

PRESCRIÇÕES ESPECÍFICAS DE CIRCUITOS 2014

ELABORADO EM 07-02-2014

INDICE DOS ARTIGOS

| | | | |
|---------|---|---------|---|
| Art. 1 | GENERALIDADES | Art. 24 | PESAGEM |
| Art. 2 | DISPOSIÇÕES GERAIS | Art. 25 | CARBURANTE – COMBURENTES - COMBURENTES |
| Art. 3 | CONDIÇÕES DE REALIZAÇÃO DE PROVAS DE CIRCUITO | Art. 26 | REABASTECIMENTOS |
| Art. 4 | OBRIGAÇÕES E CONDIÇÕES GERAIS | Art. 27 | PIT LANE E ASSISTÊNCIA NAS “BOXES” |
| Art. 5 | ORGANIZAÇÃO DA PROVA | Art. 28 | ZONA DE SINALIZAÇÃO AOS CONDUTORES (MURO DAS BOXES) |
| Art. 6 | REGULAMENTOS | Art. 29 | BRIEFING |
| Art. 7 | LICENÇAS DESPORTIVAS | Art. 30 | TREINOS LIVRES, OFICIAIS E WARM UP |
| Art. 8 | VIATURAS ADMITIDAS - NÚMERO MÁXIMO AUTORIZADO | Art. 31 | PARAGEM DOS TREINOS |
| Art. 9 | INSCRIÇÕES | Art. 32 | GRELHA DE PARTIDA |
| Art. 10 | PROVAS RESISTÊNCIA - EQUIPAS-CONSTITUIÇÃO | Art. 33 | PROCEDIMENTO DE PARTIDA |
| Art. 11 | PROVAS PONTUÁVEIS - HORÁRIOS | Art. 34 | CORRIDA |
| Art. 12 | NÚMEROS DE COMPETIÇÃO | Art. 35 | VIATURA DE SEGURANÇA (SAFETY CAR) |
| Art. 13 | OFICIAIS | Art. 36 | SUSPENSÃO DA CORRIDA |
| Art. 14 | INSTRUÇÕES E COMUNICAÇÕES AOS CONCORRENTES | Art. 37 | RETOMAR DE UMA CORRIDA |
| Art. 15 | PENALIDADES | Art. 38 | CHEGADA |
| Art.16 | CRONOMETRAGEM - EQUIPAMENTO DAS VIATURAS | Art. 39 | PARQUE FECHADO |
| Art.17 | DISCIPLINA GERAL DE PADDOCK E BOXES, PIT LANE E USO DAS INSTALAÇÕES | Art. 40 | CLASSIFICAÇÃO |
| Art. 18 | DISCIPLINA GERAL DE SEGURANÇA | Art. 41 | ATRIBUIÇÃO DAS PONTUAÇÕES |
| Art. 19 | VERIFICAÇÕES | Art. 42 | DISTRIBUIÇÃO DE PRÉMIOS |
| Art. 20 | VERIFICAÇÕES ADMINISTRATIVAS | Art. 43 | CERIMÓNIA DE PÓDIO |
| Art. 21 | CHEFES DE EQUIPA | Art. 44 | CONFERÊNCIA DE IMPRENSA |
| Art. 22 | VERIFICAÇÕES TÉCNICAS | Art. 45 | DIVERSOS |
| Art. 23 | PNEUS | Art. 46 | MODIFICAÇÕES - ADITAMENTOS |

Art. 1 - GENERALIDADES - As presentes Prescrições Especificas de Circuitos (PEC) têm como finalidade estabelecer o quadro regulamentar, aplicável a todas as provas de Circuito que se realizem em Portugal, organizadas sob a égide da FPAK e pontuáveis para Campeonatos, Taças, Challenges e Troféus Nacionais / Monomarca.

Art. 2 - DISPOSIÇÕES GERAIS - A coordenação das provas de Circuito é assegurada pela FPAK.

Art. 3 - CONDIÇÕES DE REALIZAÇÃO DE PROVAS DE CIRCUITO - As provas de circuito só poderão decorrer:

a) Em pistas permanentes, homologadas pela FPAK ou FIA.

b) Em pistas eventuais (na via pública ou em recintos privados) autorizadas pelas entidades Oficiais (Câmara Municipal, GNR ou PSP), desde que estejam devidamente homologadas pela FPAK.

Art. 4 - OBRIGAÇÕES E CONDIÇÕES GERAIS

4.1 - No caso de o Concorrente não se encontrar a bordo da viatura, todas as suas obrigações e responsabilidades, incumbirão na sua totalidade, ao 1º Condutor designado no Boletim de Inscrição, quando este tiver idade igual ou superior a 18 anos.

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

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

4.3 - Em cada corrida do mesmo evento, um Condutor não poderá utilizar mais do que uma viatura. Não são autorizadas viaturas de reserva. Os Comissários Técnicos poderão identificar as viaturas durante as Verificações Técnicas, para garantir o cumprimento do presente Art. qualquer infracção a este, levará à exclusão do evento.

Art. 5 - ORGANIZAÇÃO DA PROVA – O Clube Organizador, a denominação da prova, o tipo de corridas a disputar e a data da realização, são mencionados no Regulamento Particular da Prova que após ser aprovado pela FPAK completará as presentes Prescrições Especificas de Circuitos.

Art. 6 - REGULAMENTOS

6.1 - As Comissões Organizadoras das provas pontuáveis para os Campeonatos, Taça (s), Challenge (s) ou Troféu (s) Nacionais / Monomarca, devem apresentar no secretariado da FPAK, o projecto de regulamento particular, de acordo com o Regulamento Tipo de Circuitos e mencionando o número das licenças dos respectivos Oficiais da Prova, com a antecedência mínima de 60 (sessenta) dias em relação à data de início da prova com vista à sua aprovação e obtenção do respectivo Visa de acordo com o Art. 4.3 das PGAK 2014 e especificar o local e horário de afixação dos resultados oficiais, salvaguardando o disposto no Art. 20 das PGAK.

O não cumprimento do disposto no presente artigo, implicará a aplicação por parte da FPAK do Art. 4.5 das PGAK.

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

6.1.2 - O regulamento particular da prova (versão definitiva) terá que ser remetido ao Secretariado da FPAK através de correio electrónico e publicado no site oficial Internet do Clube Organizador com a antecedência mínima de 15 (quinze) dias em relação à data de abertura das inscrições, estabelecida no mesmo regulamento.

6.1.3 - Nos termos previstos no Art. 4 das PGAK, no que se refere à publicação de uma versão impressa do Regulamento (definitivo) da prova bem como a sua entrega nos serviços da FPAK, tal obrigação será dispensável, desde que em momento anterior à abertura das inscrições para essa prova, o texto (definitivo) do Regulamento (já aprovado com o VISA da FPAK), o horário da prova e o respectivo Boletim de Inscrição, estejam já publicados no site oficial Internet do Clube Organizador e no site oficial da FPAK (www.fpak.pt).

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

6.3 - Em todas as competições, cópia do Regulamento Particular da Prova (visado pela FPAK), apólice de seguro, e a Licença de homologação do Circuito, deverão estar afixadas permanentemente no Quadro Oficial da Prova.

6.4 - Nas pistas não permanentes, além da planta visada pela FPAK, deverá ser afixada também a autorização da respectiva Câmara Municipal.

6.5 - Modificações do Regulamento - Aditamentos - Quadros Oficiais

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

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

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

6.5.4 - Todo o aditamento difundido depois do início da Prova deverá ser aprovado pelos respectivos CD.

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

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

6.6 - Aplicação e Interpretação do Regulamento

6.6.1 - O Director da Corrida (ou de Prova caso não tenha sido nomeado um director de corrida) é o responsável pela aplicação destas Prescrições Específicas, dos Regulamentos específicos aplicáveis e do Regulamento Particular durante o decorrer da prova. Cabe ao Director da Corrida (ou de Prova caso não tenha sido nomeado um director de corrida) informar os CD, de todos os incidentes importantes que tenham sido verificados e que exijam a aplicação destas Prescrições Específicas ou da regulamentação geral apropriada ou do Regulamento Particular da prova.

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

6.7 - Quadros Oficiais

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

Exemplo:

| Quadro Oficial | Classificações |
|----------------|----------------|
| | |

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

Art. 7 - LICENÇAS DESPORTIVAS

7.1 - Deverão estar de acordo com o Art. 7 das PGAK

7.2 - Será obrigatório para todas as pessoas que integrem as Equipas participantes (Director Desportivo e Assistentes de Equipa) nas provas dos Campeonatos, Taças, Challenges e Troféus Nacionais / Monomarca ou Fórmulas, que actuem nos parques de trabalho ou zona das boxes e Pit Lane, serem titulares da Licença Desportiva correspondente, emitida pela FPAK.

A posse e apresentação desta licença serão necessárias para requerer aos Organizadores das Provas, os passes dos Campeonatos, Taças, Challenges e Troféus Nacionais / Monomarca.

Art. 8 - VIATURAS ADMITIDAS - NÚMERO MÁXIMO AUTORIZADO

8.1 - As provas pontuáveis para os Campeonatos, Taça (s), Challenge (s) e Troféu (s) Nacionais / Monomarca ou Fórmulas estão reservadas às viaturas definidas pelos respectivos Regulamentos Desportivos e Técnicos.

8.2 - Em todos os circuitos o número máximo de viaturas autorizadas em pista será estabelecido de acordo com as normas descritas no Anexo "O" Suplemento 2 ao CDI da FIA.

8.3 - A FPAK poderá conceder eventualmente uma derrogação específica no que se refere ao número máximo de viaturas em pista para provas nacionais.

Art. 9 - INSCRIÇÕES

9.1 - Todo o Concorrente que deseje participar numa prova deve enviar o Boletim de Inscrição, devidamente preenchido, para o secretariado da Prova (ou para a FPAK), antes da data de fecho das inscrições especificada no regulamento particular.

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

Se o pedido de inscrição for enviado por fax ou E-mail, o respectivo original e pagamento deverão estar na posse dos organizadores, nos 2 dias seguintes à data de fecho das inscrições. No caso específico do "Racing Weekend" será especificado nos regulamentos dos respectivos campeonatos

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

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

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

9.5 - Em situações excepcionais poderá a FPAK, em provas realizadas em Portugal, autorizar que a mesma viatura participe em mais que um competição no mesmo evento. Tal solicitação deverá ser efectuada à FPAK que emitirá documento a autorizar ou não.

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

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

9.7 - Taxa de Inscrição

9.7.1 - O valor da taxa de inscrição para cada uma das Categorias que integrem o evento será obrigatoriamente precisado no Regulamento Particular da Prova. Exceptuam-se as Categorias que por força da regulamentação em vigor tenham já definida a taxa de inscrição nos seus respectivos regulamentos específicos.

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

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

Art. 10 - PROVAS RESISTÊNCIA - EQUIPAS - CONSTITUIÇÃO

10.1 - Provas até 60 minutos de duração

a) Em cada prova a Equipa será constituída dois ou mais Condutores.

b) Opcionalmente, e desde que assim o declare o Concorrente no respectivo Boletim de Inscrição da prova, a Equipa poderá designar um único Condutor para participar na competição a "SOLO" (um único Condutor para a totalidade da prova – treinos e corrida - numa mesma viatura).

c) Em caso de força maior devidamente comprovado, poderá o CCD autorizar que uma Equipa inscrita com dois Condutores possa participar na (ou nas) corrida (s) com apenas um único Condutor.

c.1) Caso esta alteração ocorra após a realização dos treinos cronometrados para a qual o Condutor desistente se qualificou o outro Condutor começará a 1ª corrida do último lugar da grelha (salvo se houver algum Concorrente penalizado que será sempre último).

c.2) Caso esta alteração ocorra após a realização da 1ª Corrida o Concorrente em causa começará a 2ª corrida do último lugar da grelha (salvo se houver algum Concorrente penalizado que será sempre último).

10.2 - Provas com duração superior a 60 minutos

a) Em cada prova as Equipas serão obrigatoriamente constituídas pelo seguinte número de Condutores:

a.1) Provas até 120 minutos Mínimo de dois e máximo de três

a.2) Provas superior a 120 minutos Mínimo de dois e máximo de seis

b) Até ao final das Verificações Administrativas, as Equipas compostas por 2 (dois) Condutores podem solicitar aos CD a inclusão de mais Condutores até perfazerem o número máximo permitido indicado em a)

10.3 - É totalmente interdito um condutor integrar duas Equipas numa mesma prova.

10.4 - Identificação dos Condutores – A identificação de condutores para categorias com mais do que um condutor será definida no regulamento de cada competição bem como todo o procedimento de troca de pilotos.

Art. 11 - PROVAS PONTUÁVEIS - HORÁRIOS

11.1 - Recomenda-se que as actividades em pista (treinos oficiais e/ou corridas) de qualquer evento sejam programadas de acordo com os seguintes horários:

a) Sábado: Entre as 08.30 e as 18.00 horas

b) Domingo: Entre as 09.00 e as 17.00 horas

11.2 - As corridas de resistência ou eventos de um só dia, poderão desenrolar-se segundo horários diferentes dos previstos em 11.1.

11.3 - Um Organizador e/ou o Promotor de um evento, poderá (ão) propor à FPAK excepções aos horários anteriormente descritos, sempre que se cumpra algum dos seguintes requisitos:

a) A inclusão num evento de provas internacionais.

b) A inclusão num evento de provas que pelo seu interesse desportivo (devidamente documentado por escrito) requeiram horários mais alargados em relação aos que estão recomendados.

11.4 - Para todas as provas que incluam Campeonatos ou Taças de Portugal de Circuitos, o horário de prova será obrigatoriamente estabelecido pela FPAK, após a apresentação do projecto de Regulamento particular da prova nos serviços da FPAK pelo respectivo Organizador.

11.5 - O número de voltas ou tempo de cada corrida (desde a partida até que seja apresentada a bandeira de xadrez, excluindo a volta de formação) será estabelecido de acordo com o descrito nos regulamentos específicos de cada Campeonato, Taça, Challenge, Troféus Nacionais / Monomarca ou Formulas.

11.6 - Anulação de uma Prova

A FPAK, desde que o Clube Organizador o solicite ou conste do respectivo regulamento particular da prova, poderá anular uma prova ou determinada Categoria dessa prova se o número de inscritos for igual ou menor do que 10 (dez) viaturas.

Art. 12 - NÚMEROS DE COMPETIÇÃO

12.1 - Os números de competição deverão estar de acordo com o previsto no Art. 15 do CDI. Para facilidade de leitura pela Cronometragem (no caso das viaturas fechadas), um número de competição adicional deverá ser colocado no tejadilho da viatura;

12.1.1 - A todos (as) os Condutores ou Equipas dos Campeonatos, Taças e Challenges Nacionais de Circuitos, serão atribuídos números permanentes para todas as provas de 2014.

a) No caso dos (as) Condutores ou Equipas inscritos (as) oficialmente nos Campeonatos Nacionais de Circuitos, será a FPAK a atribuir o número de competição que se manterá o mesmo ao longo de todo o ano. Esse número será o mesmo para os Condutores ou Equipas inscritos (as) oficialmente nos diferentes Campeonatos e que eventualmente venham a participar nas Taças de Portugal de Circuitos.

b) No caso dos (as) Condutores ou Equipas que eventualmente possam vir a participar em provas desses Campeonatos, Taças ou Troféu mas que não estejam inscritos oficialmente nos mesmos, o número de competição será atribuído pela FPAK na primeira prova em que participem, mantendo-se a partir daí o mesmo ao longo da época.

c) No caso dos (as) Condutores ou Equipas das Taças / Challenges ou Troféus Nacionais / Monomarca, o número de competição será atribuído pelo respectivo Organizador / Promotor de cada uma das competições atrás referidas na primeira prova em que participem e manter-se-á ao longo de todo o ano.

d) A FPAK apenas atribuirá o primeiro número de cada série ao Campeão Nacional ou Vencedor da respectiva Categoria do ano anterior salvo se este pretender outro número e desde que este se mantenha a competir nessa mesma Categoria.

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

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

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

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

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

12.2 - No caso de Troféus Nacionais / Monomarca, Formulas ou Challenges as viaturas ostentarão os números de prova correspondentes à lista elaborada pelos respectivos organizadores ou Promotores.

12.3 - Nomes dos Condutores nos Vidros

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

Devem ser usadas letras de caixa alta (100 mm altura máxima) para as iniciais dos 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**», colocadas na parte inferior de cada uma das janelas laterais traseiras.

12.3.2 - No caso dos condutores que não participem em viaturas de Turismo ou Grande Turismo, os seus nomes devem figurar nas viaturas como descrito no Art. 15 do CDI.

12.4 - Número e Nome do Condutor (Adicional no Pára-Brisas)

12.4.1 - A exibição de um número de competição adicional no pára-brisas nas viaturas de Turismo e Grande Turismo é obrigatória e terá que respeitar as seguintes condições:

a) O número de competição terá de ser escrito em caracteres brancos sem fundo (vinil recortado) e fixado do lado contrário ao do Condutor, localizado a 12 cm da parte superior do vidro da frente.

b) A altura máxima do número não pode exceder os 8 cm

c) A largura máxima do traço dos algarismos é de 2 cm.

12.4.2 - O nome do Condutor no pára-brisas é obrigatório e tem que respeitar as seguintes condições:

a) O nome terá de ser escrito em caracteres brancos sem fundo (vinil recortado) e fixado do lado contrário ao do Condutor, localizado a 2 cm da parte inferior do número de competição adicional.

b) A altura máxima não pode exceder os 8 cm e não pode ser inferior a 6 cm

c) A largura máxima do traço das letras é de 2 cm.

Art. 13 - OFICIAIS

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

13.1 - CD

13.1.1 - Para todas as provas a contar para os Campeonatos e Taças de Portugal de Circuitos, a FPAK nomeará o Presidente do CCD.

13.1.2 - Os restantes membros do CCD serão propostos pelo respectivo Clube Organizador, podendo um deles pertencer ao mesmo Clube que organiza a prova.

13.1.3 - Nas outras provas realizadas em Circuito, a FPAK designará o Presidente do CCD de entre os 3 membros propostos pelo respectivo Clube Organizador, podendo um deles pertencer ao mesmo Clube que organiza a prova.

13.1.4 - Deve ser mantida uma comunicação permanente entre os CD e o Director da Corrida.

Pelo menos um dos CD (preferencialmente o Presidente do CCD) deve permanecer junto ao Director da Corrida e/ou de Prova, a fim de que toda e qualquer decisão urgente que se revele necessária, possa ser tomada sem qualquer atraso.

13.1.5 - Um mesmo CD não deverá actuar em mais do que dois CCD na mesma prova, sendo aconselhável que o faça apenas num único. As categorias de campeonatos nacionais terão um CCD e os troféus e Challenges, outro.

13.2 - Observador FPAK

13.2.1 - Para todas as provas dos Campeonatos, Taças, Challenges e Troféus Nacionais um Observador será designado pela FPAK o qual terá livre acesso a todas as zonas apenas com a sua identificação pessoal da FPAK.

13.2.2 - No desempenho das suas funções, o Observador FPAK, poderá verificar sem limitações, os dispositivos técnicos e/ou de segurança colocados ao longo do circuito.

13.3 - Oficiais da Prova

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

- Um, dois ou três Comissário (s) Desportivo (s) (cf. Art. 13.1.2 e 13.1.3).
- O Director da Prova
- O Director de Corrida, que poderá actuar como Starter da(s) Categoria(s) para a(s) qual (is) haja sido nomeado
- O (s) Director (es) Adjunto (s) (*facultativo*)
- O Secretário da Prova
- O Responsável pela Segurança
- O Comissário Técnico Chefe (o qual deverá estar identificado como descrito no Art. 2.5 do Anexo V do Caderno de Encargos para Organizadores de Provas em Circuito).
- Os Comissários Técnicos-adjuntos (os quais deverão estar identificados como descrito no Art. 2.5 do Anexo V do Caderno de Encargos para Organizadores de Provas em Circuito).
- Os Comissários Técnicos dos Troféus Monomarca (quando aplicável) (os quais deverão estar identificados como descrito no Art. 2.5 do Anexo V do Caderno de Encargos para Organizadores de Provas em Circuito).
- O (s) Responsável (eis) pelas Relações com os Concorrentes (um para as Categorias dos Campeonatos e Taças de Portugal de Circuitos e um segundo para as restantes Categorias que integrem o mesmo evento), sendo obrigatória a publicação da sua foto no Regulamento Particular da prova, (o qual deverá estar identificado como descrito no Anexo I do Caderno de Encargos para Organizadores de Provas em Circuito).
- Os Comissários de Parque;
- Os Juízes de Facto
- Responsáveis pelo Controlo de Velocidade
- O Responsável da Cronometragem
- O Responsável pelos Resultados da Prova
- O Médico-Chefe (licenciado em Medicina, obrigatoriamente). No caso específico e de acordo com o Art. 4.7 das PGAK, aos médicos e paramédicos em serviço numa prova, não é exigida Licença Desportiva salvo para as provas internacionais em que o Médico Chefe da prova tem que ter Licença.

13.3.2 - Para todas as provas dos Campeonatos e Taça de Portugal de Circuitos, a FPAK poderá nomear um Director de Corrida.

13.4 - Específica e exclusivamente para as provas dos Campeonatos, Taças, Challenges e Troféus Nacionais, e apenas nessas Categorias, o Director de Prova desempenhará as suas funções sob tutela do Director de Corrida nomeado pela FPAK.

O Director de Corrida tem plenos poderes nas matérias abaixo indicadas, sendo que o Director de Prova, apenas poderá dar instruções no seguimento das indicações do Director de Corrida ou com o aval deste.

a) Controlar o desenrolar dos treinos e corrida, o respeito pelos horários e, caso julgue necessário, propor aos CD eventuais modificações do horário conforme previsto no CDI e nas presentes Prescrições.

b) Mandar parar qualquer Condutor no cumprimento das normativas do CDI e das presentes Prescrições.

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 Especificas e assegurar-se de que a nova partida se efectuará conforme os procedimentos nele previstos.

d) O procedimento de partida.

e) A utilização da viatura de segurança (Safety Car)

f) A suspensão e o retomar da corrida

13.5 - O Director de Corrida, o Director de Prova, o Delegado Técnico e os CD, têm de estar presentes no evento, o mais tardar a partir do inicio das Verificações Administrativas.

Art. 14 - INSTRUÇÕES E COMUNICAÇÕES AOS CONCORRENTES

14.1 - Os CD poderão, a título excepcional, dar instruções aos Concorrentes, através de comunicados especiais de acordo com o CDI.

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

14.2 - Todas as decisões tomadas pelos CD deverão ser afixadas no Quadro Oficial de Afixação, preferencialmente em papel de cor diferente da dos restantes documentos distribuídos ou afixados.

14.3 - Todas as classificações e resultados dos treinos oficiais e corridas deverão ser afixadas no Quadro Oficial de Afixação.

14.4 - 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. Exclusivamente para decisões não apeláveis como “Passagem pelo Pit Lane” (Drive Through), de paragem no Pit Lane (Stop & Go) deverá ter-se em conta o procedimento descrito no Art. 15.9

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

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

14.5 - A fim de melhorar (no decurso das sessões de treinos ou corridas) as informações dadas aos Concorrentes pelos Oficiais de Prova, devem os Concorrentes munir-se de meios TV, para mais rapidamente terem acesso a essas informações.

14.6 - As organizações das provas devem envidar todos os esforços para que, e por via de RF ou outro meio técnico similar, os concorrentes possam ter acesso às informações da cronometragem, bem como a outras que os Oficiais de Prova entendam divulgar através deste sistema de informação.

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

14.8 - 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.

14.9 - Os sinais transmitidos aos Condutores por meio de bandeiras previstas 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.

Art. 15 - PENALIDADES

15.1 - Os CD poderão aplicar as penalizações previstas nas presentes Prescrições Específicas, assim como qualquer outra que disponham – a seu exclusivo critério – de acordo com o CDI ou de outros regulamentos aplicáveis.

Poderão igualmente actuar nesse sentido a pedido do Director de Corrida ou de Prova.

15.2 - “**INCIDENTE**”, significa, qualquer ocorrência ou série de ocorrências, envolvendo um ou mais Condutores, ou qualquer acção por parte de um Condutor que tenha sido comunicada aos CD pelo Director de Corrida ou Prova (ou notada pelos CD e comunicada ao Director de Corrida ou Prova para posteriores averiguações), e que:

- a)** Obrigue a interrupção dos treinos (livres ou cronometrados) ou à suspensão/paragem de uma corrida de acordo com o Art. 36;
- b)** Constitua uma violação destas Prescrições ou do CDI;
- c)** Motive a falsa partida de uma ou mais viaturas;
- d)** Provoque uma colisão;
- e)** Force um outro Condutor a sair da pista;
- f)** Impeça qualquer manobra legal de ultrapassagem a outro Condutor;
- g)** Não permita uma manobra de ultrapassagem de outros Condutores;
- h)** Desobedeça ou ignore as instruções ou indicações dada pelos Oficiais responsáveis pela Prova;
- i)** Conduta e / ou Condução anti-desportiva;
- j)** Cause uma infracção no Pit Lane;
- l)** Desrespeito pelas bandeiras de sinalização

15.3 - Ficará ao inteiro critério dos CD decidir, na sequência de um relatório ou solicitação do Director da Corrida, se um Condutor ou Condutores envolvido (s) num incidente, deve (m) ser penalizado (s).

15.3.1 - Se os CD investigam um “Incidente” uma mensagem informando todas as Equipas do ou dos condutor (es) que esteja (m) implicado (s) será notificada nos monitores de cronometragem (sempre que as instalações técnicas do circuito o permitam).

Esta mensagem também poderá ser comunicada através da instalação sonora do circuito. Caso as instalações técnicas não o permitam será efectuada por notificação escrita.

15.3.2 - Qualquer Condutor envolvido numa colisão ou num incidente (Art. 15.2), e se tiver disso sido notificado pelos CD durante a corrida (cf. Art. 15.3.1) ou nos 30 (trinta) minutos após o final do treino ou da(s) corrida(s), não poderá abandonar as instalações do Circuito sem prévia autorização dos CD, sob pena de ser sancionado com uma multa de € 500,00 (quinhentos Euros).

15.4 - Além das penalidades previstas no Art. 12 do CDI, os CD poderão aplicar a qualquer Condutor implicado num “Incidente” uma ou mais das seguintes penalidades, simultaneamente se for o caso e / ou em substituição ou complemento de outras sanções disponíveis:

- a) Penalidades em tempo
 - a1) de passagem pelo Pit Lane (Drive Through).
 - a2) de paragem no Pit Lane (Stop & Go)
 - a3) anulação do tempo de treinos cronometrados.
- b) Perda de posições na grelha de partida
- c) Penalização em voltas
- d) Exclusão de uma sessão de treinos cronometrados ou de uma corrida

Os CD poderão suspender a aplicação de uma qualquer penalidade, se assim o entenderem.

15.5 - Como norma geral, as infracções cometidas nos treinos levarão à anulação do (s) tempo (s) de treinos cronometrados – que se considere (m) necessários – ou à perda de posições na grelha de partida. Em casos cuja gravidade assim o determine, a penalização poderá ir até à exclusão da prova por decisão dos CD.

15.6 - Não obstante o descrito no Art. anterior, os CD poderão transferir as seguintes penalidades dos treinos para a corrida:

- a) Uma penalização em tempo a adicionar ao seu melhor tempo registado nos Treinos Cronometrados.
- b) Uma passagem pelo Pit Lane (Drive Through)
- c) Uma paragem no Pit Lane “STOP & GO”

O momento da aplicação das 2 últimas penalidades, deve ser devidamente definido na notificação escrita entregue ao Concorrente. Como regra geral, essa aplicação deve ser efectuada após as duas primeiras voltas da partida efectiva da corrida e nunca depois da quinta volta da corrida.

15.7 - Durante a corrida, os “Incidentes” susceptíveis de serem sancionados com uma penalização, serão resolvidos, normalmente com uma penalização de passagem pelo Pit Lane (Drive Through).

Ou em alternativa, se os CD considerarem essa penalização insuficiente, por uma paragem no Pit Lane (STOP & GO) com os segundos que entenderem, podendo ir até à exclusão nos casos de um incidente grave.

a) Por outro lado, naqueles “incidentes” cujas circunstâncias assim o aconselhem, poderão ser aplicadas penalizações diferentes para a corrida seguinte do mesmo evento, ou para corridas que tenham lugar em eventos seguintes.

15.8 - Sobre as penalidades previstas no presente Art. 15.4 a1), a2) e b) não existe direito de apelo (Art. 12.2.4 do CDI)

15.9 - Penalizações de “Pit Lane”.

No caso de os CD decidirem aplicar uma penalização imediata em tempo (de passagem pelo “PIT LANE” (Drive Through ou de STOP & GO) o seguinte procedimento deverá ser aplicado:

a) A notificação da penalização em tempo ao Concorrente, será efectuada de acordo com as disposições das presentes Prescrições Específicas, e nela será especificado o nome do Concorrente e do Condutor e respectivas licenças desportivas e o número do veículo, assim como a duração da penalização em tempo, o que será entregue ao concorrente.

b) Imediatamente após a informação ter sido feita através dos monitores de cronometragem ou pessoalmente ao Chefe de Equipa, o Director da Corrida mandará exhibir (no local habitualmente utilizado para informar os Condutores) ao Condutor em questão, o painel – passagem pelo “PIT LANE” (Drive Through) ou de paragem no “PIT LANE” (STOP & GO) acompanhado do número de competição do Condutor penalizado. A partir deste momento o condutor em questão não pode passar a Linha de Controlo mais do que duas vezes.

Contudo e a menos que o Condutor já tenha entrado na via de acesso às boxes, para cumprimento da penalidade, as penalidades não poderão ser cumpridas durante a intervenção do Safety Car, sendo que ao número de voltas de intervenção do Safety Car, serão adicionadas às duas voltas permitidas antes de entrar.

Caso o circuito não disponha de sistema de transmissão de tempos o Chefe de Equipa será de imediato chamado a comparecer junto do CD ou Direcção de Prova onde lhe será dada a informação da penalidade aplicada.

d) Definições

d.1) Passagem pelo “PIT LANE” (Drive Through): deve entrar no Pit Lane e regressar à corrida sem parar.

d.2) Paragem no “PIT LANE” (STOP & GO) deve entrar no Pit Lane e dirigir-se directamente para a “Zona de Penalização” (a qual deverá ter sido claramente indicada aos Condutores durante o “Briefing” ou Regulamento Particular) onde imobilizará a sua viatura no local onde lhe seja mostrado um painel circular vermelho com a palavra “STOP” escrito a branco indicado.

A partir do momento em que a viatura esteja imobilizada, o comissário encarregado iniciará a contagem decrescente da penalização imposta, no final da qual autorizará a viatura a reiniciar a marcha, através da substituição do painel circular vermelho por um verde com a palavra “GO” escrita a branco.

d.3) Se durante o cumprimento da penalidade de “STOP & GO” o motor da viatura parar, este apenas poderá ser repostado em marcha após esgotado o tempo de penalização, podendo, se necessário, fazer-se tal operação com recurso a uma fonte exterior de energia.

e) Em ambos os casos, a viatura não poderá parar em qualquer outra zona do Pit Lane, já que nenhuma intervenção na viatura, seja de que natureza for, é permitida, sendo punível com pena que poderá ir até à exclusão da prova,

f) No caso de corridas por voltas: se os CD decidirem aplicar uma das penalidades previstas no decorrer das últimas 3 (três) voltas (o que não permite o cumprimento por parte do Condutor da penalidade aplicada) ou após o final da corrida, serão, em sua substituição, adicionadas ao tempo total de corrida do (s) Condutor (es) penalizado (s), as seguintes penalizações em tempo

f.1) Passagem pelo “PIT LANE” (Drive Through): substituída por penalização de 25 segundos.

f.2) “STOP & GO” de 0 segundos: substituída por penalização de 30 segundos.

f.3) “STOP & GO” de 5 ou mais segundos: substituída por penalização que deverá tomar como base o tempo de penalização referido em f.2) ao qual se adicionará a duração da penalidade aplicada.

g) No caso de corridas ao tempo: se os CD decidirem aplicar uma das penalidades previstas no decorrer das três últimas voltas ou nos últimos 10 (dez) minutos da corrida (o que não permite o cumprimento por parte da Equipa da penalidade aplicada) ou após o final da corrida, serão, em sua substituição, adicionadas ao tempo total de corrida da (s) Equipa (s) penalizada (s), as seguintes penalizações em tempo

g.1) Passagem pelo “PIT LANE” (Drive Through): substituída por penalização de 30 segundos.

g.2) “STOP & GO” de 0 segundos: substituída por penalização de 40 segundos.

g.3) “STOP & GO” de 10 ou mais segundos: substituída por penalização que deverá tomar como base o tempo de penalização referido em g.2) ao qual se adicionará a duração da penalidade aplicada.

Art. 16 - CRONOMETRAGEM - OUTROS EQUIPAMENTOS NAS VIATURAS

16.1 - Sistema de Cronometragem

16.1.1 - Será obrigatoriamente utilizada nos treinos livres, cronometrados e corridas, aparelhagem cujo registo de tomada de tempos (início e final) não seja comandado manualmente e esteja habilitada a medir até ao centésimo de segundo.

16.1.2 - Um sistema paralelo, por célula ou outro (não dependente do sistema electrónico), terá de ser utilizado para reconfirmação em caso de eventual avaria do sistema principal. No caso de perda ou avaria do transponder, será válida a cronometragem alternativa.

16.1.3 - Durante as corridas um sistema paralelo (manual ou outro) deverá ainda permitir o registo do número de voltas efectuadas por cada Condutor.

16.1.4 - Para os Campeonatos, Taças Challenges e Troféus Nacionais ou Monomarca, é obrigatório o sistema de cronometragem electrónico efectuando-se o mesmo através de um sistema de “transponder”. Todos os participantes deverão tê-lo na sua posse. Caso algum dos participantes não possua um “transponder” próprio, deverá solicitar o aluguer do mesmo ao serviço de cronometragem do circuito, para que o possa instalar na sua viatura.

16.1.4.1 - É obrigatório que todos os concorrentes dos Campeonatos, Taças, Troféus Nacionais Challenges, Troféus Monomarca e Formulas que participem em provas de circuito tenham instalado na sua viatura um “transponder” com as seguintes características:

Marca: AMB / MYLAPS

Referência: TranX260 ou TranXPro

Características: Autónomo e alimentado por bateria

Ou compatíveis com descodificadores AMB / MYLAPS.

16.1.4.2 - Recomenda-se que todas as outras provas de circuito inscritas no Calendário Desportivo Nacional utilizem o mesmo sistema de cronometragem previsto nos números anteriores.

16.1.5 - Todos os Concorrentes possuidores de “transponder” individual deverão durante as verificações administrativas informar o Organizador do número de identificação do seu “TP” (através de um documento oficial) para que o mesmo possa ser registado no sistema de cronometragem.

16.1.6 - Qualquer deficiência verificada num “TP” que tenha implicações na classificação, não poderá ser imputada ao Organizador, assumindo o Concorrente todas as consequências resultantes do seu eventual mau funcionamento ou falta de recarregamento.

16.1.7 - O Concorrente deve sempre que a sua viatura se encontrar em pista ter o “transponder” correctamente instalado e em perfeitas condições de funcionamento.

16.1.8 - Qualquer falta de atribuição de tempo nos treinos cronometrados por razões que se prendam com o desrespeito do Art. 16.1.7 será da exclusiva responsabilidade do Concorrente.

16.1.9 - A correcta colocação do “transponder” é da responsabilidade do Concorrente, devendo o mesmo ser fixado na cava da roda do lado direito da viatura não podendo a sua colocação ultrapassar 60 cm de distância ao solo.

16.2 - Câmara de Vídeo a Bordo de Viaturas de Competição - A instalação de câmaras vídeo em viaturas participantes em competições oficiais, será efectuada de acordo com as normas constantes do Art. 49 das PGAK.

16.3 - Condições Gerais Relativamente às Viaturas

16.3.1 - É proibida a utilização de sistemas de telemetria ou de qualquer outra base informática que permita a transmissão de dados entre a viatura em movimento e a zona das boxes e vice-versa, sempre que a viatura se encontrar em pista, salvo os instalados pelos Comissários e Cronometristas oficiais da prova para controlo do desenrolar da mesma.

16.3.2 - É permitida a intercomunicação entre o Condutor (dentro da sua viatura em movimento) e os membros da sua Equipa, através da utilização de sistemas rádio cuja função exclusiva seja a transmissão / recepção da voz humana.

16.3.3 - É permitida a utilização de sinais de dispositivos de cronometragem “Lap triggers” das boxes para a viatura.

Os emissores dos marcadores de voltas deverão ser auto-alimentados (com sistema autónomo de alimentação por bateria) e uma vez instalados, o seu funcionamento deve ser autónomo (não poderá depender de operações manuais nem poderá estar ligado a mais nenhum Equipamento colocado nas boxes ou Pit Wall, seja por meio de fios eléctricos, fibra óptica ou outro meio).

Simultaneamente, estes dispositivos devem ser incapazes de receber qualquer informação externa.

Os “Lap triggers” devem utilizar uma frequência de transmissão situada nos 10GHz (rádio ou óptico) e emitir um feixe de meio ângulo a menos de 36° quando medidos no ponto de 3dB, e não poderão ser utilizados para transmitir dados das boxes para a viatura. Apenas a informação dos “Lap triggers” pode ser transmitida e a transmissão deve ser constante e ininterrupta.

16.3.4 - Caso qualquer sistema “Lap trigger” instalado numa viatura / Pit Wall interfira no sistema de cronometragem do circuito, o Concorrente será notificado pelo Director de Corrida para retirar de imediato tal sistema da respectiva viatura.

16.3.5 - Durante toda a duração de uma prova, é proibido instalar “Lap Triggers” ou quaisquer outros sistemas, de cronometragem, contagem de voltas, medição de velocidade a menos de 5 metros dos sistemas oficiais de cronometragem instalados num circuito.

Art. 17 - DISCIPLINA GERAL NO PADDOCK, BOXES; PIT LANE E USO DAS INSTALAÇÕES

17.1 - A Organização disponibilizará no Paddock uma área suficiente para a realização das diferentes actividades que se desenrolem em torno de cada prova.

17.2 - Em cada um dos Circuitos terá que ser disponibilizado um Parque suficientemente amplo para cobrir as necessidades Técnicas das Equipas participantes em cada prova.

17.3 - É proibido o estacionamento de viaturas particulares na área de Paddock Técnico, reservada exclusivamente a viaturas de serviço, devidamente credenciadas para o efeito.

Todos os Concorrentes serão obrigados a parquear as suas viaturas particulares nos locais indicados pela Organização de cada Prova.

Se uma Equipa pretender instalar qualquer tipo de estrutura (tendas, avançados, guarda sois, etc.) nas traseiras das boxes, terá de solicitar previamente à Organização por escrito autorização para a sua instalação.

17.4 - Nos eventos “Racing Weekend” a organização do paddock bem como as solicitações relativas à utilização do paddock devem ser efectuadas junto da Talent Fusion

17.5 - É absolutamente interdito efectuar qualquer tipo de testes de rodagem com as viaturas de prova em qualquer zona do Paddock. A infracção a esta regra será penalizada pelos CD.

17.6 - É proibida a utilização das boxes por outras viaturas que não as de prova.

17.7 - É absolutamente interdita a presença de animais, (salvo o caso dos eventualmente utilizados pelas forças de segurança), nas zonas de Paddock, boxes, Pit Lane Pista e áreas reservadas aos espectadores.

17.8 - A zona do Pit Lane, das boxes, da pista e o local reservado à sinalização aos Condutores (muro das boxes) é interdita a menores de 16 anos, dado ser uma zona extremamente perigosa. Se apesar desta proibição algum menor de 16 anos estiver presente nelas, a sua permanência ficará sob a responsabilidade de cada Equipa.

17.9 - É proibida a permanência de pessoas não credenciadas no interior das boxes, durante a realização de treinos e corridas.

17.10 - Todos os membros de cada Equipa deverão ter sempre bem visível a sua identificação, dentro do recinto do evento.

17.11 - Toda a pessoa relacionada de algum modo com um Concorrente inscrito que se encontre em qualquer das zonas referidas no Art. 3.21 do CDI, deverá ser portadora durante todo o evento dos correspondentes passes oficiais, válidos para a zona em questão.

17.12 - É proibido pintar qualquer tipo de linhas no Pit Lane.

17.13 - Todos são responsáveis pela boa manutenção das instalações que lhes são cedidas. A má utilização das referidas instalações será da responsabilidade dos utilizadores

17.14 - Todo o material – incluindo os pneus – deverá estar dentro das boxes.

17.15 - É da responsabilidade das Equipas retirar das instalações dos circuitos, os pneus usados uma vez finalizada a prova.

17.16 - Credenciais de acesso

17.16.1 - Os “passes” oficiais para os Concorrentes inscritos nos Campeonatos, Taças, Challenges, Troféus Nacionais ou Monomarca, e respectivos membros das suas equipas serão distribuídos pelos “Promotores Oficiais” dos mesmos e só poderão ser utilizados pelas pessoas a quem foram distribuídos e nos locais (zonas do circuito) para onde os mesmos sejam válidos.

Todas as pessoas a quem foram entregues esses “passes”, terão de os manter bem visíveis sempre que estiverem presentes no evento para os quais sejam válidos.

Compete a cada Concorrente assegurar-se de que todos os elementos da sua equipa ostentam de modo permanente e visível os passes respectivos no decurso de um evento.

17.16.2 - Aos concorrentes das restantes Categorias (Troféus ou Fórmulas) os “Passes” serão atribuídos pelo respectivo Promotor, e só serão válidos para a prova neles mencionada.

17.16.3 - Recorda-se que todas as pessoas portadoras de “Passes Oficiais” atribuídos pelos Promotores ou Clubes Organizadores não estão cobertas pelo seguro da prova.

Art. 18 - DISCIPLINA GERAL DE SEGURANÇA

18.1 - É interdito aos Condutores conduzir as suas viaturas no sentido oposto ao do percurso da prova sob pena de exclusão a menos que tal tenha sido indicado pelos Comissários de Pista.

Uma viatura só poderá ser empurrada em direcção contrária à da prova, para se deslocar de uma posição perigosa em que se possa encontrar, mas sempre e só, pelos comissários de pista, devendo o condutor ajudar nessa manobra.

18.2 - Qualquer Condutor que pretenda abandonar a pista para se dirigir à zona das boxes ou Paddock, deverá com antecedência assinalar aos outros Condutores em pista a sua intenção de o fazer, e incumbe-lhe certificar-se de que essa manobra não representa nenhum perigo para si e para os outros Condutores.

18.3 - Durante os treinos e corridas, os Condutores deverão apenas utilizar a pista e devem sempre respeitar as disposições dos regulamentos aplicáveis relativas à condução em circuito (CDI, Anexo L, *Capítulo IV*).

18.4 - Todo o condutor que abandone a sua viatura, deverá deixá-la em ponto morto e com o volante colocado no seu lugar. Esta regra também se aplica quando a viatura está estacionada no Parque Fechado.

18.5 - É proibido empurrar uma viatura ao longo da pista ou de a fazer franquear a linha de chegada, (empurrando) sob pena de imediata exclusão da prova

18.6 - O Condutor não poderá empurrar a sua viatura, seja por que motivo for, se esta estiver imobilizada dentro dos limites da pista. Excepto se uma indicação expressa para o efeito lhe for dada pelos Comissários de Pista.

18.7 - A pista só poderá ser utilizada pelos Condutores que estejam autorizados a participar na sessão programada nesse momento.

18.8 - 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 na pista, não ser que esta se encontre nas boxes ou na Pré-Grelha de partida.

18.9 - Uma viatura não poderá em nenhum momento fazer marcha-atrás pelos seus próprios meios no Pit Lane.

18.10 - Todas as reparações numa viatura, durante os treinos e corrida, só poderão ser efectuadas nas zonas de “Paddock”, “boxes” e Pré-Grelha de partida ou de acordo com o descrito no Art. 36. Qualquer infracção a esta regra poderá levar à exclusão da prova.

18.11 - Desde o início e até ao final do (s) treino (s), Warm Up ou corrida (s) e até que todas as viaturas – pelos seus próprios meios ou de outro modo (cf. Art. 39.3) – tenham dado entrada na zona de acesso ao Pit Lane ou no Parque Fechado, conforme os casos, à excepção das Autoridades Desportivas e Oficiais de Prova ninguém está autorizado a aceder à pista.

Com excepção dos Comissários de Pista na execução da sua missão, o condutor quando conduz debaixo das instruções dos Comissários de Pista e os mecânicos, de acordo com o estabelecido nas presentes Prescrições

18.12 - Em qualquer momento da prova, a utilização de um dispositivo de accionamento do motor de arranque exterior à viatura, apenas é autorizada no Paddock, Boxes, na via interior do Pit Lane e na Grelha de Partida.

Qualquer infracção a esta regra poderá implicar as seguintes penalidades a serem pronunciadas pelos CD.

a) Durante os treinos cronometrados: anulação da totalidade dos tempos.

b) Durante a corrida: exclusão. Com excepção do referido no Art. 15.9 d3).

18.13 - Nenhuma matéria ou substância sólida, líquida ou gasosa ou de qualquer outra natureza poderá ser colocada ou retirada da viatura.

a) Durante os treinos cronometrados: desde o final do treino até ao levantamento do Parque Fechado.

A infracção a esta regra implica anulação da totalidade dos tempos.

b) Durante a corrida: desde o final da corrida até ao levantamento do Parque Fechado. A infracção a esta regra implica exclusão da corrida.

18.14 - Todos os Condutores que participem nos treinos e corridas, devem obrigatoriamente utilizar os elementos de segurança de acordo com o descrito no Capítulo III do Anexo L ao CDI e sob pena de exclusão, o uso de:

a) Capacetes de acordo com o Art. 1 do Capítulo III do Anexo L ao CDI

b) Vestuário resistente às chamas (ignífugo ou resistente ao fogo) de acordo com o Art. 2 do Capítulo III do Anexo L ao CDI

c) Sistema de retenção da cabeça (RFT) de acordo com o Art. 3 do Capítulo III do Anexo L ao CDI

Qualquer condutor que entre no Pit Lane, deve estar devidamente fixo no seu lugar através dos cintos de segurança de acordo com as especificações do Anexo J para a viatura em questão durante todo o tempo de uma prova, desde que esteja em movimento num circuito ou via das boxes.

18.15 - A circulação no PIT LANE efectuar-se-á com a máxima precaução de segurança e a uma velocidade máxima instantânea não superior a 60 km/h.

18.15.1 - Durante o decorrer dos treinos (livres ou cronometrados) e corridas, será utilizado um sistema de controlo de velocidade instantânea (por "radar") devidamente operado por um Juiz de Facto.

18.15.2 - A qualquer Condutor que ultrapasse a velocidade máxima permitida durante os treinos (livres ou cronometrados), Warm Up ou durante as voltas de reconhecimento, será aplicada uma multa correspondente a € 50,00 (cinquenta Euros) por cada 5 km/h (ou fracção) acima do limite estabelecido.

18.15.3 - Em caso de reincidência numa mesma prova, a multa a aplicar será de € 100,00 (cem Euros) por cada 5 km/h (ou fracção) acima do limite estabelecido.

18.15.3.1 - Em caso de nova reincidência numa mesma prova, o Condutor em causa será excluído do evento.

18.15.4 - Durante o decorrer da corrida, os CD aplicarão uma das seguintes penalidades a todo o Condutor que ultrapasse os limites de velocidade impostos no Art. 18.15.

a) O Condutor será penalizado com uma passagem pelo Pit Lane (Drive Through)

b) Em caso de reincidência na mesma prova ao critério dos CD, que poderá ir até à exclusão imediata.

18.15.4.1 - As penalidades definidas em 18.15.4 a) e 18.15.4 b), não são vinculativas.

Podendo os CD, ao abrigo do Art. 12 do CDI, agravar o tempo de duração das mesmas, se o entender como justificável.

18.16 - Tanto na entrada como na saída do Pit Lane, existe uma linha branca (ou de outra cor) contínua pintada na pista, com a intenção de separar as viaturas que nela circulam normalmente, daquelas que entram ou saiam do Pit Lane.

As viaturas que acedam ou abandonem o mesmo não poderão pisar tais linhas excepto em caso de força maior, reconhecido como tal pelos CD. Todo o incumprimento desta regra implicará sanções a aplicar pelos CD.

18.17 - Em particular é proibido:

18.17.1 - No decurso dos treinos oficiais e corrida, é proibido efectuar em pista ensaios de partida, excepto na zona de aceleração compreendida entre o semáforo do final do Pit Lane e a entrada da pista. A não ser que o Director de Corrida indique outra disposição durante o briefing.

18.17.2 - No caso de utilização de escapatórias, a reentrada em pista apenas poderá ser feita após autorização expressa do Comissário de Pista no local.

Os Organizadores obrigam-se a referir expressamente no Regulamento Particular da Prova, de quais as escapatórias do circuito nas quais estará colocado um Comissário de Pista, controlando a reentrada em pista dos Condutores que hajam eventualmente nelas entrado. Sendo sempre da responsabilidade do condutor o seu regresso à pista em segurança.

18.18 - Os Condutores devem utilizar exclusivamente a pista a todo o momento. A fim de dissipar qualquer dúvida:

– as linhas brancas que definem os limites da pista são consideradas como fazendo parte da pista, mas as bermas não;

– um Condutor será considerado como tendo saído da pista, se nenhuma parte da sua viatura permanecer em contacto com a pista.

Se uma viatura sair da pista por uma qualquer razão, e sem prejuízo do Art. 18.19, o Condutor pode retomar a corrida. Todavia, isso deve ser feito no respeito das normas de segurança e sem daí retirar qualquer vantagem.

18.19 - São totalmente interditas em pista quaisquer manobras susceptíveis de prejudicar outros concorrentes, tais como mudar várias vezes de direcção para defender a posição, toques deliberados, empurrar outro concorrente para fora de pista, efectuar mudanças anormais de direcção com o intuito de prejudicar outro concorrente ou efectuar manobras de condução anti-desportiva.

Todo o Condutor que cometa alguma das infracções antes referidas, será objecto de relatório para os CD que decidirão a penalidade a aplicar.

18.20 - Quaisquer das manobras referidas nos Art.s 18.18 e 18.19 ou qualquer outra de carácter anti-desportivo (por Ex. colisão evitável), a repetição de faltas graves ou a evidência de falta de controlo da viatura (tal como as saídas de pista), serão penalizadas pelos CD de acordo com a sua gravidade e frequência, com pena que poderá ir da simples advertência à exclusão da prova.

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

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.

Neste caso, poderão ser mostradas e terão que ser respeitadas, bandeiras azuis a todos os condutores.

18.22 - A penalização infligida aos Condutores que não respeitem a bandeira azul será igualmente aplicada aos Condutores que obstruam uma parte da pista e será mais severa no caso de obstrução sistemática, podendo ser penalizados ao critério dos CD.

18.23 - Durante os treinos ou corrida, uma viatura que se imobilize na pista deverá dela ser removida o mais rapidamente possível, a fim de que a sua presença não constitua perigo ou cause transtorno aos outros Condutores.

Se o Condutor estiver impossibilitado de movimentar a sua viatura de uma posição perigosa em que se encontre, é dever dos Comissários de Pista prestar-lhe ajuda.

Neste caso, se o condutor tiver recebido ajuda mecânica (reboque, rescue, tractor) utilizado pelos comissários de pista para retirar o veículo, será penalizado da seguinte forma:

a) Em Treinos Oficiais: Fim do treino cronometrado para o concorrente. Só poderá regressar à pista para voltar ao Pit Lane.

b) Nas corridas: poderá retomar a corrida independentemente do tipo de ajuda recebida desde que não tenha aproveitado essa ajuda para colocar o motor em funcionamento.

18.24 - No decurso de uma corrida (com duração superior a 60 minutos) se uma viatura se imobilizar na pista, por despiste ou avaria, e caso não possa atingir as boxes pelos seus próprios meios, a Organização providenciará o seu transporte para as boxes.

Onde deverá, obrigatoriamente, após a sua reparação, ser verificada pelos Comissários Técnicos da prova para poder retomar a corrida.

A infracção a esta regra implicará a imediata exclusão da viatura em causa.

Se várias viaturas se imobilizarem em simultâneo, caberá à Organização a decisão da ordem em que as mesmas serão recolhidas.

Sobre esta matéria não serão aceites quaisquer reclamações.

18.25 - Se uma viatura se imobilizar na pista durante os treinos livres ou cronometrados, Warm Up ou na corrida, o motor deverá ser sempre repostado em marcha através do motor de arranque da própria viatura.

18.26 - Toda a viatura abandonada na pista (mesmo que momentaneamente) pelo seu Condutor e independentemente da causa ou duração será considerada como uma declaração de abandono por parte do respectivo Condutor.

18.27 - Nenhum Condutor poderá recusar ou opor-se a que a sua viatura seja retirada para um local seguro, antes devendo facilitar e colaborar o mais possível nessa manobra, seguindo todas as instruções que lhe forem dadas pelos Comissários de Pista.

18.28 - Se uma viatura tiver problemas mecânicos graves durante os treinos ou corrida, o Condutor deve abandonar a pista tão logo estejam reunidas as condições de segurança necessárias para o efectuar.

18.29 - 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 na pista, a não ser nas boxes ou na Pré-Grelha de partida.

18.30 - É proibido fumar no Pit Lane, na zona reservada à sinalização dos Condutores (muro das boxes) e nos locais reservados às Verificações Técnicas iniciais e finais.

18.31 - Durante os treinos, Warm Up e corridas, todas as portas das boxes (que dão para o Pit Lane) deverão estar fechadas, com excepção das portas das boxes da categoria que estiver em pista no momento.

18.32 - 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 do respectivo Condutor a ser pronunciada pelos CD.

18.33 - Bandeiras amarelas

18.33.1 - A apresentação de uma ou mais bandeiras amarelas agitadas nos Postos de Sinalização 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.

18.33.2 - Qualquer infracção a esta regra será penalizada por decisão dos CD como segue:

a) durante o decorrer de um **Treino Livre**

a.1) Primeira infracção: Anulação do melhor tempo do treino cronometrado.

a.2) Segunda infracção: perda de (n) posições na grelha de partida

a.3) Terceira infracção: saída do último lugar da grelha de partida

b) durante o decorrer de um **Treino Cronometrado**

b.1) Primeira infracção: anulação dos 2 (dois) melhores tempos

b.2) Segunda infracção: perda de (n) posições na grelha de partida

b.3) Terceira infracção: anulação de todos os tempos registados

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

c) durante o decorrer de uma corrida:

c.1) Primeira infracção: passagem pelo Pit Lane (Drive Through)

c.2) Segunda infracção: penalização com a adição de 60 segundos ao seu tempo final da corrida ou a dedução de uma volta.

c.3) Terceira infracção: exclusão da corrida.

18.34 - Iluminação - Provas Resistência

Todas as viaturas devem ter as luzes exigidas para uma homologação rodoviária, em perfeito estado de funcionamento durante todo o decorrer dos treinos e corrida.

Cabe ao Director de Corrida decidir se uma viatura tem de ser mandada parar, para reparar o seu sistema de iluminação.

Neste caso, a mesma apenas poderá retomar a pista com expressa autorização de um comissário técnico da prova.

A colocação de luzes suplementares para identificação da viatura é autorizada, desde que seja feita dentro do habitáculo e a sua montagem seja aceite pelos comissários técnicos.

Art. 19 - VERIFICAÇÕES

19.1 - 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.

19.2 - As Verificações Administrativas e Técnicas Iniciais de cada categoria deverão estar finalizadas pelo menos 75 minutos antes do início dos treinos oficiais.

19.3 - 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.

19.4 - A lista definitiva de Concorrentes / Condutores de cada Categoria autorizados a tomar parte na prova (lista de admitidos á partida), será definitivamente encerrada após o término das operações de verificação, deve ser assinada pelos CD e obrigatoriamente afixada no Quadro Oficial até um máximo de 60 minutos antes do início dos treinos oficiais.

19.5 - O Director de Corrida, os CD ou o Médico Chefe da prova podem solicitar a um Conductor que se submeta a um exame médico em qualquer momento da prova.

19.6 - Os CD de uma prova poderão ainda:

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

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

19.6.3 - Solicitar a um Concorrente a entrega da (s) amostra ou peça (s) que julguem necessária (s).

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

19.6.5 - Sobre o descrito no presente Art. (19.6) não existe direito de apelo.

Art. 20 - VERIFICAÇÕES ADMINISTRATIVAS

20.1 - Em cada evento, haverá lugar a uma Verificação Administrativa incidindo sobre a documentação do Concorrente, do Condutor, Chefe de Equipa, Equipa / Assistentes, validade das Licenças Desportivas.

20.2 - Provas com duração até 60 minutos

a) Quando das Verificações Administrativas de cada evento as Equipas com dois Condutores serão obrigadas a indicar a ordem do 1º e 2º Condutores.

É nesta altura que os concorrentes devem informar qual a ordem dos Condutores.

Esta ordem será válida tanto para os Treinos Cronometrados como para as corridas (o Condutor que participe na primeira sessão de qualificação será o que irá partir para a primeira corrida, o outro irá participar na segunda sessão será o primeiro na segunda corrida). A não ser que o Regulamento Desportivo da Categoria defina outras indicações.

Esta ordem só poderá ser alterada por motivos de força maior e desde que autorizada pelo Colégio de CD.

Toda a Equipa que pretenda efectuar tal alteração será penalizada com 5 lugares na grelha de partida para cada corrida.

b) No caso de Equipas com um condutor este terá de participar nas duas sessões de Treinos Cronometrados, excepto em casos devidamente autorizados pelos CD ocupando então o último lugar da grelha na Corrida respectiva.

c) No caso de Troféus Monomarca, as Equipas com dois Condutores serão obrigadas a indicar a ordem do 1º e 2º Condutores após a realização dos Treinos Cronometrados

Esta ordem será válida para as corridas. Esta ordem só poderá ser alterada por motivos de força maior e desde que autorizada pelo Colégio de CD.

Toda a Equipa que pretenda efectuar tal alteração será penalizada com 5 lugares na grelha de partida para cada corrida.

20.3 - Provas com duração superior a 60 minutos

Quando das Verificações Administrativas de cada evento as Equipas serão obrigadas a indicar a ordem dos Condutores.

É nesta altura que os concorrentes devem informar qual a ordem dos Condutores.

Esta ordem será válida tanto para os Treinos Cronometrados como para as corridas (o 1º Condutor que participe na sessão de qualificação será o que irá partir para corrida, os outros irão participar segundo a ordem pela qual foram indicados durante as verificações Administrativas).

Esta ordem só poderá ser alterada por motivos de força maior e autorizada pelo Colégio de CD. Toda a Equipa que pretenda efectuar tal alteração será penalizada com 5 lugares na grelha de partida para cada corrida.

Art. 21 - CHEFES DE EQUIPA

a) Na altura das Verificações Administrativas cada Concorrente deverá designar um Chefe de Equipa (obrigatoriamente licenciado pela FPAK) que para todos os efeitos será o seu representante legal perante a Organização e/ou os CD nas verificações, reuniões, comunicados, sanções, etc.

b) Entre outras, ao Chefe de Equipa serão atribuídas as seguintes funções:

Efectuar as Verificações Administrativas e Técnicas

Comunicar a composição definitiva da Equipa

Assinar e acusar a recepção de Aditamentos e Comunicações dos CD.

Assistir ao Briefing juntamente com os Condutores

Art. 22 - VERIFICAÇÕES TÉCNICAS

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

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

22.3 - Simultaneamente com a apresentação da sua viatura nas Verificações Técnicas iniciais, os Concorrentes deverão apresentar aos Comissários Técnicos, a Ficha de Homologação respectiva e o Passaporte Técnico da viatura. No caso destes documentos não terem sido apresentados, os CD reservar-se-ão o direito de recusar a participação na prova.

22.4 - Os números de competição e o nome do Conductor (cf. Art. 12) assim como a publicidade obrigatória proposta pelo Organizador deverão figurar na viatura desde o início das Verificações Técnicas.

22.5 - Todos os lastros que uma viatura possua têm de ser declarados pelos Concorrentes durante as Verificações Técnicas Iniciais e serem selados pelo Delegado Técnico da FPAK.

Qualquer lastro “não declarado e não selado”, não será considerado nos procedimentos de pesagem durante o decorrer da prova.

22.6 - Os CD poderão 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.

22.6.1 - O ruído máximo do sistema de escape não pode exceder o valor de 100 dB (A) às 3000 rpm, medido de acordo com o método de medição FIA. Esta regra aplica-se a todas as categorias que não tenham este valor descrito nos respectivos regulamentos e ou prescrições técnicas. A fim de serem cumpridas as normas nacionais de ruído, todas as viaturas terão obrigatoriamente que estar Equipadas com um silenciador de escape.

22.7 - 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 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.

22.8 - O Director de Corrida, 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.

22.9 - Os controlos e Verificações Técnicas serão efectuados apenas por Comissários Técnicos indicados no Regulamento Particular da Prova e sob a responsabilidade do Comissário Técnico Chefe, os quais serão igualmente responsáveis pelas operações de Parque Fechado ou em qualquer outro local onde as mesmas se possam efectuar.

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

22.10 - Após o final das corridas de cada categoria, de acordo com o disposto no 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 Desportivo ou Técnico correspondentes, assim como quaisquer outras que os CD decidam mandar verificar.

22.10.1 - O número mínimo de viaturas sujeitas às Verificações Técnicas finais, compreenderá as viaturas classificadas nos dois primeiros lugares da classificação geral de cada Categoria e qualquer outra viatura que os CD entendam por bem designar.

22.11 - As Verificações Técnicas no final da prova, devem realizar-se na presença do Concorrente da viatura a verificar ou de um seu legítimo representante.

No caso da ausência do Concorrente ou do seu legítimo representante durante o acto da verificação devidamente anunciado, não poderá ser formulado qualquer reclamação referente a essa mesma verificação. Nas operações de verificação recorrer-se-á a um máximo de dois mecânicos designados pelo Concorrente ou seu legítimo representante, para as tarefas de desmontagem e posterior remontagem (se for o caso) sob as instruções dos Comissários Técnicos.

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

No caso da ausência do Concorrente ou 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.

22.13 - No caso em que o Regulamento de um Campeonato, Taça, Troféu Nacional Challenge ou Troféu Monomarca, estabeleça a realização de 2 (dois) treinos / ou 2 (duas) corridas na mesma Prova e, se uma viatura for objecto de uma reclamação ou verificação técnica no final da primeira sessão de treinos ou da primeira corrida e caso não haja possibilidade de se efectuarem as verificações naquele momento, a (s) peça (s) objecto de tais verificações serão seladas e verificada a sua legalidade, no final da segunda sessão de treinos cronometrados ou da segunda corrida.

O concorrente concorda expressamente que nesse caso, a exclusão da classificação da primeira sessão de treinos ou da primeira corrida, envolverá também a exclusão implícita da segunda sessão de treinos ou da segunda corrida.

Excepto se as peças que originarem tal exclusão tenham sido alteradas/substituídas após a primeira sessão de treinos ou primeira corrida.

Neste caso, o Concorrente não deverá efectuar qualquer tipo de substituição sem o comunicar previamente e por escrito aos Comissários Técnicos e estes lhe tenham dado o seu aval.

22.14 - Como regra geral, as infracções de carácter técnico serão sancionadas nos treinos cronometrados com a anulação de todos os tempos registados pelo respectivo Condutor (ou Equipa no caso de corridas de Endurance).

Numa manga ou corrida: com a exclusão (na manga ou na corrida) ou com a exclusão da prova, se a gravidade da infracção constatada assim o determinar.

Art. 23 - PNEUS

23.1 - Os pneus "Slick" são autorizados para as Categorias em que tal esteja previsto.

23.2 - Em todas as Categorias que participem em circuitos pontuáveis para os Campeonatos, Taças, Challenges ou Troféus Nacionais / Monomarca e Formulas, não é permitida – sob pena de exclusão imediata da prova – a utilização de pneus recauchutados ou "rechapados", bem como a abertura de quaisquer rasgos em pneus "Slick" para piso seco.

23.3 - A utilização em tempo seco de pneus específicos para chuva está proibida durante os treinos cronometrados, mangas de qualificação e corrida.

23.4 - O interior do pneu (espaço compreendido entre a jante e a parte interna do pneu) não deve ser cheio senão com ar.

Por outros termos, a utilização de qualquer dispositivo que permita aos pneus conservar as suas “performances” com uma pressão interna igual ou inferior à pressão atmosférica, é interdita em todas as provas pontuáveis para os Campeonatos, Taças, Challenges e Troféus Nacionais / Monomarca e Formulas.

23.5 - O uso de qualquer tipo de aquecimento químico e/ou térmico dos pneus (aquecedores de pneus) durante toda a duração do evento é proibido, excepto se o Regulamento Desportivo de uma qualquer Categoria o permitir expressamente. O incumprimento deste ponto será penalizado ao critério dos CD.

23.6 - Nas Categorias em que os Regulamentos Desportivos e Técnicos Particulares obriguem a marcação de pneus, a hora e o local de marcação será indicada no Regulamento Particular da Prova.

23.6.1 - Cada pneu será marcado, na presença do Concorrente ou seu representante, pêlos Comissários Técnicos nomeados para o efeito, sobre o seu flanco externo, ou, a pedido do Concorrente, sobre os dois flancos.

23.7 - Encontrando-se prevista no programa da prova a realização de sessões de treinos livres, nestas é autorizada a utilização de pneus de qualquer tipo, não marcados, desde que o contrário não seja estipulado pelos Regulamentos Desportivos e Técnicos Particulares de cada categoria.

23.7.1 - De acordo com o referido no número anterior, a marcação dos pneus só será efectuada após a realização dos treinos livres oficiais.

23.8 - A limitação de pneus durante os treinos cronometrados, Warm Up e corrida a sua forma de verificação durante a prova, estará prevista nos Regulamentos Desportivos e Técnicos de cada categoria; caso sejam omissos poderá ser definida pelo Delegado Técnico ou pelo Comissário Técnico Chefe.

23.9 - Cada Condutor, não poderá utilizar, para os treinos cronometrados, Warm Up e corrida, outros pneus que não os marcados previamente pela Comissão Técnica, expressamente para essa prova, salvo o caso de pneus de “chuva” utilizados exclusivamente com pista molhada, cuja utilização é contudo livre.

23.10 - No caso de um Concorrente pretender utilizar pneus marcados em provas anteriores, estes poderão ser novamente marcados, desde que seja respeitado o número total previsto no regulamento técnico da respectiva categoria.

23.11 - Em caso de utilização de pneus não marcados, as penalizações serão atribuídas da seguinte forma:

a) Nos treinos cronometrados – anulação da totalidade dos tempos registados e colocação no último lugar da grelha de partida.

b) Na corrida – Exclusão.

23.12 - Durante os treinos cronometrados e corridas, só devem encontrar-se nas boxes os pneus marcados para esse evento.

23.13 - Pela apresentação do painel “Pista Molhada”, aos Condutores será atribuída a livre escolha do tipo de pneus a utilizar, salvaguardando-se o estipulado nos regulamentos desportivos e técnicos particulares de cada categoria.

Ficando contudo entendido, nesse caso, que a sessão de treinos ou a corrida serão consideradas como realizadas em pista molhada.

Não obstante, esta decisão não afecta a totalidade do evento, mantendo-se a limitação para o resto da prova, se não se voltarem a verificar condições de pista molhada.

Os Condutores deverão respeitar os Regulamentos Desportivos e Técnicos de cada Campeonato, Taça ou Troféu no que se refere à utilização de pneus de chuva.

23.14 - Não é permitido que uma viatura tenha montado ao mesmo tempo pneus Slick e de chuva.

23.15 - No caso de utilização de pneus de chuva e sempre que a pista seja declarada pelo Director de Corrida como Pista Molhada, as luzes brancas frontais assim como as de nevoeiro e as luzes traseiras vermelhas da viatura devem manter-se acesas quer nos treinos livres ou cronometrados, quer na Warm Up e na corrida.

O Comissário Técnico Chefe verificará o seu correcto funcionamento a todo o momento. Ficará ao critério do Director de Corrida decidir se uma viatura deve ser mandada parar porque a sua luz traseira não funciona. No caso de uma viatura ter sido mandada parar por este motivo, a viatura poderá voltar à pista tão logo o problema tiver sido reparado.

23.16 - Durante toda a duração dos treinos cronometrados, Warm Up e corrida, serão colocados Comissários na saída das boxes encarregados de verificar se todas as viaturas participantes estão Equipadas com pneus correctamente marcados.

23.16.1 - Qualquer anomalia detectada no controle de pneus, será comunicada ao Director de Corrida assim como ao Condutor em infracção, e levará os CD a aplicar o disposto no Art. 23.11.

Art. 24 - PESAGEM

24.1 - Durante todo o evento, deverão respeitar-se sempre os pesos mínimos de acordo com a categoria em que os veículos estejam inscritos.

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

Admite-se contudo uma tolerância no peso de até 3 (três) kg.

24.2.1 - O documento que atesta a certificação da balança deve ser apresentado pelo Director da Prova na 1ª reunião dos CD.

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

24.4 - 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 de Prova presentes.

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

24.5.1 - Durante e após os treinos cronometrados:

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

b) Todos os Condutores participantes no evento e desde que previsto no Regulamento particular da prova, serão pesados antes da prova, devidamente vestidos com o seu Equipamento de corrida completo. O seu peso será anotado numa ficha de pesagem sob o controle do Comissário Técnico Chefe a qual deverá ser assinada pelo respectivo Condutor. A falta de comparência à pesagem implicará a Exclusão da Prova.

c) Durante os treinos cronometrados, o Comissário Técnico Chefe, por solicitação dos CD, seleccionará ao acaso as viaturas que serão pesadas.

Através de uma bandeira vermelha ou semáforo vermelho, colocada (o) na via de acesso às boxes, o Comissário Técnico Chefe informará o Condutor de que a sua viatura foi seleccionada para pesagem.

d) A partir do momento em que ao Condutor é exibida a bandeira vermelha ou semáforo vermelho, ele deve dirigir-se directamente para a zona de pesagem e desligar o motor da viatura.

e) A viatura será entretanto pesada, e os resultados serão comunicados de imediato e por escrito ao respectivo Condutor o qual deve assinar a respectiva ficha de pesagem. Cópia dos mesmos, deverão ser entregues com o relatório das pesagens aos CD.

f) Se a viatura estiver impossibilitada de se dirigir à zona de pesagem pelos seus próprios meios, ele será colocada sob o controle exclusivo dos Comissários de pista, que promoverão a sua remoção para a zona de pesagem.

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

h) 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.

24.5.2 - Qualquer infracção detectada, no controle de pesagem, durante ou no final dos Treinos Cronometrados e salvo se a insuficiência de peso verificada, tiver sido motivada pela perda accidental de uma peça da viatura por razão devidamente justificada, levará à aplicação pelos CD, da sanção de anulação total dos tempos e colocação do Condutor / Equipa no final da grelha de partida imediatamente a seguir ao Condutor / Equipa com o pior tempo.

24.6 - Depois da Corrida:

Cada viatura que passe a linha de meta no final de uma manga ou corrida poderá ser pesada. Se for pesada sem o seu Condutor, o peso deste, determinado segundo o Art. 24.5.1.b) será acrescentado para controlo do peso mínimo exigido pelo respectivo Regulamento Técnico.

24.6.1 - Qualquer infracção detectada, no controle de pesagem, efectuado no final de uma manga ou corrida e salvo se a insuficiência de peso verificada, tiver sido motivada pela perda accidental de uma peça da viatura, por razão devidamente justificada, levará à aplicação, pelos CD da sanção de exclusão do Condutor / Equipa da(s) manga(s) ou corrida(s) onde for detectada a infracção.

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

Art. 25 - CARBURANTE - COMBUSTÍVEL - COMBURENTES

25.1 - O carburante ou combustível a utilizar será conforme estabelecido no Art. 252.9 do Anexo "J" ao CDI.

a) A eventual utilização de carburante ou combustível não conforme, durante os treinos cronometrados ou corrida, poderá implicar a exclusão da prova, sendo o facto comunicado à FPAK para aplicação de outras sanções.

25.2 - Para efeitos de recolha de amostras para análise de carburante ou combustível todas as viaturas deverão dispor de pelo menos 3 (três) litros de combustível, aquando da sua entrada em Parque Fechado no final dos treinos oficiais, mangas ou das corridas.

25.3 - Caso exista quantidade menor, aplicar-se-ão as seguintes sanções:

a) Após qualquer sessão de treinos cronometrados, implicará a anulação dos tempos.

b) No final de uma manga ou corrida: Exclusão.

25.4 - No final dos treinos oficiais e corrida, sob instruções emitidas pelos CD, os Comissários Técnicos poderão recolher amostras do carburante ou combustível utilizado pelas viaturas participantes, para verificar, em primeira instância, a sua concordância com o estabelecido no Anexo "J" ao CDI.

25.5 - A recolha de amostras de carburante ou combustível realizar-se-á retirando três amostras de um litro para bidões oficiais que serão devidamente identificados e selados segundo o procedimento usado para a selagem de peças a reter.

25.6 - O primeiro bidão será enviado ao laboratório para ser efectuada a respectiva análise. O segundo bidão ficará na posse do clube organizador da Prova ou tratando-se de um Troféu Monomarca da Comissão Organizadora desse Troféu. O terceiro bidão ficará na posse do Concorrente para uma eventual contra análise.

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

Art. 26 - REABASTECIMENTOS

26.1 - Nas corridas em que os reabastecimentos durante a corrida são permitidos tal deverá constar do regulamento da competição.

Por razões de segurança, os reabastecimentos serão feitos no exterior da box, na zona imediatamente em frente à respectiva box de cada equipa e com o motor da viatura desligado, ou em parque de reabastecimento a definir no regulamento particular da prova cumprindo igualmente as seguintes normas de segurança:

a) Em frente à respectiva box

1 - Nas operações de reabastecimento, o número máximo de elementos de cada equipa responsáveis por essa operação é de 3 (três), que devem estar obrigatoriamente equipados com roupa ignífuga completa (fato de competição, assim como luvas, roupa interior longa, balaclava, meias e sapatos, homologados em conformidade com a norma FIA 8856-2000 (Lista Técnica nº 27), incluindo capacete com viseira que não possa ser confundido com o dos Condutores e conforme uma das normas reconhecidas pela FIA na Lista Técnica nº 25.

A função única de um destes 3 (três) elementos será exclusivamente a de estar munido de um extintor de (no mínimo) 5 kg e accioná-lo em caso de necessidade, não podendo ter qualquer outra intervenção nessa operação.

2 - Os reabastecimentos serão da inteira responsabilidade do Concorrente, tendo de ser efectuados com o motor da viatura desligado e estando esta com as quatro rodas no solo.

3 - A operação de reabastecimento terá de ser sempre efectuada no início da paragem.

4 - Nas operações de reabastecimento, com recurso à utilização de bidão homologado, este terá uma capacidade máxima de 30 litros com dispositivo de acoplamento homologado próprio para reabastecimento e sendo este efectuado exclusivamente por força da gravidade.

5 - São autorizados outros equipamentos desde que devidamente homologados pela FIA.

6 - Não será permitido qualquer outro tipo de equipamento, nomeadamente depósitos com mangueiras e torneiras acopladas. Jerricans e funis estão também interditos.

b) Em parque de abastecimento

1- Devem os organizadores prever um sistema de bombas de gasolina standard industrial.

2 - Não são permitidos abastecimentos de combustível por meio de jerricans com funil.

3 - Os elementos responsáveis pelas operações de abastecimento têm de respeitar a exigências do ponto a)1 acima descrito.

4 - No parque de abastecimento tem de haver obrigatoriamente um carro de fogo.

c) Única de reabastecimento

Num treino ou corrida, independentemente das classes ou categorias nela integradas, os reabastecimentos serão todos de acordo com a alínea a) ou alínea b). Não será aceite misturar as duas alíneas.

26.2 - Durante o decorrer das operações de reabastecimento não é permitida a troca de Condutores. Contudo e no caso da alínea a) acima, após concluída totalmente a operação de reabastecimento, poder-se-á proceder à troca de Condutores.

26.3 - Nas provas de Resistência (com mais de uma hora de duração) são permitidos durante a corrida, os reabastecimentos de óleos lubrificantes na zona das boxes.

Art. 27 - PIT LANE E ASSISTÊNCIA NAS “BOXES”

27.1 - A zona de desaceleração faz parte da área das boxes.

27.2 - Durante os treinos, Warm Up e corrida, somente está autorizado o acesso às boxes pela zona de desaceleração. Todo o incumprimento desta regra implicará sanções a aplicar pelos CD.

27.3 - A fim de evitar qualquer dúvida, o Pit Lane estará dividido em duas vias, definidas do seguinte modo:

a) A via mais próxima do muro de separação entre a pista e o Pit Lane é denominada “VIA RÁPIDA”.

Toda a viatura que se encontre na “VIA RÁPIDA” em qualquer momento da prova deverá estar com o Condutor a bordo sentado na sua posição normal de condução e em ordem de marcha, inclusive quando a viatura estiver a ser empurrada pelos mecânicos;

b) A via mais próxima das boxes é denominada “VIA INTERIOR”. Zona onde é permitido trabalhar nas viaturas.

c) Toda a viatura que circule na “VIA RÁPIDA” tem prioridade sobre as que se encontrem na “VIA INTERIOR”

27.4 - Os Concorrentes não poderão pintar linhas ou marcas em nenhuma zona do Pit Lane.

27.5 - Nenhum material pode ser abandonado na “VIA RÁPIDA”.

27.6 - A permanência dos membros das Equipas e as reparações das viaturas só poderão ser realizadas na zona do Pit Lane destinada a cada Concorrente.

27.7 - Todo o Condutor que tenha ultrapassado a sua box, não poderá recuar até ao seu local de assistência, sem que a sua viatura seja empurrada à mão pelos seus mecânicos ou assistentes.

A infracção a esta regra implicará a aplicação de sanções a decidir pelos CD.

27.8 - Num evento com várias corridas, os Concorrentes não podem utilizar o Pit Lane senão durante os seus treinos e corrida ou por autorização expressa do Director de Corrida.

Neste ultimo caso, se uma viatura for autorizada a movimentar-se pelo Pit Lane deverá fazê-lo sempre no sentido normal de circulação e sem o motor a trabalhar.

27.8.1 - Qualquer infracção levará à aplicação de uma multa mínima de € 250,00, que será sucessivamente agravada para o dobro em caso de reincidência no decorrer do (s) mesmo (s) Campeonato (s) /Taça (s) ou Troféu (s).

27.9 - Durante todo o evento, além das Autoridades Desportivas e Oficiais da Prova, apenas poderão permanecer na zona de boxes, Pit Lane e zonas de sinalização, os elementos devidamente licenciados e credenciados afectos às Equipas que no momento tenham viaturas em pista. A comprovada desobediência a este ponto, pode levar à aplicação de sanções por parte dos CD. Sem prejuízo de quaisquer outras que a FPAK possa vir a aplicar.

27.10 - Antes do início ou reinício de uma qualquer sessão de treinos oficiais, Warm Up ou corrida todas as viaturas deverão permanecer na Via Lenta do Pit Lane até que a luz verde do semáforo de saída do Pit Lane seja aceso.

O aceso á via rápida do Pit Lane apenas é autorizado após a abertura da saída das boxes. Excepto nos casos previstos nos Art. 33.1.7 a) e 36.

Art. 28 - ZONA DE SINALIZAÇÃO AOS CONDUTORES (MURO DAS BOXES)

28.1 - No máximo, o Chefe de Equipa e um Assistente (licenciados FPAK) por viatura serão admitidos junto à pista (muro das boxes), em local especialmente designado para o efeito, permitindo-se apenas que esse Chefe de Equipa e/ou o Assistente forneçam através de sinalização apropriada, as informações que entenderem como úteis aos seus respectivos Condutores.

Não podendo ser utilizada para tal efeito, qualquer tipo de sinalética idêntica às utilizadas pela Organização.

28.2 - Durante o decorrer dos Treinos e corrida somente poderão aceder ao muro do PIT LANE, os elementos devidamente identificados de cada uma das Equipas participantes no treino ou corrida que se esteja a desenrolar nesse preciso momento. A localização dos membros da Equipa e as reparações das viaturas, só poderão ser realizadas na zona do PIT LANE destinada a cada Concorrente.

28.3 - O acesso a esse local (muro das boxes), só poderá ser efectuado, antes do início de cada treino ou após a partida da corrida. O Chefe de Equipa e o Assistente que aí colocados, não poderão abandonar esse local antes do final dos treinos ou corridas, bem como a ele não terão acesso após o início dos respectivos treinos ou corridas.

28.4 - Após o final dos treinos ou corridas dos respectivos Condutores, o Chefe de Equipa e os Assistentes aí colocados, deverão abandonar de imediato o local, permitindo a entrada dos Assistentes, da categoria seguinte.

Art. 29 - BRIEFING

29.1 - O Director de Corrida e / ou o Director de Prova realizarão um Briefing, em local e hora definidos no Regulamento Particular da Prova. O qual deve ser preferencialmente efectuado no mínimo 60 (sessenta) minutos antes da primeira actividade em pista da Categoria em questão.

Todos os Concorrentes (ou os representantes que estes tenham indicado) e os Condutores das viaturas admitidas a participarem nos treinos oficiais e corrida, são obrigados a participar no Briefing — que terá o seu início o mais tardar até uma hora antes do início dos treinos cronometrados — e assinar a respectiva folha de presenças.

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

29.3 - À entrada da sala onde o Briefing se realize e após a assinatura da folha de presenças por parte de cada Condutor e Concorrente (ou o representante nomeado) este receberá um documento escrito que obrigatoriamente incluirá as seguintes informações:

a) Dados do Circuito

a.1) Comprimento

a.2) Localização da Grelha de partida

a.3) Localização da Pole Position

a.4) Localização da linha de partida

a.5) Localização do semáforo de partida

a.6) Localização do ponto final de ziguezague (aquecimento de pneus) durante a volta de formação.

a.7) Localização da zona da sanção de Stop & Go

a.8) Localização linha de chegada

a.9) Localização do Parque Fechado

a.10) Localização das Verificações Técnicas Finais

a.11) Localização da Direcção de Prova, CD e Secretariado

a.12) Sinalização nocturna - será indicado aos concorrentes a partir de que momento é obrigatório circular com as luzes acesas.

Este será também o momento a partir do qual os Comissários de Pista utilizarão também sinalização nocturna.

a.13) Outros tópicos de interesse

b) Plano do Circuito

c) Horários definitivos

29.4 - Os Concorrentes são os responsáveis pela assistência dos seus Condutores à reunião (Briefing).

Qualquer atraso no acesso ao Briefing dará lugar à aplicação exclusivamente pelos CD, de uma multa de € 250,00. Os CD convocarão o Concorrente (ou o seu representante) e o Condutor que não tenham assinado a folha de presenças, a fim de lhe comunicar a penalidade imposta, dando-lhe também os detalhes do Briefing.

29.4.1 - Qualquer eventual ausência ao Briefing (desde que a respectiva justificação não seja aceite pelos CD) dará lugar à aplicação – exclusivamente pelos CD – de uma das penalidades previstas no Art. 12.2 do CDI. Os CD convocarão o Concorrente e o Condutor que não tenham assinado a folha de presenças, a fim de conhecer da justificação dessa ausência e de lhes comunicar a penalidade imposta, dando-lhes conhecimento dos detalhes transmitidos no Briefing.

29.5 - Caso o Concorrente (ou seu representante) e/ou o Condutor não compareçam à convocatória dos CD, até 60 minutos antes do início dos Treinos Oficiais, o Condutor será excluído da prova.

29.6 - As multas referidas no Art. 29.4, reverterão a favor dos Organizadores da prova, e terão de ser liquidadas no Secretariado da Prova até 45 minutos antes do início do Treino Cronometrado, sem o que, o Condutor não será autorizado a participar no treino e na corrida.

29.7 - Se o Director da Corrida o entender como eventualmente necessário, um Briefing suplementar (segundo as mesmas regras) para uma determinada categoria, poderá – após autorização dos CD e consequente publicação em decisão específica – ser realizado anteriormente à corrida, desde que o seu final anteceda em no mínimo 60 minutos, o início da respectiva corrida.

29.8 - Se por responsabilidade dos Organizadores, a reunião não tiver início à hora regulamentarmente prevista, e salvo motivos de força maior devidamente reconhecidos pelo Observador da FPAK à prova, o Clube Organizador será multado em € 500,00 (quinhentos Euro) por esse atraso.

Art. 30 - TREINOS LIVRES, OFICIAIS E WARM UP

30.1 - Desde o início dos treinos livres é obrigatória a presença de todo o sistema de segurança (ambulâncias, carros de incêndio, carros com sistema de corte e desencarceramento), médicos e paramédicos, bem como de todos os Oficiais de Prova necessários ao bom desenrolar da prova.

30.2 - Existem três tipos de treinos oficiais:

a) Treinos Livres:

Sessão não obrigatória, aberta a todos os Condutores e viaturas, autorizadas a participar em cada uma das Categorias do evento e que se deverá realizar antes de serem efectuados os treinos cronometrados.

a.1) Poderá haver pelo menos uma sessão de treinos livres.

a.2) O tempo mínimo de intervalo entre o final de uma sessão de treinos livres (caso esta exista) e o início dos treinos cronometrados de uma mesma Categoria nunca poderá ser inferior a 60 (sessenta) minutos.

b) Treinos Cronometrados: Sessão obrigatória para todos os Condutores e viaturas, que desejem participar numa corrida de cada uma das Categorias do evento, e tenham sido autorizados a participar na dita sessão.

b.1) Haverá pelo menos uma sessão de treinos cronometrados.

b.2) O intervalo mínimo entre a última sessão de treinos cronometrados e a partida para a corrida deve ser de no mínimo de 60 (sessenta) minutos.

c) Warm Up: Treino livre que no caso de se realizar terá de ser no mesmo dia da (s) corrida (s), no qual só podem participar os condutores qualificados para a corrida.

- c.1)** No caso de estar previsto no Regulamento Particular de uma categoria, a realização de 1 (uma) sessão de adaptação à pista (WARM UP), a mesma só poderá ter a duração máxima de 15 minutos.
- c.2)** O intervalo mínimo entre uma sessão de adaptação à pista (WARM UP) e a partida para a corrida deve ser de no mínimo de 60 minutos.
- 30.3** - Uma viatura não poderá ser qualificada por mais do que um Condutor.
Exceptua-se o caso em que, numa mesma competição, a Equipa seja obrigatoriamente composta por 2 ou mais Condutores.
- 30.4** - Excepto nos casos previstos no Art. 32.3, nenhum Condutor poderá tomar parte numa corrida sem ter participado numa sessão de treinos cronometrados e ter realizado um tempo que o qualifique, mesmo no caso em que a Equipa seja composta por 2 ou mais condutores.
- 30.5** - Durante os treinos um semáforo vermelho / verde estará colocado na saída das boxes. As viaturas só poderão sair do Pit Lane quando o semáforo verde lhes for apresentado. A saída não autorizada do Pit Lane (semáforo vermelho) poderá implicar a exclusão do evento.
- 30.6** - Salvo disposições nas presentes Prescrições, a disciplina em vigor nas boxes, no Pit Lane e na pista, bem como as medidas de segurança para todas as sessões de treinos e Warm Up, serão as mesmas que vigorarem durante as corridas.
- 30.7** - Todas as voltas efectuadas durante os treinos cronometrados serão cronometradas para determinar a posição dos Condutores na grelha de partida.
- 30.8** - Após o final da última sessão de treinos cronometrados da categoria será publicada a lista dos melhores tempos de cada Condutor, eliminando os Condutores cujo melhor tempo cronometrado exceda o tempo máximo de qualificação.
- 30.9** - Um Condutor ou uma Equipa cujo melhor tempo de qualificação seja superior a 130% do melhor tempo de qualificação da respectiva Categoria (ou Grupo) realizado durante os treinos cronometrados, não será autorizado a participar no Warm Up ou na corrida.
Contudo, e em caso de circunstâncias excepcionais, poderão os CD autorizar que essa Equipa participe na corrida nos termos previstos no Art. 32.3 das PEC.
Se várias Equipas forem aceites desta forma, a ordem de colocação na grelha de partida será determinada pelos CD, matéria sobre a qual, não existe apelo.
- 30.10** - Se o número de viaturas qualificadas durante os treinos cronometrados for superior à capacidade da pista para a corrida, serão designados Condutores ou Equipas suplentes segundo a ordem sequencial dos melhores tempos registados.
- 30.10.1** - Da decisão dos CD sobre esta matéria não existe direito de apelo.
- 30.11** - Incumbe apenas ao Director da Corrida ou da Prova, a decisão de declarar a situação de Pista Molhada durante os treinos cronometrados.
Nesse caso, comunicá-lo-á a todos os participantes o mais rapidamente possível, exibindo um painel "Pista Molhada" na saída da linha de boxes, à vista dos Condutores que se encontrem em pista, bem como dos que eventualmente se encontrem parados nas boxes. Quando tecnicamente possível, será anunciado nos monitores de cronometragem.
- 30.12** - Se o número de viaturas inscritas numa Categoria ultrapassar o número máximo de viaturas autorizadas a participar nos treinos cronometrados, serão organizadas tantas mangas de treinos, quantas as necessárias.
Dividindo-se as viaturas conforme determinam os Regulamentos Desportivos particulares de cada Categoria ou nos casos não previstos, ao critério dos CD.
- 30.13** - A fim de minimizar possíveis diferenças de condições de treinos que possam acontecer quando se realizem duas ou mais mangas, serão classificados para participar na corrida as viaturas que em cada uma das mangas de treinos efectuarem os melhores tempos tendo em consideração o descrito no Art. 8.2.

30.14 - No caso das sessões de treinos para uma mesma corrida se realizarem em duas ou mais mangas, estas deverão obrigatoriamente ser disputadas sucessivamente.

Art. 31 - PARAGEM DOS TREINOS

31.1 - Se for necessário interromper uma qualquer sessão de treinos, porque o circuito está bloqueado por um acidente ou porque as condições atmosféricas ou outras razões tornam perigoso continuar a respectiva sessão, o Director de Corrida ordenará que sejam mostradas bandeiras vermelhas agitadas na linha de meta e ao longo da pista e simultaneamente mandará acender os semáforos vermelhos de partida e de saída do Pit Lane.

31.2 - A decisão de parar os treinos só pode ser tomada exclusivamente pelo Director de Corrida (ou na sua ausência pelo Director de Prova).

31.3 - O Director da Corrida pode interromper os treinos, as vezes e o tempo que julgue necessário, para limpar a pista ou permitir a retirada de uma viatura acidentada que esteja a obstruir a pista. Salvo em casos excepcionais, esse tempo deverá ser recuperado pelo menos para se cumprir o tempo mínimo de treinos cronometrados.

Exclusivamente no caso de treinos livres, o Director de Corrida com o acordo dos CD, pode decidir não prolongar o período de treinos após uma interrupção deste género, não sendo nesse caso admissível qualquer reclamação.

Por outro lado, e se no parecer dos CD, essa paragem tiver sido causada deliberadamente por um Condutor, este verá anulados todos os tempos dos treinos cronometrados que haja realizado nessa sessão e poderá ainda ser-lhe recusada a autorização de participar nas outras sessões de treinos cronometrados.

31.4 - No caso em que uma ou várias sessões de treinos cronometrados sejam interrompidas, não se admitirá nenhuma reclamação relativa ao posicionamento na grelha de partida dos Condutores autorizados a tomar parte na corrida.

31.5 - Logo que o sinal de paragem seja dado, todos os Condutores reduzirão imediatamente a velocidade das suas viaturas, dirigindo-se a baixa velocidade para a zona das boxes, sendo proibido ultrapassar.

Todos os Condutores deverão ter em atenção que:

- Viaturas de competição, de serviço ou de intervenção médica (incluindo ambulâncias) poderão estar nesse momento a circular na pista a baixa velocidade;
- O circuito poderá estar completamente obstruído na sequência de um acidente;
- A alteração das condições climatéricas poderá ter tornado o circuito impraticável

Todas as viaturas imobilizadas na pista serão retiradas para um local seguro.

31.6 - Neutralização dos Treinos (Bandeiras Amarelas em toda a pista)

No caso de um incidente em que não seja necessário parar uma sessão de treinos, o Director de Corrida (ou na sua ausência o Director de Prova ou os seus Adjuntos) quando acharem que é necessário, declaram a “sessão neutralizada (Bandeiras Amarelas em toda a pista)”.

Aplicar-se-á o seguinte procedimento:

– O Director de Corrida comunicará através dos monitores da cronometragem (sempre que seja possível e se as instalações do circuito o permitirem) “sessão neutralizada (Bandeiras Amarelas em toda a pista)”.

A comunicação também poderá ser efectuada pelo Director de Corrida através da instalação sonora do Circuito ou através de uma placa (100 x 50 cm) de fundo amarelo e letras a preto com a indicação “sessão neutralizada (Bandeiras Amarelas em toda a pista)”, colocada na linha de meta.

– Todos os postos de sinalização ao longo do circuito apresentarão bandeiras amarelas agitadas.

– Todos os tempos registados após ter sido dada a indicação de “sessão neutralizada” não serão considerados.

– Se um condutor não diminui a velocidade e efectua um tempo superior quando a “sessão estiver neutralizada” ser-lhe-á aplicada pelos CD a anulação dos tempos que este achar conveniente

No final deste procedimento e quando tudo voltar a estar normalizado será comunicado o seguinte: “FINAL DA NEUTRALIZAÇÃO DOS TREINOS”.

– Através de uma mensagem nos monitores da cronometragem (sempre que seja possível e se as instalações do circuito o permitirem) “FINAL DA NEUTRALIZAÇÃO DOS TREINOS”. Esta comunicação também poderá ser efectuada pelo Director de Corrida através da instalação sonora do Circuito ou através de uma placa (100 x 50 cm) de fundo verde e letras a branco com a indicação “FINAL DA NEUTRALIZAÇÃO DOS TREINOS” colocada na linha de meta.

– Todos os postos de sinalização ao longo do circuito apresentarão bandeiras verdes agitadas durante uma volta.

– A partir do momento em que as bandeiras verdes agitadas são mostradas, no final da neutralização todos os tempos registados voltarão a ser considerados.

31.7 - Se depois de um incidente ou paragem de uma viatura no circuito, seja necessário parar (bandeira vermelha) ou neutralizar (Bandeiras Amarelas em toda a pista) os treinos cronometrados, o melhor tempo do condutor que causou tal incidente será anulado.

No caso de que tal incidente envolva mais do que uma viatura, e os CD concluíam que nenhum condutor tenha responsabilidade directa no mesmo, os CD poderão decidir não os penalizar.

Da decisão dos CD sobre esta matéria não existe direito de apelo

31.8 - Após ter sido mostrada a bandeira de xadrez no final de uma sessão de treinos cronometrados, todas as viaturas são consideradas como estando sob regime de Parque Fechado.

31.9 - Caso um Condutor, depois de lhe ter sido mostrada a bandeira de xadrez no final dos treinos, efectuar uma nova volta completa ao circuito e passar de novo na linha de meta, será penalizado em:

a) Numa sessão de treinos livres: será multado em € 500,00 (quinhentos Euros)

b) Numa sessão de treinos cronometrados: ser-lhe-á retirado o melhor tempo efectuado.

Art. 32 - GRELHA DE PARTIDA

32.1 - No final da (s) sessão (ões) de treino (s) cronometrado (s) será publicada a classificação provisória com o melhor tempo de cada Condutor, assinada pelo Director da Corrida.

32.2 - Se, de acordo com os Art. 30.13 e 30.14 se realizaram duas ou mais mangas de treinos, e sempre que não exista norma específica a este respeito no Regulamento Particular correspondente, a lista de viaturas admitidas a participar será composta pelo mesmo número de viaturas procedentes de cada manga de treinos e os suplentes contemplados no Art. 30.10, procederão um de cada manga.

32.3 - Os CD poderão autorizar a participação numa corrida, a Condutores ou Equipas que não tenham realizado um tempo mínimo para qualificação por razões de força maior. Estes só poderão ser admitidos nas seguintes condições:

- Não eliminarem nenhum outro Condutor ou Equipa normalmente qualificado (a);
- Não se exceder o número máximo de viaturas autorizadas em pista para a corrida;
- Que o Condutor ou Equipa ofereça total garantia de segurança (conhecimento do circuito, etc.);
- Os Condutores ou Equipas assim admitidos (as) partirão nas últimas posições da grelha de partida pela ordem dos melhores tempos efectuados;

32.4 - Somente as viaturas referidas no Art. anterior podem ser autorizadas a participar na corrida.

32.5 - A grelha de partida definitiva será publicada no dia da corrida 60 (sessenta) minutos antes da hora oficial da partida para a corrida. No caso em que se realizem 2 corridas no mesmo dia, e em que a grelha de partida da segunda corrida seja elaborada em função da classificação da primeira, a publicação desta grelha será efectuada 30 (trinta) minutos antes da hora de partida da segunda corrida.

32.5.1 - Todo o Concorrente cuja (s) viatura (s) esteja (m) impossibilitada (s) de tomar a partida por qualquer razão que seja – ou que tenha a certeza de que a (s) suas (s) viatura (s) não esteja (m) pronta (s) para tomar a partida - deve informar o Director da Corrida do facto, até ao limite de 60 minutos anteriores à partida da corrida.

Em relação à não participação numa eventual 2ª corrida, tal como referido no Art. 32.5, esse limite será reduzido a 30 minutos.

Se uma (ou várias) viatura (s) é (são) retirada (s), o (s) intervalo (s) da grelha será (ão) preenchido (s) sendo a (s) eventual (is) viatura (s) designada (s) como suplente (s) (cf. Art. 30.10) admitida (s) a participar no (s) último (s) lugar (es) da grelha.

32.6 - A grelha de partida será estabelecida em função dos tempos mais rápidos realizados por cada Condutor na (s) sessão (ões) de treinos cronometrados.

Se um ou vários Condutores fizerem tempos idênticos, a prioridade será dada àquele que tiver feito esse tempo em primeiro lugar.

32.6.1 - De acordo com os Regulamentos Desportivos de cada uma das categorias, as grelhas de partida poderão ser definidas por outros métodos que não exclusivamente pelo resultado dos treinos de qualificação (ex. por inversão do resultado de uma manga ou corrida, por sorteio, etc.)

32.7 - O Condutor que tenha registado o melhor tempo partirá para a corrida na “Pole Position “ a qual é definida na Homologação da pista emitida pela FPAK (ou FIA no caso de existir uma homologação internacional).

32.8 - Os restantes lugares da grelha de partida, excepto nos casos especiais anteriormente referidos, serão colocados de acordo com os seguintes critérios:

a) Nos casos de uma única sessão de treinos cronometrados, o segundo lugar será ocupado pelo 2º classificado, o 3º lugar pelo 3º classificado e assim sucessivamente.

b) No caso de uma sessão de treinos de qualificação ter de ser disputada em 2 séries (por força do número de inscritos) a grelha será escalonada de acordo com o seguinte princípio: a série mais rápida ocupará todas as posições ímpares da grelha (começando na Pole Position e assim sucessivamente para as posições 3, 5, 7, etc.) e a série mais lenta ocupará as posições pares da grelha (começando na posição 2 e assim sucessivamente para as posições 4, 6, 8, etc.).

32.9 - O acesso à Grelha de Partida finalizará “5 minutos” antes da hora prevista para a volta de formação da corrida (bandeira verde). Qualquer viatura que não haja ocupado o seu lugar na grelha até esse momento, só poderá partir do Pit Lane.

32.10 - Todos os Condutores (ou Equipas) penalizados com a anulação de tempos no decurso de um evento serão colocados no final da grelha.

A respectiva ordem de colocação na grelha será definida pelos CD, seja por sorteio, seja por qualquer outro critério que na opinião dos CD se afigure como o mais correcto.

Sobre os critérios utilizados pelos CD e os consequentes posicionamentos atribuídos, não existe direito de reclamação ou de apelo.

Art. 33 - PROCEDIMENTO DE PARTIDA

O tipo de procedimento de partida será definido no regulamento particular da prova e no seu horário

O Director da Corrida terá à sua disposição os seguintes painéis:

(dimensões 50 x 50 cm)

| | |
|------------|----|
| Safety Car | SC |
|------------|----|

(dimensões 100 x 50 cm)

| | |
|--|---------------------|
| PARAR MOTORES | STOP ENGINES |
| MOTOR | ENGINE |
| PISTA LIMPA | CLEAR TRACK |
| PISTA MOLHADA | WET TRACK |
| PARTIDA RETARDADA | START DELAYED |
| VOLTA DE FORMAÇÃO EXTRA | EXTRA FORMATION LAP |
| LUZES | LIGHTS |
| CHUVA | RAIN |
| STOP & GO | STOP & GO |
| “DRIVE THROUGH” | “DRIVE THROUGH” |
| 10 Minutos / 5 Minutos / 3 minutos / 1 minuto / 15 segundos / 5 segundos | |

33.1 - Procedimento de Partida “15 Minutos”

A partir do início da volta de apresentação (bandeira verde), e até que todos os Condutores tenham partido, a zona de sinalização aos Condutores (muro das boxes), deverá estar livre de qualquer elemento, à excepção dos Bombeiros, Oficiais da Prova e Forças da Segurança no desempenho das suas funções.

33.1.1 - Normalmente, os procedimentos de partida terão uma duração máxima de 15 (quinze) minutos. Por solicitação do clube organizador a FPAK poderá autorizar um procedimento mais alargado.

33.1.2 - Poderão nomear-se tantos Juizes de Facto quantos sejam necessários para controlar eventuais falsas partidas.

33.1.3 - Uma penalidade em tempo será imposta a todo o condutor que efectue uma falsa partida, se esta for relatada pelos juizes de partida, juizes de facto, Director de Corrida ou Starter ou constatada pelos CD.

33.1.4 - Antes da abertura do Pit Lane para o começo da corrida o Safety Car colocar-se-á na frente da grelha de partida com os rotativos desligados.

33.1.5 - 15 Minutos antes da hora de partida para a volta de formação, o semáforo da saída do Pit Lane passará a verde e as viaturas sairão das boxes para uma volta de reconhecimento.

No final dessa volta, pararão no seu lugar na grelha de partida e os motores serão desligados.

No caso de efectuarem mais do que uma volta de reconhecimento, os Condutores deverão obrigatoriamente passar entre cada volta – a velocidade reduzida – pelo Pit Lane, sem que em nenhum caso atravessem a grelha.

Qualquer Condutor que transitando pelo Pit Lane, conduza de maneira perigosa ou a uma velocidade excessiva (superior a 60 km/h), será penalizado de acordo com o estabelecido no Art. 18.15.2 ou 18.15.3 das presentes Prescrições.

33.1.6 - 12 (doze) minutos antes da hora de partida para a volta de formação, um sinal sonoro anunciará que a saída do Pit Lane vai ser encerrada dentro de 2 minutos.

33.1.7 - 10 (dez) minutos antes da hora de partida para a volta de formação:

a) Será acesa a luz vermelha no semáforo de saída do Pit Lane, acompanhado de um sinal sonoro proibindo o acesso à pista das viaturas que ainda não o tiverem efectuado.

Qualquer viatura que ainda se encontre nas boxes poderá partir para a corrida, mas somente sob a supervisão dos Comissários no local. A viatura só poderá ser conduzida para a saída do Pit Lane pelo respectivo Condutor ao volante.

33.1.8 - A proximidade da partida será anunciada pela apresentação dos painéis.

33.2 - Procedimento de Partida “10 Minutos”

33.2.1 - 10 (dez) Minutos antes da hora de partida para a corrida, o semáforo da saída do Pit Lane passará a verde e as viaturas sairão das boxes para uma volta de reconhecimento dirigindo-se directamente para o seu lugar na grelha de partida.

Qualquer viatura que no final desta volta de reconhecimento entre para o Pit Lane só poderá voltar a sair do Pit Lane após ter sido dada a partida para a corrida.

Uma vez imobilizados na sua posição de partida na pré grelha os motores serão desligados os motores serão desligados, não os podendo pôr em marcha até à apresentação da placa de 1 minuto

33.2.2 - 7 (sete) minutos antes da hora de partida para a volta de formação, um sinal sonoro anunciará que a saída do Pit Lane vai ser encerrada dentro de 2 minutos.

33.3 - Procedimento de Partida (Comum aos dois Tipos)

33.3.1 - Cinco Minutos antes da hora de partida para a volta de formação:

a) Na grelha de partida será mostrado um painel indicador de 5' (cinco) Minutos.

b) O Safety Car, com os rotativos apagados, iniciará uma volta completa ao circuito e entrará no Pit Lane.

c) Termina o prazo para eventuais trocas de pneus (excepto no caso específico definido no Art. 33.3.9 b) e b2) pelo que as rodas deverão estar devidamente montadas nas viaturas. Depois deste sinal as rodas só poderão ser mudadas nas boxes.

d) Será aplicado um "Drive Through" (passagem pelo Pit Lane) a todo o condutor cuja viatura não tenha as rodas montadas no momento em que o painel referido em a) for mostrado

33.3.2 - Três Minutos antes da hora de partida para a volta de formação:

a) Na grelha de partida serão mostrados simultaneamente, o painel indicador de 3 (três) minutos e o painel de PISTA LIMPA.

b) Fecha o acesso à grelha de partida.

c) Todas as pessoas, excepto os Condutores, Oficiais de Prova e os membros das Equipas e os operadores de TV, devem a partir desse momento, abandonar a grelha de partida.

d) Os aquecedores de pneus (nas Categorias em que a sua utilização é permitida) poderão ser utilizados até à apresentação do painel indicador de 3 (três) minutos

e) Quando da apresentação do painel indicador de 3 (três) minutos todas as viaturas têm de ter as rodas no solo.

f) Será aplicado um "Drive Through" (passagem pelo Pit Lane) a todo o condutor cuja viatura não tenha as rodas no solo no momento em que o painel referido em a) for mostrado

33.3.3 - Um Minuto antes da hora de partida para a volta de formação:

a) Na grelha de partida serão mostrados simultaneamente, o painel indicador de 1 (um) minuto e o painel de Motores.

b) Termina o prazo para que seja realizada qualquer operação de ajuda mecânica exterior nas viaturas que estejam na grelha de partida.

c) Os motores deverão ser accionados com os Condutores ao volante.

d) Todos os membros das Equipas e os operadores de TV deverão abandonar a grelha antes que seja mostrado o painel seguinte.

33.3.4 - Quinze Segundos antes de partida para a volta de formação:

a) Na grelha de partida será mostrado um painel indicador de **15' (quinze) segundos**.

b) Caso um condutor necessite de ajuda após a apresentação deste painel, deverá de imediato levantar o braço ou abrir a porta da viatura no caso das viaturas de Turismo e, a partir do momento em que as viaturas que sejam capazes de sair da grelha o tenham feito, a sua Equipa poderá tentar resolver o problema.

c) Neste caso, Comissários de Pista dirigem-se para junto da viatura (ou viaturas) agitando bandeiras amarelas para avisar os Condutores que partem em posições posteriores.

33.3.5 - Início da volta de formação:

a) Após este sinal, uma bandeira verde agitada ou semáforo verde aceso será apresentado na frente da grelha para indicar que as viaturas devem efectuar uma volta de formação, mantendo a ordem da grelha de partida e seguindo o Condutor da "Pole Position".

Todos os condutores devem arrancar com precaução, pois pode ainda haver oficiais de prova e elementos das Equipas nas bermas da pista.

As viaturas serão seguidas por uma viatura oficial. Durante esta volta, as viaturas devem rolar a velocidade relativamente constante e a formação deve ser a mais compacta possível.

b) Durante a volta de formação, as ultrapassagens estão proibidas, excepto se um Condutor que não tenha podido arrancar da grelha de partida imediatamente após a exibição da bandeira verde, mas que antes da última viatura colocada na grelha ter passado pela linha de partida, o possa fazer pelos seus próprios meios, está autorizado a reocupar o seu lugar na grelha durante a volta de formação, desde que não coloque em risco a segurança dos outros Condutores em pista.

c) Um Condutor que não tenha podido arrancar da grelha de partida imediatamente após a exibição da bandeira verde, e depois das restantes viaturas terem ultrapassado a linha de partida, não poderá ultrapassar nenhuma viatura em movimento e deverá partir no final da grelha. No caso em que diversos Condutores não tenham podido arrancar da grelha de partida deverão ficar no final da grelha pela ordem que tiverem arrancado para efectuar a volta de formação.

No que se descreve neste Art. e somente no caso de a linha não estar localizada à frente do "Pole Position", tomar-se-á como referência uma linha imaginária localizada um metro antes do "Pole Position".

d) Qualquer Condutor que precise de ajuda depois do sinal de 15 segundos deverá de imediato informar os comissários de Pista.

Se a viatura não puder partir para a volta de formação, será empurrada até à zona do Pit Lane pelo caminho mais curto, e os mecânicos poderão de novo trabalhar na viatura.

Qualquer condutor cuja viatura esteja a ser empurrada para o Pit Lane não pode beneficiar dessa ajuda para a pôr a trabalhar.

Neste caso os Comissários de Pista munidos de bandeiras amarelas agitadas colocar-se-ão ao lado da viatura (s) em questão para avisar os condutores que partem em posições posteriores.

Os comissários de pista receberão ordem para empurrar as viaturas que entretanto ficaram na grelha, para o Pit Lane pelo caminho mais curto.

e) Uma penalização em tempo será imposta a todo o Condutor que, a juízo dos CD, tenha ultrapassado sem necessidade, outro condutor durante a volta de formação.

33.3.6 - Durante a volta de formação é proibido:

a) Efectuar ensaios de partida

b) Atrasar-se da viatura precedente.

c) Efectuar ultrapassagens, salvo para passar uma viatura manifestamente mais lenta do que o resto da formação.

d) Efectuar manobras de ziguezague (excepto nas zonas definidas pelo Director de Corrida no Briefing).

e) A todo o Condutor que efectue uma destas manobras e mantenha a sua posição na grelha no momento da partida, será mostrado após a partida da corrida, um painel “Stop & Go” para vir cumprir de imediato no Pit Lane uma penalização de zero segundos (paragem total e arranque imediato).

33.3.7 - As viaturas que não se tenham colocado na grelha de partida e as que devem sair do Pit Lane apenas poderão incorporar-se na corrida após a passagem de todas as viaturas em frente à saída do Pit Lane na primeira volta da corrida, quando esta está localizada depois da linha de partida

33.3.8 - Quando a saída do Pit Lane for antes da linha de partida, as viaturas poderão incorporar-se na corrida na altura em que todas as viaturas tenham passado pela linha após a saída.

33.3.9 - Mudança de condições meteorológicas:

a) Antes da abertura do Pit Lane

a.1) Se no momento de abertura do Pit Lane para a volta de reconhecimento, tiver ocorrido uma mudança de condições meteorológicas entre os treinos e a corrida, o Director de Corrida informará os participantes de que o Pit Lane permanecerá aberto durante 10 minutos.

a.2) Esta informação será dada mostrando-se na saída do Pit Lane uma placa preta com o número “10” em branco e sempre que tecnicamente possível nos monitores de cronometragem.

a.3) Será acesa a luz verde no semáforo de saída do Pit Lane, autorizando-se o acesso à pista das viaturas.

a.4) Durante este período as viaturas poderão sair do Pit Lane para acederem à grelha de partida.

a.5) No caso de efectuarem mais do que uma volta de reconhecimento, os Condutores deverão obrigatoriamente passar entre cada volta – a velocidade reduzida – pelo Pit Lane, sem que em nenhum caso atravessem a grelha.

Qualquer Condutor que transitando pelo Pit Lane, conduza de maneira perigosa ou a uma velocidade excessiva (superior a 60 km/h), será penalizado de acordo com o estabelecido no Art. 18.15.2 ou 18.15.3 das presentes Prescrições.

a.6) No final dessa(s) volta(s) param no seu lugar na grelha de partida, sendo os motores desligados.

b) Depois do fecho do Pit Lane

b.1) Se uma corrida não tiver sido declarada como molhada e começar a chover depois de ser mostrado o painel “5 minutos” mas antes de ser dada a partida para a volta de formação, será mostrado na linha de partida um painel “PARTIDA RETARDADA ”.

b.2) A partir desse momento os Condutores disporão de 10 (dez) minutos para mudar os pneus na grelha. Ultrapassado esse período de tempo será mostrado o painel de 5 (cinco) minutos e seguir-se-á o procedimento standard.

c) Partida iminente da corrida

c.1) Se a partida está iminente e segundo a opinião do Director de Corrida, a quantidade de água na pista for tal que não se possa rodar com segurança, mesmo que com pneus de “chuva”, o Director de Corrida poderá atrasar a partida da corrida solicitando que o painel de “PARTIDA RETARDADA ” seja apresentado simultaneamente com um painel indicador de 10” com fundo vermelho.

c.2) Painéis indicadores de “PARTIDA RETARDADA ” (fundo preto) e de 10” (fundo vermelho).

c.3) Estes painéis significam de que deverá existir um atraso de 10 (dez) minutos antes que seja reiniciado o procedimento de partida.

c.4) Qualquer apresentação de um painel de 10” deve ser sempre acompanhada de um sinal sonoro

33.3.10 - Logo que o Director de Corrida entenda que estão reunidas as condições para se retomarem os procedimentos de partida, será apresentada a indicação de “10 Minutos” para o início da volta de lançamento, reiniciando-se o procedimento de partida standard a partir do painel de 5 minutos.

33.3.11 - Todas as infracções ou disposições ao CDI ou ao presente Regulamento Desportivo, relativas aos procedimentos de partida serão penalizadas com uma Passagem pelo Pit Lane (Drive Through) podendo ir até à exclusão por decisão dos CD.

33.4 - Procedimento de Partida Parada

33.4.1 - A grelha de partida terá uma formação escalonada 1 x 1

33.4.2 - Quando as viaturas regressam à grelha de partida no final da volta de formação, pararão na sua posição respectiva na grelha mantendo o motor a trabalhar.

Um Comissário com um painel sobre o qual figura o número da posição na grelha manterá o painel levantado ao lado de cada linha de partida.

Quando a viatura da sua linha estiver imobilizada, baixará o painel indicador.

Quando todas as viaturas estiverem imobilizadas, e o Comissário colocado no final da grelha exibir uma bandeira verde, o Starter mostrará um painel com a inscrição CINCO SEGUNDOS e, decorrido esse tempo, acender-se-á a luz vermelha no semáforo de partida.

A qualquer momento – entre um mínimo de 1 e um máximo de 3 (três) segundos – após a aparição da luz vermelha, a partida para a corrida será dada pelo apagar da luz vermelha.

Todo o Condutor que não pare na sua correcta posição na grelha de partida poderá ser penalizado pelos CD.

33.4.3 - Se um problema surge quando as viaturas regressam à grelha de partida no final da volta de formação, será aplicado o procedimento seguinte:

Se uma viatura tiver um problema que possa ocasionar perigo na partida o Condutor deve levantar de imediato o braço ou fazer outro tipo de indicação de que esta circunstância tenha ocorrido e o Comissário responsável pela sua linha deverá indicar imediatamente esta situação agitando uma bandeira amarela.

De acordo com o descrito anteriormente, se o Director de Corrida decidir que a partida deve ser atrasada, mas que não é necessário que as outras viaturas parem os seus motores por aquele motivo, os semáforos vermelhos não se apagam e acendem-se os semáforos laranja intermitentes.

Apresentar-se-á um painel com a indicação “Volta de formação adicional” ou “Extra Formation Lap” e 2 (dois) segundos depois agitar-se-á a Bandeira Verde ou acendem-se os semáforos verdes, e as viaturas que o possam fazer completarão uma nova volta de formação.

Todo o condutor que provoque uma **VOLTA DE FORMAÇÃO EXTRA** deverá ocupar o último lugar da grelha caso consiga arrancar para a referida volta extra.

Após todas as outras viaturas terem partido, para iniciar uma nova volta de formação, a viatura ou viaturas que não tenham podido partir para a nova volta de formação serão empurradas pelos Comissários para o Pit Lane, e o seu lugar na grelha não será ocupado.

A Equipa da (s) dita (s) viatura (s) poderá (ão) no Pit Lane rectificar o problema e se o conseguirem, a viatura poderá partir para a corrida do Pit Lane.

Se forem várias as viaturas que tenham sido retiradas da grelha pelos anteriores motivos descritos, a ordem de saída a partir do Pit Lane será determinada pela ordem em que cheguem ao final do mesmo, após terem sido solucionados os problemas.

De cada vez em que tenha ocorrido qualquer destes problemas a corrida disputar-se-á em menos uma volta nas corridas em que a distância é determinada pelo número de voltas.

33.4.4 - Não obstante o anterior descrito, se um problema surge quando as viaturas regressam à grelha de partida no final da volta de formação, e o Director de Corrida decide que a partida seja retardada, e todas as viaturas que nela tenham participado tenham parado os seus motores, será aplicado o procedimento seguinte:

a) Se o semáforo vermelho não estiver aceso, uma bandeira vermelha e um painel “PARTIDA RETARDADA” ou “START DELAYED” serão mostrados sobre a linha.

b) Se o semáforo vermelho já estiver aceso, o Director mostrará uma bandeira vermelha (deixando o semáforo vermelho aceso) e um painel “PARTIDA RETARDADA” ou “START DELAYED” será mostrado sobre a linha, acendendo-se as luzes amarelas intermitentes.

c) Em ambos os casos a) e b), todos os motores serão parados e a contagem recomeçará a partir da exibição do painel “5 minutos”, e a corrida disputar-se-á em menos uma volta nas corridas em que a distância é determinada pelo número de voltas.

A (s) viatura (s) que tenha (m) provocado o atraso na partida, somente poderá (ão) partir no último lugar da grelha de partida, desde que esteja (m) em condições técnicas de o fazer. Para assegurar o cumprimento desta regra, um Comissário de Pista com uma bandeira amarela, colocar-se-á ao lado da viatura em questão para impedir que esta se mova antes que todos os outros tenham partido para a nova volta de formação.

Após todas as outras viaturas terem partido, a viatura poderá arrancar, o seu lugar na grelha ficará vago.

As outras viaturas respeitarão as suas posições na grelha e a (s) posição (ões) vaga (s) não será (ão) ocupada (s).

Se mais do que um Condutor estiver nessa situação, os posicionamentos no final da grelha respeitarão a ordem das suas anteriores posições respectivas na grelha.

33.5 - No caso em que seja necessário aplicar o Art. 33.4.3, a corrida contará para o Campeonato, Taça ou Troféu, independentemente do número de vezes que este procedimento se tenha que repetir e da redução subsequente da distância total da corrida.

33.6 - Nenhum reabastecimento será autorizado, se mais do que um procedimento de partida se mostrar necessário nos termos do Art. 33.4.3.

33.7 - Se depois da partida, alguma viatura ficar imobilizada na grelha, o Comissários de Pista deverão empurrar essa viatura para o Pit Lane pelo acesso mais rápido.

33.7.1 - Se o Condutor não tiver possibilidades de repor a viatura a trabalhar enquanto está a ser empurrado, os seus mecânicos poderão tentar pô-lo a trabalhar no Pit Lane. Se a viatura começar a trabalhar o Condutor pode retomar a corrida. Qualquer condutor cuja viatura esteja a ser empurrada pelos Comissários de Pista para o Pit Lane não pode beneficiar dessa ajuda para repor o motor a trabalhar.

33.8 - Em circunstâncias excepcionais, uma corrida poderá ser iniciada atrás do Safety Car, aplicando-se nesse caso o Art. 35.

33.9 - Procedimento de Partida Rolante

33.9.1 - A grelha de partida terá uma formação a par 2 x 2

33.9.2 - Após a apresentação do painel de 15” (quinze) segundos a viatura da organização “Leading Car”, iniciará a sua marcha.

33.9.3 - Após este painel uma bandeira verde será apresentada na frente da grelha. Nessa altura, as viaturas precedidas de uma viatura da organização (Leading Car) iniciarão uma volta de formação, mantendo as respectivas posições da grelha.

Todos os condutores devem arrancar com precaução, pois pode ainda haver oficiais de prova e elementos das Equipas nas bermas da pista.

33.9.4 - A velocidade da viatura da organização (Leading Car) que comanda o pelotão deverá ser de aproximadamente 70 a 90 km/h, durante toda a volta de formação.

A viatura que corresponda à posição de Pole Position, não poderá em momento algum desta volta de formação atrasar-se da viatura da organização (Leading Car) a uma distância superior à equivalente a cinco viaturas.

a) Qualquer incumprimento desta regra sem motivo justificado implicará a aplicação imediata pelos CD de uma das penalidades previstas no Art. 15, das presentes Prescrições.

33.9.5 - Durante a volta de formação o semáforo de partida estará vermelho.

33.9.6 - A viatura da organização (Leading Car) sairá de pista na conclusão da volta de formação, caso o Director de Corrida esteja de acordo com a formação.

33.9.7 - O sinal de partida será dado por meio de luzes de partida (luzes verdes) accionadas sob o comando do Director de Corrida ou de Prova.

33.9.8 - O Pole Position será responsável por manter a velocidade imposta pela viatura da organização (Leading Car).

Não sendo permitidas quaisquer alterações significativas de velocidade (quer do Pole Position, quer dos Condutores que o seguem) até que a luz verde dos semáforos de partida seja acesa.

33.9.9 - A partir do momento em que a luz verde dos semáforos seja acesa, considera-se que a partida foi dada e a corrida efectivamente iniciada.

33.9.10 - São permitidas as ultrapassagens a partir do momento em que se acende a luz verde dos semáforos de partida.

33.9.11 - Caso surja algum problema durante a volta de formação actuar-se-á da seguinte maneira:

a) Se a viatura da organização (Leading Car) ainda permanece em pista, e as condições de formação da grelha assim o exigirem, o Director de Corrida ordenará que a viatura da organização (Leading Car) efectue uma ou mais voltas suplementares antes de se retirar.

b) Se surgir um problema quando as viaturas estão a chegar à linha no final da volta de formação, a luz vermelha permanecerá acesa.

Todos os postos de pista apresentarão bandeiras amarelas.

As viaturas farão uma nova volta de formação atrás da viatura da Organização (Leading Car).

c) Se a viatura do Pole Position tiver problemas durante a volta de formação, as funções e responsabilidades do Pole Position passarão a ser desempenhadas pela viatura que ocupar a segunda posição na grelha.

Nos casos a) e b) e para efeitos de duração da corrida (voltas / tempo) considera-se que a partida da corrida é no final da primeira volta de formação.

Art. 34 - CORRIDA

34.1 - Durante a corrida, os Condutores sairão do Pit Lane sob sua inteira e exclusiva responsabilidade. Será mantido o semáforo verde na saída do Pit Lane e um Comissário com bandeira (ou luz azul) estará colocado na zona de entrada na pista (à saída do Pit Lane), para avisar os Condutores que vão entrar em pista da eventual aproximação de outros Condutores em velocidade de corrida.

34.2 - Quando o Director de Corrida tiver declarado a corrida como molhada, um painel indicador "PISTA MOLHADA" será mostrado nas linhas de meta e de saída do Pit Lane, com visibilidade para todos os Condutores que se encontrem na pista, durante as primeiras cinco voltas. Uma corrida que tenha sido declarada como molhada não será interrompida em caso de chuva a não ser que a pista ficar bloqueada ou se revele perigoso continuar.

34.3 - Após a declaração pelo Director de Corrida de "PISTA MOLHADA", passa a ser da única responsabilidade dos Condutores, assegurarem-se de que as suas viaturas estão Equipadas com os pneus adequados para as condições prevalecentes na pista.

34.4 - Se as viaturas permanecerem com pneus "Slick", daí resultando que são reportadas ao Director da Corrida, situações em que o Condutor não está a controlar a sua viatura, o Director da Corrida reservar-se-á o direito de mandar mostrar a Bandeira de advertência preta / branca (em diagonal), ou mesmo a bandeira preta, ao (s) Condutor (es) nessa situação.

34.5 - Uma corrida que não tenha sido declarada como "PISTA MOLHADA" antes da partida, não será interrompida se durante o decorrer da mesma começar a chover.

Se o Director de Corrida decidir considerá-la como “PISTA MOLHADA” mostrará na linha de meta o painel “PISTA MOLHADA. A partir desse momento todos os condutores poderão utilizar pneus para chuva.

Art. 35 - VIATURA DE SEGURANÇA (SAFETY CAR) - Em todos os eventos dos Campeonatos, Taças e Troféus de Velocidade em circuito utilizar-se-á uma viatura específica para neutralizar uma corrida por motivos de segurança.

Para o efeito, as regras aplicáveis serão as definidas no Art. 2.9 do Anexo “H” ao CDI.

Art. 36 - SUSPENSÃO DA CORRIDA - Se for necessário suspender uma corrida, devido a acidente que provoque a obstrução da pista, ou porque as condições climatéricas a tornaram impraticável, ou ainda por quaisquer outras razões de força maior, o Director da Corrida (ou o Director de Prova) ordenará que uma bandeira vermelha agitada seja mostrada na linha de partida e que as luzes vermelhas e amarelas intermitentes dos semáforos da partida sejam acesas.

Simultaneamente, bandeiras vermelhas agitadas serão mostradas em todos os postos pelos Comissários de Pista.

Após essa sinalização as ultrapassagens estão interditas, a saída das boxes é encerrada e todas as viaturas devem dirigir-se para a linha de bandeira vermelha onde devem parar em formação de grelha.

Caso o líder da corrida não seja o primeiro em frente à linha, todas as viaturas entre o líder e a linha, receberão instruções para completar outra volta antes de se retomar a corrida.

Se houver viaturas bloqueadas na pista, em consequência de uma total obstrução desta, estas serão trazidas quando a pista estiver desobstruída e serão colocadas na ordem que ocupavam quando a mesma foi suspensa. A ordem será a última possível de apurar.

Estas viaturas podem retomar a corrida.

O Safety Car será colocado em frente às viaturas que se encontram antes da linha de bandeira vermelha.

Enquanto a corrida está suspensa:

- Nem a corrida nem a cronometragem param.
- Pode-se trabalhar nas viaturas que pararam antes da linha de bandeira vermelha ou que entraram para o Pit Lane.
- Contudo estes trabalhos não podem prejudicar o retomar da corrida.
- Os reabastecimentos estão interditos, a não ser que a referida viatura já esteja na entrada do Pit Lane quando o sinal de suspensão for apresentado e o regulamento do campeonato/troféu o permita.
- Apenas os oficiais de prova e os elementos das Equipas podem aceder à grelha.

As viaturas podem entrar no Pit Lane, mas uma penalidade de Passagem pelo Pit Lane (Drive Through) será imposta a todas as viaturas que sejam empurradas para o Pit Lane ou que entrem no mesmo depois de sinalizada a suspensão da corrida.

Toda a viatura que tenha entrado ou já estivesse no Pit Lane no momento da suspensão não incorre na penalidade de passagem pelo Pit Lane (Drive Through). Todas as viaturas que estejam no Pit Lane podem entrar em pista uma vez que a corrida seja recomeçada.

Contudo, as viaturas que já estavam ou tinham entrado no Pit Lane no momento da suspensão serão libertadas antes das outras que entraram mais tarde.

Com base no acima descrito, qualquer viatura que pretenda entrar em pista fá-lo-á pela ordem de chegada à saída de boxes e pelos seus próprios meios, excepto se uma viatura for anormalmente lenta. Durante todo o procedimento os condutores devem acatar as instruções dos oficiais de prova.

Art. 36 A - SUSPENSÃO DE UMA CORRIDA COM DURAÇÃO IGUAL OU INFERIOR A 60 MINUTOS

a) Como excepção ao previsto no Art. 35, e no que se refere à menção “nem a corrida nem a cronometragem pára”, no caso de corridas disputadas ao tempo, cuja duração total prevista seja igual ou inferior a 60 (sessenta) minutos, a cronometragem parará no exacto momento em que as primeiras viaturas se imobilizem antes da linha da bandeira vermelha. A ordem da nova partida será a última possível de apurar de acordo com a regulamentação em vigor.

Tão logo estejam reunidas as condições consideradas indispensáveis para o efeito pela Direcção de Prova e no integral respeito de todas as outras condições definidas no Art. 34 das presentes Prescrições Específicas, a corrida será retomada atrás do Safety Car, assim que a bandeira verde for exibida na pianha de partida ou os semáforos verdes se acenderem e simultaneamente a cronometragem da corrida será igualmente reiniciada a partir do exacto momento em que havia sido interrompida.

b) Contudo, numa corrida disputada ao tempo, cuja duração total prevista seja igual ou inferior a 60 (sessenta) minutos, se a suspensão da corrida (*nos termos do Art. 36*) ocorrer quando já tiver sido cumprido mais de 75 % (setenta e cinco por cento) do tempo total previsto para a duração da corrida (*arredondado para a volta ou o minuto inteiro imediatamente inferior no caso de resultarem minutos e segundos*), esta não será retomada.

Neste caso, a classificação final será a que se tiver verificado no final da penúltima volta que o 1º classificado tiver completado anteriormente àquela em que tiver sido mostrado o sinal de paragem de corrida;

⇒ *Ex.: bandeira vermelha no decorrer da 7ª volta, classificação no final da 5ª volta*

Art. 37 - RETOMAR DA CORRIDA - O intervalo será o mínimo possível. Assim que se saiba a hora a que a corrida vai ser retomada as Equipas serão avisadas por meio da apresentação da indicação de 10 minutos.

Serão apresentados sinais de 10 Min, 5 Min, 3 Min, 1 Min e 15 segundos, sendo cada um deles acompanhado de um sinal sonoro audível.

Quando for apresentado o sinal de 5 Minutos todas as viaturas devem ter as rodas montadas, após este sinal, as rodas apenas podem ser montadas no Pit Lane ou na grelha em caso de nova suspensão de corrida.

Será aplicado um “Drive Through” (passagem pelo Pit Lane) a todo o condutor cuja viatura não tenha as rodas completamente montadas no momento em que o painel de 5 (cinco) minutos for mostrado.

Os aquecedores de pneus (nas Categorias em que a sua utilização é permitida) poderão ser utilizados até à apresentação do painel indicador de 3 (três) Minutos

Quando da apresentação do painel indicador de 3 (três) Minutos todas as viaturas têm de ter as rodas no solo.

Será aplicado um “Drive Throug” (passagem pelo Pit Lane) a todo o condutor cuja viatura não tenha as rodas no solo no momento em que o painel de 3 (três) minutos for mostrado.

Após a apresentação da indicação de 3 minutos, as viaturas que estão entre o líder e a linha de bandeira vermelha, serão autorizados a efectuar uma volta sem contudo se poderem ultrapassar, para se juntarem à linha de viaturas que segue o Safety Car.

Com a apresentação do sinal de 1 minuto os motores devem ser postos em marcha e os elementos das Equipas devem abandonar a grelha levando todo o seu Equipamento até que a indicação de 15 segundos seja apresentada.

Qualquer condutor que necessite de assistência após a indicação de 15 segundos deverá sinalizar aos comissários para que estes possam agitar as bandeiras amarelas para informar os restantes. Assim que todas as viaturas abandonem a grelha pelos seus próprios meios, os comissários empurrarão as viaturas paradas para o Pit Lane onde os seus mecânicos poderão trabalhar sobre as mesmas.

A corrida será retomada atrás do Safety Car assim que a bandeira verde for exibida ou os semáforos verdes se acenderem. Todos os condutores devem arrancar com precaução, pois pode ainda haver oficiais de prova e elementos das Equipas nas bermas da pista.

Quando a bandeira verde ou os semáforos verdes forem apresentados, o Safety Car abandonará a grelha com todas as viaturas alinhadas pela ordem em que pararam antes da Linha de Bandeira Vermelha, mantendo uma distância inferior a 5 viaturas em relação ao Safety Car.

O Safety Car entrará para as boxes no final dessa volta a não ser que não estejam todas as viaturas em linha ou ainda haja Equipamento ou pessoal das Equipas na grelha ou ocorra outro acidente que necessite da intervenção do Safety Car.

Assim que a última viatura da linha passa pela saída de boxes, a luz de saída das boxes acende-se em verde de modo a que as viaturas que estão para sair se possam juntar à linha de viaturas que segue o Safety Car.

São permitidas as ultrapassagens, mas apenas durante esta volta, se uma viatura se atrasar ao deixar a sua posição e se as viaturas que seguem atrás desta não puderem evitar ultrapassá-la sem provocar grandes atrasos no resto do pelotão.

Neste caso, os condutores só podem ultrapassar para restabelecer a ordem em que estavam antes da linha de bandeira vermelha.

Um Condutor que se tenha atrasado ao abandonar a sua posição não pode ultrapassar uma outra viatura em marcha, se tiver ficado imóvel após a transposição da Linha de Bandeira Vermelha pelas outras viaturas, e deve manter-se no fim da fila de viaturas que seguem atrás do Safety Car. Se houver vários condutores nesta situação, estes devem manter-se no final da fila de viaturas, segundo a ordem pela qual partiram.

Será aplicado "Drive Through" ou um Stop & Go de 10 segundos, a qualquer Condutor que, segundo o parecer dos CD, tiver ultrapassado sem necessidade um outro veículo durante a primeira volta. Durante esta volta, aplica-se integralmente o previsto no Art. 2.9 do Anexo H ao CDI.

Se a corrida não puder ser retomada a classificação final será a do momento em que a viatura que segue em primeiro lugar da corrida, tiver passado a linha de meta pela penúltima vez, antes de haver sido dado o sinal de suspensão da corrida.

Art. 38 - CHEGADA

38.1 - O sinal de final da corrida (bandeira de xadrez) será dado na linha de meta ao primeiro classificado, esgotados que estejam a distância ou o tempo de duração de corrida

38.2 - Se o sinal de final de corrida for mostrado por razão diferente da de haver sido completado o número total de voltas previsto (final antecipado) ou o tempo total previsto a corrida será considerada como terminada no momento em que a viatura que comandar a corrida tenha passado na meta pela última vez antes de ser mostrado o sinal de final de corrida.

Se por outro lado, o sinal de final de corrida for mostrado tardiamente, seja por que razão for, a classificação final será considerada como válida, no momento exacto em que a corrida deveria ter terminado.

38.3 - Depois de haverem recebido o sinal de final de corrida, todos os Condutores deverão percorrer uma volta completa ao circuito, dirigindo-se obrigatoriamente e sem paragens, para o Parque Fechado, através da zona de desaceleração ou eventualmente, por qualquer outro acesso que esteja claramente definido no Regulamento Particular da Prova ou respectivos aditamentos.

Qualquer viatura que não se possa dirigir para o Parque Fechado pelos seus próprios meios ficará sob o controle dos Comissários de Pista que deverão providenciar o seu rápido transporte até ao Parque Fechado.

Após a bandeira de final de corrida, todas as viaturas são consideradas como estando sob regime de Parque Fechado, sendo que nenhuma alteração – mesmo que efectuada pelo Condutor com os meios que tem a bordo – poderá ser efectuada na viatura.

Qualquer violação desta regra será passível de sanções, a pronunciar pelos CD, que poderão ir até à exclusão.

O comportamento após a bandeira de xadrez deverá ser o mesmo que durante a corrida e obedecendo às mesmas regras.

Art. 39 - PARQUE FECHADO

39.1 - O Parque Fechado que deverá ser completamente vedado será suficientemente grande e protegido, a fim de assegurar que pessoa alguma não autorizada a ele possa ter acesso.

39.2 - O regulamento do Parque Fechado aplica-se a toda a zona compreendida entre a linha de chegada e a entrada da zona do Parque Fechado após a bandeira de xadrez.

39.3 - Imediatamente após o sinal de final dos treinos cronometrados e da corrida (bandeira de xadrez), todos os Condutores classificados deverão, obrigatoriamente, dirigir as suas viaturas para o Parque Fechado. O Regulamento Particular da Prova indicará claramente qual a localização deste Parque Fechado.

Por seu lado, os organizadores deverão em caso de manifesta impossibilidade dos Condutores, devidamente reconhecida pelos CD (ex.: caso de acidente), promover a remoção das respectivas viaturas para o Parque Fechado.

Qualquer viatura que se encontre no Pit Lane a efectuar alguma reparação ou outra operação deverá cessar tal intervenção, colocando-se à disposição dos Oficiais para conduzir a viatura para o Parque Fechado.

39.4 - Qualquer viatura classificada que não se apresente imediatamente no Parque Fechado após o final do seu treino cronometrado e/ou corrida, será excluída.

39.5 - Só os Oficiais de Prova encarregados dos controlos técnicos ou de acesso, podem permanecer no interior do Parque Fechado. Nenhuma intervenção de qualquer natureza poderá ser efectuada sem a autorização desses Oficiais de Prova.

39.6 - Todas as viaturas permanecerão em regime de Parque Fechado, até à ordem de abertura do mesmo.

39.7 - Todo o Concorrente que pretenda uma neutralização do período de Parque Fechado no final de uma sessão de treinos cronometrados, deverá solicitar tal neutralização ao CCD. Neste caso será colocado no final da grelha de partida na corrida correspondente a essa sessão de treinos.

39.8 - Após terem estacionado a viatura no Parque Fechado, os Condutores deverão obrigatoriamente desligar o motor e abandonar o Parque Fechado, momento a partir do qual será interdito o acesso da Equipa ao seu interior.

39.9 - A eventual retirada de uma viatura do Parque Fechado antes da abertura oficial do mesmo, constitui infracção disciplinar grave e será comunicada aos CD, que poderá pronunciar a exclusão imediata do Concorrente em questão, independentemente de eventuais sanções disciplinares que lhe venham a ser posteriormente aplicadas pelo Conselho Disciplinar da FPAK.

39.10 - Todo o Concorrente que pretenda uma neutralização do período de Parque Fechado no final de uma primeira corrida, deverá solicitar tal neutralização ao Colégio de CD. Neste caso será colocado no final da grelha de partida da segunda corrida.

39.11 - Qualquer infracção ao regime de Parque Fechado será comunicada aos CD que poderão aplicar uma das penalidades previstas no Art. 12.3 do CDI.

Art. 40 - CLASSIFICAÇÃO

40.1 - O primeiro da classificação será aquele que tenha percorrido a distância prevista, no menor espaço de tempo. Todas as viaturas serão classificadas, tendo em conta o número de voltas completas que tenham realizado e para aqueles que tenham totalizado igual número de voltas, segundo a sua ordem de passagem pela linha de meta.

De acordo com o descrito no Art. 20 do CDI, a linha de chegada é a que estabelece a ordem de chegada real das viaturas, por isso, e em caso de dúvida, o “foto-finish” será o que determinará a ordem de chegada.

40.2 - Os serviços de Cronometragem continuarão a funcionar até 3 (três) minutos após a passagem pela meta da viatura classificada em 1º lugar. Esgotado esse prazo, 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 esgotado o referido espaço de tempo.

40.3 - Em qualquer circuito de velocidade serão classificados todos os Condutores ou Equipas que tenham efectuado a partida (cruzar a linha de partida). Para os Condutores ou Equipas que não tenham completado a corrida a classificação será estabelecida em função da distância percorrida. Caso se verifiquem situações de empate (dois condutores que desistam na mesma curva em simultâneo) o desempate será efectuado em função da passagem pela LINHA entre os dois condutores em causa.

40.4 - A classificação oficial provisória assinada pelo Responsável pela Cronometragem e pelo Director da Corrida será publicada de acordo com o Art. 20.1 das PGAK.

Será a única classificação válida, sob reserva de eventuais modificações que possam vir a ser introduzidas pelos CD nos termos da regulamentação em vigor

Art. 41 - ATRIBUIÇÃO DE PONTUAÇÕES

41.1 - Se o final de uma corrida for antecipado segundo as normas previstas no Art. 20 das PGAK, a FPAK determinará quais as pontuações atribuíveis.

41.2 - Se uma corrida tiver sido suspensa de acordo com os Art. 36 ou 36 A sem que possa ser reiniciada em conformidade com o Art. 37, aplicar-se-ão se seguintes regras de pontuação:

a) Se o condutor que comandar a corrida tiver efectuado menos de uma volta, nenhum ponto será atribuído;

b) Se o condutor que comandar a corrida tiver efectuado mais de uma volta, será atribuída a totalidade dos pontos.

Art. 42 - DISTRIBUIÇÃO DE PRÉMIOS

42.1 - No final de cada uma das corridas terá lugar a realização de um pódio.

42.2 - A entrega de prémios deverá realizar-se no pódio oficial do circuito imediatamente após a corrida ter terminado.

42.3 - Os três primeiros (ou os que defina o respectivo regulamento) classificados da corrida na sua Categoria deverão participar na cerimónia de pódio e respeitar todas as regras referentes aos procedimentos do mesmo.

Art. 43 - CERIMÓNIA DE PÓDIO

43.1 - O clube organizador deverá assegurar que não se verifique a presença no pódio de quaisquer pessoas alheias à cerimónia de entrega de prémios de cada Categoria.

43.2 - A elaboração da lista de convidados para procederem à entrega de prémios será da responsabilidade exclusiva do Clube Organizador da prova.

43.3 - No caso de Troféus Monomarca, o respectivo Promotor deverá obter previamente o acordo do Clube Organizador no que se refere à constituição da lista de convidados para procederem à entrega dos prémios no pódio.

43.4 - As cerimónias de pódio devem respeitar obrigatoriamente o disposto no “Protocolo para a Entrega de Troféus nas provas pontuáveis para Campeonatos, Taças e Troféus Nacionais de Portugal”.

Art. 44 - CONFERÊNCIA DE IMPRENSA - Todos os Condutores classificados nos três primeiros lugares de cada categoria, após o final da cerimónia do pódio devem estar disponíveis para uma conferência de imprensa, a qual se realizará 10 minutos após o final da cerimónia do pódio, na sala destinada aos Órgãos de Comunicação Social.

Art. 45 - DIVERSOS

45.1 - Os Organizadores deverão obrigatoriamente permitir a todos os Condutores que participem no evento, assistir às outras corridas da mesma prova e circular dentro do circuito, sem contudo terem acesso à pista, Pit Lane e Muro das Boxes.

45.2 - Os Organizadores deverão obrigatoriamente disponibilizar um espaço de estacionamento reservado e devidamente identificado, para utilização exclusiva dos CD, Direcção da Prova e Oficiais FPAK.

Art. 46 - MODIFICAÇÕES - ADITAMENTOS

46.1 - Em casos excepcionais, poderão os Clubes Organizadores propor à FPAK, aquando do envio do projecto de Regulamento para aprovação, eventuais solicitação de excepção às presentes Prescrições Especificas de Circuitos, as quais, de qualquer modo, só se tornarão efectivas, após aprovação expressa por parte da FPAK e comunicadas aos Organizadores, por escrito, telefax ou E-mail.

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