

# PRESCRIÇÕES ESPECÍFICAS DE RALICROSS 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 OFF – ROAD	Art. 26	PNEUS – COMBUSTÍVEL – COMBURENTE
Art. 4	OBRIGAÇÕES E CONDIÇÕES GERAIS	Art. 27	PESAGEM
Art. 5	ORGANIZAÇÃO DA PROVA, CIRCUITOS, SEGURANÇA PUBLICO	Art. 28	BRIEFING
Art. 6	JOKER LAP	Art. 29	DESENVOLVIMENTO DA PROVA
Art. 7	REGULAMENTOS	Art. 30	TREINOS LIVRE, WARM UP E 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	PLANOS DE REGAS	Art. 44	RECLAMAÇÕES – APELOS
Art. 22	DISCIPLINA GERAL DE SEGURANÇA	Art. 45	DIVERSOS
Art. 23	VERIFICAÇÕES	Art. 46	RESTRIÇÕES – MODIFICAÇÕES

## **Art. 1 - GENERALIDADES**

**1.1** - As presentes Prescrições Específicas de Ralicross (PERC) têm como finalidade estabelecer o quadro regulamentar aplicável a todas as provas de Ralicross que se realizem em Portugal organizadas sob a égide da FPAK e pontuáveis para o Campeonato Nacional de Ralicross (CNRC) Campeonato Nacional de Ralicross Iniciação / “Troféu Ernesto Gonçalves” (CNRCI) e Campeonato Nacional de Ralicross Júnior (CNRCJ).

## **Art. 2 - DISPOSIÇÕES GERAIS**

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

**2.2** - As presentes prescrições aplicam-se em todas as provas de Ralicross 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 RFEDA e a FPAK, os concorrentes espanhóis que sejam detentores de Licença Desportiva Estatal poderão igualmente participar nas provas dos campeonatos disputadas em Portugal nas mesmas condições dos concorrentes nacionais, de acordo com o Art. 4 das PGAK.

**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, excepto se tiverem o selo da RFEDA

## **Art. 3 - CONDIÇÕES DE REALIZAÇÃO DE PROVAS DE RALICROSS**

**3.1** - Quaisquer provas de Ralicross em circuito só poderão decorrer em pistas permanentes homologadas pela FPAK ou FIA.

## **Art. 4 - OBRIGAÇÕES E CONDIÇÕES GERAIS**

**4.1** - Todos os concorrentes / condutores participantes nas provas dos CNRC , CNRCI e CNRCJ 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, os regulamentos desportivos e técnicos de cada categoria, o regulamento particular da prova e toda e qualquer outra regulamentação ou interpretação publicada 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 CNRC , CNRCI e CNRCJ .

**4.5** - Em cada corrida do mesmo evento, um condutor não pode utilizar mais do que uma viatura do mesmo grupo ou divisão. Não estão autorizadas viaturas de reserva. Os comissários técnicos poderão identificar 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 Ralicross inscrita no calendário desportivo nacional, é organizada de acordo com as normas do CDI da FIA e seus anexos PGAK as presentes Prescrições Específicas de Ralicross e o (s) regulamento (s) do (s) campeonato (s), os quais todos os concorrentes e condutores aceitam e se comprometem a cumprir rigorosamente, pelo simples facto da sua inscrição.

**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 completa as presentes Prescrições Específicas de Ralicross

**5.3** - Características dos Circuitos de Ralicross – 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 realizadas nas pistas de Ralicross é obrigatória a inclusão da Joker lap, devendo tal estar previsto no regulamento particular da prova.

**6.2** - A entrada e saída não devem encontrar-se na trajectória da corrida. Uma protecção de segurança deve existir para separar os dois percursos. Na saída deve ser possível que as viaturas tenham a mesma velocidade das que circulam no circuito principal.

**6.3** - Por questões de segurança, um posto de comissários poderá ser colocado no local, se necessário.

**6.4** - Estando previsto no regulamento particular da prova, a utilização da Joker Lap, no treino livre, nas duas sessões de treinos cronometrados e warm up (entradas livres) e obrigatoriamente nas corridas de qualificação e corridas finais (apenas uma passagem pela zona Joker Lap), os condutores deverão aceder previamente ao corredor delimitado para o efeito (linha de Joker lap)

**6.5** - As viaturas que pretendam cumprir a Joker Lap não poderão atravessar a linha contínua pintada na pista para aceder à zona da Joker Lap. Em situações de não existência de linha Joker Lap, as viaturas deverão manter-se dentro do corredor imaginário que se inicia no local onde estiver o painel “**Início da Zona Joker Lap**”

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

**6.7** - À saída da Joker Lap, as viaturas que circulem na pista principal têm prioridade sobre as viaturas que hajam cumprido a Joker Lap e estejam a retomar a pista principal.

**6.8** - Excepto em casos de força maior, reconhecidos como tal pelos Comissários Desportivos, toda a infracção às regras definida no presente Art. 6, implicará penalidades a aplicar pelos CD.

**6.8.1** - Durante as corridas de qualificação o condutor que não efectue a Joker lap sofrerá uma penalização de 30 seg.

**6.8.2** - Durante as corridas finais o condutor que não efectue a Joker lap, será classificado em ultimo lugar, nessa corrida.

## **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 de Ralicross (ralicross, kartcross, camião racing) e ser aprovado pela FPAK.

**7.3** - O regulamento particular (versão definitiva) terá que ser remetido ao secretariado da FPAK por correio electrónico e publicado com antecedência mínima de 30 (trinta) dias em relação à data do encerramento das inscrições.

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

**7.5** - Nos termos previstos no do 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 itinerário da prova (quando for o caso), 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](http://www.fpak.pt)).

**7.6** - Nenhuma cláusula destas prescrições específicas de ralicross poderá ser revogada ou alterada por um regulamento particular da prova ou seus eventuais aditamentos.

**7.7** - 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.

### **7.8 - Modificações do Regulamento - Aditamentos - Quadros Oficiais**

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

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

**7.8.3** - Estes aditamentos, serão afixados no secretariado e no (s) quadro (s) de afixação previsto (s) no programa da prova.

**7.8.4** - Todo o aditamento difundido antes do início da prova, deverá receber a aprovação da FPAK.

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

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

**7.8.7** - Estes aditamentos devem ser obrigatoriamente impressos em papel de amarelo, devidamente numerados e datados e afixados no quadro oficial da prova.

**7.8.8** - O director de prova (director de corrida se aplicável) é o responsável pela aplicação destas prescrições específicas, dos regulamentos aplicáveis e do regulamento particular, durante o decorrer da prova, cabe ao director de prova (director de corrida se aplicável) informar o colégio de comissários desportivos, de todos os incidentes importantes que tenham sido verificados e que exijam a aplicação das prescrições específicas ou da regulamentação geral apropriada, ou do regulamento particular da prova.

**7.8.9** - Qualquer reclamação apresentada por um concorrente será transmitida para análise e decisão ao colégio de comissários desportivos (Art. 13.1 e seguintes do CDI).

**7.8.10** - Igualmente, todos os casos não previstos pelo regulamento particular serão analisados pelo CCD, que detêm o exclusivo poder de decisão (Art. 11.9 do CDI).

**7.8.11** - Toda a manobra desleal, incorrecta ou fraudulenta, praticada por um concorrente ou pelos membros da sua equipa, será julgada pelo colégio de comissários desportivos, que aplicará as eventuais penalidades, que poderão ir até à exclusão do evento.

**7.8.12** - 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. A localização dos quadros oficiais será obrigatoriamente indicada no regulamento particular da prova

**Exemplo:**

Quadro Oficial	Classificações

## **Art. 8 - LICENÇAS DESPORTIVAS**

**8.1** - Todos os concorrentes e condutores participantes nas provas do CNRC, CNRCI e CNRCJ deverão ser titulares de licenças desportivas válidas e correspondente às diversas competições que integram e ao estipulado no Regulamento de Emissão de Licenças Desportivas da FPAK 2014.

**8.2** - No caso de concorrentes e 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.

**8.3** - Todos os elementos que integrem as equipas participantes e até cinco assistentes, que desenvolvam as suas funções nos parques de trabalho ou na zona das boxes nas provas dos diversos campeonatos nacionais de ralicross devem ser titulares de licença desportiva correspondente válida e emitida pela FPAK.

**8.4** - Recorda-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. Os assistentes e respectivas licenças devem ser identificados na ficha de inscrição.

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 email, o respectivo original e pagamento, deverão estar na posse dos organizadores, nos 2 (dois) dias seguintes ao fecho das inscrições.

**9.2** - Nenhuma modificação poderá ser introduzida no boletim de inscrição, excepto nos casos previstos nas presentes prescrições.

Todavia, o concorrente poderá, livremente, substituir o veículo declarado no boletim de inscrição por outro da mesma divisão e da mesma classe, até ao momento das verificações técnicas iniciais.

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

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

a) dos organizadores, até ao início das verificações administrativas

b) 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).

**9.4** - 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 CNRC , CNRCI , CNRCJ e do regulamento particular da prova.

**9.5** - 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.

**9.6** - 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.

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

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

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

**9.10** - O valor da taxa de inscrição para cada prova do CNRC, CNRCI e CNRCJ será obrigatoriamente mencionado no regulamento particular da prova, cabendo exclusivamente ao organizador definir o seu montante. Se possível deverá existir uma uniformização do mesmo entre todos os clubes organizadores.

**9.11** - 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.

**9.12** - 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.

**9.13** - 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 ter contratado 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 / condutor 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 e esta reserva-se o direito de modificar a qualquer momento as datas e locais de uma ou várias provas do calendário.

**11.2** - As provas de Ralicross devem disputar-se obrigatoriamente 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 corridas finais.

**11.4** - Deverá haver obrigatoriamente no início do 2º dia de prova, uma sessão de warm up.

**11.5** - O horário deverá prever o início das verificações documentais e técnicas, bem como a hora de início de cada série de treinos e corridas.

**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 08:00 às 08:30 do nº 1 ao nº 15)

**11.6** - Os organizadores devem fazer, obrigatoriamente, no 1º dia de prova, e para todas as categorias/divisões, as verificações documentais e técnicas, as sessões de treinos cronometrados e a 1ª corrida de qualificação.

**11.7** - No 2ª dia de prova e para todas as categorias/divisões, o programa deverá prever uma sessão de warm up, as (2ª e 3ª) corridas de qualificação, e a (s) corridas finais, a distribuição de prémios ofíciosa, as verificações técnicas finais.

**11.8** - Caso o clube organizador pretenda outro tipo de horário dos referidos no 11.6 e 11.7 deverá solicitá-lo à FPAK a quando da aprovação do regulamento particular da prova.

## **Art. 12 - NÚMEROS DE COMPETIÇÃO**

**12.1** - Os números de competição deverão estar de acordo com o previsto nos Artigos 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)

b) Em cada viatura de Ralicross, os números de competição devem ser colocados:

**1** - Nas portas da frente de cada lado da viatura, sendo ainda obrigatória a afixação de um terceiro número de competição colocado na parte da frente do tejadilho, em material igual ao dos números das portas e virado para a frente do carro.

**2** - Iguamente um número com 10 x 10cm deverá, sempre que possível estar afixado no canto superior do pára-brisas do lado oposto ao condutor, juntamente com o nome do piloto.

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

**12.2** - A todos os concorrentes dos CNRC, CNRCI e CNRCJ serão atribuídos números permanentes para todas as provas de 2014. Exclusivamente para o campeão de cada divisão do ano anterior será atribuído pela FPAK, o número 1. Os restantes números de competição para cada condutor, serão atribuídos sequencialmente, pelo respectivo organizador, na primeira prova em que participem e manter-se-á o mesmo ao longo de todo o ano

Quando um condutor mudar de divisão 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 divisão. Quando no decurso do mesmo ano, um determinado condutor, em qualquer prova, se inscrever pela primeira vez em divisão diferente da qual já lhe havia sido atribuído um número de competição, o organizador atribuirá a esse condutor, um novo número de competição.

Tal condutor, nesta situação, disporá de dois números de competição, devendo em provas subsequentes, o organizador atribuir-lhe o número correspondente à divisão em que estiver inscrito.

*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*

<b>Campeonatos Nacionais de Ralicross e Junior</b>	<b>Super Cars</b>	<b>001 ao 049</b>
	<b>Super Nacional 4 WD</b>	<b>101 ao 199</b>
	<b>Super 1600</b>	<b>201 ao 299</b>
	<b>Super Nacional</b>	<b>301 ao 399</b>
	<b>Super 2000</b>	<b>401 ao 499</b>
<b>Campeonato Nacional de Ralicross Iniciação</b>	<b>Super Iniciação 1400</b>	<b>051 ao 099</b>

**12.3** - A FPAK registrará 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.

#### **12.4 - Nomes dos Condutores nos vidros / carroçaria**

**12.4.1** - Todos os condutores devem ter afixado o seu nome nas janelas laterais traseiras de ambos os lados da viatura, ou na 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, em plástico (vinil) recortado (sem fundo) devem ser do tipo «**Helvética bold**». A localização obrigatória nos vidros corresponde à metade superior de cada uma das janelas traseiras.

Nas provas internacionais, deverá ainda ser colada após o nome, a bandeira da nacionalidade do condutor.

### **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. 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.

### **Art. 14 - OFICIAIS DA PROVA**

**14.1** - De acordo com o estabelecido no CDI, a lista de oficiais proposta pelo organizador deverá merecer a prévia aprovação da FPAK



**14.2** - Para todas as provas a contar para os CNRC, CNRCI e CNRCJ a FPAK nomeará o Presidente do Colégio de Comissários Desportivo.

**14.3** - Os restantes dois elementos do colégio de comissários desportivos serão propostos pela comissão organizadora, podendo neste caso, pertencer ao mesmo clube que organiza a prova e o outro elemento será escolhido numa lista a emitir pela FPAK.

**14.4** - Nas outras provas não integradas nos CNRC, CNRCI e CNRCJ, a FPAK designará o Presidente do Colégio de Comissários Desportivos, de entre os três membros propostos pelo organizador para integrar o CCD.

**14.5** - Deve ser mantida uma comunicação permanente entre os comissários desportivos 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.

**14.6** - 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 possa ser tomada sem qualquer atraso.

**14.7** - No programa da prova deve ser mencionada a hora da 1ª (primeira) reunião do colégio de comissários desportivos que terá lugar imediatamente após a conclusão das verificações administrativas e técnicas. da 2ª reunião no início do segundo dia de prova e a 3ª reunião após o final da última corrida final.

**14.8** - O CCD deve estar presente no circuito, desde o início das verificações documentais.

**14.9** - Observador FPAK - Para todas as provas dos CNRC, CNRCJ e CNRCI 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.

**14.10** - 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 o direito de estar presente nas reuniões dos CD.

**14.11 - Delegado Técnico da FPAK** - Para cada uma das provas dos campeonatos, a FPAK nomeará um delegado técnico, que no desempenho das suas funções, terá direito a estar presente nas reuniões dos CD.

**14.12 - Oficiais da Prova** - 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. 14.2 e 14.3)
- o director de prova (director de corrida se aplicável)
- 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 concorrente, 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 CONCORRENTE".
- os comissários de parque
- os juizes de facto
- o responsável da cronometragem
- o responsável pelos resultados da prova
- o médico chefe (licenciado em medicina, obrigatoriamente)

**NOTA: O Médico Chefe deverá apresentar ao Presidente do CCD a sua Cédula Profissional, para ficar o seu número mencionado na Acta da 1ª Reunião do CCD.**

**14.13** - 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

**14.14** - 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.

**14.15** - 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, válida para o ano em curso.

**14.16** - O director de prova (director de corrida se aplicável) estará em constante ligação com o director de prova (director de corrida se aplicável). O director de prova (director de corrida se aplicável) disporá de plenos poderes nas matérias que abaixo se descrevem:

- a) Controlar o desenrolar dos treinos e corrida, o respeito pelos horários e, caso julgue necessário, propor ao colégio de comissários desportivos a modificação do horário conforme previsto no CDI e nestas prescrições específicas.
- b) Mandar parar qualquer condutor (no cumprimento das normativas do CDI e das prescrições específicas) dando imediato conhecimento do facto ao 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 destas 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

**14.17** - O director de prova (director de corrida se aplicável), 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

**14.18** - 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).

**14.19** - As credenciais FPAK, divulgadas aos clubes organizadores pela FPAK, darão **Livre Acesso** em todos os circuitos (tanto as pessoais como a viatura automóvel).

## **Art. 15 - INSTRUÇÕES E COMUNICAÇÕES AOS CONCORRENTE**

**15.1** - Os CD poderão, a título excepcional, dar instruções aos concorrente, 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 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**.

**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) deverá estar localizável 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 a direcção ou mesmo parar, sendo proibido ultrapassar os outros participantes.

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

**15.9** - As infracções a esta regra, após análise dos factos pelo colégio de comissários desportivos e por sua exclusiva decisão, poderá levar às seguintes sanções:

a) durante uma sessão de treinos cronometrados: até à 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 pelo colégio de comissários desportivos como falta muito grave.

**15.10** - 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 pelo colégio de comissários desportivos. O incumprimento desta regra implicará a exclusão do evento.

**15.11** - 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. 16.12 e 16.13. A bandeira preta será mostrada juntamente com o número de competição do condutor.

**15.12** - 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.

**15.13** - 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.

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

**15.15 - Comissários de Pista:** A sinalização será limitada às bandeiras azul, amarela, amarela com listas vermelhas, branca e vermelha.

**15.16 - 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 (director de corrida se aplicável) (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 (director de corrida se aplicável).

**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.

**15.17** - 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 num 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 nas provas de ralicross, para indicar a um piloto que está prestes a ser ultrapassado

**15.18** - 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.

**15.19** - 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.

**15.20** - 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.

**15.21** - O motivo de recurso à bandeira preta e branca e à bandeira preta, deverá ser comunicado pelo director de prova (director de corrida se aplicável) por escrito ao piloto.

## **Art. 16 - PENALIDADES - DESCLASSIFICAÇÕES**

**16.1** - O colégio de comissários desportivos pode aplicar as penalizações (e desclassificações) previstas nas presentes prescrições específicas, assim como quaisquer outras de que disponham – a seu exclusivo critério – de acordo com o CDI.

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

**16.2** - Estas penalidades e as situações previstas não são restritivas, cabendo ao colégio de comissários desportivos, nos termos do CDI, a aplicação de quaisquer outras aqui não contempladas.

**16.3 - 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 ao colégio de comissários desportivos pelo director de prova (director de corrida se aplicável) (ou notada pelo colégio de comissários desportivos e comunicada ao director de prova (director de corrida se aplicável) ou de corrida 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

**16.4 - PENALIZAÇÕES** - Por decisão do colégio de 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 concorrente, caso em que poderá ser aplicada em alternativa, uma penalização em tempo até à exclusão da prova (Art. 22.14)
- incidentes descritos no Art. 22.6.1, (toques, empurrões, mudanças direcção bruscas, concentração de veículos, manobra antidesportiva) de acordo com a gravidade conforme previsto no Art. 22.6.2 – até à exclusão da prova;
- obstrução sistemática da pista (Art. 22.8) – até à 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 corrida 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 pelos Regulamentos Técnicos de Ralicross;
- 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 zig-zague (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 (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 antidesportivas) 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 ou corridas finais, conforme art. 26.1.9
- falta de peso – anulação dos tempos, desclassificação ou exclusão, de acordo com o art. 27.5.2;
- peça 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 – 250,00 €.

Em caso de reincidência na mesma época: 500,00 € (Art. 16.3.1).

- atraso em relação ao horário das verificações administrativa ou técnica, tendo como limite o encerramento das mesmas – 100,00 € (Art. 23.4);
- incidentes descritos no Art. 22.6.1 (toques, empurrões, mudanças de direcção bruscas, concentração de veículos, manobras antidesportivas) 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 ( sessenta )segundos (Art. 15.8.1 b1)
- obstrução da pista – de acordo com a gravidade e numero de vezes verificada (Art. 22.8);
- falsa partida – 20 (vinte) segundos a adicionar ao tempo total da corrida.

**16.5** - 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)

**16.6** - 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 corridas finais, não poderá abandonar as instalações do circuito sem prévia autorização dos CD, sob pena de ser sancionado com uma multa de € 250,00.

Esta será elevada 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.

**16.7** - 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, não podendo aproveitar-se de qualquer ajuda dos Comissários de Pista, para repor o motor em marcha. 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 concorrente. Qualquer infracção a esta obrigatoriedade implicará imediata desclassificação.

**16.8** - 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** - No caso dos comissários desportivos, decidirem aplicar uma das penalidades previstas nos artigos anteriores, o seguinte procedimento deverá ser aplicado:

**17.1** - Após se ter registado o incidente, e para que possa decidir sobre a aplicação de uma eventual penalização, os comissários desportivos, 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.

**17.2** - 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.

**17.3** - Toda a decisão de exclusão, desclassificação ou penalização de um condutor, que só poderá ser pronunciada pelos comissários desportivos, será comunicada 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.

**17.4** - 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 finais.

**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 ao responsável pela cronometragem, cópia de todos os documentos assinados pelo CCD e direcção da prova, no caso de haver necessidade de qualquer alteração nas classificações.

## **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. 49.4 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 CD do conteúdo gravado pelas câmaras nelas montadas

**18.2.6** - Após visionamento, e salvo se for entendimento dos CD que o suporte de gravação 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, o suporte se 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 comissários desportivos poderão prevalecer sobre as dos Juizes de Facto (Art. 11.16) do CDI.

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, resultante da penalização aplicada por facto (s) constante (s) nessas imagens. Em casos especiais, poderão os comissários desportivos servir-se de quaisquer outras imagens demonstrativas de incumprimento aos regulamentos.

Neste caso, e desde que, com base em tais imagens seja aplicada qualquer penalização, essas imagens terão de ficar obrigatória e imediatamente à ordem 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, ao CCD.

## **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 calculador 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 calculador 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 concorrente em cada prova.

**19.2** - O parque dos concorrente deverá estar fora da zona de segurança, devendo ser construído para 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 concorrente respeitando as normas de segurança exigíveis para o efeito. Equipamento de extinção de incêndios de carburantes deverá existir nesta zona, em quantidade suficiente com 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 concorrente.

**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 concorrente, tomadas de corrente eléctrica e pontos de lavagem das viaturas com as respectivas mangueiras.

**19.7** - O parque de concorrente deverá ter instalação sonora que permita tornar audível a todos os participantes, qualquer informação ou apelo 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 concorrente, 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, estarem 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 5 (cinco) 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 de cada categoria / divisão.

## **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; será efectuada por decisão do director de prova (director de corrida se aplicável), entre treinos ou corridas), 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 corrida 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 manga ou 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 estado da pista antes da formação da grelha de partida.

**21.3** - Conforme o estipulado no Art. 15.10.1 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 pelo colégio de 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 immobilizada dentro dos limites da pista.

**22.2** - Durante o treino livre, os 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 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 e 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, 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 dentro dos limites da pista. A ultrapassagem, tendo em conta as possibilidades do momento, pode ser efectuada pela direita ou pela esquerda. A condução fora dos limites será sancionada ao critério do colégio de comissários desportivos.

**22.6.1** - São totalmente interditas em pista quaisquer manobras susceptíveis de prejudicar outros concorrente 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 poderá 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 concorrente 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 pelo colégio de comissários desportivos.

**22.10** - A pista só poderá ser utilizada pelos condutores que estão 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, a não ser no paddock ou na pré-grelha.

**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 obrigatório que nos termos dos Art. 1 e 2 do Capítulo III do Anexo "L" ao CDI, todos os condutores utilizem durante o treino livre, os treinos cronometrados, warm up, corridas de qualificação e corridas finais, vestuário ignífugo completo (incluindo fato de competição, luvas, roupa interior longa, meias e sapatos e capacete).

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

**NOTA:** Para as Divisões Super Nacional 4 WD, Super Nacional e Super Iniciação 1400, é obrigatório o uso de fato de competição, luvas, sapatos e capacete homologados, sendo fortemente recomendado o uso do Dispositivo de Retenção Frontal de Cabeça aprovado pela FIA (hans).

**22.13.1** - A utilização de cintos de segurança devidamente homologados pela FIA é obrigatória no treino livre, treinos cronometrados, warm up, 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 pelo colégio de comissários desportivos.

**22.13.2** - Para o CNRC nas Divisões Super Cars, Super 2000 e Super 1600, é obrigatório o uso de um Dispositivo de Retenção Frontal de Cabeça aprovado pela FIA (hans).

**22.14** - É 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 Ralicross.

**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.

**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 / corrida, sem ter sido previamente aprovada pelos comissários técnicos, após a conclusão das verificações Iniciais da prova (administrativas e técnicas) e depois de autorizado pelo colégio de comissários desportivos

**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 concorrente / 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** - O colégio de comissários desportivos de uma prova poderá:

**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 a 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 (Capítulo XI, Art. 12.2 do 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 do CCD, 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 e 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.

**24.4** - Se durante as verificações documentais, se verificar que um concorrente/conductor não é possuidor de licença desportiva compatível com a divisão / categoria em que está inscrito, a verificação não deverá ser efectuada até que os CD decidam sobre o assunto.

**24.5** - Os organizadores deverão elaborar após o final das verificações documentais de cada categoria / divisão, uma relação onde conste a identificação do concorrente, conductor e assistentes, e proceder à sua entrega ao director de prova (director de corrida se aplicável) e ao presidente do CCD, em momento anterior ao início dos treinos cronometrados.

**24.6 - Identificativos** - Um conductor pode actuar como assistente de outro conductor participante,

**24.6.1** - Os organizadores fornecerão a cada concorrente e durante as verificações documentais, os identificativos especiais (pulseira ou outro) para os concorrentes, conductor, e assistentes mencionados no boletim de inscrição. O concorrente, o conductor e os seus assistentes deverão fazer-se acompanhar sempre da licença desportiva emitida pela FPAK.

## **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/divisão 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.

**25.1.2** - Na primeira prova em que os concorrentes participem será efectuada uma verificação ao veículo, e efectuado o preenchimento de uma ficha de acompanhamento e selados diversos órgãos do veículo, na presença do delegado técnico da FPAK. Nas provas seguintes, deverá apresentar - se às verificações técnicas, para controlo de peso e controlos pontuais, ficando sempre sujeito a qualquer verificação técnica ao critério do delegado técnico da FPAK e às verificações técnicas durante o decorrer da prova.

**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 realizam as verificações técnicas e estar à disposição dos comissários técnicos durante o tempo estabelecido para estas verificações.

**25.3** - Simultaneamente com a apresentação da sua viatura nas verificações técnicas iniciais, os concorrentes deverão apresentar aos comissários técnicos, a ficha de homologação (campeonato nacional de ralicross nas Divisões Super Cars, Super 2000 e Super 1600).

No CNRC e no CNRCI, divisões Super Nacional 4 WD, Super Nacional e Super Iniciação 1400, a apresentação da ficha de homologação é aconselhável para as viaturas que perderam a homologação, bem como para as viaturas que nunca tenham tido homologação, a ficha técnica do fabricante.

**25.3.1** - Em todas as divisões é obrigatória a apresentação do passaporte técnico emitido pela FPAK.

**25.3.2** - No caso de não apresentação do passaporte técnico, o colégio de comissários desportivos, 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 controlo técnico ao mesmo tempo que as viaturas.

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

**25.4** - Os números de competição e o nome do conductor (cf. Art. 12), assim como a publicidade obrigatória proposta pelo organizador (cf. Art. 13) deverão figurar na viatura desde o início das verificações técnicas.

**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 consequências 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 controlos 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 de cada categoria e de acordo com o Art. 19 das PGAK e por decisão dos CD 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 pelo CCD de cada categoria e ainda qualquer outra (s) viatura (s) que o CCD entenda 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 CD, 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”. Nas operações de verificação recorrer-se-á a um máximo de dois mecânicos 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 CD) 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** - O colégio de comissários desportivos pode em qualquer momento da prova mandar verificar uma viatura por meio de controlo SONOMÉTRICO, de modo a garantir que os limites de ruído em vigor na actual legislação nacional sejam respeitados. Essa verificação será realizada debaixo do julgamento inapelável dos comissários técnicos.

**25.12.1** - O ruído máximo do sistema de escape não pode exceder o valor de 100 dB (A) às 4.500 rpm, medido de acordo com o método de medição FIA.

**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, e 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 na sessão de treinos em que a infracção for detectada.

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 entrar em pista no desenrolar da prova, levará a seguinte penalização:

a) treinos cronometrados e corridas de qualificação - proibição de entrar em pista nessa sessão de treinos cronometrados ou corrida de qualificação alinhando na próxima sessão de treinos, corrida de qualificação no último lugar da grelha.

b) corridas finais – proibido 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 regulamentos técnicos do ralicross do CNRC, CNRCI e CNRCJ.

**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 (director de corrida se aplicável), 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** - 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 categoria/divisão em que os veículos participem.

**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 obrigatoriamente pesadas.

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 de treinos.

b) qualquer infracção detectada no peso antes da entrada na pré-grelha para os treinos cronometrados e/ou corridas de qualificação, levará à imediata proibição da entrada dessa viatura na pré-grelha, devendo retirar-se dessa zona e preparar-se para a sessão de treino ou 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 comissários desportivos da sanção de anulação total dos tempos ou da sua classificação e a colocação do concorrente/conductor no final da grelha imediatamente a seguir ao concorrente/conductor com o pior tempo ou que não tenha participado nos treinos, desde que o peso seja repostado.

c) durante as corridas de qualificação ou 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 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 expresse 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/conductor 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 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.

**28.2** - Caso o organizador, em qualquer momento do desenrolar da prova, tenha qualquer informação importante a comunicar aos concorrentes, 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** - Não é permitido correrem em simultâneo, carros de divisões diferentes.

**29.1.1.1** - Contudo, as divisões Super Cars e Super Nacional 4 WD e as divisões Super 2000 e Super Nacional, poderão correr em conjunto, desde que após a publicação da lista de participantes, o número de participantes na junção das duas divisões, não seja superior ao número de viaturas permitidas a alinhar na grelha (8 viaturas).

## **Art. 30 - TREINOS LIVRES, CRONOMETRADOS E WARM UP**

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



**30.2** - Para todas as categorias/divisões haverá obrigatoriamente uma sessão de treinos livres e duas sessões de treinos cronometrados e warm up, com um máximo de 7 (sete) viaturas em pista por série.

**30.2.1** - As duas sessões de treinos cronometrados de cada divisão / categoria serão efectuados 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 7 (sete) viaturas em pista, que serão alinhadas na pré-grelha, saindo directamente desse local para iniciar a sua sessão de treinos cronometrados à ordem o director da prova, espaçadamente, e pela amostragem da bandeira verde

Cada sessão de treinos cronometrados terá 5 voltas, sendo a primeira de lançamento e das restantes 4 voltas, serão retirados os melhores tempos registados por cada condutor

A Joker Lap pode ser utilizada nas sessões de treinos e na warm Up.

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 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 da mesma divisão / 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 divisão/categoria.

**30.2.2** - A warm up de cada divisão / categoria será efectuada 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. Nas séries de cada divisão poderão participar simultaneamente viaturas de diferentes classes. Apenas será autorizada a entrada em pista quando o director de prova (director de corrida se aplicável) 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 complete 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 divisão / 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 divisão/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 (director de corrida se aplicável) será mostrada a bandeira verde para dar indicação aos condutores de cada série que 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** - Para cada categoria / divisão, haverá três corridas de qualificação, com 8 (oito) participantes em cada série, os quais, na composição da grelha de partida alinharão no esquema de 3x2x3. Cada corrida de qualificação **será efectuada em 5 voltas** para todas as divisões. **Alterado em 30/04/2014**

**31.1.1** - Estando obrigatoriamente previsto nas pistas de piso misto (asfalto e terra) no regulamento particular da prova a “Joker Lap”, em cada corrida de qualificação uma das voltas terá de ser a “Joker Lap”. Aqueles que não cumpram a “Joker Lap” receberão uma penalização em tempo de 30 segundos. Dois juízes de facto registarão todas as passagens dos carros pela “Joker Lap”.

**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, sendo os 5 primeiros classificados reposicionados em ordem inversa à da sua classificação da 1ª corrida de qualificação

*(ex.: O 5º classificado na 1ª Corrida. será o Pole na 2ª Corrida e assim sucessivamente para os 4º, 3º 2º e 1ª)*

**Nota:** *Nas pistas mistas (asfalto e terra) – onde os concorrente terão obrigatoriamente que passar pela “Joker Lap” – não haverá inversão da grelha.*

**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 8 (oito) participantes e segundo a ordem da classificação, obtida nos treinos cronometrados, os concorrente 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 8

**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** - Elaborada que seja esta classificação, os procedimentos para as 2ª e 3ª corridas de qualificação serão os seguintes:

**2ª Corrida de Qualificação:** pela ordem da classificação final da primeira corrida de qualificação, mas com os cinco primeiros classificados posicionados em ordem inversa à sua classificação na 1ª corrida de qualificação, mantendo os restantes, a partir do 6º classificado, as suas posições, devendo-se proceder á colocação dos pilotos nos diversos grupos conforme exemplo que se segue.

**Exemplo:** se houver três grupos

- O 5º classificado na corrida 1 deve ter a Pole no 1º Grupo da corrida 2
  - O 4º classificado na corrida 1 deve ter a Pole no 2º Grupo da corrida 2
  - O 3º classificado na corrida 1 deve ter a Pole no 3º Grupo da corrida 2
  - O 2º classificado na corrida 1 deve ter a 2ª posição no 1º Grupo da corrida 2
  - O 1º classificado na corrida 1 deve ter a 2ª posição no 2º Grupo da corrida 2
  - O 6º classificado na corrida 1 deve ter a 2ª posição no 3º Grupo da corrida 2
- etc. Até ao último classificado

**Nota:** Nas pistas mistas (asfalto e terra) – onde os Concorrente terão obrigatoriamente que passar pela “Joker Lap” – não haverá inversão da grelha.

**3ª Corrida de Qualificação:** pela soma dos pontos (definidos em 31.4) obtidos no total das duas primeiras corridas de qualificação, mantendo-se o exemplo já demonstrado no ponto 31.3 destas Prescrições.

**31.4** - Em cada corrida de qualificação (ou série), serão atribuídos pontos fictícios a todos os condutores que tenham participado na mesma, da seguinte forma para ter acesso às corridas de qualificação e corridas Finais:

1º	1 Ponto	5º	5 Pontos
2º	2 Pontos	6º	6 Pontos
3º	3 Pontos	7º	7 Pontos
4º	4 Pontos	8º	8 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 10 pontos

**31.6** - A qualquer condutor que não participe numa corrida de qualificação ou que dela tenha sido desclassificado, serão atribuídos 13 pontos.

**31.7** - Para efeito de apuramento para as corridas 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 os condutores do campeonato nacional de Ralicross e de iniciação pontuarem nos respectivos campeonatos, terão que nas corridas finais, e no mínimo, ao apagar da luz vermelha da partida, fazer a viatura ultrapassar a linha de partida, local onde estão as células da cronometragem, pelos seus próprios meios e sem qualquer ajuda exterior.

### **Art. 32 - FORMAÇÃO DAS GRELHAS DE PARTIDA**

**32.1** - As grelhas de partida serão sempre constituídas no formato 3x2x3, devendo a linha imaginária transversal da pista que intersecta o início de 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 os 2,5 (dois metros e meio) metros.

**32.1.2** - Nos circuitos em que as partidas sejam dadas em piso de terra, deverá ser cumprido o que está definido no **Regulamento para a Construção e Segurança de Pistas de Ralicross** – Capítulo II – Art. 21 Linha de Partida – as «caixas de partida» na grelha de partida devem ser marcadas no solo pintadas.

**32.2** - Entre a linha de partida e a primeira curva deve haver pelo menos 80 metros para as pistas de terra e de 100 metros para as pistas mistas de asfalto e terra, de recta. A linha de chegada pode não ser coincidente com a linha de partida. A linha de partida será considerada no local onde estão instaladas as células da cronometragem.

**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 corda da primeira curva após a linha de partida.

*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 (director de corrida se aplicável) 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 Conductor manifestar desobediência compulsiva.

### **Art. 33 - PROCEDIMENTO DE PARTIDA - SEMÁFOROS**

**33.1** - O director da prova terá à sua disposição os seguintes painéis avisadores (dimensões: 100x50 cm em letras pretas sob fundo branco), que de forma bem visível a todos os condutores deverão ser mostrados quando aplicável

**Parar motores**

**Motor**

**Partida retardada**

**Luzes**

**5 Segundos**

*NOTA: Nas pistas de piso misto (asfalto e terra) caso as condições atmosféricas obriguem ao uso de pneus de chuva, a Organização deverá mostrar a Placa «Pista Molhada / Wet Race», junto da linha de partida e anunciá-lo através de aviso sonoro.*

## **PISTA MOLHADA / WET RACE**

### **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 (director de corrida se aplicável) / 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 da 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”, por indicação do director de prova (director de corrida se aplicável) /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 utilizará o sistema de som para chamar os pilotos. 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 13 pontos nessa corrida de qualificação conforme estipulado no Artigo 31.6. Se o caso ocorrer durante uma final, não obterá 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 qualquer outras razões de força maior, o director de prova (director de corrida se aplicável) 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 (director de corrida se aplicável) 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 de a 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 5/10 minutos, findos os quais encerra o acesso à pré-grelha.

A repetição da corrida de qualificação 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.

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

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.

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

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 final 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 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 condutor 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 manga ou corrida final entretanto anulada.

## **Art. 35 - FINAIS**

**35.1** - As corridas finais **serão efectuadas em 7 voltas**. **Alterado em 30/05/2014**

**35.1.1** - Para o campeonato nacional de ralicross e de iniciação, a corrida final será disputada no mesmo número de voltas das corridas de qualificação.

**35.2** - Caso um ou mais concorrente 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 catorze condutores menos pontuados terão acesso automático às finais, as quais serão disputadas com um máximo de 8 viaturas, dispostas na grelha de partida sob a formação 3x2x3.

**35.4** - Os seis condutores com menor pontuação na classificação após as corridas de qualificação, terão acesso directo à final A e a sua posição na grelha será escalonada de acordo com a classificação provisória referida.

**35.5** - Os 8 condutores classificados do 7º ao 14º lugar, disputarão a final B. Os dois primeiros classificados da final B, terão acesso automático à final A, ocupando os dois últimos lugares da grelha de partida.

**35.5** - Os 8 condutores classificados após o 14º lugar, disputarão a final C. Os dois primeiros classificados da final C, terão acesso automático à final B, ocupando os dois últimos lugares da grelha de partida.

**35.6** - Se o número de participantes for inferior a 12 (doze) não haverá lugar à disputa da final B.

**35.7** - Nesta situação, os concorrentes que tiverem obtido pontos nas três corridas de qualificação, serão classificados a seguir aos apurados para a final única, conforme a sua classificação após as corridas de qualificação.

**35.8** - Estando previsto no regulamento particular da prova a “Joker Lap”, em cada final, uma das voltas terá de ser a “Joker Lap”, **mas por questões de segurança nunca a primeira**. Os pilotos que não cumpram a “Joker Lap”, serão classificados em último lugar, imediatamente antes dos que não alinharam na final. No caso de haver mais do que um piloto nessas condições, serão classificados pela ordem da sua respectiva posição na grelha de partida para essa final. Dois juizes de facto registarão todas as passagens dos carros pela “Joker Lap”.

**35.9** - 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 no mesmo início à corrida. Ao (s) condutor (es) infractor (es) será aplicada pelos comissários desportivos em tempo de 20 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 «Falsa Partida» «20 segundos» (com as dimensões de 80 cm comprimento x 40 cm de altura) apresentada acompanhada de uma placa com o (s) número (s) do (s) Condutor (es) num quadro com fundo preto e números a branco, que será apresentada na linha de meta e que servirá para comunicar ao Condutor 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 juízes 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 juízes 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 comissários desportivos (CCD) ou da FPAK, todo o processo de partida poderá ser filmado com os meios disponibilizados pela organização ou pela FPAK.

Nas partidas, as imagens recolhidas deverão perfeitamente 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 artigo 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 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 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 ANTI ALCOOL

**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.

<i>Exemplo:</i>	<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.

<b>Exemplo:</b>	<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 concorrente, (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 o vencedor da prova na sua divisão.

**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”.

**40.10** - Sendo obrigatória a utilização da “Joker Lap” nas pistas de piso misto (asfalto e terra) e apenas nos casos previstos em 40.3.1 a) e 40.3.2.a), se qualquer condutor não tiver cumprido a passagem obrigatória na “Joker Lap” anteriormente ao momento da amostragem (antecipada) da bandeira de xadrez, ser-lhe-á aplicada uma penalização adicional em tempo de 3 (três) segundos, a somar ao tempo que haja efectivamente registado na classificação final a considerar para a respectiva corrida.

**40.10.1** - Idêntica penalidade poderá ser aplicável pelo CCD, se nos termos previstos em 40.4, se ao atraso na mostragem da bandeira de xadrez no final da corrida corresponder simultânea e comprovadamente uma falha na actualização sequencial decrescente do conta-voltas que possa ter induzido em erro os condutores em pista.

No entanto, a aplicação desta penalidade ficará ao inteiro critério do CCD, os quais decidirão face ao conhecimento dos factos de que disponham, se há lugar à aplicação apenas desta penalidade ou se deverá ser aplicada a penalidade prevista no Art. 35.8.

## **Art. 41 - PARQUE FECHADO**

**41.1** - Após a conclusão das corridas finais de cada divisão, 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 a 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 dada pelos comissários desportivos. 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 (director de corrida se aplicável) ou director de prova (director de corrida se aplicável) 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, corridas de qualificação ou corridas finais, 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, corridas de qualificação ou corridas finais. 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 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 de cada corrida final em cada divisão.

**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 18:00.

**43.2** - Se a distribuição de prémios tiver lugar no mesmo dia do final da prova (em cada divisão) 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 concorrente.

**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 officiosamente – 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. 34 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 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 ao colégio de comissários desportivos 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 - MODIFICAÇÕES**

**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 Prescrições Específicas Ralicross, 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 email) que envia o projecto de regulamento particular, para que a FPAK tenha prévio conhecimento de tais casos

**46.2** - Dessas eventuais alterações às presentes Prescrições Específicas de Ralicross, deverão os clubes organizadores dar conhecimento expresso 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

**46.3.1** - 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](http://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)/prova 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 desenrolar de uma 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 a 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 trate 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

**31.1** - Para cada categoria / divisão, haverá três corridas de qualificação, com 8 (oito) participantes em cada série, os quais, na composição da grelha de partida alinharão no esquema de 3x2x3. Cada corrida de qualificação terá um mínimo de 4 Km e um máximo de 6 Km para todas as divisões.

**Alterado em 30/04/2014**

**35.1** - As corridas finais terão um mínimo de 6 Km e um máximo de 8 Km. **Alterado em 30/05/2014**

**26.2** - Nas provas em piso misto (asfalto e terra), os pneus de chuva não **são limitados em número, nem marcados**, mas não podem ser utilizados a não ser que pelo director da prova seja afixado o painel «WET RACE» ou «PISTA MOLHADA» **Alterado em 08/05/2014**