

RELATÓRIO DE ACTIVIDADE 2001

RELATÓRIO DE ACTIVIDADE - 2001

O ano de 2001 poderá ser considerado como ano de solidificação da FPAK, não só pelo ligeiro aumento do número de provas federadas e pela estabilização do número de licenciados, mas, sobretudo, porque nas eleições efectuadas em Colónia (Alemanha), no decorrer da Assembleia Geral da Federação Internacional do Automóvel, e nas quais Max Mosley foi reeleito Presidente da FIA, Portugal voltou a ver reconhecido o alto prestígio internacional de que desfruta no seio do Desporto Automóvel mundial, através da eleição do Presidente da FPAK, Professor Doutor António Emílio Peixoto Vasconcelos Tavares, para um mandato de quatro anos (2001-2005) como membro permanente do Conselho Mundial do Desporto Automóvel da FIA.

Esta eleição do Presidente da FPAK para o Conselho Mundial do Desporto Automóvel, reconfirmou o estatuto privilegiado de que Portugal continua a beneficiar no seio da Federação Internacional do Automóvel. Prestígio esse, devido, como é óbvio, em grande parte, ao valiosíssimo e reconhecido – quer nacional quer internacionalmente - labor desenvolvido por Alfredo César Torres, durante os 25 anos em que desempenhou altos cargos dirigentes na FIA. Mas atesta também, e sobretudo, o reconhecimento da FIA pela eficiente e correcta actuação desenvolvida pela FPAK e a sua Direcção, desde que em 1998 foi oficialmente designada como a Autoridade Desportiva Nacional Portuguesa.

Paralelamente, a Assembleia Geral da FIA ratificou a proposta de constituição das Comissões FIA para 2002 apresentada pelo Conselho Mundial do Desporto Automóvel, pelo que a FPAK viu ainda mais reforçado o reconhecimento do seu elevado prestígio internacional, através da eleição de representantes seus para diversas Comissões FIA. Assim, a FPAK estará representada em 2002 nas seguintes Comissões FIA

CALENDARIO	LUIZ PINTO DE FREITAS
CIRCUITOS	LUIZ PINTO DE FREITAS
CIRCUITOS E SEGURANÇA (CIK)	VICTOR SOUSA
MONTANHA	NUNO VILARINHO
OFF-ROAD	ERNESTO GONÇALVES
ORGANIZADORES (CIK)	NUNO VILARINHO
CALENDARIO e REGULAMENTOS (CIK)	NUNO VILARINHO
TECNICA (CIK)	GABRIEL PAULA
TODO O TERRENO	PEDRO CORDEIRO
TURISMOS	LUIZ PINTO DE FREITAS

De notar que, por força da criação em Março de 2001 da nova Comissão FIA do Campeonato do Mundo de Ralis, decidiu o Conselho Mundial do Desporto Automóvel alterar o regulamento de constituição da Comissão de Ralis da FIA, o qual só virá ser aprovado na sua reunião de Março próximo, efectuando-se então a eleição dos membros que constituirão a futura Comissão de Ralis FIA, mantendo-se até lá em funções a actual Comissão.

Destaque-se ainda que, o Director Técnico - Desportivo da FPAK, Nuno Vilarinho, foi reeleito como Presidente do Comité de Calendário e Regulamentos Desportivos da CIK/FIA e o Director Geral da FPAK, Luiz Pinto de Freitas, foi eleito Presidente da Comissão de Calendário da FIA.

No que se refere à actividade interna da FPAK, de destacar que o contínuo desenvolvimento e aperfeiçoamento verificado nos nossos sistemas informáticos, nos permitiu manter uma elevada rapidez e eficiência na divulgação das classificações dos diversos campeonatos ou trofeus, bem como da regulamentação desportiva e técnica e das alterações pontuais introduzidas ao longo do ano, através dos Anuários do Desporto Automóvel e do Karting e do Boletim FPAK, como também pela sua permanente actualização no site da FPAK na Internet, que registou durante o ano de 2001, um número record de visitantes, com mais de 80 000 consultas.

A actividade da Delegação Norte da FPAK, permitiu uma descentralização que se provava ser absolutamente necessária. O número total de contactos efectuado naquela Delegação durante o ano de 2001, ultrapassou novamente

as previsões que havíamos projectado, justificando que a curto prazo, se efectue a sua transferência para instalações mais amplas e com maior dignidade para receber todos quantos ali se dirigem, permitindo igualmente o alargamento dos quadros em serviço naquela Delegação.

As Comissões Especializadas FPAK em 2001, proporcionaram uma interessante e útil área de reflexão e aconselhamento, que se reflectiu significativamente nas alterações à regulamentação introduzidas para 2002. Não pode a Direcção da FPAK deixar de se congratular com tal facto, bem como de agradecer a elevada dedicação e interesse manifestado por todos os elementos convidados que integraram as Comissões FPAK em 2001.

No seu sétimo ano de actividade, como entidade federativa nacional do desporto automóvel, a Federação Portuguesa de Automobilismo e Karting, organizou no ano de 2001, os diversos Campeonatos e Trofeus Nacionais de automobilismo e Karting.

Graças ao esforço desenvolvido conjuntamente com o Instituto Nacional do Desporto e a Direcção dos Serviços de Medicina Desportiva, foram requisitadas pela FPAK no ano de 2001, mais de 140 operações de Controle Antidopagem, que abrangeram praticamente a totalidade das disciplinas do automobilismo e do karting.

Grato nos é constatar que, em todos os controles efectuados em 2001 pelos técnicos do Laboratório de Análises de Dopagem e Bioquímica, os resultados se tenham revelados totalmente negativos, à excepção de dois casos relacionados com problemas fisiológicos dos respectivos praticantes, os quais tem vindo aliás, desde então, a ser devidamente acompanhados e controlados pela DSMD.

Não pode a Direcção da FPAK deixar de referir com enorme pesar, a perda recente de três figuras gradas do Desporto Automóvel nacional, na certeza de que o exemplo por todos eles transmitido ao longo das suas brilhantes carreiras desportivas, constituirão marco indelével na História do Desporto Automóvel em Portugal.

José Carpinteiro Albino foi, além de vencedor do 1º Rallye Internacional TAP em 1967 e Campeão Nacional de Ralis (Turismo Especial) em 1970, desde sempre um homem dos automóveis e da competição.

Profundamente ligado ao sector automóvel em todas as suas componentes, dada a sua ligação profissional à companhia petrolífera nacional, foi ainda o contacto privilegiado com quem todos – organizadores, praticantes, marcas e comunicação social - sempre puderam contar, para apoiar as iniciativas que pretendiam levar a efeito.

Alfredo Barros, foi dirigente do Clube Automóvel do Minho desde 1971 e seu Presidente a partir de 1991, tendo sido solicitado em 1993 pelo Governo, para coordenar o projecto do futuro Circuito de Braga, do qual veio a ser o principal obreiro e dinamizador. Foi também o grande impulsionador da internacionalização da Rampa da Falperra, prova que integrou entre 1985 e 2001 o Campeonato da Europa de Montanha da FIA. Sob a sua Direcção, organizou o Clube Automóvel do Minho, diversas provas integradas em Campeonatos Europeus de Karting, tendo-lhe sido atribuída em 2000, a responsabilidade pela organização do Campeonato do Mundo de Karting.

Paulo Sérgio, era figura destacada do Clube Automóvel de Lousada, onde sempre assegurou todo o apoio administrativo e técnico indispensável à organização das diversas provas de OffRoad organizadas pelo Clube, tendo granjeado por força da sua eficiência, comunicabilidade e afabilidade, a simpatia de todos os concorrentes nacionais e estrangeiros.

1	AUTOMOBILISMO
----------	----------------------

No que se refere ao automobilismo, foram organizados sob a égide da FPAK, os seguintes Campeonatos Nacionais:

- Campeonato Nacional de Autocross
- Campeonato Nacional de Clássicos - Ralis
- Campeonato Nacional de Clássicos - Velocidade
- Campeonato Nacional de Kartcross
- Campeonato Nacional de Montanha
- Campeonato Nacional de Ralicross
- Campeonato Nacional de Ralis
- Campeonato Nacional de Ralis - Promoção
- Campeonato Nacional de Todo o Terreno
- Campeonato Nacional de Velocidade
- - Campeonato Nacional de Velocidade Turbo-Diesel

bem como a nível das Regiões Autónomas os

- Campeonato Regional de Ralis dos Açores
- Campeonato Regional de Ralis da Madeira

Integrados ainda nos diversos Campeonatos Nacionais e Regionais, foram igualmente disputados as seguintes Taças/Trofeus Nacionais ou Regionais:

- - Taça FPAK de Ralis
- - Taça Nacional de Autocross
- - Taça Nacional de Ralicross

- - Taça Nacional de Velocidade
- - Trofeu Nacional de Camião Racing
- - Trofeu Nacional de Clássicos - Velocidade
- - Trofeu Regional para Pilotos de Ralis da Madeira
- - Trofeu Regional para Pilotos de Ralis dos Açores

Disputaram-se ainda quatro Trofeus Regionais de Ralis para viaturas sem homologação (grupo VSH)

- Trofeu Regional de Ralis - Açores
- Trofeu Regional de Ralis - Centro
- Trofeu Regional de Ralis - Norte
- Trofeu Regional de Ralis - Sul

que vieram trazer mais um inegável motivo de interesse suplementar aos ralis nacionais, sendo assinalável o elevado número de participantes verificado nas várias competições.

No sector da velocidade, realce ainda para os diversos Trofeus / Formulas monomarca, os quais, graças aos elevados níveis organizativos patenteados, representaram condignamente a disciplina.

Disputaram-se em 2001, os seguintes Trofeus:

- Telecel Vodafone Golden Cup
- BMW Fórmula Júnior Cup
- Formula Novis by Ford
- Trofeu Renault Clio Galp Energia
- Trofeu Mazda Cup
- Trofeu Honda BPI Cup
- Trofeu Yaris Cup
- Trofeu Galp Energia (Hyundai)

que vieram trazer ao sector da velocidade uma interessante animação, fruto também das várias actividades promocionais levadas a cabo, conjuntamente, pelos Promotores dos Trofeus e Formulas monomarca, que permitiram trazer para as provas de velocidade muitos milhares de espectadores .

No sector dos Ralis e do Todo Terreno, significativa foi igualmente a presença de novos Trofeus integrados nos respectivos Campeonatos Nacionais, os quais vieram trazer, além do assinalável aumento do número de participantes nas provas, uma interessante fórmula promocional, não só para as marcas que os promoveram, como igualmente para o desporto automóvel em geral.

Disputaram-se em 2001, no sector de Ralis e Todo o Terreno, os seguintes Trofeus:

- Trofeu Saxo Cup / Total (Rallyes)
- Trofeu Fiat Punto Telecel Vodafone (Rallyes)
- Trofeu Copa Jimny (Todo o Terreno)
- Trofeu SIC Telecel Vodafone (Todo o Terreno)

Ainda no Todo o Terreno, e em estreita colaboração com a nossa congénere Real Federacion Española de Automovilismo, organizou-se de novo em 2001, o Trofeu Ibérico de Todo o Terreno, que tal como em 2000, viu consagrarem-se como seus grandes vencedores, Condutores Portugueses.

De referir ainda que, integrados no Campeonato Regional de Ralis da Madeira, se disputaram os seguintes Trofeus Monomarca:

- Promoção Lampson – Citroen Saxo
- Promoção Atlanticópia – Fiat Cinquecento
- Trofeu Toyota Starlet
- Trofeu Aquimadeira – Opel Corsa B
- Trofeu Auto B.V. Competições – Opel Corsa A
- Trofeu Phigman / Bernardo & Câmara – Opel Corsa A

Destaque-se também, pela imensa popularidade de que desfrutam e pelo seu significado, os Slaloms/Perícias, nomeadamente pela sua distribuição geográfica de âmbito nacional.

Depois de terem sido efectuados diversos testes comparativos nas épocas de 1999 e 2000, em todos os Campeonatos Nacionais de Automobilismo e Karting passaram a partir da época de 2001, e em definitivo, a ser consideradas para efeitos de pontuação final do respectivo Campeonato, a totalidade das provas realizadas que integrem esses Campeonatos.

Em relação aos Campeonatos Nacionais de Ralis e de Ralis Todo o Terreno, foram definitivamente abolidos os coeficientes das provas, procedimento que aliás já havia sido efectuado anteriormente em relação aos Campeonatos das restantes disciplinas.

Confirmando a validade de tal decisão, os únicos Campeonatos que mantiveram ainda em 2001 o sistema de coeficientes - os Regionais de Ralis dos Açores e da Madeira – passarão a partir de 2002, a utilizar o mesmo sistema, eliminando-se conseqüentemente os coeficientes das provas.

Na verdade, a utilização desses coeficientes, não mais significava que o desvirtuar das competições, por ser baseada numa graduação aleatória justificada por factores exógenos, os quais tinham pouco a ver com as características de cada prova, mas que eram gravemente lesivos dos interesses dos respectivos Clubes Organizadores e da sua capacidade organizativa.

Em todos os Campeonatos Nacionais (à excepção das disciplinas de OffRoad), a pontuação para efeitos de classificação geral absoluta, passou também desde 2001, a corresponder ao esquema mais que comprovado internacionalmente dos 10, 6, 4, 3, 2, 1 pontos.

E naqueles em que existia classificação por Grupos e/ou Classes, qualquer pontuação obtida nos Grupos e/ou Classes deixou de ser adicionada à pontuação obtida em termos absolutos.

A reacção inicial negativa – que era aliás esperada – a todas estas modificações regulamentares, foi rapidamente superada.

Mas tão logo todos se capacitaram da sua efectiva operacionalidade e aplicação transparente, e, sobretudo, da facilidade da sua interpretação por parte de todos os interessados no automobilismo desportivo (incluindo os espectadores), a sua aceitação foi total, como se nunca antes, outros sistemas - complexos e confusos - de pontuação, tivessem estado em vigor.

2 KARTING

No Karting, modalidade que continuou a patentear em 2001 uma evolução constante, garantindo um futuro promissor para o nosso automobilismo dos próximos anos, foram organizadas pela FPAK, as seguintes competições:

- Campeonato Nacional de Karting
- Taça de Portugal / Festa do Karting
- Portugal K Open

com um total de 10 provas, disputadas em nove diferentes Kartódromos.

Manteve-se em 2001 o esforço promocional na categoria destinada às camadas mais jovens (8-10 anos) – CADETES - com motores adquiridos e assistidos (sob contrato) pela FPAK e com a oferta de pneus para todas as provas por parte da Bridgestone Firestone Portuguesa.

Tal situação, mais uma vez permitiu reduzir enormemente os custos de participação destes jovens, que são, como é óbvio, o verdadeiro embrião dos futuros praticantes do karting e do automobilismo.

O êxito dessa iniciativa, cujos custos foram suportados em mais de 50 % pela FPAK, levaram-nos a estender em 2001, iniciativa semelhante para a categoria etária imediatamente seguinte – JUVENIS (11-13 anos) – já que se havia constatado que no ano anterior, verdadeiras “barbaridades” a nível de custos de participação na categoria, se tinham praticado em Portugal, com valores superiores a 5 000 Euros por prova e por concorrente, só para o aluguer de motores e chassis.

Aliás foram notórias no início da época de 2001, as reacções negativas de alguns “pseudo-preparadores” da disciplina, que tudo fizeram, roçando mesmo a ilegalidade, para tentar denegrir e destruir esta iniciativa da FPAK.

Na verdade, e também nesta categoria, com a oferta de pneus para todas as provas por parte da Bridgestone Firestone Portuguesa, o que antes alguns concorrentes despendiam só com uma prova, passou a ser suficiente para cobrir os custos de participação de toda a época, que englobou, lembre-se, 10 (dez) provas.

Com a particularidade, não despicienda, de no final da época – tal como na categoria Cadetes - ficarem proprietários, sem qualquer outro custo adicional, de um motor da categoria e por valor próximo do seu preço comercial de venda ao público.

Mas sem quaisquer custos de reparação e manutenção ao longo de todas as dez provas da época, facto que, como é óbvio, nunca antes acontecia, quando se recorria constantemente ao aluguer de motores oriundos das mais diversas e por vezes bem duvidosas proveniências.

Na continuidade do trabalho desenvolvido em anos anteriores, foi possível continuar a integrar no âmbito federativo, a quase totalidade dos Trofeus Regionais de Karting que se disputaram em Portugal em 2001.

3 COMPETIÇÕES INTERNACIONAIS

A nível de competições internacionais, inscritas no calendário internacional da FIA, e pontuando (ou não) para os diversos Campeonatos e Trofeus FIA, realizaram-se no nosso país, as seguintes 19 competições:

Prova	Campeonato / Taça FIA - CIK
--------------	------------------------------------

AUTOCROSS INTERNACIONAL DE CASTELO BRANCO	EUROPEU DE AUTOCROSS
AUTOCROSS INTERNACIONAL DE LOUSADA	EUROPEU DE AUTOCROSS
BAJA PORTA DA RAVESSA 500 PORTALEGRE	PROVA INTERNACIONAL
BAJA TELECEL VODAFONE 1000 (PORTUGAL)	TAÇA DO MUNDO TT
CIRCUITO ACDME 1	PROVA INTERNACIONAL
CIRCUITO ESTORIL - ELMS	ELMS INTERNATIONAL SERIES
CIRCUITO INTERNACIONAL DE BRAGA (KARTING)	EUROPEU DE KARTING
CIRCUITO INTERNACIONAL DO ESTORIL	FIA GT / EUROPEU DE TURISMOS
FINAIS INTERNACIONAIS RENAULT 2001	PROVA INTERNACIONAL
RALLYCROSS INTERNACIONAL DE LOUSADA	EUROPEU DE RALICROSS
RALLYE ROTA DO VIDRO / CENTRO DE PORTUGAL	EUROPEU DE RALIS
RALLYE TT MONTES ALENTEJANOS	PROVA INTERNACIONAL
RALLYE VINHO DA MADEIRA	EUROPEU DE RALIS
RAMPA DA FALPERRA	EUROPEU DE MONTANHA
RAMPA INTERNACIONAL DA SERRA DA ESTRELA	PROVA INTERNACIONAL
SATA RALLYE AÇORES	EUROPEU DE RALIS
TAP RALLYE DE PORTUGAL	MUNDIAL DE RALIS
XIV VOLTA À ILHA DA MADEIRA	PROVA INTERNACIONAL
24 HORAS KARTING GALP ENERGIA	PROVA INTERNACIONAL (KARTING)

Saliente-se o elevado nível organizativo atingido pelas provas pontuáveis para o Campeonato da Europa de Ralis (Rallye Vinho da Madeira, SATA Rallye Açores e Rallye Rota do Vidro/Centro de Portugal) o que permitiu que Portugal continuasse a receber os maiores encómios por parte dos Observadores FIA, em relação à elevada qualidade das organizações nacionais.

Destaque também altamente positivo para o Circuito de Braga e o Clube Automóvel do Minho, pela brilhante organização em 2001 da final do Campeonato da Europa de Karting, na categoria Intercontinental A, o que permitiu que mais uma vez, fosse atribuída a Portugal e ao Circuito de Braga, a organização em 2002 de uma das cinco provas do Campeonato do Mundo de Karting (Formula Super A).

A elevada contribuição dada pelo Clube Automóvel do Minho, na exemplar organização de provas de Campeonatos Europeus e Mundiais de Karting em Portugal, terá igualmente contribuído para a atribuição pela CIK-FIA, igualmente a Portugal, da organização em 2002 da prova de qualificação da Região Oeste da Europa, do Campeonato da Europa de Karting, nas categorias Intercontinental A e Intercontinental A/Júnior, que decorrerá em Julho, no novel Kartódromo Internacional do Bombarral.

Destaque infelizmente negativo para o TAP Rallye de Portugal, que foi excluído do Campeonato do Mundo FIA de Ralis, o qual integrou ininterruptamente desde o início desse Campeonato em 1974.

Além das condições climatéricas extremamente rigorosas que assolaram o país no primeiro trimestre de 2001 e que provocaram enormes dificuldades ao normal desenrolar da prova, acrescentem-se as diversas deficiências organizativas apontadas pelos Observadores internacionais, mas sobretudo, a menos cuidada gestão “política” posterior ao evento, por parte de alguns membros da sua Organização, dada a forma incorrecta e intempestiva como arrogantemente tentaram rebater as deficiências apontadas pelos Observadores FIA.

Tal posicionamento, viria, infelizmente, a revelar-se como um dos factores preponderantes na decisão por parte da FIA, da sua exclusão do Campeonato do Mundo de Ralis.

O ano de 2001 foi ainda assinalado por dois marcos históricos, que não gostaríamos ter de referir. O desaparecimento de duas provas de grandes tradições. Se num dos casos, o “mítico” Circuito de Vila do Conde, o seu anunciado desaparecimento terá sido ainda adiado por mais um ano, no outro, a Rampa da Falperra, terá visto realizar-se em 2001, a sua última edição.

Disputada pela primeira vez em 1927, com a designação de Rampa de Braga, foi então organizada por uma comissão composta por Eurico Sameiro, Eugénio Costa e Custódio Braga.

Foi seu vencedor Alfredo Marinho Júnior, o qual voltaria a inscrever o seu nome como vencedor (num Bugatti) na Segunda edição da Rampa de Braga que decorreu em 1931 e foi organizada pelo Correio do Minho com o patrocínio do ACP e com a particularidade de incluir motos.

Em 1950 e 1951, com organização do ACP, iniciou-se então a série das Rampas da Falperra.

Que em 1960, na sua terceira edição, teve como organizadores o Clube Académico do Porto, o Clube Arte e Sport, o Estrela e Vigorosa Sport, o Futebol Clube do Porto e o Sport Comércio e Salgueiros e como grande vencedor, José Lampreia num Triumph TR3.

A partir de 1976, e desde a sua quarta edição, a responsabilidade da organização passou a caber exclusivamente ao Clube Automóvel do Minho, que assegurou a sua continuidade organizativa, ininterruptamente, até 2001, ano em que se terá disputado a sua trigésima e última edição. Assinale-se a

particularidade de em 1984 se terem disputado duas edições, com vista à sua integração no Campeonato da Europa de Montanha, o que veio a suceder sem qualquer interrupção entre 1985 e 2001.

A Rampa da Falperra ficará para sempre no imaginário de todos nós. Sendo tão popular para o público e tão querida de todos os praticantes do automobilismo desportivo nunca poderá ser esquecida.

No ano em que pela última vez se terá disputado a Rampa da Falperra, a Direcção da FEDERAÇÃO PORTUGUESA DE AUTOMOBILISMO E KARTING manifesta o seu profundo reconhecimento ao CLUBE AUTOMOVEL DO MINHO e a todos aqueles que colaboraram na organização de todas as edições da Rampa da Falperra, pelo contributo altamente valioso prestado ao Desporto Automóvel Nacional.

4 CAMPEONATO FIA GT

Tal como se referiu no Relatório de Actividades de 2000, a FPAK viu-se então na obrigatoriedade de assumir à última hora perante a FIA, a responsabilidade de organizar nesse ano a prova pontuável para o Campeonato FIA GT, que havia sido inscrita no Calendário Internacional FIA 2000 por solicitação da Administração da Sociedade Gestora do Autodromo Fernanda Pires da Silva, S.A., que seria o Promotor comercial do evento.

Foram igualmente referidos nesse Relatório – dada a incidência que os seus custos tiveram nos resultados operacionais de 2000 – os factos relacionados com essa situação anormal. Infelizmente, e apesar das nossas diversas insistências junto das Secretarias de Estado do Turismo e da Juventude e Desporto, não foi cumprido por parte do Governo Português o compromisso assumido pelos seus lídimos representantes perante esta Federação, da atribuição de subsídios à realização dessa prova, no montante global de Esc. 25 000 000\$00 (vinte e cinco milhões de escudos).

Assim, todos os encargos decorrentes da organização do evento em 2000, que ultrapassaram os 30 000 contos, vieram a ser integral e unicamente suportados pela FPAK.

Com base nessa experiência negativa, a realização da prova dos Campeonatos FIA GT e Europeu de Turismos em 2001, teria forçosamente que tomar outro rumo, dado que não era lícito que a FPAK voltasse a assumir os encargos financeiros da sua organização.

Graças ao acordo firmado oportunamente com a DNC Sport, que assumiu perante a FPAK a posição de Promotor comercial do evento, e com a ACDME,

que foi a organizadora desportiva do mesmo, foi possível garantir a realização da prova sem outros custos para a FPAK, que não os socialmente exigíveis em relação a provas de Campeonatos FIA. Assinale-se que a prova obteve um enorme êxito desportivo e mediático, com mais de 28 000 espectadores presentes e recebeu por parte dos organizadores dos dois Campeonatos FIA, a honrosa menção de “Melhor prova dos Campeonatos em 2001”.

5 CLUBES FEDERADOS

No final do ano de 2001, estavam filiados na FPAK um total de 71 clubes e 3 Associações, com a seguinte implantação geográfica:

Distritos	N.º de Associações	N.º de Clubes Filiados
Aveiro	-	1
Beja	-	1
Braga	-	4
Bragança	-	1
Castelo Branco	-	1
Coimbra	-	4
Évora	-	2
Faro	-	1
Guarda	-	2
Leiria	-	3
Lisboa	1	13
Portalegre	-	1
Porto	2	13
Santarém	-	2
Setúbal	-	1
Viana do Castelo	-	-
Vila Real	-	6
Viseu	-	1
Açores	-	5

Madeira	-	9
Total	3	71

6 PROVAS POR DISCIPLINA

Integraram o calendário nacional de 2001, um total de **330** provas, divididas pelas seguintes disciplinas:

Disciplina	2001	2000	1999	1998	1997
AUTOCROSS	10	15	17	17	9
AUT. ANTIGOS	13	18	10	10	9
CAMIÃO RACING	6	6	4	1	0
KARTCROSS	9	14	8	8	8
KARTING	75	80	72	61	15
MONTANHA	7	11	10	10	12
PERICIAS	61	40	41	34	23
RALICROSS	23	22	20	17	16
RALIS - 1ª Categoria	73	72	62	51	42
RALIS - 2ª Categoria	8	9	17	13	11
RALIS – Reg. Histórica	11	0	0	6	7
TODO O TERRENO	13	12	11	10	8
VELOCIDADE	21	15	15	12	14

Total	330	314	287	250	169
--------------	------------	------------	------------	------------	------------

7 LICENCIADOS

Durante o ano de 2001, foram implementadas novas alterações ao processo de emissão de Licenças Desportivas, nomeadamente no que se refere à sua emissão local imediata na Delegação Norte da FPAK.

Ainda, e graças ao amável apoio prestado por diversos clubes e Associações membros da FPAK, foi igualmente possível alargar mais uma vez em 2001, a “rede de atendimento” da FPAK para mais de 40 locais em diferentes partes do país, o que veio proporcionar aos Licenciados maiores facilidades na requisição das suas Licenças Desportivas.

Foram emitidas em **2001**, um total de **6 211** Licenças Desportivas, nas diferentes categorias de Automobilismo (2856), Karting (1095), Concorrentes Morais (387), Autoridades Desportivas e Oficiais de Prova (1873).

Nos termos da informação prestada ao Instituto Nacional do Desporto, no que se refere à candidatura a apoios financeiros do Contrato Programa 2002, os Licenciados FPAK estavam assim divididos em 2001:

Praticantes com seguro desportivo que participaram no Quadro Competitivo Oficial de 2001

Distrito	Escalões Etários								TOTAIS		
	Até Juniores		Juniores		Seniores		Veteranos		Masc.	Fem.	Total
	Masc.	Fem.	Masc.	Fem.	Masc.	Fem.	Masc.	Fem.			
Aveiro			2		65	2	3		70	2	72
Beja					27	1	1		28	1	29
Braga	2		7		182	4	30	1	221	5	226
Bragança	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Castelo Branco			2		45	1	3	1	50	2	52
Coimbra	2		5		116	4	17		140	4	144
Évora					92	2	11		103	2	105
Faro		2	2		141	6	13		156	8	164
Guarda	2	1			21	2	4		27	3	30

Leiria	6	1	5		120	3	14		145	4	149
Lisboa	13	2	20		814	39	168	3	1015	44	1059
Portalegre	1				47		8		56		56
Porto	15	2	21	1	768	27	126	1	930	31	961
Santarém	1		3		104	2	7		115	2	117
Setúbal	1		4		59	3	2		66	3	69
Viana do Castelo			2		26		2		30		30
Vila Real					55		8		63		63
Viseu					33		4		37		37
Açores	1				140	3	8		149	3	152
Madeira	11	2	15	1	209	7	17		252	10	262
Total	55	10	88	2	3064	106	446	6	3653	124	3777

**Treinadores e Árbitros/Juizes em actividade no
Quadro Competitivo Oficial de 2001**

OFICIAIS DE PROVA	N.º	Total
Comissários Desportivos e Técnicos	477	
Directores de Prova e Adjuntos	189	
Cronometristas/Controladores	55	
Fiscais de Pista	324	1045
Outros Agentes	N.º	Total
Actividades Diversas	486	
Chefes e Assistentes de Equipa	342	828
TOTAL ABSOLUTO	-	1873

Na óptica financeira, e numa análise comparativa com o exercício anterior, verifica-se um sensível aumento na actividade da Federação, traduzida num crescimento dos proveitos operacionais de 14,44 % contra um aumento de apenas 11,53 % nos correspondentes custos operacionais, o que permitiu atingir um resultado operacional positivo de € 143 650 (28 800 contos).

Se considerarmos o efeito dos resultados financeiros e extraordinários, a FPAK encerrou o exercício de 2001, com um resultado líquido positivo de € 167 463 (33 573 contos) quando no ano anterior tinha registado um resultado líquido igualmente positivo de € 68 060 (13 645 contos).

As amortizações do exercício de 2001 foram de € 63 228 (12 676 contos) e o “cash-flow” de € 230 689 (46 249 contos).

Pela leitura dos documentos finais de prestação de contas, Balanço, Demonstração de Resultados Líquidos e Anexo respectivo, verifica-se que, no exercício de 2001,

os **Proveitos** ascenderam a **€1 798 960** (360 660 contos)

e

os **Custos** a **€1 631 497** (327 085 contos),

tendo-se apurado um

Resultado Líquido positivo de **€167 463** (33 573 contos)

que se propõe seja transferido para a conta de Resultados Transitados.

Lisboa, 20 de Fevereiro de 2002

A Direcção,