes que tenham sido verificados e que exijam a aplicação das Prescrições Especificas ou da regulamentação geral apropriada ou do Regulamento Particular da prova.

7.6.2 - Qualquer reclamação apresentada por um Concorrente será transmitida para análise e decisão ao CCD (Art.13.1 e seguintes do CDI).

7.6.3 - Iguamente, todos os casos não previstos pelo Regulamento Particular serão analisados pelos Comissários Desportivos, que detêm o exclusivo poder de decisão (Art. 11.9 do CDI).

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

7.7 - Quadros Oficiais

7.7.1 - Os quadros Oficiais de Afixação deverão ter uma medida mínima recomendada de 3 x 3 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

7.7.2 - A localização dos Quadros Oficiais será obrigatoriamente indicada no Regulamento Particular da Prova.

Art. 8 - LICENÇAS DESPORTIVAS

8.1 - Todos os Concorrentes e Condutores participantes nas provas do Campeonato Nacional de Kartcross, deverão ser titulares de Licenças Desportivas válida para o ano em curso e correspondente às diversas competições que as integram, de acordo com o estipulado no Regulamento de Emissão de Licenças Desportivas da FPAK 2014.

8.1.1 - No caso de Concorrentes / Condutores nacionais (ou estrangeiros residentes em Portugal), essa licença deverá ter a graduação estipulada no Regulamento de Emissão de Licenças Desportivas da FPAK e nos Regulamentos Desportivos dos respectivos Campeonatos.

8.2 - Todos os elementos que integrem as equipas participantes – até cinco Assistentes – que desenvolvam as suas funções nos parques de trabalho ou na zona das boxes (se existirem) nas provas do campeonato, devem ser titulares de Licença Desportiva correspondente, emitida pela FPAK e válida para o ano em curso.

8.3 - Recordar-se que nos termos da Regulamentação de Emissão de Licenças Desportivas em vigor, e por força da Regulamentação Internacional, os menores de 18 anos não poderão ser detentores de Licença de Concorrente.

No caso de dela necessitarem, tal Licença será emitida em nome de um dos progenitores (ou tutor se for o caso), ficando adstrita única e exclusivamente ao respectivo Condutor.

Art. 9 - INSCRIÇÕES

9.1 - Todo o Concorrente deve enviar o Boletim de Inscrição devidamente preenchido para o Secretariado da Prova, ou inscrever – se directamente na FPAK, antes da data do 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 de inscrição.

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

9.1.1 - Nenhuma modificação poderá ser introduzida no Boletim de Inscrição excepto nos casos previstos nas presentes Prescrições.

Todavia, o Concorrente poderá livremente substituir o veículo declarado no Boletim de Inscrição por outro da mesma Categoria até ao momento das Verificações Técnicas iniciais.

9.1.2 - Após o fecho das inscrições, não é autorizada a substituição de qualquer Concorrente.

No entanto, um Condutor pode ser substituído desde que o respectivo Concorrente seja possuidor de uma Licença de Concorrente Colectiva e com o acordo:

a) Dos Organizadores, até ao início das Verificações Administrativas

b) Dos Comissários Desportivos, nos termos definidos no Art. 11.9 do CDI, a partir do momento do início das Verificações Administrativas e até à publicação da lista dos Concorrentes autorizados a participar (Lista de Participantes).

9.2 - Pelo simples facto de assinar o Boletim de Inscrição, o Concorrente, bem como os membros da sua equipa, declaram implicitamente conhecer e submeter-se às jurisdições desportivas reconhecidas pelo CDI e seus anexos, bem como às disposições das presentes Prescrições do regulamento específico do Campeonato Nacional de Kartcross, Troféu Ernesto Gonçalves de e do Regulamento Particular da Prova.

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

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

9.5 - 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 da categoria a que corresponda a sua inscrição.

9.6 - Em conformidade com o preceituado no Art. 3.19 do CDI, uma mesma viatura não poderá ser inscrita mais do que uma vez em cada prova.

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

9.8 - Taxa de Inscrição

9.8.1 - O valor da Taxa de Inscrição para cada prova do Campeonato Nacional de Kartcross será obrigatoriamente precisado no Regulamento Particular da prova, cabendo exclusivamente ao Organizador definir o seu montante.

9.8.2 - É totalmente interdita a aplicação de qualquer agravamento sobre as taxas de inscrição nas provas, já que a Taxa de Inscrição deve ser única e a mesma até ao encerramento das respectivas inscrições.

9.8.3 - Uma vez estabelecida e aprovada a Taxa de Inscrição na prova, podem os Organizadores incluir no seu regulamento particular uma bonificação sobre essa taxa, por antecipação na inscrição até data anterior ao fecho das inscrições a definir pelo Organizador.

9.8.4 - No caso de no Regulamento Particular da Prova constar uma limitação ao número de inscritos, os Clubes Organizadores terão que dar preferência segundo a ordem de entrada e recepção das inscrições.

Art. 10 - SEGURO DA PROVA

10.1 - O Organizador da prova deverá obrigatoriamente contratar o seguro de responsabilidade civil de todos os concorrentes e / ou Condutores nos termos definidos no Art. 34 das PGAK.

10.2 - Esse seguro será válido durante todo o desenrolar da prova, entrando em vigor no momento do início de cada treino ou corrida e terminando no final dos mesmos ou a partir do momento em que o Concorrente desista ou tenha sido desclassificado.

10.3 - Fotocópia da apólice de seguro será, obrigatoriamente, exposta nos Quadros Oficiais de Afixação da prova.

10.4 - Em caso de acidente, o Concorrente ou o seu representante, deverão fazer de imediato um relatório escrito completo com nome e morada das testemunhas, que deverá ser entregue no mais curto espaço de tempo possível no Secretariado da prova.

10.5 - Não serão considerados terceiros os Condutores e respectivas viaturas entre si, assim como os elementos portadores de Credenciais Oficiais (emitidas pela Organização ou pela FPAK) que se encontrem em locais interditos aos espectadores.

10.6 - O Seguro de responsabilidade Civil contratado pelo Clube Organizador não afectará as Apólices de Seguro pessoais efectuadas por um Concorrente / Conductor ou por qualquer participante na Prova.

10.7 - Os Concorrentes e Condutores, assim como os elementos das suas equipas, pelo simples facto da sua inscrição aceitam renunciar a qualquer tipo de indemnização em caso de acidente, bem como ilibam de toda a responsabilidade os Organizadores e Promotores da prova em caso de acidente, renunciando a formularem qualquer reclamação contra estes.

Art. 11 - PROVAS PONTUÁVEIS - HORÁRIOS - PROGRAMA DA PROVA

11.1 - O Calendário das provas será aprovado pela FPAK, que se reserva ao direito de modificar a qualquer momento as datas e locais de uma ou várias provas do Calendário.

11.2 - As provas de Kartcross deverão disputar-se, preferencialmente, numa jornada de dois dias.

11.3 - O horário das provas deverá contemplar uma sessão de Treinos Livres, duas sessões de Treinos Cronometrados, Warm Up, três Corridas de Qualificação e Corrida (s) Final (is).

No caso da prova ser efectuada em dois dias, deverá haver no início do 2º dia de prova uma sessão de Warm Up.

11.4 - O horário deverá prever o início das Verificações Documentais e Técnicas, bem como a hora de início de cada série de treinos, corridas de qualificação e corridas finais.

Nota: No horário a estabelecer para as Verificações Documentais e Técnicas, deverá ser previsto um período reservado para uma quantidade específica de viaturas, as quais no período estabelecido serão identificadas pelo seu número de competição. (ex. das 08h00 às 08h30 do nº 1 ao nº 15)

11.5 - Os Organizadores devem fazer obrigatoriamente, no 1º dia de Prova, as Verificações Documentais e Técnicas, as Sessões de Treinos Cronometrados e a 1ª Corrida de Qualificação.

11.6 - No 2ª dia de prova, o programa deverá prever uma Sessão de Warm Up, as (2ª e 3ª) Corridas de Qualificação, e a (s) Corrida (s) Final (is), a distribuição de prémios ofíciosa e as verificações técnicas finais.

Art. 12 - NÚMEROS DE COMPETIÇÃO

12.1 - Os números de competição deverão estar de acordo com o previsto nos Art. 15.2, 15.3 e 15.5 do CDI; com as seguintes variantes:

a) O desenho dos algarismos será do tipo clássico como reproduzido aqui:

1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 0 (letra tipo Arial)

Em cada viatura de Kartcross o número de competição deve ser colocado lateralmente em ambos os lados da viatura e ainda num painel vertical montado no tejadilho ou no capot do motor, com a numeração visível dos dois lados.

b) O número montado no tejadilho deverá ser instalado de forma permanente sobre um suporte vertical de 24 cm x 35 cm, sem arestas vivas e ao longo do eixo longitudinal da viatura. As dimensões do número serão de 18 cm de altura com traço de 4 cm de largo.

O suporte deverá estar seguro e devidamente fixado à viatura, sem qualquer risco de quebrar, desprender ou cair, sendo a sua colocação da responsabilidade do Concorrente e deverá estar já colocado quando a viatura for presente às Verificações Técnicas Iniciais.

c) No caso de os números não fazerem claro contraste com a pintura / decoração da viatura, a superfície de fundo contrastante onde os números sejam aplicados terá um mínimo de 45 cm de largura e 33 cm de altura.

12.1.1 - A todos os Concorrentes do Campeonato Nacional de Kartcross serão atribuídos números permanentes para todas as provas de 2014.

O número 1 (um) é atribuído exclusivamente ao Campeão Nacional do ano anterior e desde que este se mantenha a competir na mesma Categoria.

Os restantes números de competição para cada Condutor, serão atribuídos sequencialmente, pelo respectivo Organizador na primeira prova em que participem em 2014 e manter-se-á o mesmo ao longo de todo o ano

No caso de o Campeão Nacional em título (ou o Vencedor) não competir no ano em curso nessa Categoria, esse número não será atribuído.

Quando um Condutor mudar da categoria da qual foi Campeão ou Vencedor no ano anterior, perde de imediato direito ao número 1, passando a ostentar o número que pela ordem sequencial lhe venha a ser atribuído pelo Organizador da primeira prova em que participe na nova categoria.

Os Organizadores de cada prova, depois de observados os números de competição atribuídos pela FPAK para os Condutores inscritos nos CPKx, deverão respeitar o seguinte critério para os números a atribuir de forma sequencial:

Nota: na primeira centena, os zeros antes do número servirão apenas de referência sequencial, não fazendo parte do número de competição a atribuir – Ex. 005 representará o número de competição 5

Campeonato Nacional de Kartcross

Do 001 ao 049

12.1.2 - A FPAK registará em listagem específica, após cada prova disputada e mediante a informação recebida do respectivo Organizador (através de 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, onde estará publicada a listagem dos números já atribuídos, para que lhes seja possível atribuir novos números ao (s) condutor (es) que se inscreva (m) na sua prova e que ainda não tenham qualquer número de competição atribuído no ano em curso.

12.2 - Nomes dos Condutores na carroçaria

12.2.1 - Todos os Condutores devem ter afixado o seu nome de ambos os lados da carroçaria.

Devem ser usadas letras de caixa alta (100 mm de altura máxima) para as iniciais do 1º e 2º nome, sendo o restante em caixa baixa (ex. J. Gomes para o caso de João Gomes).

As letras, que devem ser obrigatoriamente de cor branca ou preta (a que for mais contrastante com a cor da carroçaria), em plástico (vinil) recortado (sem fundo) devem ser do tipo «Helvética bold».

Art. 13 - PUBLICIDADE

13.1 - De acordo com as normas expressas no "Regulamento para os números de competição e publicidade em automóveis que participem em competições desportivas", em vigor no ano em curso, os Concorrentes poderão, livremente, afixar toda a publicidade nas suas viaturas desde que:

- Sejam autorizados pelas leis nacionais
- Pelos regulamentos FIA
- Pelos regulamentos da FPAK
- Não seja contrária aos princípios da boa moral e costumes
- Não seja de natureza política ou religiosa
- Não colida com os espaços destinados às placas e números de competição e nome do condutor

13.2 - Os espaços publicitários que se encontram na parte superior e / ou inferior do fundo branco dos números de competição são reservados à publicidade dos Organizadores, desde que esta tenha sido previamente aprovada pela FPAK.

13.2.1 - Os Concorrentes não podem recusar essa publicidade obrigatória

13.3 - Qualquer outra publicidade proposta pelo Organizador, não poderá ser, senão facultativa. A sua recusa não poderá implicar uma Taxa de inscrição de valor superior ao dobro da prevista com a publicidade facultativa.

13.4 - Os Concorrentes que aceitem a publicidade facultativa dos Organizadores, devem para o efeito reservar os espaços indicados no regulamento particular da prova.

13.5 - Os caracteres do nome do patrocinador oficial da prova deverão ter, no máximo a mesma dimensão e espessura dos respeitantes ao do nome da prova.

14 - Oficiais

De acordo com o estabelecido no CDI, a Lista de Oficiais proposta pelo Organizador deverá merecer a prévia aprovação da FPAK.

14.1 - Comissários Desportivos

14.1.1 - Para todas as provas a contar para o Campeonato Nacional de Kartcross, a FPAK nomeará o Presidente do Colégio de Comissários Desportivo.

14.1.2 - **Os restantes dois elementos do CCD serão propostos pela Comissão Organizadora, podendo neste caso, um pertencer ao mesmo Clube que organiza a prova e o outro elemento será escolhido de uma lista a emitir pela FPAK. Alterado em 08/05/2014**

14.1.3 - Nas outras provas não integradas no Campeonato Nacional de Kartcross de 2014, a FPAK designará o Presidente do CCD de entre os três membros propostos pelo Organizador para integrar o CCD.

14.1.4 - Deve ser mantida uma comunicação permanente entre os CD e o Director de Prova (director de corrida se aplicável).

Sempre que possível, pelo menos um dos Comissários Desportivos (preferencialmente o Presidente do CCD) deve permanecer junto do Director de Prova (director de corrida se aplicável), a fim de que toda e qualquer decisão urgente que se revele necessária, possa ser tomada sem qualquer atraso.

14.1.5 - A Organização deve obrigatoriamente disponibilizar um rádio para a sala dos CD, no mesmo canal e frequência usado pela Direcção da Prova, a fim de que toda e qualquer decisão urgente que se revele necessária ser tomada pelos CD, o possa ser sem qualquer atraso.

14.1.6 - No programa da prova deve ser mencionada a hora da 1ª (primeira) Reunião do CCD (que terá lugar imediatamente após a conclusão das Verificações Administrativas e Técnicas), da 2ª Reunião no início do segundo dia de Prova e da 3ª Reunião após a última Corrida Final.

14.1.7 - O CCD deve estar presente no circuito desde o início das Verificações Documentais.

14.2 - Observador FPAK

14.2.1 - Para todas as provas do Campeonato Nacional de Kartcross, um Observador será designado pela FPAK, o qual, apenas com a sua identificação da FPAK, terá livre acesso a todos e quaisquer pontos do percurso e instalações do circuito onde estejam a funcionar dispositivos relacionadas com a prova.

14.2.2 - No desempenho das suas funções, o Observador FPAK poderá verificar sem limitações, os dispositivos técnicos e / ou de segurança colocados ao longo do circuito, bem como terá o direito de estar presente nas reuniões dos CD.

14.3 - Delegado Técnico FPAK

14.3.1 - Para cada uma das provas do Campeonato, a FPAK nomeará um Delegado Técnico, que no desempenho das suas funções terá direito a estar presente nas reuniões dos CD.

14.4 - Oficiais da Prova

14.4.1 - 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:

- Um ou dois Comissário (s) Desportivo (s) (cf. Art. 14.1.2 e 14.1.4)
- O Director de Prova
- O Director de Prova (director de corrida se aplicável), que actuará como Starter
- O (s) Director (es) Adjunto (s) (facultativo)
- O Secretário da prova
- O responsável pela Segurança
- O Comissário Técnico-Chefe
- Os Comissários Técnicos-Adjuntos
- O (s) Responsável (eis) pelas Relações com os Concorrentes, sendo obrigatória a publicação da sua foto no Regulamento Particular da Prova, e a utilização dum colete de cor LARANJA, com indicação de ambos os lados “RELAÇÕES COM OS CONCORRENTES “.
- Os Comissários de Parque
- Os Juízes de Facto
- O Responsável da Cronometragem
- O Responsável pelos Resultados da Prova
- O Médico – Chefe (Licenciado em Medicina, obrigatoriamente)
- **NOTA:** O Médico-Chefe deverá comunicar ao Presidente do CCD o seu número da Cédula Profissional, para ficar mencionado na Acta da 1ª Reunião dos CD.

14.4.2 - Uma prova onde se disputem corridas de várias categorias poderá ter Directores de Corrida diferentes.

Nesse caso, os mesmos deverão constar do Regulamento Particular da Prova, no qual deverá figurar igualmente a identificação do Director da Prova, que será o responsável máximo por todos os Directores de Corrida

14.4.3 - Em caso de qualquer modificação à lista de Oficiais da Prova, a rectificação deverá ser publicada em forma de Aditamento e afixada no Quadro Oficial.

14.4.4 - Não poderão constar do Regulamento Particular da Prova, nomes de Oficiais de Prova que não sejam titulares de Licença Desportiva correspondente à actividade que irão desempenhar e válida para o ano em curso.

14.5 - O Director de Prova estará em constante ligação com o Director de Corrida (quando exista). O Director de Corrida disporá de plenos poderes nas matérias que abaixo se descrevem:

- a) Controlar o desenrolar dos treinos e corridas, o respeito pelos horários e, caso julgue necessário, propor ao CCD a modificação do horário conforme previsto no CDI e nestas Prescrições Específicas.
- b) Mandar parar qualquer Condutor (no cumprimento das normativas do CDI e destas Prescrições Específicas) dando imediato conhecimento do facto ao Colégio de Comissários Desportivos.
- c) Interromper o desenrolar dos treinos ou da corrida (se julgar que a sua continuação pode ser perigosa) em conformidade com o CDI e estas Prescrições Específicas e assegurar-se de que a nova partida se efectuará conforme os procedimentos nele previstos.
- d) Os procedimentos de partida
- e) O cumprimento do horário

14.6 - O Director de Prova, o Delegado Técnico, o Observador à Prova e os Comissários Desportivos têm de estar presentes no evento o mais tardar a partir do início das verificações administrativas.

14.7 - Sempre que as viaturas se encontrem em pista, o Director de Prova (director de corrida se aplicável) tem de estar em contacto rádio permanente com todos os postos de Comissários de pista. O Presidente do CCD e o Delegado Técnico e restantes Oficiais de Prova deverão estar em contacto rádio permanente com o Director de Prova (director de corrida se aplicável).

14.8 - Credenciais FPAK

14.8.1 - As Credenciais FPAK, divulgadas aos Clubes Organizadores pela FPAK, darão Livre Acesso em todos os Circuitos (tanto as pessoais como as da viatura automóvel).

Art. 15 - INSTRUÇÕES E COMUNICAÇÕES AOS CONCORRENTES

15.1 - Os CD poderão, 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. Recomenda-se que os comunicados sejam entregues e afixados em papel amarelo.

15.2 - Todas as decisões (**excepto as de Verificações Técnicas**) tomadas pelos CD 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. **Alterado em 06/05/2014**

15.3 - Todas as classificações e resultados dos treinos oficiais e corridas deverão ser afixadas no Quadro Oficial da prova.

15.4 - Qualquer decisão ou comunicação dos CD, Comissários Técnicos ou do Director da Corrida, 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.

15.5 - O Concorrente (ou o seu representante), deverão estar localizáveis durante toda a duração do evento e só abandonar o Circuito após a publicação das classificações finais oficiais.

15.6 - As instruções oficiais transmitem-se aos Condutores por meio de sinais previstos no Anexo H ao CDI.

Os Concorrentes não podem utilizar sinalética passível de ser confundida com a sinalética utilizada pelos Oficiais da Prova.

15.7 - Os sinais transmitidos aos Condutores por meio de bandeiras previstos no Anexo H ao CDI deverão ser imediatamente respeitados.

Um condutor que não respeite tais sinais pode ser sancionado pelos CD podendo ir até à exclusão da prova dependendo da gravidade da infracção.

15.8 - A apresentação de uma ou mais bandeiras amarelas agitadas indicam a presença de perigo na pista ou nas suas imediações. Em consequência, os Condutores deverão necessariamente diminuir a sua velocidade, ficando preparados para mudar de direcção ou mesmo parar, sendo proibido ultrapassar os outros participantes.

As decisões tomadas pelos CD no que se refere à anulação de tempos ou perca de lugares na grelha por não respeito de uma ou mais bandeiras amarelas, não são apeláveis.

15.8.1 - As infracções a esta regra, após análise dos factos pelos CD e por sua exclusiva decisão, poderá levar às seguintes sanções:

- a) Durante uma sessão de Treinos Cronometrados: anulação dos tempos efectuados pelo Condutor.
- b) Durante as Corridas de Qualificação ou Corridas Finais e dependendo da gravidade da infracção:
 - b1 - penalidade em tempo até ao máximo de 60 (sessenta) segundos a adicionar ao tempo total da corrida onde foi praticada a infracção.
 - b2 - desclassificação da (s) Corrida (s) de Qualificação ou Corrida Final, se se verificar reincidência ou o facto for considerado pelos Comissários Desportivos como falta muito grave.

15.9 - Quando a bandeira vermelha for apresentada, todos os Concorrentes deverão reduzir substancial e imediatamente a velocidade e regressar á grelha de partida (ou ao local que no momento lhes for indicado pelos Oficiais de Prova) preparados para parar se for necessário, sendo proibido ultrapassar.

O incumprimento desta regra implicará sanções a aplicar pelos Comissários Desportivos.

15.10 - Quando for apresentada a bandeira preta, o Condutor a quem a mesma for apresentada deverá no final da mesma volta sair da pista e cumprir o estipulado nos Art. 15.10.1 e 15.10.2.

O incumprimento desta regra implicará a exclusão do evento.

A bandeira preta será mostrada com o número de competição do Condutor.

15.10.1 - Se a um condutor, no decurso dos Treinos Cronometrados ou de uma Corrida de Qualificação, lhe for apresentada a bandeira preta, deverá dirigir-se directamente para o Paddock.

15.10.2 - Se a apresentação desta bandeira ocorrer durante a Corrida Final, deverá dirigir-se directamente para o parque fechado ou para outro local que esteja especificado no regulamento particular da prova.

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

15.11.1 - Comissários de Pista: A sinalização será limitada às bandeiras azul, amarela, amarela com listas vermelhas, branca, vermelha e verde nos postos de Comissários de Pista.

15.11.1.2 - O Director de Prova (director de corrida se aplicável) terá à sua disposição a bandeira vermelha, a bandeira preta, a bandeira preta e branca, a bandeira preta com disco laranja e as bandeiras de partida e chegada.

A amostragem da bandeira preta é da exclusiva responsabilidade do Director de Prova (não tendo necessidade de autorização dos CD), tendo, no entanto, no final das Corridas de Qualificação ou Corridas Finais, de reportar aos CD a amostragem desta bandeira, mencionando claramente os motivos da sua amostragem bem como a identificação do Condutor e da Corrida.

O motivo do recurso da bandeira preta deve ser confirmada por escrito ao piloto pelo Director de Prova. Alterado em 06/05/2014

Bandeira Preta - O Condutor a quem a mesma for apresentada com a placa com o seu número de competição, durante os Treinos Cronometrados e Corridas de Qualificação deverá no final da mesma volta, sair da pista e dirigir-se para o Paddock. Nas Corridas Finais, deverá dirigir-se para o Parque Fechado situado em *(indicar o local)*.

Esta bandeira será mostrada durante 2 (duas) voltas.

Em ambas as situações deverá dirigir-se ao Director da Prova.

O incumprimento desta regra implicará a exclusão do evento.

15.11.2 - Os sinais por bandeiras deverão estar conformes ao Art. 2.4 do Anexo "H" ao CDI, salvo nas seguintes excepções

a) Bandeira amarela será apresentada apenas um posto imediatamente antes do acidente/obstáculo. Uma bandeira amarela será agitada durante duas voltas para o mesmo incidente. Duas bandeiras amarelas serão agitadas se o incidente seja localizado sobre a trajectória da corrida. Após a apresentação da bandeira, os pilotos não poderão ultrapassar antes que eles tenham completamente passado o local do incidente para o qual a bandeira foi mostrada e não haverá a apresentação da bandeira verde nesta situação.

b) A bandeira vermelha, bandeira preta, bandeira preta e branca, bandeira preta com disco laranja – a decisão de apresentar estas quatro bandeiras será normalmente da competência do Director de Prova (director de corrida se aplicável)

c) A bandeira amarela com bandas vermelhas deverá ser sempre mostrada fixa após a rega da pista, mas segundo as condições previstas no Art. 21.3 destas Prescrições.

d) A bandeira azul será sempre mostrada agitada no Kartcross, para indicar a um piloto que está prestes a ser **ultrapassado** **Alterado em 06/05/2014**

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

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

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

A saída a partir da pista para o Paddock deverá ser também claramente indicada.

15.15 - **Eliminado em 06/05/2014**

Art. 16 - PENALIDADES - DESCLASSIFICAÇÕES

16.1 - Os Comissários Desportivos podem aplicar as penalizações e desclassificações previstas nas presentes Prescrições Específicas, assim como quaisquer outras penalizações de que disponham – a seu exclusivo critério – e de acordo com o CDI.

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

16.1.1 - Estas penalidades e as situações previstas não são restritivas, cabendo aos Comissários Desportivos nos termos do CDI, a aplicação de quaisquer outras aqui não contempladas.

16.2 - Incidente, significa qualquer ocorrência ou série de ocorrências, envolvendo um ou mais Condutores, ou qualquer acção por parte de um Condutor que tenha sido comunicada aos Comissários Desportivos pelo Director de Prova (director de corrida se aplicável) (ou notada pelos Comissários Desportivos e comunicada para posteriores averiguações), e que

- Obrigue à suspensão/paragem de uma corrida;
- Constitua uma violação destas Prescrições ou do CDI;
- Motive a falsa partida de uma ou mais viaturas;
- Provoque uma colisão evitável;
- Force um outro Condutor a sair da pista;
- Impeça qualquer manobra legal de ultrapassagem a outro Condutor;
- Intencionalmente, não permita uma manobra de ultrapassagem de outros Condutores;
- Desobedeça ou ignore as instruções ou indicações dada pelos Oficiais responsáveis pela Prova
- Conduta e / ou Condução anti-desportiva
- Desrespeito pelas bandeiras de sinalização

16.2.1 - Por decisão dos Comissários Desportivos, a um Condutor poderão ser aplicadas as seguintes penalizações:

a) Exclusão da Prova ou Partida Recusada:

- Inscrição não conforme os Regulamentos – Partida recusada;
- Falta de Licença – Partida recusada;
- Falta de pagamento da inscrição – Partida recusada;
- Insuficiência no pagamento da inscrição – Partida recusada;
- Não apresentação da ficha de homologação quando o regulamento obrigue – Decisão dos Comissários Desportivos;
- Veículo não conforme as medidas de segurança – Decisão dos Comissários Desportivos;
- Apresentação atrasada na grelha para as Corridas de Qualificação e Finais, se o Director da Prova verificar que possa perturbar o desenrolar da prova – Exclusão dessa Corrida;
- Infracção ao Regime de Parque Fechado – Exclusão da Corrida;
- Falsa declaração ou omissão no Boletim de Inscrição – Partida recusada;
- Não participação nos Treinos Oficiais, por razões não justificáveis – Partida recusada;
- Conduta e comportamento Anti-desportivo – Exclusão da Prova;
- Falta ou tentativa de falsificação das marcas de identificação do veículo – Exclusão da prova;
- Circular em sentido oposto ao desenrolar da prova, durante os treinos cronometrados e corridas (Art. 22.1) – Exclusão da prova;
- Empurrar uma viatura ao longo da pista, e/ou de a fazer cruzar a linha de chegada empurrando – Exclusão da prova;
- Fazer piões em local diferente do designado previamente pelo Organizador no Regulamento Particular da prova e que possam colocar em risco a segurança dos Comissários de Pista ou dos outros Concorrentes, caso em que poderá ser aplicada em alternativa, uma penalização em tempo (Art. 22.14) – Até à Exclusão da prova;

- Incidentes descritos no Art. 22.6.1. (toques, empurrões, mudanças direcção bruscas, concentração de veículos, manobra anti-desportiva) de acordo com a gravidade conforme previsto no Art. 22.6.2 – Até à Exclusão da prova;
- Obstrução sistemática da pista (Art. 22.8) – Exclusão da Prova;
- Desrespeito pela bandeira preta – Desclassificação na Sessão de Treinos ou Corrida onde tenha ocorrido esse facto ou exclusão da prova quando essa situação tenha constituído perigo;
- Desrespeito pela bandeira preta com disco laranja – Desclassificação na Sessão de Treinos ou Corridas, onde tenha ocorrido esse facto ou exclusão do evento quando essa situação tenha constituído perigo.
- Desobediência compulsiva à ordem para retirar uma viatura avariada da Pré-Grelha ou grelha de partida – Exclusão da prova.
- Recusa em cumprir os procedimentos de controlo de pesagem (Art. 27.7) – Exclusão da prova.

b) Desclassificação dos Treinos Cronometrados e Corridas:

- Ter ultrapassado a balizagem da pista e ter reentrado obstruindo outros condutores;
- Ter recebido ajuda exterior não autorizada;
- Ter efectuado reparações na viatura quando em pista;
- Não parar quando da amostragem da bandeira preta com disco laranja,
- Condução anti-desportiva;
- Ultrapassar o limite de ruído de escape permitido pelo Regulamento Técnico de Kartcross;
- Obrigue à paragem de uma corrida;
- Violação destas Prescrições ou do CDI;
- Motive a falsa partida de uma ou mais viaturas;
- Provoque uma colisão evitável;
- Force um outro Condutor a sair da pista;
- Impeça qualquer manobra legal de ultrapassagem a outro Condutor;
- Intencionalmente, não permita uma manobra de ultrapassagem de outros Condutores;
- Infracção ao Regime de Parque Fechado;
- Viatura considerada não aceitável para continuar em prova;
- Infracção à bandeira amarela (conforme descrito no Art. 15.8.1):
- Não colocar a viatura a trabalhar pelos seus próprios meios no decurso de treinos ou corridas (Art. 16.3.2);
- Empurrar uma viatura se esta estiver imobilizada dentro dos limites da pista. (Art. 22.1);
- Fazer simulações de arranque (Art. 22.2) e manobras de ziguezague (Art. 22.8) (podendo ir até à exclusão se a manobra originar perigo para os restantes condutores);
- Circular fora dos limites da pista (Art. 22.2 e 22.6);
- Abandono deliberado da viatura em local não seguro, se a mesma tiver problemas mecânicos graves (Art. 22.3);
- Concentração voluntária de veículos no interior ou exterior de uma curva, com o intuito de bloquear um concorrente (Art. 22.6.1);
- Não reentrar na pista na zona do despiste, atalhando ou encurtando espaço (Art. 42.3);
- Reentrada em pista após despiste causando obstrução a outro (s) Condutor (es) (Art. 42.3);
- Condutor não sair de viatura imobilizada e colocar-se em zona de segurança próximo da viatura, ou abandono deliberado do local antes de terminados os treinos ou corrida ou remoção/reboque da viatura (Art. 42.7);
- Incidentes descritos no Art. 22.6.1 (toques, empurrões, mudanças direcção bruscas, concentração de veículos, manobras anti-desportivas) de acordo com a gravidade e conforme o previsto no Art. 22.6.2;
- Obstrução da pista – de acordo com a gravidade e numero de vezes verificada (Art. 22.8);
- Anulação dos tempos dos treinos cronometrados no caso de deliberadamente impedir qualquer Concorrente de iniciar os Treinos Cronometrados (Art. 30.2.3);
- Falta de altura no piso dos pneus – Não autorizado a participar na Sessão de Treinos Cronometrados, Corridas de Qualificação e Corridas finais, conforme o Art. 26.1.9;

- Falta de peso – anulação dos tempos, desclassificação ou exclusão, de acordo com o Art. 27.5.2;
- Impeça que a Organização retire a viatura avariada e/ou acidentada, através dos meios disponíveis para o efeito;

c) Multas:

- Abandono do circuito por parte de um Condutor sem autorização dos CD, quando envolvido num incidente que esteja sob investigação dos CD ou quando a sua viatura tenha sido designada para ser verificada – 500,00 €.

Em caso de reincidência na mesma época: 1.000,00 € (Art. 16.3.1).

- Atraso em relação ao horário das verificações administrativa ou técnica, tendo como limite o encerramento das mesmas – 250,00 € (Art. 23.4);
- Incidentes descritos no Art. 22.6.1 (toques, empurrões, mudanças de direcção bruscas, concentração de veículos, manobras anti-desportivas) de acordo com a gravidade conforme previsto no Art. 22.6.2 – valor a estipular pelos CD;
- Obstrução da pista (Art. 22.8) – valor a estipular pelos CD;
- Desobediência à ordem para retirar uma viatura avariada da Pré-Grelha ou grelha de partida (Art. 32.6.1)

d) Em tempo:

Além de outras previstas nas presentes Prescrições poderão ser aplicadas penalizações em tempo pelas seguintes faltas:

- Fazer “piões” em local diferente do designado previamente pelo Organizador no Regulamento Particular da prova – 15 segundos, podendo ir até à exclusão se for considerado manobra muito grave (Art. 22.14);
- Desrespeito pelas bandeiras amarelas – até 60 segundos (Art. 15.8.1 b1);
- Obstrução da pista – de acordo com a gravidade e numero de vezes verificada (Art. 22.8);
- Falsa partida – 30 (trinta) segundos a adicionar ao tempo total das Corridas de Qualificação ou Corrida Final.

16.3 - Ficará ao inteiro critério dos CD decidir, na sequência de um relatório ou solicitação do Director de Prova (director de corrida se aplicável), se um Condutor ou Condutores envolvido (s) num incidente, deve (m) ser penalizado (s)

16.3.1 - Qualquer Condutor envolvido numa colisão ou num incidente de que resulte uma investigação pelos CD, e se foi disso notificado pelo Director de Prova (director de corrida se aplicável), ou pelos CD nos 30 (trinta) minutos após o final do treino, corridas de qualificação ou das finais, não poderá abandonar as instalações do Circuito sem prévia autorização dos CD, sob pena de ser sancionado com uma multa de € 500,00 (quinhentos euros).

Esta, será elevado para o dobro, no caso de reincidência dentro da mesma época desportiva, sem prejuízo de sanções mais graves que lhe possam vir a ser aplicadas pela FPAK.

16.3.2 - Se uma viatura se imobilizar na pista durante os treinos, corridas de qualificação ou corridas finais, o motor deverá ser repostado em marcha através do motor de arranque da própria viatura. A utilização de um dispositivo de accionamento do motor de arranque exterior à viatura, apenas é autorizada na Pré-Grelha de partida e no parque de Concorrentes.

Qualquer infracção a esta obrigatoriedade implicará imediata desclassificação.

16.3.3 - Por outro lado e em “incidentes” cujas circunstâncias assim o aconselhem, poderão ser aplicadas penalizações diferentes para as corridas seguintes do mesmo evento, ou para corridas que tenham lugar em eventos seguintes.

Art. 17 - COMUNICAÇÃO DAS PENALIDADES APLICADAS

17.1 - No caso dos Comissários Desportivos decidirem aplicar uma das penalidades previstas nos artigos anteriores, o seguinte procedimento deverá ser aplicado:

17.1.1 - Após se ter registado o incidente, e para que possa decidir sobre a aplicação de uma eventual penalização, os CD notificarão por escrito e com a maior brevidade possível, o Concorrente / Condutor, para ser ouvido e registar por escrito as suas declarações, sobre o incidente.

17.1.2 - Após os Comissários Desportivos terem tomado a decisão, deverão novamente e por escrito, notificar o Concorrente da decisão tomada. No documento (notificação) deverá ser mencionada a penalização, o (s) artigos regulamentares que a fundamentam, a data e hora, no qual o Concorrente tem obrigatoriamente que assinar e referir a hora em que, tomou conhecimento da decisão dos CD. Momento a partir do qual e nos termos do CDI, o período de 1 (uma) hora começa a contar para notificar os CD e apresentar-lhe por escrito a sua intenção de Apelo.

17.2 - Toda a decisão de exclusão, desclassificação ou penalização de um Condutor, que só poderá ser pronunciada pelos Comissários Desportivos, será comunicada da seguinte forma:

Através de notificação escrita entregue ao Concorrente, o qual deverá confirmar por assinatura o seu recebimento.

Qualquer eventual recusa por parte do Concorrente em confirmar por assinatura o seu recebimento, deverá ser reportada de imediato aos CD, que registarão no original do documento a seguinte menção:

”NOTIFICADO ÀS ...h ...m, MAS RECUSANDO ASSINAR A NOTIFICAÇÃO”

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

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

17.3 - O Concorrente (ou o seu representante) deverá estar localizável durante toda a duração do evento e só abandonar o Circuito após a publicação das classificações

Art. 18 - CRONOMETRAGEM - OUTROS EQUIPAMENTOS NAS VIATURAS

18.1 - Sistema de Cronometragem

18.1.1 - A Cronometragem deverá ser obrigatoriamente efectuada através de aparelhos electrónicos com registo impressor, devendo ser considerados no mínimo os tempos até ao milésimo de segundo. Uma solução alternativa de Cronometragem deverá estar sempre prevista.

18.1.2 - **A cronometragem será obrigatória em todas as provas do Campeonato, sob a exclusiva responsabilidade de cada Organização. Alterado em 08/05/2014**

18.1.3 - O Secretariado da Prova deverá obrigatoriamente fazer chegar aos responsáveis pela Cronometragem, cópia de todos os documentos assinados pelo CCD e Direcção da Prova, no caso de haver necessidade de qualquer alteração nas classificações.

18.2 - Câmaras de vídeo a bordo de viaturas de competição

18.2.1 - A instalação de câmara de vídeo em viaturas participantes em competições oficiais deverá ser sempre autorizada pela Comissão Organizadora da prova, a qual decidirá de acordo com as normas constantes do Art. 49 das PGAK.

18.2.2 - Tal autorização deverá ser comunicada por escrito ao Concorrente que o requeira, o qual deverá, antecipadamente – no limite, até ao início das Verificações Administrativas – apresentar por escrito tal solicitação à Comissão Organizadora.

18.2.3 - Compete ao Comissário Técnico Chefe da prova constatar e confirmar durante as Verificações Técnicas iniciais, que as Câmaras de Vídeo instaladas nas viaturas estão montadas com as condições de segurança exigíveis em relação ao ocupante da viatura.

18.2.4 - No seu relatório das Verificações Técnicas iniciais, o Comissário Técnico Chefe informará o Director de Prova (director de corrida se aplicável), e os CD, de quais as viaturas em que, devidamente autorizadas, se encontram instaladas câmaras de vídeo.

18.2.5 - Os CD poderão determinar em qualquer momento da prova a selagem de quaisquer câmaras de vídeo instaladas em viaturas participantes na competição e a entrega para efeitos de visionamento pelos Comissários Desportivos das “cassetes nelas montadas

18.2.6 - Após visionamento, e salvo se for entendimento dos CD que a “cassete deva ser retida – ou que lhe seja disponibilizada de imediato uma cópia exacta da mesma – a fim de ser enviada ao

Conselho de Disciplina da FPAK para posterior procedimento disciplinar, a “cassete será devolvida à respectiva equipa.

Caso as imagens sejam parte integrante de um processo de inquérito na sequência de um Relatório, Reclamação ou Apelo, essas imagens não poderão ser utilizadas nem apresentadas publicamente sem o consentimento expresso dos CD ou da FPAK, até conclusão do respectivo processo.

18.2.7 - Sistemas de vídeo ou electrónicos

Os Comissários Desportivos poderão utilizar qualquer sistema de vídeo ou electrónico, susceptível de os ajudar a tomar uma decisão. As decisões dos CD poderão prevalecer sobre as dos Juizes de Facto Art. 11.16 e) do CDI.

Estas imagens servirão de prova para aplicação pelos CD de uma penalização e ficarão às ordens da FPAK no caso de se verificar qualquer Apelo, resultante da penalização aplicada por facto (s) constatado (s) nessas imagens.

Em casos especiais, poderão os Comissários Desportivos servir-se de quaisquer outras imagens demonstrativas do incumprimento aos regulamentos. Neste caso, e desde que, com base em tais imagens seja aplicada qualquer penalização, essas imagens terão de ficar imediatamente à ordem dos CD. Não sendo, em caso algum, permitido ao seu autor ou proprietário, ausentar-se para proceder a qualquer cópia das imagens originais disponibilizadas aos CD.

Por tal razão, deverão os CD antes de visualizar as imagens, assegurar-se que o seu autor/proprietário as cede a título devolutivo futuro, se necessário, aos CD.

18.3 - Telemetria / Comunicações vocais

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

Esta definição não inclui:

- As comunicações rádio vocais entre o piloto e a sua equipa,
- O transponder da cronometragem oficial,
- A cronometragem automática.

Os dados de transmissão acima indicados não podem em caso algum ser ligados a qualquer outro sistema da viatura (excepto um cabo independente ligado à bateria).

Os registadores de dados a bordo são permitidos desde que o gravador não tenha qualquer ligação com ou sem fios a qualquer sistema da viatura (excepto um cabo independente ligado à bateria). Esta definição inclui em particular o tablier, os mostradores, o computador do motor, etc.

As câmaras de TV instaladas não estão incluídas nas definições acima, embora todo esse sistema deva ser antecipadamente aprovado pelo Delegado Técnico da FPAK.

18.3.2 - Sistema GPS

Os sistemas GPS são autorizados desde que não haja ligação com ou sem fios a qualquer sistema da viatura. Esta definição inclui em particular o tablier, os mostradores, o computador do motor, etc.

As câmaras de TV instaladas não estão incluídas nas definições acima, embora todo esse sistema deva ser antecipadamente aprovado pelo Delegado Técnico da FIA.

Os dispositivos de medida da velocidade da viatura devem ser totalmente independentes e não podem ser ligados de maneira alguma a qualquer sistema da viatura.

Art. 19 - DISCIPLINA DO PADDOCK - PARQUE DOS CONCORRENTES

19.1 - Em cada Circuito terá que ser disponibilizado um Parque suficientemente amplo para cobrir as necessidades técnicas dos Concorrentes em cada prova.

19.2 - O Parque dos Concorrentes deverá estar fora da Zona de Segurança, devendo ser construído de forma a que, quer as viaturas, quer os Condutores e seus Assistentes, se possam deslocar facilmente e em segurança.

19.3 - É fortemente recomendado que os parques tenham uma superfície estabilizada.

19.4 - O reabastecimento de combustível e lubrificantes apenas poderá ser efectuado no Parque de Concorrentes respeitando as normas de segurança exigíveis para o efeito.

Equipamento de extinção de incêndios de carburantes deverá existir nesta zona, em quantidade suficiente em relação ao número de veículos participantes.

Recomenda-se que todas as equipas disponham de um extintor de reserva suplementar com um mínimo de 5 kg de capacidade, na zona que lhes estiver destinada no Parque de Concorrentes.

19.5 - Nesta zona deverão existir sanitários com luz e chuveiros, fixos ou móveis (com água quente e fria), em quantidade suficiente para os Concorrentes e seus Assistentes.

19.6 - Deverão ser igualmente instaladas no Parque de Concorrentes, tomadas de corrente eléctrica e pontos de lavagem das viaturas com as respectivas mangueiras.

19.7 - O Parque de Concorrentes deverá ter instalação sonora que permita tornar audível a todos os participantes qualquer informação ou comunicação da Organização.

19.8 - Um Quadro Oficial de Afixação em conformidade com o Art. 7.7.1 das presentes Prescrições deverá ser colocado no Parque de Concorrentes, onde toda a informação actualizada deverá ser afixada.

19.9 - Todos os membros de cada Equipa, em todos os momentos da prova, deverão ter sempre visível (eis) a (s) Credencial (ais) distribuída (s) pela Organização.

19.10 - É proibido pintar ou efectuar mau uso das instalações do circuito incluindo o Paddock.

19.11 - Todo o material – incluindo os pneus – devem estar dentro das tendas.

19.12 - É da responsabilidade das equipas deixar limpa a zona utilizada no Paddock, uma vez finalizada a prova.

Art. 20 - PARQUES DE VERIFICAÇÃO - PRÉ-GRELHAS

20.1 - Os Parques de Verificação, bem como o Secretariado, Cronometragem, Sala dos CD, e Direcção de Prova, deverão ser interditos ao público e, tanto quanto for possível, estar fora das zonas de segurança e protegidos da mesma forma prevista para as zonas de público

20.2 - Aos Parques de Verificação e às Pré-Grelhas apenas terão acesso os Condutores e um seu auxiliar devidamente licenciado com Licença Desportiva de Assistente.

20.3 - Durante as Verificações Administrativas serão distribuídas a cada Concorrente as credenciais dos seus até 4 (quatro) Assistentes.

20.4 - Durante todo o desenrolar da prova as Organizações deverão respeitar escrupulosamente as limitações de acesso.

20.5 - No Regulamento Particular de cada prova deve ser previsto um horário de início e final para as Verificações Técnicas iniciais.

Art. 21 - PLANOS DE REGAS

21.1 - Se for necessário regar a pista, esta deverá ser feita com uma mistura para fixar a poeira na véspera da prova ou após os treinos. Poderá ser igualmente efectuada sob decisão dos Comissários Desportivos, entre as corridas de qualificação, na condição de que os Concorrentes sejam avisados com tempo suficiente de avanço para lhes permitir a escolha de pneus.

21.2 - As regas à pista apenas poderão ser feitas no intervalo que decorra entre o fim de uma corrida de qualificação ou final de uma Divisão e o início ou final de outra, devendo ser feitas com uma mistura que fixe a poeira da pista.

Recomenda-se que seja respeitado um mínimo de cerca de 10 minutos (controlados pelo Director da Corrida) antes de a prova poder recomeçar, para que a visibilidade se mantenha aceitável durante todo a corrida de qualificação ou corridas final.

21.2.1 - Após as regas os Condutores devem dar obrigatoriamente uma volta ao circuito em velocidade lenta sendo proibidas as ultrapassagens, para reconhecerem o percurso antes da formação da grelha de partida.

21.3 - Conforme o estipulado no Art. 15.11.2 alínea c) destas Prescrições, a bandeira amarela com bandas vermelhas deverá ser mostrada sempre fixa após a rega da pista a todos os Condutores, conforme descrito no Art. 13.3 iii) do Anexo “H” ao CDI.

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 demasiado escorregadio.

21.4 - É obrigatória a afixação no Quadro Oficial de Prova do Plano de Regas da pista devidamente aprovado pelos CD, em forma de Informação.

Art. 22 - DISCIPLINA GERAL DE SEGURANÇA

22.1 - É totalmente interdito a qualquer Condutor, sob pena de desclassificação imediata a ser pronunciada pelos Comissários Desportivos e sem prejuízo de eventuais sanções suplementares que lhe venham a ser aplicadas pela FPAK, circular a bordo da sua viatura de competição durante os treinos, corridas de qualificação ou corridas finais, no sentido oposto ao do percurso da prova. Uma viatura poderá ser empurrada em direcção contrária à da prova para se deslocar de uma posição perigosa em que se possa encontrar, mas sempre sob a supervisão dos Comissários de Pista.

O Condutor não poderá empurrar a sua viatura, seja por que motivo for, se esta estiver imobilizada dentro dos limites da pista.

22.2 - Durante o treino livre, treinos cronometrados, Warm Up, corridas de qualificação e corridas finais, os Condutores deverão apenas utilizar a pista que é delimitada pelas suas bermas naturais ou por traços pintados no solo e devem respeitar as disposições do CDI, relativas à condução em circuito.

No decurso do treino livre, dos treinos cronometrados, Warm Up, corridas de qualificação e corridas finais é expressamente proibido efectuar simulações de arranque e manobras de ziguezague.

O incumprimento desta proibição implicará a aplicação pelos CD, de acordo com o CDI, de uma penalidade que poderá levar à exclusão da prova, se a manobra praticada originou perigo iminente para os outros Condutores em prova.

É contudo autorizado efectuar ensaios de partida na zona compreendida entre a saída da Pré-Grelha e a grelha de partida.

22.3 - Se uma viatura tiver problemas mecânicos graves durante os treinos, corridas de qualificação ou corridas finais, deve abandonar a pista tão logo que seja possível ou estacionar em local que reúna as condições de segurança necessárias para o efectuar.

22.4 - Durante uma corrida, uma viatura que se encontre em pista pode utilizar toda a largura da mesma.

No entanto, se essa viatura for alcançada por uma outra com andamento superior e que lhe vai ganhar uma volta, o Condutor da viatura alcançada deverá facilitar a ultrapassagem, desviando-se para um dos lados da pista e permitindo que a ultrapassagem se efectue em segurança.

22.5 - Precavendo situações de eventuais ultrapassagens devem os Condutores prestar atenção aos espelhos retrovisores da sua viatura.

22.6 - As curvas, assim como as zonas de entrada e saída, podem ser negociadas pelos Condutores como estes entenderem mas sempre dentro dos limites da pista.

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

A condução fora dos limites será sancionada ao critério dos Comissários Desportivos.

22.6.1 - São totalmente interditas em pista quaisquer manobras susceptíveis de prejudicar outros Concorrentes nomeadamente:

- a) Toques
- b) Empurrões
- c) Mais do que uma mudança de direcção tendo em vista evitar a ultrapassagem por outro Concorrente.
- d) Concentração voluntária de veículos no interior ou exterior de uma curva, com o intuito de bloquear outro concorrente.
- e) Mudanças anormais de direcção com o intuito de prejudicar outro concorrente.
- f) Manobras de condução anti-desportiva.

22.6.2 - Quaisquer das manobras, previstas no Art. 22.6.1, serão penalizadas de acordo com a sua gravidade e frequência, com pena que pode ir desde a multa até à exclusão da prova.

22.7 - São interditas quaisquer manobras de obstrução em pista, quer sejam praticadas por um ou vários Condutores, tendo ou não interesses comuns.

A circulação de vários veículos lado a lado de forma constante ou em formação em leque, só é permitida quando não existir qualquer outro veículo a tentar ultrapassá-los.

22.8 - A penalização infligida aos Condutores que obstruam uma parte da pista será mais severa no caso de obstrução sistemática, indo por esse motivo de uma multa até à exclusão da corrida. Será aplicada a mesma penalização aos Concorrentes que conduzam em ziguezague na pista para impedir a ultrapassagem dos outros Concorrentes.

22.9 - A repetição de faltas graves ou a evidência de uma falta de controlo da viatura (tal como uma saída da pista), poderão resultar em exclusão dos Condutores a ser pronunciada pelos Comissários Desportivos.

22.10 - A pista só poderá ser utilizada pelos Condutores que estejam em prova.

22.11 - Salvo nos casos expressamente autorizados pelo CDI e pelas presentes Prescrições Específicas, nenhuma pessoa estranha à Organização, à excepção do Condutor, poderá tocar numa viatura imobilizada em pista.

22.12 - É proibido empurrar uma viatura ao longo da pista e/ou de a fazer cruzar a linha de chegada empurrando, sob pena de imediata exclusão da prova.

22.13 - É estritamente obrigatório que nos termos dos Art. 1 e 2 do Capítulo III do Anexo “L” ao CDI, todos os Condutores utilizem nos treinos cronometrados, corridas de qualificação e finais, vestuário ignífugo completo (incluindo fato de competição, luvas, roupa interior longa, meias e sapatos) e capacete (incluindo os capacetes autorizados para a Divisão BUGGY 1600 FIA de Autocross, com as referências Snell M 2000 e Snell M 95 e os com homologação FIM / FNM Motocross).

Qualquer infracção a esta regra será punível de acordo com o Art. 17.2 das PGAK.

22.13.1 - A utilização de cintos de segurança devidamente homologados pela FIA é obrigatória nos Warm Up, treinos, corridas de qualificação e corridas finais. Os cintos de segurança devem ser utilizados devidamente colocados e apertados.

Todo o incumprimento desta regra implicará sanções a aplicar pelos Comissários Desportivos.

22.14 - É expressamente proibido fazer “piões exibicionistas” na pista (com excepção da zona da pista previamente designada pela Organização no Regulamento Particular da prova) ou em qualquer outro local do recinto.

No caso de os Comissários Desportivos determinarem que a referida manobra foi considerada muito grave e haja colocado em risco a segurança, tal poderá levar à exclusão do evento do respectivo Condutor.

22.15 - Luzes Traseiras

22.15.1 - As luzes traseiras são obrigatórias conforme descrito no Regulamento Técnico de Kartcross.

22.15.2 - No caso de uma viatura não ter as luzes acesas, o Director de Corrida poderá mandar parar a viatura através da bandeira preta. [Alterado em 08/05/2014](#)

22.16 - Qualquer infracção cometida contra as disposições do CDI ou das presentes Prescrições, relacionadas ou relativas à disciplina geral de segurança, poderá levar à exclusão da prova da viatura e do respectivo Condutor.

Art. 23 - VERIFICAÇÕES

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

23.2 - Nenhuma viatura poderá participar nos treinos cronometrados / corridas, sem ter sido previamente aprovada pelos Comissários Técnicos após a conclusão das verificações iniciais da prova (administrativas e técnicas) e depois de autorizada pelos Comissários Desportivos

23.2.1 - Na 1ª prova onde o Concorrente participe, será efectuada uma Verificação Técnica mais completa com o preenchimento dum formulário de acompanhamento da viatura. Nas restantes provas serão efectuados controlos pontuais.

23.3 - Todo o atraso sobre a hora de apresentação prevista no Regulamento Particular, seja por atraso do Concorrente, seja da viatura, será penalizado nos termos definidos no Art. 16.3 das PGAK. A verificação apenas poderá ser realizada com autorização dos CD e aplicação duma penalização pecuniária de, no mínimo 250,00 €.

Após o encerramento definitivo das Verificações Administrativas ou Técnicas, não será admitida a verificação documental ou técnica de qualquer Concorrente ou viatura que nelas não se tenha apresentado até ao encerramento das mesmas.

23.4 - O Director de Prova (director de corrida se aplicável), os CD ou o Médico Chefe da Prova, podem solicitar a um Condutor que se submeta a um exame médico em qualquer momento da prova.

23.5 - 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 cronometrados (1ª sessão).

23.6 - Os Comissários Desportivos de uma prova poderão:

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

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

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

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

23.6.5 - Sobre o descrito no presente Art. 23.6 não existe direito de apelo (Cap. XI, Art. 12.2 CDI).

Art. 24 - VERIFICAÇÕES ADMINISTRATIVAS

24.1 - Os Pilotos ou seus representantes oficiais, devem estar presentes nas Verificações Administrativas que terão lugar conforme indicado no Regulamento Particular da Prova ou por convocação individual do local e hora a que se devem apresentar juntamente com a sua viatura, que serão as seguintes;

24.1.1 - Verificação Administrativa:

Verificação da documentação do Concorrente, do (s) Condutor (es), "Assistentes", validade e compatibilidade das Licenças Desportivas, etc.

A identificação dos "Assistentes" de cada Condutor deve ser fornecida prova a prova pelo Concorrente no acto das verificações iniciais.

24.2 - Salvo derrogação expressa dos Comissários Desportivos, qualquer Concorrente / Condutor inscrito que não se tenha apresentado nas Verificações Administrativas, ficará impedido de participar nos treinos ou corridas.

24.3 - Os Organizadores terão de efectuar obrigatoriamente nas Verificações Documentais, o controle das Licenças Desportivas dos Concorrentes, Condutores e Assistentes.

Um documento com os dados identificativos de cada licenciado será emitido pela FPAK no acto da emissão da respectiva Licença Desportiva, do qual deverá ser pelo Concorrente remetida fotocópia ao Organizador juntamente com o respectivo Boletim de Inscrição, para facilidade de conferência dos dados fornecidos no acto da inscrição.

24.3.1 - Se durante as Verificações Documentais, se verificar que um Concorrente/Condutor não é possuidor de Licença Desportiva compatível com a Categoria em que está inscrito, a Verificação não deverá ser efectuada até que os CD decidam sobre o assunto.

24.4 - Os organizadores deverão elaborar após o final da Verificações Documentais de cada Categoria, uma relação onde conste a identificação do Concorrente, Condutor e "Assistentes" e proceder à sua entrega ao Director de Prova e ao Presidente do Colégio de Comissários Desportivos, em momento anterior ao início dos treinos cronometrados.

24.5 - Um Condutor pode actuar como "Assistente" de outro Condutor participante desde que devidamente licenciado como "Equipa/Assistente".

24.6 - Identificativos

24.6.1 - Os Organizadores fornecerão a cada Concorrente durante as Verificações Documentais, os identificativos especiais (pulseira ou outro) para os Concorrente, Condutor e Assistentes mencionados no Boletim de Inscrição.

O Concorrente, Condutor e Assistente deverão fazer-se acompanhar sempre da respectiva licença desportiva.

Art. 25 - VERIFICAÇÕES TÉCNICAS

25.1 - O Organizador deverá especificar no Regulamento Particular da Prova o local e respectivo horário de início e final da Verificação para cada Categoria e o respectivo acesso à zona onde as Verificações iniciais das viaturas serão efectuadas.

25.1.1 - A ordenação sequencial das Categorias/Divisões a considerar no programa horário para as Verificações Técnicas Iniciais, deve respeitar a mesma ordem sequencial prevista para a entrada em pista dessas mesmas Categorias / Divisões no programa do 1º dia de prova.

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

25.3 - O Concorrente deve ter na sua posse o Manual (original completo) de Oficina do fabricante do motor. A apresentação do Manual (original completo) de Oficina poderá ser exigida aquando das verificações administrativas e técnicas, como sendo documentação obrigatória.

25.3.1 - Para todas as viaturas de Kartcross é obrigatória a apresentação do Passaporte Técnico emitido pela FPAK.

25.3.2 - No caso de não apresentação do Passaporte Técnico o CCD, após ouvir o Delegado Técnico da FPAK, poderá recusar a participação na prova

25.3.3 - O vestuário do piloto (fato, roupa interior longa, meias, sapatos, capacete, luvas, balaclava, etc.) deve ser apresentado ao controle técnico ao mesmo tempo que as viaturas, (sendo facultativo o uso de roupa interior longa).

25.3.3.1 - A utilização de joalheria sob a forma de “piercings” ou colares metálicos (em volta do pescoço) é interdita durante qualquer competição, podendo ser, conseqüentemente, controlada antes da partida de qualquer prova.

25.5 - Qualquer viatura que após ter sido verificada pelos Comissários Técnicos da prova, seja objecto de qualquer desmontagem ou modificada de tal forma que possa afectar a sua segurança ou as suas características de elegibilidade, bem como qualquer viatura que tenha estado envolvida em acidente com conseqüências similares, deverá ser reapresentada aos Comissários Técnicos para nova verificação.

25.6 - O Director de Prova (director de corrida se aplicável) poderá ordenar em qualquer momento dos treinos ou da corrida, que uma viatura envolvida num acidente seja mandada parar, para que uma verificação técnica sumária seja efectuada pelos Comissários Técnicos.

25.7 - Os Controles e Verificações Técnicas serão efectuados apenas por Comissários Técnicos licenciados pela FPAK e sob a responsabilidade do Comissário Técnico Chefe, o qual será igualmente responsável pelas operações de Parque Fechado.

Como tal, serão os únicos Oficiais de Prova autorizados a dar instruções aos Condutores, dentro do âmbito da sua actuação, bem como a fazer cumprir todas as operações técnicas do Parque Fechado.

25.8 - **Eliminado em 06/05/2014.**

25.9 - Após o final das corridas Finais e de acordo com o Art. 19 das PGAK, por decisão dos Comissários Desportivos serão submetidas a verificação técnica as viaturas que em resultado da sua classificação, estejam previstas nos Regulamentos Desportivos ou Técnicos correspondentes. Assim como quaisquer outras que os Comissários Desportivos e/ou a FPAK decidam mandar verificar

25.9.1 - O número mínimo de viaturas sujeitas às Verificações Técnicas finais compreenderá 2 (duas) viaturas classificadas sendo a 1ª da classificação geral e uma sorteada pelos Comissários Desportivos e ainda qualquer outra (s) viatura (s) que os Comissários Desportivos entendam por bem designar.

25.9.2 - Uma verificação mais completa e detalhada podendo envolver a desmontagem das viaturas, poderá ser efectuada no final das corridas.

Esta decisão será determinada pelos Comissários Desportivos, seja por sua iniciativa, seja por sugestão do Director da Prova ou no seguimento de uma reclamação.

A FPAK poderá igualmente determinar este tipo de verificação a uma ou mais viaturas.

25.10 - As Verificações Técnicas no final da prova devem respeitar integralmente as “Normas a observar durante as Verificações Técnicas 2014”. Nas operações de verificação recorrer-se-á a um máximo de dois Assistentes designados para as tarefas de desmontagem e posterior remontagem (se for o caso), sob as instruções dos Comissários Técnicos presentes.

25.11 - Os Comissários Técnicos (por delegação dos Comissários Desportivos) poderão reter uma ou mais peças da viatura com o fim de as controlar à posteriori. Estas peças serão devidamente marcadas na presença do Concorrente ou do seu representante, o qual receberá uma cópia da acta de selagem com uma descrição das respectivas marcas.

No caso de ausência do Concorrente ou do seu legítimo representante durante o acto de marcação de uma peça retida, não poderá ser formulado qualquer protesto posterior em relação à origem das peças retidas.

25.12 - Os CD podem 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.

25.12.1 - O ruído máximo do sistema de escape não pode exceder o valor de 100 dB (A) às 7000 rpm., medido de acordo com o método de medição FIA.

25.13 - O simples facto de apresentar uma viatura às Verificações Técnicas será considerado como uma declaração implícita por parte do Concorrente da conformidade da viatura que inscreveu.

25.14 - Qualquer infracção técnica detectada no final dos treinos cronometrados ou corridas de qualificação, que possa ser reposta em conformidade com a regulamentação após ter sido detectada, levará a uma penalização de:

a) Nos treinos cronometrados – perda total dos tempos obtidos e colocação para a Corrida de qualificação em último lugar.

b) Durante uma Corrida de Qualificação – perda da sua posição e colocação no último lugar da grelha

c) Se essa infracção técnica ocorrer durante uma Corrida Final – EXCLUSÃO do evento

25.14.1 - Se a infracção técnica disser respeito a falta de peso, altura do piso dos pneus ou largura de vias, detectada aquando desse controle na Pré-Grelha antes de entrada em pista ou no desenrolar da prova, levará à seguinte penalização:

a) Treinos cronometrados e corridas de qualificação: Proibição de entrar em pista nessa sessão de treinos cronometrados ou corrida final; alinhando na próxima sessão de treinos ou corrida de qualificação no último lugar da grelha.

b) Corridas finais – Proibição de entrar em pista

25.15 - Se as Verificações Técnicas no final do evento forem determinadas pela FPAK ou pela entidade Organizadora, deverá ser respeitado o Art. 25 das PGAK.

Art. 26 - PNEUS - COMBUSTÍVEL - COMBURENTES

26.1 - O uso de pneus será o que estiver previsto nos Regulamento Técnico de Kartcross.

26.2 - Nas provas em piso misto (asfalto e terra), os pneus de chuva não podem ser utilizados, a não ser que o director da prova afixe o painel «WET RACE» ou «PISTA MOLHADA». **Alterado em 08/05/2014**

26.3 - O uso de qualquer tipo de aquecimento químico e/ou térmico dos pneus (aquecedores de pneus) durante a duração do evento é proibido. O incumprimento deste ponto será penalizado ao critério dos CD.

26.4 - A verificação da profundidade do piso dos pneus, apenas poderá ser efectuada, na pré-grelha antes do veículo entrar em pista. Se for verificada qualquer anomalia, pelos comissários técnicos, o respectivo condutor não será autorizado a participar nessa sessão de treinos cronometrados, corridas de qualificação ou corridas finais, sendo reportada anomalia de imediato ao CCD.

No caso de não ser alterado o bom desenrolar da prova, entrando em pista no momento em que for dado acesso à mesma pelo director de prova, o condutor poderá ser autorizado pelo comissário técnico chefe, a sair da pré-grelha, para troca dos pneus, que tenham a profundidade do piso regulamentada.

26.5 - O carburante a utilizar é livre.

26.6 - Como comburente apenas o ar pode ser misturado com o carburante.

Art. 27 - PESAGEM

27.1 - Durante todo o evento deverão respeitar-se sempre os pesos mínimos previstos no Regulamento Técnico da Kartcross.

27.2 - Os pesos indicados são os mínimos absolutos que devem poder ser controlados a qualquer momento numa competição e lidos no leitor da balança, qualquer que seja a sua precisão de medida.

Deverá haver pesos aferidos para comparação.

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

27.3 - Durante o procedimento de pesagem, os motores devem obrigatoriamente estar desligados e nenhuma matéria ou substância sólida, líquida ou gasosa ou de qualquer outra natureza, poderá ser adicionada ou retirada da viatura. O peso será verificado com o piloto a bordo, incluindo todo o equipamento do mesmo e os líquidos que restem no momento da pesagem.

27.4 - 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 da Prova presentes.

27.5 - O peso de todas as viaturas poderá ser verificado durante a prova do seguinte modo:

27.5.1 - Durante as Verificações Técnicas

a) Durante as Verificações Técnicas iniciais, todas as viaturas devem ser pesadas, obrigatoriamente
b) No caso de haver qualquer anomalia no peso, o Concorrente deverá repor o peso estipulado para a categoria e só depois de novamente pesado será entregue pelos Comissários Técnicos o visto em como o veículo está verificado.

27.5.2 - Durante os Treinos Cronometrados, Corridas de Qualificação e Corridas Finais;

a) Qualquer viatura poderá ser pesada aleatoriamente conforme indicação dos Comissários Desportivos de preferência antes da entrada na Pré-Grelha ou no final de cada sessão.
b) Qualquer infracção detectada no peso, durante os Treinos Cronometrados e Corridas de Qualificação levará à imediata proibição da entrada dessa viatura na Pré-Grelha, devendo retirar-se dessa zona e preparar-se para a corrida seguinte com a reposição do peso regulamentar.

Se a pesagem for efectuada no final dos Treinos Cronometrados a infracção detectada levará à aplicação pelo Colégio de Comissário Desportivos da sanção de anulação total dos tempos ou da sua classificação e a colocação do Concorrente/Condutor no final da grelha imediatamente a seguir ao Concorrente/Condutor com o pior tempo ou que não tenha participado nos treinos, desde que o peso seja repostado.

c) Durante as Corridas Finais, qualquer infracção detectada no peso, levará à imediata proibição de entrada dessa viatura na Pré-Grelha, não participando nessa corrida.

Se a infracção for detectada no final da corrida Final levará à aplicação pelo Colégio de Comissários Desportivos da sanção de exclusão da referida corrida.

27.5.3 - Uma viatura ou o seu Condutor, não poderão abandonar a zona da pesagem sem o expresso consentimento do Comissário Técnico Chefe.

27.5.4 - 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 Concorrente/Condutor em danificar o equipamento de pesagem, além dos custos de reparação, a FPAK reserva-se o direito de aplicar outras sanções.

27.6 - Toda a violação das normas de pesagem anteriormente descritas poderá levar à exclusão do Concorrente em questão

27.7 - A recusa de qualquer Concorrente / Condutor em cumprir os procedimentos de controlo de pesagem implicará a imediata exclusão da prova.

Art. 28 - BRIEFING

28.1 - O Briefing deverá constar de documento escrito, utilizando-se preferencialmente o modelo de documento publicado pela FPAK. O Briefing (escrito) deve ser entregue durante as Verificações Documentais, devendo os Concorrentes assinar um documento que confirme o seu recebimento.

[Alterado em 06/05/2014](#)

28.2 - Caso o Organizador, em qualquer momento do desenrolar da prova, tenha qualquer informação importante a comunicar aos Condutores, e apenas nesse caso, poderá convocar os mesmos, para efectuar esse esclarecimento na Pré-Grelha.

Art. 29 - DESENVOLVIMENTO DA PROVA

29.1 - Para cada divisão, as provas serão constituídas por uma sessão de treinos livres (facultativo) e duas sessões de treinos cronometrados, warm up (facultativo), três corridas de qualificação e corridas finais.

29.1.1 - [Eliminado em 06/05/2014](#)

Art. 30 - TREINOS LIVRES, CRONOMETRADOS E WARM UP

30.1 - Desde o início dos Treinos Livres e Cronometrados e da Warm Up, é obrigatória a presença de todo o sistema de segurança, (ambulâncias, carros de incêndio, reboques, carro de água) médicos e paramédicos, bem como todos os Oficiais de Prova necessários ao bom desenrolar da prova.

30.2 - Haverá obrigatoriamente uma sessão de treinos livres e duas sessões de Treinos Cronometrados e um Warm up, com um máximo de 6 (seis) viaturas em pista, por série.

30.2.1 - As duas sessões de treinos cronometrados serão efectuadas por séries, cujos participantes serão definidos pelo Organizador, de acordo com a lista de participantes e pela seguinte ordem;

a) **Treinos Livres e 1ª Sessão de treinos cronometrados** - Pela ordem crescente dos números dos Condutores da lista de participantes.

b) **2ª Sessão de treinos cronometrados** - Pela ordem decrescente dos números dos Condutores da lista de participantes.

Cada série terá o máximo de até 6 (seis) viaturas em pista, que serão alinhadas na Pré-Grelha, saindo directamente dessa zona, para iniciar a sua sessão de treinos cronometrados à ordem do Director da Prova, espaçadamente, e pela amostragem da bandeira verde

Na 1ª e 2ª Sessão: cada série fará um máximo de 5 (cinco) voltas completas ao circuito, sendo a primeira volta de lançamento. Das restantes 4 (quatro) voltas serão retirados os melhores tempos registados por cada Condutor

A bandeira de xadrez será mostrada sequencialmente a todos os Condutores (independentemente do número de voltas que hajam efectuado) a partir do momento em que haja sido mostrada ao 1º Condutor dessa série que complete as 5 voltas.

No caso de nenhum Condutor de uma série, por avaria ou acidente, conseguir completar as 5 voltas, a sessão de treinos cronometrados dessa série será encerrada 5 (cinco) minutos após o momento exacto em que o 1º Condutor em pista cruzou a linha de meta pela 2ª vez.

Se um qualquer Condutor não puder participar na sua série, apenas os CD poderão autorizar a sua participação noutra série, se for (em) aceite (s) e justificável (eis) a (s) razão (ões) da ausência, e somente se estiverem reunidas as condições que permitam a inclusão noutra série da mesma Categoria.

30.2.2 - O Warm Up será efectuado por séries, cujos participantes serão definidos/sorteados pelo Organizador de acordo com a lista de participantes. Cada série terá o máximo de até 6 (seis) viaturas em pista, saindo para a pista directamente da Pré-Grelha. Apenas será autorizada a entrada em pista quando o Director de Prova mostrar a bandeira verde.

Cada série fará o máximo de 3 voltas completas ao circuito, que serão contadas a partir da 1ª passagem pela linha de meta do 1º Condutor em pista que cruze esta linha.

A bandeira de xadrez será mostrada sequencialmente a todos os Condutores (independentemente do número de voltas que hajam efectuado) a partir do momento em que haja sido mostrada ao 1º Condutor dessa série que completou as 3 voltas.

No caso de nenhum Condutor de uma série, por avaria ou acidente, conseguir completar as 3 voltas, a “Warm Up” dessa série será encerrada 4 minutos após o momento exacto em que o 1º Condutor em pista cruzou a linha de meta pela 1ª vez.

Na eventualidade de nenhum Condutor de uma série haver cruzado a linha de meta pela 1ª vez (seja por que razão for) a “Warm Up” dessa série será encerrada 4 (quatro) minutos após o momento exacto em que haja sido exibida a bandeira verde para a entrada dessa série em pista.

Se um qualquer Condutor não puder participar na sua série, apenas os CD poderão autorizar a sua participação noutra série da mesma Categoria, se for (em) aceite (s) e justificável (eis) a (s) razão (ões) da ausência e somente se estiverem reunidas as condições que permitam a inclusão noutra série da mesma Categoria.

30.2.3 - Os treinos cronometrados são obrigatórios para todos os Condutores.

Cada piloto deverá percorrer no mínimo uma volta durante os treinos cronometrados.

Todas as viaturas serão alinhadas por séries na Pré-Grelha, saindo desse local de onde será dado início aos seus treinos pela amostragem da bandeira verde.

Quando as condições da Pré-Grelha permitam o alinhamento longitudinal (por linhas) das viaturas de cada série de cada sessão de treinos cronometrados, as viaturas serão alinhadas por linhas, compondo cada linha o máximo de viaturas permitido pela largura da Pré-Grelha de modo a fazer-se exclusivamente uma única linha.

Nestas circunstâncias, em nenhum caso pode haver mais do que uma linha para cada série, nem esta única linha poderá comportar mais de 6 viaturas.

As viaturas serão alinhadas e ordenadas por forma a que a série que vai iniciar os treinos cronometrados não tenha o acesso à pista obstruído.

Apenas será permitida a entrada em pista quando pelo DP ou pelo Comissário na Pré-Grelha for dada essa autorização.

Por ordem do Director de Prova será mostrada a bandeira verde para dar indicação aos Condutores de cada série que devem iniciar os seus treinos cronometrados.

Sob pena de penalização a decidir pelos CD, que pode ir desde a anulação dos tempos obtidos até outras que lhes estão conferidas pelo CDI, nenhum Condutor poderá deliberadamente impedir ou dificultar o início dos treinos cronometrados a outro (s) Condutor (es).

Quando qualquer condutor em pista, pretender abandonar a sessão de treinos cronometrados, seja por avaria ou por não pretender fazer mais voltas cronometradas, deverá acautelar a sua manobra de saída de pista por forma a não pôr em risco a segurança nem prejudicar qualquer outro Condutor que esteja a fazer uma volta cronometrada.

Caso um (ou mais) condutor (es) não obtenha (m) qualquer tempo cronometrado nas duas sessões de treinos cronometrados, terão que solicitar por escrito autorização aos CD para participar na 1ª Corrida de Qualificação, sendo ordenados para essa corrida pelo número mais baixo de competição (ex. o nº 2 será colocado na grelha primeiro que o nº 4).

30.2.3.1 - O melhor tempo obtido numa das duas sessões de treinos cronometrados determinará o posicionamento do Condutor na grelha de partida para a primeira Corrida de Qualificação.

Em caso de igualdade entre dois ou mais Condutores, o desempate far-se-á a favor do Condutor que tenha obtido a volta mais rápida na 1ª sessão de treinos cronometrados. Se mesmo assim se mantiver o empate, a volta mais rápida na 2ª sessão de treinos cronometrados de cada um dos Condutores em questão, determinará os seus lugares na grelha de partida.

Art. 31 - CORRIDAS DE QUALIFICAÇÃO

31.1 - Haverá 3 Corridas de Qualificação com um máximo de vinte (20) participantes, os quais na composição da grelha de partida alinharão em 3x2x3x2x3x2x3x2.

Cada corrida de qualificação será efectuada em 5 voltas.

31.2 - A composição da grelha de partida em cada corrida, será feita da seguinte forma:

1ª Corrida de Qualificação: nos termos definidos no Art. 30.2.3.1.

2ª Corrida de Qualificação: pela ordem da classificação final da primeira corrida de qualificação, mas com os oito primeiros classificados posicionados em ordem inversa à sua classificação na 1ª corrida de qualificação, mantendo os restantes, a partir do 9º classificado as suas posições.

(ex.: O 8º classificado na 1ª Corrida. será o Pole na 2ª Corrida e assim sucessivamente para o 7º, 6º, 5º etc.)

3ª. Corrida de Qualificação: pela soma dos pontos (definidos em 31.4) obtidos no total das duas primeiras corridas de qualificação.

31.3 - No caso de existirem mais de 20 (vinte) participantes e segundo a ordem da classificação obtida nos treinos cronometrados, os Concorrentes serão repartidos em séries, com o mesmo número de viaturas, podendo haver uma série com um número inferior. O grupo que tenha o menor número de participantes deverá ser o último.

Tendo em conta que o Condutor com o melhor tempo nos treinos cronometrados ocupará o primeiro lugar da série A, o segundo o primeiro lugar da série B, e assim sucessivamente, conforme o número de séries necessárias

Exemplo: se houver três grupos

O 1º classificado deve ter a Pole no 1º Grupo,

O 2º classificado deve ter a Pole no 2º Grupo

O 3º classificado deve ter a Pole no 3º Grupo

O 4º classificado deve ter a 2ª posição no 1º Grupo

O 5º classificado deve ter a 2ª posição no 2º Grupo, etc.

Até ao último classificado

Cada série não poderá ter um número de participantes superior a 15.

31.3.1 - Disputadas que sejam todas as séries de cada uma das corridas de qualificação, a cronometragem elaborará uma classificação geral absoluta dessa corrida

Aglutinando os resultados finais de cada uma das séries, passando a ser essa a classificação final da respectiva corrida de qualificação.

31.3.2 - Eliminado em 06/05/2014

31.4 - Em cada corrida de qualificação (ou série), serão atribuídos os seguintes pontos fictícios a todos os Condutores que tenham participado na mesma, para terem acesso às Corridas de Qualificação e Corridas Finais:

1º	1 Ponto	9º	9 Pontos	17º	17 Pontos
2º	2 Pontos	10º	10 Pontos	18º	18 Pontos
3º	3 Pontos	11º	11 Pontos	19º	19 Pontos
4º	4 Pontos	12º	12 Pontos	20º	20 Pontos
5º	5 Pontos	13º	13 Pontos		
6º	6 Pontos	14º	14 Pontos		
7º	7 Pontos	15º	15 Pontos		
8º	8º Pontos	16º	16 Pontos		

31.5 - A qualquer Condutor que não complete, no mínimo, uma volta, numa qualquer corrida de qualificação na qual tenha efectivamente participado, serão atribuídos 22 pontos

31.6 - A qualquer Condutor que não participe numa corrida de qualificação, ou que dela tenha sido desclassificado, serão atribuídos 25 pontos.

31.7 - Para efeito de apuramento para as finais, contarão as três pontuações obtidas por cada Condutor.

31.8 - No caso de dois ou mais Condutores terem obtido igual número de pontos, o desempate será feito:

a) **Para a segunda e terceira corrida de qualificação:** pelo melhor tempo total da corrida de qualificação imediatamente anterior;

b) **Para a Final:** pela melhor classificação na pior corrida de qualificação do Condutor e se a igualdade subsistir, pelo melhor tempo total efectuado numa das corridas de qualificação.

31.9 - Para que os Condutores ao Campeonato Nacional de Kartcross pontuem no respectivo Campeonato, terão que nas Corridas Finais e no mínimo, ao apagar da Luz Vermelha da partida, fazer a viatura ultrapassar a linha de partida, onde estão colocadas as células da cronometragem, pelos seus próprios meios e sem qualquer ajuda exterior.

Art. 32 - GRELHA DE PARTIDA (CORIDAS DE QUALIFICAÇÃO E CORRIDAS FINAIS)

32.1 - As grelhas de partida serão sempre constituídas no formato 3x2x3x2, devendo a linha imaginária transversal da pista que intersecta cada caixa de largada, estar obrigatoriamente separada de um mínimo de 8 (oito) metros no sentido longitudinal da pista.

32.1.1 - Deverá ainda evitar-se, quando possível, na constituição da grelha, a existência de um corredor central, pelo que a separação máxima lateral existente entre duas viaturas, na mesma linha, não deverá exceder 2,5 metros.

32.1.2 - Nos circuitos em que as partidas sejam dadas em piso de terra, deverá ser cumprido o que está regulamentado, no REGULAMENTO PARA A CONSTRUÇÃO E SEGURANÇA DE PISTAS DE OFFROAD - Capítulo II - Art. 21 Linha de Partida - as «caixas de partida», na grelha de partida, devem ser marcados no solo (pintadas no caso da partida ser em zona estabilizada ou marcados com cal caso a partida seja em piso natural – terra.

32.2 - Entre a linha de partida e a primeira curva deve haver pelo menos 80 metros de recta para as pistas de terra e de 100 metros de recta para as pistas mistas de asfalto e terra. A linha de chegada pode não ser coincidente com a linha de partida.

A linha de partida será considerada no local onde estejam instaladas as células da cronometragem.

32.3 - O Regulamento Particular da Prova indicará claramente, qual a localização da Pole Position, relativamente à grelha de partida, a qual será sempre do lado da pista que corresponder à primeira curva do circuito.

Ex. Primeira curva à esquerda, Pole Position do lado esquerdo.

32.4 - O Condutor que tenha obtido a melhor qualificação, escolherá a sua posição na grelha. O Condutor classificado na segunda posição poderá por seu lado escolher um dos dois lugares que restam.

A escolha deve ser feita na Pré-Grelha ou após a volta de reconhecimento (se ela existir).

32.4.1 - Se um Condutor não participar, o seu lugar ficará livre e não poderá ser ocupado por outro Condutor na mesma linha.

32.4.2 - Caso um participante com direito a escolher a sua posição, não se apresente em devido tempo na partida, perderá esse direito e será colocado no lugar inicialmente previsto (se este ainda estiver disponível).

32.5 - A qualquer viatura que na grelha de partida sofra uma avaria que a impeça de se movimentar pelos seus próprios meios, é proibida qualquer ajuda exterior para a repor a trabalhar, seja por parte dos “Assistentes” ou de elementos da organização.

Nestas circunstâncias, deverá a mesma ser retirada para local seguro fora da grelha de partida, não sendo autorizada a sua participação na corrida.

32.6 - A manobra de retirar a viatura para local seguro deverá ser feita com a maior rapidez pelos Comissários no local, não podendo o Director de Prova atrasar a partida por motivos relacionados com quaisquer insistências do Condutor para tentar recolocar o motor a trabalhar.

32.6.1 - A falta de cumprimento desta regra pelo Condutor poderá ser sancionada pelos CD com uma penalização pecuniária, ou com a exclusão do evento se a atitude do Condutor manifestar desobediência compulsiva.

Art. 33 - PROCEDIMENTOS DE PARTIDA - SEMÁFOROS

33.1 - O Director da Prova terá à sua disposição os seguintes painéis avisadores (dimensões: 100 x 50 cm com letras pretas sob fundo branco), que de forma bem visível a todos os Condutores deverão ser mostrados quando aplicável

33.1.1 - Procedimento de partida

Durante os procedimentos para a formação da grelha de partida as luzes vermelhas do semáforo estarão permanentemente ligadas.

Quando a grelha de partida estiver completamente formada, um Comissário de Grelha exibirá no final da grelha de partida uma bandeira verde, para informar o Director de Prova / Starter que a formação da grelha está concluída e que estão reunidas as condições para iniciar os procedimentos de partida.

Nota: Não é autorizado que qualquer Comissário atravesse a grelha de partida longitudinalmente com ou sem bandeira.

A partir do momento em que no final da grelha for mostrada a bandeira verde, o Director da Prova, mandará passar pela frente da grelha uma bandeira vermelha fixa e erguida. Quando o Comissário que mostrou a bandeira vermelha se tiver retirado a pista, o Director da Prova mandará mostrar a placa de 5 segundos.

Esta placa será exibida de modo estático ou no local da Direcção de Prova ou junto à grelha – em todas as corridas a placa deve ser mostrada sempre no mesmo local – perfeitamente visível a todas as linhas da grelha, sendo no entanto proibido que o elemento responsável pela sua exibição atravesse de qualquer forma a grelha de partida para exibição dessa placa.

A partir do momento da exibição da placa de “5 segundos” e por indicação do Director de Prova (Starter) as luzes vermelhas serão apagadas entre os 3 a 5 segundos imediatos, dando-se início à corrida.

Recomenda-se que cada linha de partida esteja equipada com um sistema electrónico e deverá sempre existir uma margem de 20 cm (+/- 2 cm) entre o sistema electrónico (ou linha de partida) e a viatura. A partida será dada unicamente após o desbloqueamento do sistema de detecção de falsas partidas.

33.2 - O acesso à grelha de partida só será autorizado aos Condutores que se encontrem na Pré-Grelha no momento em que for dada autorização para a formação da grelha de partida.

O acesso à Pré-Grelha fecha cinco minutos antes da hora de cada corrida. O responsável pela Pré-Grelha fará accionar um sinal sonoro nos 10 minutos anteriores ao início das Corridas de Qualificação e Corridas Finais.

Qualquer Condutor que não se encontre na Pré-Grelha no momento em que for dada autorização para o acesso à grelha de partida, ou que por avaria técnica não consiga sair da Pré-Grelha nos 5 segundos a seguir ao último, terá uma penalização de 20 pontos nessa corrida de qualificação conforme estipulado no Artigo 31.6.

Se o caso ocorrer durante uma final, não terá nenhuma pontuação.

33.3 - Nas grelhas de partida das corridas de qualificação e corridas finais, não é obrigatório parar os motores dos veículos.

33.3.1 - Contudo e em casos excepcionais e imprevistos (uma interrupção mais demorada) o DP poderá mandar parar os motores de todas as viaturas, único caso em que será autorizada a ajuda exterior ao piloto para repor o motor em funcionamento.

33.4 - Semáforo - Luzes de Partida

33.4.1 - Especificações de instalação correspondente às luzes de partida.

Todas as luzes utilizadas para sinalizar a partida numa corrida deverão ser claramente visíveis por todos os condutores que se encontrem na grelha de partida sentados na sua posição normal de condução.

As luzes deverão ser duplas e instaladas acima da pista sobre um pórtico colocado entre 10 a 25 m, após a linha de partida.

A fila inferior de luzes deverá estar a pelo menos 4 m de altura acima da pista.

Deverá existir, obrigatoriamente uma luz igual às da partida na parte oposta do semáforo, para que seja possível ser visionada pelo posto imediatamente seguinte à partida bem como para ser certificada a partida pelas filmagens.

Uma eventual colocação lateral de luzes deverá ser definida de maneira a assegurar uma melhor visibilidade de qualquer lugar da grelha.

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

Todas as luzes de sinalização deverão ser colocadas a jusante do pórtico

O circuito comutador deverá permitir as seguintes combinações:

- Todas as luzes apagadas
- Somente as luzes vermelhas acesas

Art. 34 - INTERRUPÇÃO DA CORRIDA

34.1 - Se for necessário parar uma corrida, devido a acidente que provoque a obstrução da pista ou porque as condições climatéricas a tornaram impraticável ou ainda por quaisquer outras razões de força maior, o Director de Prova exhibirá uma bandeira vermelha na zona da linha de chegada e ordenará que de imediato todos os postos de sinalização na pista, apresentem bem visível uma bandeira vermelha agitada.

Após a apresentação da bandeira vermelha, todos os Condutores deverão deixar de correr, reduzindo a velocidade, e dirigirem-se em velocidade lenta para a grelha de partida (ou para o local previsto pelo regulamento particular da prova, ou local que no momento lhes for indicado pelos Oficiais de Prova).

34.2 - A apresentação de bandeiras vermelhas no circuito só pode ser ordenada pelo Director de Prova ou no seu impedimento pelo Director Adjunto.

Os Comissários Desportivos poderão igualmente dar instruções à Direcção de Prova para que seja mostrada a bandeira vermelha.

34.3 - No caso da corrida ter sido interrompida numa das séries das corridas de qualificação, esta será anulada e integralmente repetida, podendo as viaturas ser reabastecidas de acordo com o previsto no Art. 34.4 b).

Para a operação de reabastecimento, é dado um tempo limite de 15/20 minutos, findos os quais encerra o acesso à Pré-Grelha.

A repetição da corrida de qualificação (ou série) será efectuada no prazo de até 30 minutos, não ficando a Organização obrigada a aguardar por qualquer participante que não tenha acedido à Pré-Grelha no tempo estipulado.

34.4 - Caso a corrida seja interrompida numa das finais aplicar-se-á o seguinte procedimento:

a) Quando já tenham sido percorridos mais de 70% do número de voltas previstas, arredondado para o número inteiro imediatamente superior, a corrida será dada como terminada.

A classificação dessa final será a que se tiver verificado na volta imediatamente anterior à da amostragem da bandeira vermelha.

Ex. Amostragem da bandeira vermelha	7ª Volta
Última passagem pela meta	6ª Volta
Classificação a considerar	6ª Volta

b) Quando tenham sido percorridos menos de 70% do número de voltas previstas, (arredondado para o número inteiro imediatamente superior no caso de resultarem decimais), a corrida será anulada e integralmente repetida.

Ex. Amostragem da bandeira vermelha	6ª Volta
Última passagem pela meta	5ª Volta
Classificação a considerar	5ª Volta

Nestas circunstâncias, será autorizado o reabastecimento das viaturas sendo dado para esta operação um tempo limite de 15/20 minutos, findos os quais encerra o acesso à Pré-Grelha.

A repetição da corrida Final será efectuada no prazo de até 30 minutos, não ficando a Organização obrigada a aguardar por qualquer participante que não tenha acedido à Pré-Grelha no tempo estipulado.

A nova grelha de partida será formada de acordo com a posição que cada Condutor detinha para o início da corrida de qualificação ou corrida interrompida.

Todos os lugares dos Condutores que não participem na repetição, ficarão vagos,

34.5 - Tanto nas corridas de qualificação como nas corridas finais, apenas as viaturas que tenham tomado parte na partida inicial, e que entretanto não hajam desistido oficialmente ou sido desclassificadas, e que tenham podido aceder à grelha de partida pelos seus próprios meios, poderão alinhar para a segunda partida.

Qualquer viatura que no decurso da corrida de qualificação ou corrida final interrompida, não esteja em condições de circular pelos seus próprios meios, deverá ser colocada em lugar seguro que não cause risco de acidente para os restantes participantes.

Ou se tal for possível, deverá ser rebocada para o Parque dos Concorrentes, ficando impedida de participar na repetição da corrida.

Todas as viaturas que não tenham cruzado a linha de chegada na volta anterior à amostragem da bandeira vermelha, não serão autorizadas a reiniciarem a corrida de qualificação ou corrida final.

Por “desistente” entende-se todo o Conductor que tenha abandonado a viatura de acordo com o Art. 42.7 das Presentes Prescrições.

34.6 - Qualquer eventual penalização por falsa partida aplicada nas corridas de qualificação ou corridas finais anuladas, não terá qualquer reflexo na formação da grelha de partida seguinte para repetição da corrida de qualificação ou corrida final entretanto anulada.

Art. 35 - FINAIS

35.1 - As corridas finais serão efectuadas em 7 voltas, para um máximo de 20 concorrentes

35.2 - Caso um ou mais Concorrentes não alinhem numa das finais, o (s) seu (s) lugar (es) na grelha de partida será (ão) deixado (s) vago (s), não podendo ser ocupado (s).

Não são permitidas repescagens

35.3 - Na sequência do disposto no Art. 31, os dezassete primeiros classificados após as corridas de qualificação, serão apurados automaticamente para a final A.

A Final B será disputada pelos até 20 restantes pilotos.

Os 3 primeiros classificados da final B serão apurados para a Final A. Não haverá lugar à Final B caso existam menos de 25 participantes.

As finais serão disputadas com as viaturas dispostas na grelha de partida sob a formação 3x2x3x2.

35.4 - Somente os Condutores com acesso às finais, e tendo ou não, nelas, participado, serão classificados.

No caso de não participação numa final, serão classificados após os que nela participaram, com as suas posições relativas a serem as da classificação após as corridas de qualificação.

Art. 36 - FALSAS PARTIDAS

36.1 - Haverá uma falsa partida, sempre que uma viatura se mova do seu lugar na grelha de partida antes de a luz vermelha se apagar.

36.1.1 - [Eliminado em 06/05/2014.](#)

36.2 - Quando se verifique uma falsa partida os procedimentos de partida não são interrompidos dando-se na mesma, início à corrida. Ao (s) Conductor (es) infractor (es) será aplicada pelos Comissários Desportivos uma penalização em tempo de 30 segundos a adicionar ao tempo de corrida.

36.3 - Os Condutores que tenham efectuado uma falsa partida, deverão ser avisados do facto através da amostragem de uma placa com a indicação «30 segundos» (com as dimensões de 80 cm de comprimento x 40 cm de altura) apresentada acompanhada de uma placa com o (s) número (s) do (s) Conductor (es) num quadro com fundo preto e números a branco, que será apresentada na linha de meta e que servirá para comunicar ao Conductor que a penalização de 30 segundos lhe irá ser aplicada.

36.4 - Deverão existir meios electrónicos para detecção de falsas partidas. Além do sistema electrónico deverão ser designados Juizes de Facto para verificar as falsas partidas, os quais deverão ser nomeados e publicitados no Regulamento Particular ou em Aditamento.

36.5 - Os Comissários Desportivos poderão utilizar qualquer tipo de sistema de imagem vídeo ou electrónico susceptível de os ajudar a tomar uma decisão.

As decisões dos Comissários Desportivos prevalecerão sobre as dos Juizes de Facto. Toda a infracção às disposições do CDI, ou das presentes Prescrições, relativas ao procedimento de partida, poderão levar à exclusão do Condutor.

36.6 - À ordem dos CD ou da FPAK, todo o processo de partida poderá ser filmado com os meios disponibilizados pela Organização ou FPAK. Nas partidas, as imagens recolhidas deverão demonstrar de forma visível a evolução das luzes do semáforo (ou das bandeiras em caso de avaria deste) e o máximo de linhas da grelha de partida, com especial destaque e visibilidade para as linhas da frente. Recomenda-se que a recolha das imagens seja feita do fim da grelha em direcção aos semáforos. Existindo uma luz na parte de trás do semáforo de igual intensidade, conforme o Art. 33.4.1, é recomendado que a filmagem seja efectuada de frente para a grelha apanhando a luz do semáforo. Todas as imagens deverão ser recolhidas em formato digital e gravadas em computador, devendo em cada gravação ser identificada a corrida e categoria a que se refere o filme. Estas imagens servirão de prova para aplicação pelos Comissários Desportivos de uma penalização e ficarão às ordens da FPAK no caso de se verificar qualquer Apelo como resultante de penalização aplicada por facto (s) constante (s) nessas imagens.

Em casos especiais, poderão os CD servir-se de quaisquer outras imagens demonstrativas do incumprimento aos regulamentos.

Neste caso, e desde que com base em tais imagens, seja aplicada uma qualquer penalização, essas imagens terão de ficar obrigatória e imediatamente à ordem do CCD, não sendo, em caso algum, permitido ao seu autor ou proprietário ausentar-se para proceder a qualquer cópia das imagens originais disponibilizadas ao CCD.

Por tal razão, deverão os Comissários Desportivos antes de visualizar as imagens, assegurar-se que o seu autor/proprietário as cede a título devolutivo futuro (se necessário) ao CCD

Art. 37 - FINAL DE CORRIDA

37.1 - O final de corrida será controlado sobre uma linha situada em frente do posto de Cronometragem, sendo neste local assinalado o fim da corrida através da exibição de uma bandeira de xadrez preta e branca.

37.2 - Após a apresentação da Bandeira de Xadrez, no final dos Treinos Cronometrados, Corridas de Qualificação e Corridas Finais, nas pistas onde a saída para o Paddock seja imediatamente após a linha de chegada, os Condutores de todas as viaturas devem dar mais uma volta ao circuito antes de saírem da pista.

Art. 38 - CONTROLE ANTIDOPAGEM

38.1 - De acordo com o estabelecido no Art. 43 das PGAK. Este controle será sempre efectuado em instalações apropriadas do circuito onde se desenrolar a prova.

Art. 39 - CONTROLE ANTIALCOOL

39.1 - De acordo com o estabelecido no Art. 44 das PGAK e por iniciativa da entidade federativa ou dos Organizadores da Prova, poderá ser efectuado em qualquer momento da prova, utilizando para o efeito aparelhos de medição devidamente aferidos e oficiais, o controle de grau de alcoolemia dos Condutores.

Independentemente de sanções disciplinares mais graves que lhe possam vir a ser aplicadas pela FPAK, será de imediato excluído da prova qualquer Condutor que apresente um grau de alcoolemia superior a 0,10 gr/l.

Esta sanção não é passível de recurso, conforme o Art. 44 das PGAK.

Art. 40 - CLASSIFICAÇÕES

40.1 - Em cada corrida de qualificação ou corrida (s) final (ais), a classificação será estabelecida segundo o número de voltas completas efectuadas ao circuito e para aqueles que tenham cumprido o mesmo número de voltas, segundo a ordem da última passagem pela linha de meta.

Toda a classificação considerará as eventuais penalizações em tempo (ou outras) a aplicar pelos CD.

40.2 - A corrida será dada como terminada com a amostragem da bandeira de final de corrida (bandeira de xadrez) à passagem do primeiro classificado pela linha de chegada, sendo igualmente mostrada esta bandeira a todos os Condutores que cruzem a linha de chegada após o primeiro classificado.

40.3 - Contudo, e se o sinal de fim da corrida (bandeira de xadrez) for mostrado por razões diferentes de haver sido completado o número de voltas previsto (erro de Cronometragem ou do Director da Prova, por exemplo), serão seguidos os seguintes procedimentos:

40.3.1 - Corridas de qualificação: para efeitos de classificação será considerado o momento em que o veículo que comanda a corrida passou na meta pela última vez antes de ser mostrado (antecipadamente) o sinal de fim de corrida.

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

Exemplo:

<i>Número de voltas previstas</i>	<i>5 voltas</i>
<i>Amostragem da bandeira de xadrez</i>	<i>4ª volta</i>
<i>Classificação a considerar</i>	<i>3ª volta</i>

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

Exemplo

<i>Número de voltas previstas</i>	<i>5 voltas</i>
<i>Amostragem da bandeira de xadrez</i>	<i>3ª volta</i>
<i>Classificação a considerar</i>	<i>2ª volta</i>

40.3.2 - Corridas Finais: para efeitos de classificação será considerado o momento em que o veículo que comanda a corrida passou na meta pela última vez antes de ser mostrado o sinal de fim de corrida.

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

Exemplo:

<i>Número de voltas previstas</i>	<i>7 voltas</i>
<i>Amostragem da bandeira de xadrez</i>	<i>6ª volta</i>
<i>Classificação a considerar</i>	<i>5ª volta</i>

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

Exemplo:

<i>Número de voltas previstas</i>	<i>7 voltas</i>
<i>Amostragem da bandeira de xadrez</i>	<i>5ª volta</i>
<i>Classificação a considerar</i>	<i>4ª volta</i>

40.4 - Se por outro lado, tanto numa corrida de qualificação quanto na corrida final, o sinal de final de corrida for mostrado atrasadamente, seja por que razão for, a classificação final será considerada como válida no momento exacto em que a corrida deveria ter terminado.

Exemplo:

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

40.5 - Os serviços de Cronometragem deverão continuar a funcionar até 3 (três) minutos após a passagem pela meta da viatura classificada em 1º lugar.

Uma vez esgotado este tempo, os serviços de Cronometragem encerrarão a cronometragem da respectiva corrida.

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

40.6 - Depois de haverem recebido o sinal de final da corrida, todos os Condutores deverão dirigir obrigatoriamente as suas viaturas para o Parque de Concorrentes, (ou Pré-Grelha), se se tratar de uma corrida de qualificação ou duma final B, e ao Parque Fechado, se se tratar duma final A.

40.7 - As viaturas serão classificadas segundo o número de voltas completas efectuadas ao circuito e para aqueles que tenham cumprido o mesmo número de voltas, segundo a ordem da última passagem pela linha de meta.

Se duas ou mais viaturas vítimas de um incidente não puderem continuar em prova, em qualquer das finais, serão escalonadas tendo em conta a sua última passagem pela meta, ou caso aconteça na primeira volta, a sua posição relativa na grelha de partida.

40.8 - O Vencedor da Corrida Final A será considerado como Vencedor da Prova.

40.9 - Todos os concorrentes que tenham efectuado as corridas de qualificação mas não tenham sido apurados para as Finais, serão incluídos na classificação final da prova imediatamente após os que participaram nas Finais, segundo a ordem crescente das pontuações obtidas pela aplicação do disposto no Art. 31 e com a menção “não participou nas finais”.

Art. 41 - PARQUE FECHADO

41.1 - Após a conclusão das corridas finais, o Parque Fechado é obrigatório para todos os participantes, com excepção das viaturas danificadas por um acidente e que não tenham terminado a corrida.

No final da prova, os Condutores que tenham participado nas Finais, deverão obrigatoriamente conduzir as suas viaturas para o Parque Fechado seguindo as instruções dos Comissários de Pista.

O Regulamento Particular da Prova deverá indicar claramente o local e acesso ao Parque Fechado.

Os Organizadores deverão, em caso de manifesta impossibilidade dos Condutores, promoverem à remoção dos respectivos veículos, quando classificados, para o Parque Fechado.

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

41.2 - Os Parques Fechados deverão ficar obrigatoriamente localizados em zona exterior à pista.

Art. 42 - DIREITOS E OBRIGAÇÕES DOS CONCORRENTES

42.1 - A partida apenas poderá ser dada pelo Director de Prova (director de corrida se aplicável), quando todas as condições de segurança do público e dos Condutores estejam asseguradas.

42.2 - Os Condutores deverão obrigatoriamente respeitar a sinalização que lhes for apresentada pelo Director de Prova ou Director de Corrida e/ou pelos Comissários da prova.

42.3 - É proibido ultrapassar a balizagem da pista.

Toda a viatura que ultrapasse as delimitações da pista, deverá obrigatoriamente parar.

Não poderá retomar a pista sem expressa autorização do comissário do local e sem que isso constitua obstáculo para os outros Condutores em pista.

A reentrada na pista deve ocorrer na zona do despiste, não sendo permitido atalhar ou encurtar o espaço para a reentrada na pista, mesmo que com tal manobra não ocorra qualquer vantagem no posicionamento do condutor face aos seus adversários. O não cumprimento desta obrigação determina, para o infractor, a desclassificação na corrida ou treinos.

No caso da sua reentrada em pista causar obstrução a outro ou outros Concorrentes, o infractor será desclassificado dos treinos, corrida de qualificação ou final, conforme o caso.

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

42.5 - Os toques voluntários em outros Concorrentes poderão levar à exclusão imediata da prova, por decisão dos Comissários Desportivos.

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

42.7 - O Condutor de qualquer viatura que haja ficado definitivamente imobilizada na pista, deverá sair imediatamente da mesma, dirigindo-se para uma zona de segurança próxima da sua viatura, onde se deverá manter até ao final da sessão de treinos, corrida de qualificação ou corrida final.

O abandono desse local pelo Condutor antes de terminada a sessão, corrida de qualificação ou corrida final, ou até à remoção / reboque da viatura, implicará a sua imediata exclusão dessa sessão de treinos, corrida de qualificação ou corrida final.

Estará excluído desta obrigatoriedade qualquer Condutor que, exclusivamente por indicação do Médico da Prova, seja obrigado a abandonar o local do acidente para ser assistido.

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

42.9 - As decisões do Director da Prova ou dos Comissários Desportivos são imperativas.

Art. 43 - PRÉMIOS - DISTRIBUIÇÃO DE PRÉMIOS

43.1 - O regulamento particular da prova deve mencionar o horário da distribuição de prémios, bem como o tipo de prémios a distribuir. No mínimo haverá distribuição de prémios para os três melhores classificados da corrida Final.

43.1.1 - Uma cerimónia oficiosa de distribuição de prémios deve ser efectuada após a corrida Final, ficando os Condutores e Organizadores abrangidos pelos Art. 43.3, 43.3.1 e 43.3.2.

43.1.2 - Para todas as Divisões a cerimónia oficiosa de distribuição de prémios tem de **estar** concluída até às 18 h00.

43.2 - Se a distribuição de prémios tiver lugar no mesmo dia do final da prova e à hora prevista no Regulamento Particular da Prova, os Condutores classificados que não se apresentem pessoalmente na cerimónia, perderão direito aos prémios, sem que daí resulte qualquer alteração na classificação ou nos prémios dos restantes Concorrentes.

43.2.1 - Se a distribuição de prémios estiver programada para mais de duas horas depois da afixação das classificações finais, os Condutores não serão obrigados a comparecer.

Nesse caso, cabe aos Organizadores remetê-los aos premiados no mais curto espaço de tempo possível.

43.3 - Efectuando-se obrigatoriamente uma distribuição de prémios oficiosa após o final da corrida final, com base nas classificações finais provisórias da prova, se posteriormente essas classificações vierem a ser alteradas pelos CD, tal obrigará a que de imediato, os Condutores a quem tenham sido indevidamente entregues – mesmo que oficiosamente – esses prémios, procedam à sua devolução à Organização.

43.3.1 - Na eventual impossibilidade dessa devolução poder acontecer no mesmo dia da manifestação (por ausência do premiado ou outra razão justificável), o Organizador notificará nos (3) três dias seguintes à manifestação, por qualquer meio futuramente comprovável, o Concorrente em causa, o qual no decorrer dos 8 (oito) dias seguintes deverá devolver os prémios indevidamente recebidos.

43.3.2 - No caso de não haverem sido devolvidos aos Organizadores, será aplicável pelos CD ou pela FPAK, ao Concorrente em falta, uma multa entre € 500,00 e € 1 250,00, a qual reverterá a favor dos Organizadores. Acessoriamente outras sanções poderão ser aplicadas pela FPAK.

43.4 - Nos termos previstos no Art. 33.4 das PGAK, a não comparência na cerimónia de distribuição de prémios de uma prova sem prévia justificação por parte de Condutor (es) premiado (s), será punida disciplinarmente.

Art. 44 - RECLAMAÇÕES - APELOS

44.1 - Nos termos dos Art. 23 a 26 das PGAK.

44.2 - Qualquer reclamação ou apelo referente às Corridas de Qualificação 1, 2 e 3, não afectará a composição das grelhas de partida dessas corridas, nem da Corrida Final.

Sendo os mesmos analisados e decididos após a Corrida Final, caso os CD não tenham possibilidade de analisar e decidir de imediato a situação.

Art. 45 - DIVERSOS

45.1 - Em caso de força maior (condições climatéricas adversas, impraticabilidade da pista, etc.), o Director da Prova poderá solicitar aos CD a interrupção (ou eventual adiamento) da prova.

Devendo a decisão dos CD ser publicada em Comunicado oficial e dada a conhecer de imediato a todos os Concorrentes.

45.2 - Os Organizadores deverão obrigatoriamente permitir a todos os Condutores que participem na prova, de assistir a outras corridas da mesma prova e de circular dentro do circuito, sem contudo terem acesso à pista.

Art. 46 - RESTRIÇÕES

46.1 - Em casos excepcionais, poderão os Clubes Organizadores propor à FPAK, quando do envio do projecto de Regulamento Particular da Prova para aprovação, algumas restrições ou alterações às presentes PEKC, as quais, de qualquer modo, só se tornarão válidas após aprovação expressa por parte da FPAK, comunicada aos Organizadores por escrito.

Tais casos excepcionais, se constarem no projecto de regulamento a submeter à aprovação da FPAK, deverão ser referenciados no documento (carta, fax, ou E-mail) que envia o projecto de regulamento particular, por forma a que a FPAK tenha prévio conhecimento de tais casos

46.2 - Dessas eventuais alterações às presentes PEKC, deverão os Clubes Organizadores dar conhecimento expresse a todos os Concorrentes, através de circulares especiais, nas quais única e exclusivamente tal seja referido.

46.3 - Eventuais alterações ou aditamentos às presentes Prescrições Específicas poderão ser efectuadas a qualquer momento pela FPAK, sendo introduzidas no texto regulamentar em caracteres destacados a **“bold”** e surgindo no topo do texto, a menção.

ACTUALIZADO EM (data)

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

ANEXO I - “RELAÇÕES COM OS CONCORRENTES”

RESPONSÁVEL PELAS RELAÇÕES COM OS PILOTOS - PRINCIPAIS FUNÇÕES

Informar os concorrentes e ter junto deles um permanente papel de concertação.

Esta função deve ser obrigatoriamente confiada a um oficial de corrida (**nas provas internacionais deve obrigatoriamente falar inglês**) possuidor de uma licença de Comissário Desportivo ou de Director de Prova (director de corrida se aplicável) emitida pela sua ADN, pois implica um conhecimento seguro da Regulamentação Geral.

Ele assiste às reuniões dos Comissários Desportivos a fim de estar informado de todas as decisões tomadas.

O Responsável pelas Relações com os Pilotos deve ser rapidamente identificável pelos participantes Para o fazer é conveniente:

- 1) Que ele use um Crachá com grande visibilidade
- 2) Que o seu nome, a sua fotografia, seu número de telefone portátil e seu programa seja afixado no quadro de afixação oficial.

PRESENÇA DURANTE O DESENVOLVER DUMA PROVA

O Responsável pelas Relações com os Pilotos, deve apresentar um plano das suas permanências que será afixado no quadro oficial e que deve referir obrigatoriamente;

- Presença nas verificações técnicas
- Presença no Secretariado do Prova
- Presença nas reuniões do CCD
- Presença na zona da Partida

FUNÇÕES

- Responder a todas as informações com respostas precisas às questões colocadas.
- Dar todas as informações ou todos esclarecimentos complementares relativos à regulamentação da Prova.

MEDIAÇÃO

Evitar a transmissão aos Comissários Desportivos de todos os pedidos que possam ser resolvidos com explicações precisas e uma solução satisfatória, na condição de que não se trata de uma reclamação (ex. fornecer uma precisão sobre os tempos contestados com a ajuda dos cronometristas).

O Responsável das Relações com os Pilotos deve abster-se de todas as palavras ou acções susceptíveis de provocar eventuais reclamações.

ALTERAÇÕES

14.1.2 - Os restantes dois elementos do Colégio de Comissários Desportivos serão propostos pela Comissão Organizadora, podendo neste caso, um pertencer ao mesmo Clube que organiza a prova.

Alterado em 06/05/2014

15.2 - Todas as decisões (**excepto as de Verificações técnicas**) tomadas pelos CD 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. **Alterado em**

06/05/2014

15.11.1.2 - O Director de Prova (director de corrida se aplicável) terá à sua disposição a bandeira vermelha, a bandeira preta, a bandeira preta e branca, a bandeira preta com disco laranja e as bandeiras de partida e chegada.

A amostragem da bandeira preta é da exclusiva responsabilidade do Director de Prova (não tendo necessidade de autorização dos CD), tendo, no entanto, no final das Corridas de Qualificação ou Corridas Finais, de reportar aos CD a amostragem desta bandeira, mencionando claramente os motivos da sua amostragem bem como a identificação do Condutor e da Corrida.

Alterado em 06/05/2014

c) A bandeira amarela com bandas vermelhas deverá ser sempre mostrada fixa após a rega da pista, mas segundo as condições previstas no Art. 21.3 destas Prescrições.

d) A bandeira azul será sempre mostrada agitada no Kartcross, para indicar a um piloto que está prestes a ser **dobrado**. **Alterado em 06/05/2014**

18.1.2 - Para todas as provas dos campeonatos nacionais, apenas será válida a cronometragem com a utilização do programa informático da FPAK, e operado por um cronometrista chefe indicado pela FPAK. **Alterado em 06/05/2014**

22.15.2 - No caso de uma viatura não ter as luzes acesas, o Director de Prova (director de corrida se aplicável) poderá mandar parar a viatura através da bandeira preta **com disco laranja**. **Alterado em 06/05/2014**

28.1 - O briefing deverá constar de documento escrito, utilizando-se preferencialmente o modelo de documento publicado pela FPAK. O briefing deve ser entregue num local específico (sala) e deverá ser explicado aos pilotos pela direcção de prova de modo a enunciar as características do circuito, suas particularidades, desenrolar da prova, e alertas. **Alterado em 06/05/2014**