



PLANO DE ACTIVIDADES PARA 2008

No que se refere ao automobilismo, serão organizados em 2008 sob a égide da FPAK, os seguintes Campeonatos ou Troféus Nacionais ou Regionais:

- Campeonato de Portugal de Autocross
- Campeonato de Portugal de Circuitos
- Campeonato de Portugal de Clássicos (Circuitos)
- Campeonato de Portugal de Clássicos (Ralis)
- Campeonato de Portugal de Clássicos 1300 (Circuitos)
- Campeonato de Portugal de Crosscar
- Campeonato de Portugal de Montanha
- Campeonato de Portugal de OffRoad
- Campeonato de Portugal de Ralicross
- Campeonato de Portugal de Ralis
- Campeonato de Portugal de Resistência
- Campeonato de Portugal Júnior de Ralis
- Campeonato de Portugal VODAFONE de Todo o Terreno
- Campeonato Open de Ralis
- Campeonato Regional de Ralis – Norte (VSH)
- Campeonato Regional de Ralis – Sul (VSH)

bem como a nível das Regiões Autónomas, os

- Campeonato dos Açores de Ralis
- Campeonato da Madeira “CORAL” de Ralis
- Campeonato Regional de Ralis – Açores (VSH)
- Campeonato Open de Ralis da Madeira

Integrados ainda nos diversos Campeonatos Nacionais e Regionais, serão igualmente disputadas as seguintes competições Nacionais ou Regionais:

- Taça Nacional de Ralis
- Taça Nacional de Autocross

- Taça Nacional de Ralicross
- Troféu Regional de Ralis de Alenquer (VSH)
- Troféu Regional de Ralis – Centro (VSH)
- Troféu Regional de Ralis – Douro (VSH)
- Troféu Nacional de Clássicos – Montanha
- Troféu Nacional de Ralis de Regularidade
- Troféu Nacional de Clássicos – Circuitos
- Taça da Região Autónoma dos Açores
- Troféu Regional Eng. Rafael Costa (Madeira)
- Troféu Regional Feminino de Ralis da Madeira
- Troféu Regional Feminino de Ralis dos Açores
- Taça Nacional de Montanha
- Taça Nacional de Clássicos (Circuitos)

No que se refere ao karting, serão organizados em 2008 sob a égide da FPAK, os seguintes Campeonatos ou Troféus Nacionais:

- Campeonato de Portugal de Karting
- Taça de Portugal – Karting
- Troféu do Futuro – Karting

Provas Internacionais

Estão inscritas no Calendário Desportivo Internacional da FIA para 2008, as seguintes provas pontuáveis para Campeonatos, Taças ou Troféus FIA, bem como para Séries Internacionais aprovadas pela FIA:

AUTOCROSS INTERNACIONAL DE FOZ CÔA
AUTOCROSS INTERNACIONAL DE MURÇA
BAJA PORTALEGRE 500
CAMPEONATO EUROPEU KARTING (KF 1 / KF2)
CIRCUITO BRAGA 2 (ETCC QUALIFYING)
F1 THOROUGHBRED G P CARS
RALLYCROSS INTERNACIONAL DE LOUSADA
RALLYE DE PORTUGAL
RALLYE VINHO DA MADEIRA
RAMPA INTERNACIONAL SERRA DA ESTRELA
SATA RALLYE AÇORES
SUPERLEAGUE FORMULA SERIES
VODAFONE RALLYE TT TRANSIBERICO
VOLTA À MADEIRA CLASSIC RALLY
WORLD SERIES BY RENAULT 2008
WTCC – ESTORIL

No que se refere aos principais Campeonatos, as alterações serão as seguintes:

OFFROAD

Competições/Campeonatos:

Campeonato Nacional de Autocross	6 Provas
Campeonato Nacional de Crosscar	12 Provas (no máximo)
Campeonato Nacional de OffRoad	12 Provas
Campeonato Nacional de Ralicross	6 Provas
Taça de Portugal de OffRoad	1 Prova
Taça Nacional de Autocross	6 Provas
Taça Nacional de Ralicross	6 Provas
Taça Nacional de OffRoad	12 Provas

O Campeonato Nacional de OffRoad 2008 será disputado em simultâneo com os Campeonatos Nacionais de Ralicross e de Autocross, sendo atribuído o título de vencedor do Campeonato Nacional de OffRoad ao condutor que no conjunto das 12 provas do Campeonato (6 de Ralicross e 6 de Autocross), obtenha o maior número de pontos.

A Taça Nacional de OffRoad será disputada nos mesmos moldes.

Pré-inscrições no campeonato: para que um condutor possa pontuar para o respectivo campeonato, passará a ser obrigatório efectuar previamente na FPAK a sua pré-inscrição no Campeonato.

Harmonização dos regulamentos do Ralicross e Autocross: no que se refere aos Campeonatos Nacionais, a respectiva regulamentação técnica será harmonizada de forma a ser igual em cada Divisão de cada um dos Campeonatos.

Inclusão obrigatória da «Joker Lap» nas provas de Ralicross e facultativa nas provas de Autocross e Crosscar.

O Campeonato Nacional de Crosscar passa a ser disputado também nas pistas de Ralicross, dividindo-se entre pistas de Autocross e Ralicross.

Esquema das provas

Para todas as Categorias e Divisões do OffRoad, as provas passarão a disputar-se de acordo com o seguinte esquema:

- Treinos livres
- Treinos cronometrados
- Warm Up
- 3 Corridas de qualificação
- Corrida (s) final (is)

Para efeitos de pontuação nos Campeonatos Nacionais, serão considerados os dois melhores resultados obtidos de entre as três corridas de qualificação (que terão uma pontuação específica para o Campeonato) e a classificação obtida na corrida final (que terá igualmente uma pontuação específica para o Campeonato).

Para a formação da grelha de partida da (s) corrida (s) final (is), será considerada a classificação obtida no total das três corridas de qualificação, sendo que em cada uma delas o 1º classificado obterá 0 pontos fictícios, o 2º classificado 1 ponto fictício e assim sucessivamente.

Quando em qualquer corrida de qualificação ocorra uma desclassificação ou se verifique a não participação de um condutor, o (s) condutor (es) em causa obterá (ão), respectivamente, as seguintes pontuações fictícias: “N+3” ou “N+2”.

Sendo “N” o número total de condutores constantes na lista de participantes na respectiva Divisão e “3” ou “2” o número de pontos a adicionar.

Ex.: com uma lista de participantes com 15 condutores, resultará por uma desclassificação uma pontuação fictícia de 18 pontos nessa corrida de qualificação e por uma falta de participação, uma pontuação fictícia de 17 pontos.

Para as Taças Nacionais, será utilizado o mesmo esquema previsto acima.

Treinos cronometrados: todas as sessões de treinos cronometrados terão a duração de 5 (cinco) minutos para todas as Categorias / Divisões, sendo considerado o melhor tempo de volta obtido por cada condutor durante esse período de 5 minutos.

A contagem dos 5 minutos de duração de cada sessão de treinos cronometrados iniciar-se-á a partir do momento em que a 1ª viatura em pista passar sobre a linha de meta.

Número de voltas: independentemente do perímetro da pista em que decorra a prova, as corridas de qualificação passarão a ser sempre disputadas em 5 voltas e as finais em 7 voltas,

As provas passarão a desenrolar-se de acordo com o seguinte esquema:

Sábado:

- 10h00 Verificações Administrativas
- Verificações Técnicas (com horários definidos e precisos para cada Divisão)
- Treinos livres
- 14h00 Briefing (sessão única para todos os participantes)
- 14h30 Treinos Cronometrados
- 1ª Corrida de qualificação (imediatamente após o final dos treinos cronometrados)

Domingo:

- 09h00 Warm Up (duração de 5 min para cada Divisão ou Categoria)
- 10h15 2ª e 3ª corridas de qualificação
- 14.00 Início das Finais
- 16.30 Distribuição de prémios (todas as categorias)

Luzes de Partida: As partidas deixarão de ser dadas através de sinalização semafórica por “flash”.

Quando o Director de Prova considerar que a grelha está formada e em condições para iniciar a corrida, mandará mostrar a placa de “5 segundos” e em simultâneo acenderá todas as luzes vermelhas do semáforo, as quais após 2 a 5 segundos se apagarão para dar início à corrida.

Falsas partidas: quando ocorra uma 1ª falsa partida, a partida será abortada e o (s) condutor (es) que a provocou (aram) será (ão) colocado (s) no final da grelha.

Verificando-se na mesma corrida uma nova falsa partida, a partida será dada normalmente e será exibida a bandeira preta ao (s) condutor (es) faltosos, os quais de imediato deverão abandonar a corrida.

Crosscar: passa a ser obrigatório um tejadilho em chapa.

Em 2008 será apenas autorizado o uso de motores homologados em 2007 ou em anos anteriores. A aplicação de um sistema de marcha-atrás continuará a ser facultativa em 2008.

Divisão 2 do Campeonato: passa a ser autorizada a participação de carros com motores a Diesel, com uma cilindrada máxima de 3.500 cc, já incluindo o factor de correcção de 1.5 para os motores equipados com turbo compressor. Os catalizadores serão selados.

Taças Nacionais de Autocross e Ralicross:

Serão criadas as seguintes novas Divisões:

Divisão 1 – 2 RM com cilindrada inferior a 1600 cc

Divisão 2 – 2 RM com cilindrada superior a 1600 cc

Divisão 3 – 4 RM independentemente da cilindrada.

Na Taça Nacional, os carros não necessitam de ter homologação, controlando-se apenas a cilindrada, tracção, órgãos de segurança e apresentação geral.

Quando um carro apresentado às verificações técnicas iniciais, não tiver uma apresentação exterior que dignifique a competição, poderá ver recusada a sua participação.

Caso numa prova, o número total de participantes (todas as Divisões consideradas) for inferior a 20 (vinte), todas as viaturas competirão conjuntamente (como se tratasse de uma única categoria), extrapolando-se no final as classificações para a respectiva Taça Nacional, em relação a cada uma das Divisões.

Esta nova regra será testada nas duas primeiras provas da época 2008 e poderá eventualmente vir a ser posteriormente alterada, se tal se vier a verificar necessário.

KARTING

Categorias Internacionais

Em 2008, serão adoptadas em Portugal as seguintes novas categorias internacionais, que respeitarão integralmente os respectivos Regulamentos Técnicos Internacionais:

KF3 – que substituirá a actual Júnior

KF2 – que substituirá a actual Intercontinental A

KZ2 – que substituirá a actual Fórmula 125 Livre

Categorias Nacionais

Cadetes – com regulamento técnico idêntico ao de 2007;

Juvenis – que substituirá a actual “Sub-12” mas com as seguintes alterações ao regulamento técnico:

- o chassis passará a poder usar um eixo de 50 mm (máximo);

- apenas serão autorizados motores com homologação de uma ADN europeia;

KF125 – motores TAG 125 cc, com ou sem caixa de velocidades, homologados em KF4, sendo neles autorizadas as modificações previstas no RTIK para as categorias KF3, KF2 ou KF1. No caso de ter caixa, esta não poderá exceder as 2 velocidades.

Parque de combustíveis e pneus:

Para todas as categorias, será abolida a obrigatoriedade do combustível ser mantido em Parque Fechado. O Organizador indicará no Regulamento Particular, a estação de serviço e respectivo número da bomba de abastecimento, a qual será para todos os efeitos considerada como a abastecedora oficial da prova. Toda a regulamentação que prevê a análise técnica ao combustível será mantida.

Todos os Concorrentes ficam obrigados a manter junto dos seus “jerry cans” (obrigatoriamente metálicos) no mínimo dois extintores de 5 kg (cada) com validade actualizada.

Manter-se-á em 2008 o regime de Parque Fechado para os pneus de todas as categorias.

Material autorizado em cada prova

Para todas as categorias:

Pneus – 1 jogo completo e dois suplentes (1 frente e 1 traseiro), dos quais apenas um deles poderá ser utilizado

Chassis – 1 / Motor – 1

No decurso de uma prova será permitida a substituição de apenas um destes componentes (ou o chassis ou o motor) desde que previamente autorizada pelo Comissário Técnico Chefe ou pelo Delegado Técnico da FPAK.

Em qualquer circunstância, nos casos em que ocorra uma substituição de material (chassis ou motor), será automaticamente aplicada ao respectivo Condutor a penalização em tempo que vier a ser definida na regulamentação desportiva de cada competição.

Pré-inscrição no Campeonato de Portugal de Karting (CPK)

Em 2008 a obtenção de pontos por qualquer Condutor para o Campeonato de Portugal de Karting, ficará sujeita a formalização junto da FPAK da sua prévia inscrição no CPK, nos termos e prazos que vierem a ser oportunamente comunicados.

Contudo, a não inscrição prévia no CPK por parte de um qualquer Condutor, não será impeditiva da sua participação nas provas que integrem o CPK, não obtendo no entanto esse Condutor qualquer pontuação para o Campeonato (independentemente da classificação que haja obtido no final da prova) nem retirando pontos aos Condutores regulamentarmente inscritos no CPK 2008.

Troféu do Futuro (Karting) 2008

Manter-se-á em 2008 a competição nacional “Troféu do Futuro” para as categorias nacionais de iniciação “Cadetes” e “Juvenis”, que se disputarão com a mesma base regulamentar desportiva de 2007.

Contudo, e para efeitos de pontuação no “Troféu do Futuro”, serão, à semelhança do que já acontece no CPK, considerados apenas os dois melhores resultados obtidos nas três corridas (duas de qualificação e uma final) de cada prova.

SEGURANÇA

Nos termos definidos pelo Anexo “L” ao CDI, a utilização de um dispositivo de retenção da cabeça aprovado pela FIA, será obrigatória para todos os pilotos e co-pilotos, em provas internacionais, nas condições seguintes:

- em todas as provas dos Campeonatos, Troféus, Taças e “Challenges” FIA, a partir de 1 de Janeiro de 2008;
- em todas as provas internacionais inscritas no Calendário Desportivo Internacional da FIA, a partir de 1 de Janeiro de 2009;

No cumprimento desta regulamentação, a FPAK, tendo em vista a obrigatoriedade da utilização a partir de 1 de Janeiro de 2008, de um dispositivo de retenção da cabeça aprovado pela FIA, em todas as provas de Campeonatos, Troféus e Taças FIA – nas quais se incluirão obviamente as provas que se vierem a disputar em Portugal – recomendou em Outubro de 2006 a utilização de tais dispositivos em todas as provas dos Campeonatos Nacionais 2007 e referiu que oportunamente informaria em que Campeonatos Nacionais a utilização desse dispositivo passaria a ser obrigatória a partir de 1 de Janeiro de 2008.

Tendo em consideração as normas FIA em vigor, a Direcção da FPAK decidiu que a partir de 1 de Janeiro de 2008, será obrigatória para todos os pilotos e co-pilotos a utilização de um dispositivo de retenção da cabeça aprovado pela FIA, em todas as provas do Campeonato Nacional de Ralis, Campeonato Nacional de Todo o Terreno e Campeonato Nacional de Velocidade.

A sua utilização será fortemente recomendada para todos os outros Campeonatos e Troféus nacionais, sendo que a partir de 1 de Janeiro de 2009, será igualmente obrigatória nos Campeonatos de Ralis dos Açores e da Madeira, no Campeonato Open de Ralis, nos Campeonatos Nacionais de Montanha e de Ralicross (apenas na Divisão 1), tornando-se ainda obrigatória para todas as restantes competições de OffRoad a partir de 1 de Janeiro de 2010.

Nova designação dos Campeonatos

No sentido de dar maior relevância e facilidade de reconhecimento em termos internacionais aos campeonatos nacionais das diversas disciplinas, a tradicional designação de Campeonato Nacional será substituída a partir de 2008 por Campeonato de Portugal, eliminando-se neste caso (por passar a ser desnecessária) a referência FPAK que constava até agora nos títulos dos campeonatos.

Nestes termos, e a partir de 2008, as novas designações passarão a ser as seguintes:

- Campeonato de Portugal de Autocross
- Campeonato de Portugal de Clássicos (Ralis)
- Campeonato de Portugal de Clássicos (Circuitos)
- Campeonato de Portugal de Crosscar
- Campeonato de Portugal de Karting
- Campeonato de Portugal de Montanha
- Campeonato de Portugal de OffRoad
- Campeonato de Portugal de Ralicross
- Campeonato de Portugal de Ralis
- Campeonato de Portugal de Todo o Terreno
- Campeonato de Portugal de Circuitos
- Campeonato de Portugal Júnior de Ralis

Seguindo o mesmo princípio, os campeonatos principais das Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira, verão também a sua anterior designação alterada para:

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

mantendo-se as restantes competições organizadas pela FPAK com as mesmas designações anteriores.

DIVERSOS

INSPECÇÃO PERIÓDICA ÀS VIATURAS DE COMPETIÇÃO

No seguimento dos diversos contactos iniciados em 2006 com a ex-Direcção Geral de Viação, que foi contudo extinta e substituída por duas novas entidades (Autoridade Nacional da Segurança Rodoviária e Instituto de Mobilidade e Transportes Terrestres), estava praticamente pronta no 3º trimestre de 2007 para publicação, a legislação que iria permitir as Inspeções Periódicas às viaturas de competição.

Possibilitando que as viaturas de competição pudessem vir a ser normalmente inspeccionadas nos Centros de Inspeção Periódica, com as características próprias que os regulamentos das nossas competições as obrigam a ter, segundo os termos da legislação que estava então prestes a ser publicada sobre esta matéria.

O que viria solucionar muitos dos problemas que se tem vindo a verificar com os controlos pelas autoridades policiais das viaturas de competição.

Tal regulamentação iria igualmente permitir que algumas das viaturas de competição que circulam nas nossas provas com as suas matrículas originais de outros países, pudessem vir também a ser devidamente legalizadas.

Já que, e segundo a regulamentação que viesse a ser publicada sobre esta matéria, os procedimentos de inspeção igualmente necessários para se obter a matrícula Portuguesa, passariam a permitir tal legalização.

No entanto, a recente extinção da ex-DGV e a conseqüente criação dos dois novos Institutos Públicos, implicou igualmente que o “Grupo de Trabalho” que a DGV havia constituído e que tinha a seu cargo elaborar a respectiva proposta legislativa para o efeito, se viesse a desmembrar.

Daí que todo o processo tenha que ser de novo reiniciado, mas agora junto do IMTT (com quem já iniciamos contactos) no sentido de vir a ser aprovado um decreto regulamentar que estabeleça o regime jurídico da atribuição de matrícula, transformação, inspecção e circulação dos veículos de competição e que possibilite as tão desejadas inspecções periódicas aos veículos de competição e a sua conseqüente legalização em termos de circulação rodoviária.

CONDIÇÕES DE ACESSO AS PROVAS PELOS ESPECTADORES

Como reflexão geral, urgirá certamente rever as condições de acesso às provas por parte dos espectadores.

Já que, quando algum Organizador resolve estabelecer um custo determinado (mesmo que reduzido) para os espectadores assistirem a uma qualquer prova especial de um rali, todos protestam de imediato porque os ralis “têm que ser à borla”.

Esta será certamente uma matéria importantíssima de reflexão para o futuro dos nossos ralis e provas de todo o terreno, já que tal prática – “pagar para ver um espectáculo” – é já corrente na maioria dos outros países europeus.

Avizinham-se tempos cada vez mais difíceis para a organização de provas em estrada, com a provável assunção de outros custos colaterais de que até agora os Clubes têm estado de certa forma “isentos”, graças ao tão valioso apoio das Autarquias que vão patrocinando as provas.

Pelo que haverá que encontrar muito em breve outras formas alternativas de rentabilizar as respectivas organizações, de forma a poder-se garantir a cobertura desses “novos custos”, que até aqui pouco tem “pesado” na orçamentação das nossas provas.

E o “pagar para ver um espectáculo”, será certamente e muito em breve, a única alternativa possível para essa futura rentabilização.

NOVO AUTODROMO NO ALGARVE

O recente início das obras de construção de um novo complexo desportivo destinado exclusivamente aos desportos motorizados no Algarve, é um facto altamente positivo para o futuro desenvolvimento do desporto automóvel e karting nacionais.

Com uma concepção e características técnicas de projecto que o colocarão num patamar de altíssimo destaque e ao nível dos melhores circuitos mundiais, tal como já o reconheceram os técnicos especializados da FIA que aprovaram o projecto integral e as suas diferentes variantes, que foram submetidos à sua apreciação técnica.

Sendo um projecto que foi apresentado pela primeira vez à FPAK em Julho de 2001, destaque-se o facto de ter sido idealizado e projectado integral e exclusivamente por técnicos Portugueses.

As primeiras provas e testes internacionais que nele se prevêem vir a ser realizados já no 2º semestre de 2008, demonstrarão certamente não só a excelência das suas instalações, mas sobretudo a diferenciação que patenteará em relação aos circuitos mais modernos que tem vindo a ser inaugurados nos últimos anos por todo o mundo.

REVISÃO ESTATUTÁRIA

A publicação da nova Lei de Bases da Actividade Física e do Desporto (Lei 5/2007), que veio alterar algumas das normativas em vigor, irá permitir – tão logo seja publicada a sua respectiva legislação complementar, nomeadamente o novo Regime Jurídico das Federações Desportivas, que se inicie o processo de revisão dos Estatutos da FPAK.

Os quais deverão passar a contemplar não só as novas normas regulamentares que entrarem em vigor, bem como, uma mais correcta e apropriada distribuição dos votos nas AG, através da indispensável modificação do seu actual Artigo 27º, que todos reconhecemos estar de há muito desfasado da realidade actual.

Assim, e tal como foi assumido pela actual Direcção da FPAK desde o início do seu mandato, a revisão dos Estatutos da FPAK irá ser efectuada tão logo seja promulgado e publicado o novo Regime Jurídico das Federações Desportivas, o que se espera venha a ocorrer durante o ano de 2008.

Lisboa, 7 de Dezembro de 2007

A Direcção