

Novo Texto = **assim**

Texto suprimido = **assim**

**Republicado 31.03.2021**

**Atualizado em XX.XX.2022**

ARTIGO	DESCRIÇÃO
1	DEFINIÇÕES
2	CONDIÇÕES DE REALIZAÇÃO DE PROVAS/EVENTOS EM CIRCUITO
3	OBRIGAÇÕES E CONDIÇÕES GERAIS
4	ORGANIZAÇÃO DA PROVA/EVENTO
5	REGULAMENTOS
6	LICENÇAS DESPORTIVAS
7	VIATURAS ADMITIDAS - NÚMERO MÁXIMO AUTORIZADO
8	INSCRIÇÕES
9	SEGURO DA PROVA/EVENTO
10	NÚMEROS DE COMPETIÇÃO
11	OFICIAIS
12	INSTRUÇÕES E COMUNICAÇÕES AOS CONCORRENTES
13	PENALIDADES
14	CRONOMETRAGEM - OUTROS EQUIPAMENTOS DAS VIATURAS
15	DISCIPLINA GERAL NO PADDOCK E BOXES; PIT LANE E USO DAS INSTALAÇÕES
16	DISCIPLINA GERAL DE SEGURANÇA
17	VERIFICAÇÕES
18	VERIFICAÇÕES ADMINISTRATIVAS
19	DIRETOR DESPORTIVO
20	VERIFICAÇÕES TÉCNICAS
21	PNEUS
22	PESAGEM
23	CARBURANTE - COMBUSTÍVEL - COMBURENTES
24	PIT LANE E ASSISTÊNCIA NAS "BOXES"
25	ZONA DE SINALIZAÇÃO AOS PILOTOS (MURO DAS BOXES)
26	BRIEFING
27	TREINOS OFICIAIS
28	PARAGEM DOS TREINOS
29	GRELHA DE PARTIDA
30	PROCEDIMENTO DE PARTIDA
31	CORRIDA
32	VIATURA DE SEGURANÇA (SAFETY CAR)
33	SUSPENSÃO DA CORRIDA
33A	SUSPENSÃO DE UMA CORRIDA COM DURAÇÃO IGUAL OU INFERIOR A 60 MINUTOS
34	RETOMAR DA CORRIDA
35	CHEGADA
36	PARQUE FECHADO
37	CLASSIFICAÇÃO
38	ATRIBUIÇÃO DE PONTUAÇÕES
39	CERIMÓNIA DE PÓDIO
40	CONFERÊNCIA DE IMPRENSA
41	DIVERSOS
42	CONTROLES ANTIDOPAGEM e ANTI-ALCOOL
	<b>REGRAS ESPECÍFICAS PARA PROVAS/EVENTOS DE RESISTÊNCIA</b>
43	CONCORRENTES E CONDUTORES
44	VERIFICAÇÕES ADMINISTRATIVAS
45	ILUMINAÇÃO
46	FÓRMULA DA COMPETIÇÃO
47	TROCA DE CONDUTORES
48	REABASTECIMENTOS
49	CLASSIFICAÇÃO
ANEXO I	PROCEDIMENTO DE PARTIDA - CURTO (Covid-19)
ANEXO II	PLANO DE CONTIGÊNCIA FPAK

## **Art. 1 - DEFINIÇÕES**

**1.1** - As presentes Prescrições Específicas de Velocidade (adiante designadas por PEV) têm como finalidade estabelecer o quadro regulamentar, aplicável a todas as provas/eventos de velocidade que se realizem em Portugal, organizadas sob a égide da FPAK (disputas em território nacional ou estrangeiro).

**1.2** - A coordenação das competições em Circuito é assegurada pela Federação Portuguesa de Automobilismo e Karting (FPAK).

**1.3** - As presentes Prescrições aplicam-se em todas as competições de velocidade inscritas no Calendário Desportivo Nacional.

## **Art. 2 - CONDIÇÕES DE REALIZAÇÃO DE PROVAS/EVENTOS EM CIRCUITO**

**2.1** - As provas/eventos em circuito só poderão decorrer:

**a)** em pistas permanentes, homologadas pela FPAK, FIA ou outras ADN (quando realizadas no estrangeiro).

**b)** em pistas eventuais (na via pública ou em recintos privados) autorizadas pelas entidades Oficiais (Câmara Municipal, GNR ou PSP), desde que homologadas pela FPAK, FIA ou outras ADN (quando realizadas no estrangeiro).

## **Art. 3 - OBRIGAÇÕES E CONDIÇÕES GERAIS**

**3.1** - Todos os concorrentes / condutores, participantes nas provas/eventos dos campeonatos, taças, challenges e troféus Nacionais / Monomarca de circuitos, inscrevem-se em seu nome e devem assegurar-se que todas as pessoas que fazem parte da sua equipa respeitam as disposições do CDI e seus anexos, as prescrições gerais de automobilismo e karting (PGAK), as presentes prescrições específicas, os regulamentos desportivos e técnicos de cada categoria, o regulamento particular da prova/evento e toda e qualquer outra regulamentação ou interpretação publicada no site oficial da FPAK.

**3.2** - 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 Direção da Prova e os comissários desportivos será cumulativamente assumida pelo concorrente (ou seu representante) ou pelo seu Diretor Desportivo de Equipa (obrigatoriamente licenciado pela FPAK) designado durante as verificações administrativas.

**3.3** - Os concorrentes, durante o desenrolar da prova/evento, são responsáveis de que as viaturas por si inscritas, cumprem as condições de conformidade técnica e segurança regularmente previstas.

**3.4** - 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 artigo. Qualquer infração a este artigo, levará à desqualificação do evento.

## **Art. 4 - ORGANIZAÇÃO DA PROVA/EVENTO**

**4.1** - Qualquer prova/evento de circuito, inscrita no Calendário Desportivo Nacional, é organizada de acordo com, as normas do CDI da FIA e seus anexos, as PGAK, as presentes prescrições específicas de velocidade, o (s) regulamento (s) do (s) campeonato (s), taça (s), challenge (s) troféu (s) nacional (ais) e dos regulamentos específicos dos troféus monomarca ou fórmulas (quando aplicável) os quais todos os concorrentes e condutores aceitam, e se comprometem a cumprir rigorosamente, pelo simples facto da sua inscrição.

**4.2** - O clube organizador, a denominação da prova/evento, o tipo de corridas a disputar e a data da realização, são mencionados no regulamento particular e/ou das informações específicas da prova/evento que após aprovado pela FPAK completará as presentes prescrições.

## **Art. 5 - REGULAMENTOS**

**5.1** - O regulamento particular de cada prova/evento deverá estar em conformidade com o regulamento tipo de circuitos e ser aprovado pela FPAK de acordo com o Art. 3.5 das PGAK.

**5.2** - Nenhuma cláusula das PEV poderá ser revogada ou alterada por um regulamento particular da prova/evento ou seus eventuais Aditamentos.

**5.3** - Aplicação e Interpretação do regulamento - o diretor de corrida (ou na sua ausência o diretor prova) é o responsável pela aplicação das presentes prescrições, dos regulamentos aplicáveis e do regulamento particular durante o decorrer da prova/evento. Deve informar os Comissários Desportivos de toda decisão importante que seja obrigado a tomar quando tiver de aplicar o regulamento anteriormente citado.

## **Art. 6 - LICENÇAS DESPORTIVAS**

**6.1** - Todos os concorrentes e condutores têm de ser titulares de licenças desportiva válida para o ano em curso correspondente às diversas competições que integram e ao estipulado no regulamento de emissão de licenças desportivas.

**6.2** - As provas/eventos nacionais que queiram acolher concorrentes/condutores titulares de uma licença nacional ou internacional emitida por uma ADN estrangeira deverão respeitar integralmente o disposto no Artigo 2.3 do CDI.

**6.2.1** - As provas/eventos nacionais que queiram acolher concorrentes/condutores espanhóis será aplicável o disposto no Art. 7.3 das PGAK

**6.3** - É obrigatório para todas as pessoas que integrem as equipas participantes (diretor desportivo e assistentes de equipa) que atuem nos parques de trabalho ou zona das boxes e *pit lane*, serem titulares da licença desportiva correspondente.

A posse e apresentação desta licença serão necessárias para requerer aos organizadores das provas/eventos ou promotores, os passes dos campeonatos, taças, desafios e troféus nacionais / monomarca.

## **Art. 7 - VIATURAS ADMITIDAS - NÚMERO MÁXIMO AUTORIZADO**

**7.1** - As provas/eventos pontuáveis para os campeonatos, taça (s), challenge (s) e troféu (s) nacionais / monomarca ou fórmulas estão reservadas às viaturas definidas pelos respetivos Regulamentos Desportivos e Técnicos.

**7.2** - 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 B ao CDI.

**7.3** - A FPAK poderá conceder uma derrogação no que se refere ao número máximo de viaturas em pista para provas/eventos nacionais.

## **Art. 8 - INSCRIÇÕES**

**8.1** - Todo o concorrente que deseje participar numa prova/evento tem de efetuar a sua inscrição exclusivamente através do portal da FPAK (de acordo com o descrito no Art. 9.3.1 das PGAK).

<https://portal.fpak.pt/auth/view/login>

**8.1.1** - Todos os concorrentes após efetuarem a sua inscrição no Portal da FPAK e para que a mesma seja validada têm de enviar para o organizador ou promotor, conforme for o caso, através do e-mail o comprovativo de pagamento da mesma. Sem esse comprovativo a inscrição não será validada de acordo com o descrito no Art. 3.9.3 do CDI.

**8.2** - Toda a omissão ou falsa declaração no que respeita às características da viatura inscrita poderá implicar a desqualificação do concorrente, sem prejuízo de sanções mais graves que lhe venham a ser aplicadas pela FPAK.

**8.3** - Todo o concorrente que após estar inscrito não possa estar presente na mesma, terá que justificar por escrito (via fax ou email) ao organizador o motivo da sua ausência. A não justificação determinará a aplicação ao concorrente de uma das penalidades previstas no Art. 12.4 do CDI.

**8.3.1** - Compete ao clube organizador ou ao promotor (caso se aplique) a decisão da devolução integral ou de parte do valor da inscrição caso o concorrente inscrito justifique a sua ausência na prova/evento.

**8.4** - De acordo com o descrito no Art. 3.19.1 do CDI uma viatura não poderá ser inscrita mais do que uma vez no mesmo evento.

**8.4.1** - Em situações excepcionais poderá a FPAK de acordo com o Art.3.19.2 do CDI, em provas/eventos realizadas em Portugal, autorizar que a mesma viatura participe em mais que uma corrida na mesma prova/evento com a condição de ser conduzida apenas uma vez pelo mesmo condutor. Tal solicitação tem de ser efetuada diretamente para a FPAK pelo organizador da prova/evento ou promotor.

**8.5** - O número máximo (facultativo) de condutores aceites para a inscrição em cada prova/evento e a data limite para efeitos de inscrição na prova/evento serão estipulados no respetivo regulamento particular e/ou das informações específicas

**8.6** - O valor da taxa de inscrição para cada uma das categorias que integrem o evento será obrigatoriamente precisado no regulamento particular e/ou das informações específicas da prova/evento.

Excetuam-se as categorias que por força da regulamentação em vigor tenham já definida a taxa de inscrição nos seus respetivos regulamentos específicos.

## **Art. 9 - SEGURO DA PROVA/EVENTO**

**9.1** - Conforme o Art. 17 das PGAK.

## **Art. 10 - NÚMEROS DE COMPETIÇÃO**

**10.1** - Os números de competição têm de estar de acordo com o previsto no Art. 16 do CDI salvo disposição em contrário no regulamento desportivo de cada disciplina. Para facilidade de leitura pela cronometragem (no caso das viaturas fechadas), um número de competição adicional deverá ser colocado no tejadilho da viatura;

### **10.2 - Nomes dos condutores nos vidros**

**10.2.1** - Todos os condutores das viaturas de Turismo e GT têm de ter afixado o seu nome nas janelas laterais traseiras, de ambos os lados da viatura.

Têm de ser usadas letras de caixa alta (10 cm altura máxima) para as iniciais do 1º e 2º nome, sendo o restante em caixa baixa (ex. J. Gomes para o caso de João Gomes), salvo disposição em contrário no regulamento desportivo de cada disciplina.

As letras, têm de ser de cor branca, em plástico (vinil) recortado (sem fundo) têm de ser do tipo **Helvética bold**, colocadas na parte inferior de cada uma das janelas laterais traseiras.

**10.2.2** - No caso dos condutores que não participem em viaturas de Turismo ou GT, os seus nomes têm de figurar nas viaturas como descrito no Art. 16 do CDI, salvo disposição em contrário no regulamento desportivo de cada disciplina.

### **10.3 - Número e nome do(s) condutor(es) (Adicional no Para-Brisas)**

**10.3.1** - A exibição de um número de competição adicional no para-brisas nas viaturas de Turismo e GT 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.

**10.3.2** - O nome do condutor no para-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. 11 - OFICIAIS

**11.1** - De acordo com o estabelecido no CDI, a lista de oficiais de acordo com o Art. 4.2 das PGAK proposta pelo organizador tem de merecer a prévia aprovação da FPAK

### **11.2 - Oficiais da prova/evento**

**11.2.1** - A lista dos oficiais da prova/evento tem de ser entregue juntamente com o processo de aprovação do regulamento particular e tem de constar, no mínimo de:

- Comissários Desportivos de acordo com o Art. 4.5 das PGAK;
- Secretário (a) do CCD de acordo com o Art. 4.5 das PGAK;
- Diretor da Prova (ver Art. 11.11 do CDI);
- Diretor de Corrida, que poderá atuar como *starter* das categorias para as quais haja sido nomeado;
- Diretores Adjuntos;
- Observador FPAK

Para todas as provas/eventos dos campeonatos, taças e troféus sob a égide da FPAK, um Observador será designado pela FPAK, o qual terá livre acesso a todos e quaisquer pontos do percurso apenas com a sua identificação pessoal da FPAK. No desempenho das suas funções, o Observador FPAK, poderá verificar sem limitações, os dispositivos técnicos e/ou de segurança colocados ao longo do circuito.

- Secretário da Prova (ver Art. 11.11 do CDI);
- Responsável pela Segurança (o qual tem de estar identificado com um **colete de cor Laranja**; com a indicação de ambos os lados "Responsável pela Segurança";
- Delegado técnico FPAK de acordo com o Art. 4.8 das PGAK
- Comissário Técnico Chefe - de acordo com o Art. 4.9 das PGAK\_(o qual tem de estar identificado com um **colete de cor Preta**; com a indicação de ambos os lados **Comissário Técnico Chefe**;
- Comissários Técnicos-adjuntos (os quais têm de estar identificados com um **colete de cor Preta**; com a indicação de ambos os lados **Comissário Técnico**;
- Comissários Técnicos dos troféus monomarca (quando aplicável) os quais têm de estar identificados com um **colete de cor Preta**; com a indicação de ambos os lados **Comissário Técnico**;
- Responsáveis pelas Relações com os Concorrentes de acordo com o Art. 4.7 das PGAK (um para os campeonatos e taças de Portugal de circuitos e um segundo para as restantes categorias de apoio que integrem o mesmo evento), sendo obrigatória a publicação da sua foto no regulamento particular da competição, e a utilização de **colete Laranja** com a indicação de ambos os lados **RELAÇÕES COM OS CONCORRENTES**;
- Os Comissários de Parque (os quais têm de estar identificados com um colete Laranja com risca branca na horizontal e texto);
- Os Juizes de Facto (os quais têm de estar identificados com um colete azul com risca branca na horizontal e texto);
- Responsáveis pelo Controlo de Velocidade (os quais têm de estar identificados com um colete verde com risca branca na horizontal e texto);
- O Responsável da Cronometragem;
- O Responsável pelos resultados da prova/evento;
- O Médico-Chefe (licenciado em medicina). No caso específico e de acordo com o Art. 4.2.2 e 4.3 das PGAK, aos médicos e paramédicos em serviço numa prova/evento, é exigida Licença prova/evento os paramédicos têm que possuir licença válida.

**11.2.2** - Para todas as provas/eventos dos campeonatos nacionais e taça de Portugal de circuitos, a FPAK nomeará um diretor de corrida.

**11.3** - Específica e exclusivamente para as competições dos campeonatos e taças o diretor de prova desempenhará as suas funções sob tutela do diretor de corrida, nomeado pela FPAK.

O diretor de corrida tem plenos poderes nas matérias abaixo indicadas, sendo que o diretor de prova, apenas poderá dar instruções no seguimento das indicações do diretor 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 Comissários Desportivos eventuais modificações do horário conforme previsto no CDI, nas presentes prescrições e de qualquer outra regulamentação aplicável.
- b) mandar parar qualquer condutor no cumprimento das normativas do CDI, das presentes prescrições e de qualquer outra regulamentação aplicável.
- c) interromper o desenrolar dos treinos ou da corrida (se julgar que a sua continuação pode ser perigosa) em conformidade com o CDI, das presentes prescrições e de qualquer outra regulamentação aplicável e assegurar-se de que a nova partida se efetuará conforme os procedimentos neles previstos.
- d) o procedimento de partida.
- e) a neutralização da corrida por bandeiras amarelas em toda a pista (Full Course Yellow) ou a utilização da viatura de segurança Safety Car
- f) a suspensão e o retomar da corrida

**11.4** - O diretor de corrida, o diretor de prova, o delegado técnico e os comissários desportivos, têm de estar presentes no evento a partir do início das verificações administrativas.

**11.5** - O Organizador deverá elaborar uma Informação oficial com a lista nominativa dos comissários que fazem parte de cada posto ao longo do percurso do circuito, incluindo pit lane e muro das boxes (com o nome completo e correspondente número de licença desportiva) a qual deverá ser apresentada aos comissários desportivos na primeira reunião e afixada no Quadro Oficial em papel azul claro.

**§ Único** - Os comissários de posto ao longo do percurso deverão estar devidamente identificados.

## **Art. 12 - INSTRUÇÕES E COMUNICAÇÕES AOS CONCORRENTES**

**12.1** - Os comissários desportivos poderão dar instruções aos concorrentes, através de aditamentos. Tais aditamentos (ver Art.3.4.1 das PGAK), têm de ser entregues a todos os concorrentes - que têm de confirmar, por assinatura, o recebimento dos mesmos - e afixados/publicados no quadro oficial.

**12.2** - Todas as decisões tomadas pelo comissários desportivos têm de ser afixadas/publicadas no quadro oficial (exceto as relativas a verificações técnicas a efetuar).

**12.3** - Todas as classificações e resultados dos treinos oficiais e corridas têm de ser afixadas/publicadas no quadro oficial.

**12.4** - Qualquer decisão ou comunicação dos comissários desportivos, comissários técnicos ou do diretor de corrida, que diga respeito particularmente a um determinado concorrente, tem de ser comunicada a este, imediatamente e por escrito (utilizando os templates oficiais FPAK) o qual tem de acusar a sua receção por através 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)* tem de se ter em conta o procedimento descrito no Art. 13.9 abaixo.

Igualmente os comissários desportivos publicarão as conclusões dos comissários técnicos sobre cada viatura verificada.

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

**12.5** - No sentido de serem transmitidas (no decurso das sessões de treinos ou corridas) as informações dadas aos concorrentes pelos oficiais da competição e pela cronometragem, os concorrentes devem munir-se de meios TV, para mais rapidamente terem acesso a essas informações.

**12.6** - As organizações das provas/eventos, devem fornecer por via de RF ou outro meio técnico similar, sinal para que os concorrentes possam ter acesso às informações da cronometragem, bem como a outras que os oficiais, da prova/evento entendam divulgar através deste sistema de informação.

**12.7** - O concorrente ou o seu representante legal tem de estar localizável durante toda a duração do evento e só abandonar o circuito após a publicação das classificações finais, sob pena de penalidades a aplicar pelos comissários desportivos.

**12.8** - As instruções oficiais transmitem-se aos condutores por meio de sinais previstos no Anexo H do CDI. Os concorrentes não podem utilizar sinalética passível de ser confundida com a sinalética utilizada pelos oficiais da prova/evento.

**12.9** - Os sinais transmitidos aos condutores por meio de bandeiras previstas no Anexo *H* do CDI têm de ser imediatamente respeitados.

Um condutor que não respeite tais sinais pode ser sancionado pelos comissários desportivos podendo ir até à desqualificação do evento dependendo da gravidade da infração.

## **Art. 13 - PENALIDADES**

**13.1** - Os comissários desportivos poderão aplicar as penalizações previstas nas presentes PEV, assim como qualquer outra que disponham de acordo com o CDI ou de outros regulamentos aplicáveis.

Poderão igualmente atuar nesse sentido a pedido do diretor de corrida ou de prova.

**13.2 - Incidente** - significa, qualquer ocorrência ou série de ocorrências, envolvendo um ou mais condutores, ou qualquer ação por parte de um condutor que tenha sido comunicada aos comissários desportivos pelo diretor de corrida ou prova (ou notada pelos Comissários Desportivos e comunicada ao diretor de corrida ou prova para posteriores averiguações), e que:

- a) obrigue a interrupção dos treinos ou à suspensão/paragem de uma corrida de acordo com o Art. 33.
- b) constitua uma violação das presente PEV 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) desobedeça ou ignore as instruções ou indicações dadas pelos oficiais da prova/evento;
- h) conduta e / ou condução antidesportiva;
- i) Infração no *pit lane*;
- j) desrespeito pelas bandeiras de sinalização;

**13.3** - Ficará ao critério dos comissários desportivos decidir se os condutores envolvidos num incidente, devem ser penalizados.

**13.3.1** - Se os comissários desportivos investigam um incidente, uma mensagem informando todas as equipas será notificada nos monitores de cronometragem.

Esta mensagem também poderá ser repetida através da instalação sonora do circuito.

**13.3.2**- Qualquer condutor envolvido numa colisão ou num incidente (cf. Art. 13.2), e se tiver disso sido notificado pelos comissários desportivos durante a corrida (cf. Art. 13.3.1) ou nos trinta minutos após o final dos treinos 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 no mínimo 250 €.

**13.4** - Além das penalidades previstas no Art. 12.4 do CDI, os comissários desportivos 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 lugares na classificação final
- d) penalização em voltas
- e) **desqualificação** - significa que um(ns) condutor(es), não pode(m) continuar a participar numa prova/evento. A Desqualificação pode ser em parte da prova/evento (i.e. manga, final, treino livre, treino de qualificação, corrida, etc.) para toda a prova/evento ou sobre algumas partes da prova/evento, de uma mesma prova/evento, à descrição dos comissários desportivos, e pode ser pronunciada, durante ou depois da prova/evento, conforme determinado pelos comissários desportivos. Os resultados do(s)condutor(es) desqualificado(s), serão anulados.

Os comissários desportivos poderão\_suspender a aplicação de uma qualquer penalidade, se assim o entenderem.

**13.5** - Como norma geral, as infrações cometidas nos treinos levarão à anulação dos tempos de treinos cronometrados - que se considerem necessários - ou à perda de posições na grelha de partida. Em casos cuja gravidade assim o determine, a penalização poderá ir até à desqualificação da prova/evento.

**13.6** - Não obstante o descrito no artigo anterior, os comissários desportivos poderão transferir as seguintes penalidades dos treinos para a corrida:

**a)** uma passagem pelo *pit lane* (*drive through*)

**b)** uma paragem no *pit lane* (*stop & go*)

O momento da aplicação destas penalidades, tem de ser definido na decisão escrita entregue ao concorrente. Como regra geral, essa aplicação deve ser efetuada após as três primeiras voltas da partida efetiva da corrida e nunca depois da quinta volta da corrida.

**13.7** - Durante a corrida, os incidentes suscetíveis de serem sancionados com uma penalização, serão resolvidos, normalmente com uma penalização de passagem pelo *pit lane* (*drive through*).

Ou em alternativa, se os comissários desportivos considerarem essa penalização insuficiente, por uma paragem no *pit lane* (*stop & go*) com os segundos que entenderem, podendo ir até à desqualificação nos casos de um incidente grave.

**13.7.1** - 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.

**13.8** - Sobre as penalidades previstas no presente Art. 13 não existe direito de apelo (Art. 12.3.4 do CDI).

**13.9 - Penalizações em tempo** - no caso da aplicação de uma penalização imediata em tempo de passagem pelo "PIT LANE" (*drive through* ou de *stop & go*) o seguinte procedimento tem de ser aplicado:

**a)** imediatamente após a informação ter sido efetuada através dos monitores da cronometragem ou pessoalmente ao diretor desportivo de equipa, o diretor de corrida mandará exibir (no local 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, ele não poderá realizá-la durante a intervenção do *safety car* ou do "Full Course Yellow", sendo que ao número de voltas de intervenção do *safety car* ou do "Full Course Yellow", serão adicionadas às duas voltas permitidas antes de entrar.

Caso o sistema de transmissão de tempos não se encontre a funcionar o diretor desportivo de equipa será de imediato chamado a comparecer junto dos comissários desportivos ou Direção de Prova onde lhe será dada a informação da penalidade aplicada.

## **b) Definições**

**b.1) passagem pelo PIT LANE (*drive through*)** - têm de entrar no *pit lane* e regressar à corrida sem parar.

**b.2) paragem no PIT LANE (*stop & go*)** - têm de entrar no *pit lane* e parar à frente da sua box ou dirigir-se diretamente para a Zona de Penalização caso assim definido no regulamento particular da prova/evento, informações específicas, da prova/evento ou no briefing, onde imobilizará a sua viatura no local onde lhe seja mostrado um painel circular vermelho com a palavra "STOP" escrito a branco indicado. A equipa é responsável pela contagem do tempo bem como do reiniciar da marcha da viatura isto no caso da penalidade ser efetuada na frente da sua box. No caso da penalidade for cumprida na zona de penalização o procedimento será o seguinte:

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.

**b.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.

**c)** em ambos os casos, a viatura não poderá parar em qualquer outra zona do *pit lane*, já que nenhuma intervenção na viatura, é permitida, sendo punível com pena que poderá ir até à desqualificação da prova/evento.

**d) no caso de corridas por voltas:** se os comissários desportivos decidirem aplicar uma das penalidades previstas no decorrer das últimas 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:

**d.1) passagem pelo PIT LANE (*drive through*):** substituída por penalização de 30 segundos.

**d.2) STOP & GO de 0 segundos:** substituída por penalização de 35 segundos.

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

**e) no caso de corridas ao tempo:** se os comissários desportivos decidirem aplicar uma das penalidades previstas no decorrer dos últimos 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 das Equipas penalizadas, as seguintes penalizações em tempo.

**e.1) passagem pelo PIT LANE (*drive through*):** substituída por penalização de 30 segundos.

**e.2) STOP & GO de 0 segundos:** substituída por penalização de 35 segundos.

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

**f)** no caso das penalidades previstas em d.1), d.2), d.3), e.1), e.2), e.3) caso os comissários desportivos entendam mais apropriado pode aplicar penalizações em voltas.

**g)** Caso qualquer das penalidades referidas em d) e e) acima sejam aplicadas após o final da corrida tal implica a obrigação por parte dos comissários desportivos de efetuarem notificação escrita da decisão para que a mesma seja entregue pessoalmente ao concorrente o qual terá de assinar a receção da mesma.

## **Art. 14 - CRONOMETRAGEM - OUTROS EQUIPAMENTOS DAS VIATURAS**

### **14.1 - Sistema de Cronometragem**

**14.1.1** - Será 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.

**14.1.2** - Um sistema paralelo, por célula ou outro (não dependente do sistema eletrónico), tem 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.

**14.1.3** - Para os campeonatos, taças, desafios (*challenges*) e troféus nacionais ou monomarca e fórmulas, é obrigatório o sistema de cronometragem eletrónico efetuando-se o mesmo através de um sistema de *transponder*. Todos os participantes têm de tê-lo na sua posse. Caso algum dos participantes não possua um *transponder* próprio, tem de solicitar o aluguer do mesmo ao serviço de cronometragem do circuito, para que o possa instalar na sua viatura.

**14.1.3.1** - O organizador tem de definir no regulamento particular da prova/ evento o valor do aluguer do *transponder* caso o concorrente não possua um próprio.

**14.1.3.2** - É obrigatório que todos os concorrentes dos campeonatos, taças, desafios (*challenges*) e troféus nacionais ou monomarca e fórmulas que participem em provas/eventos de circuito tenham instalado na sua viatura um *transponder* com as seguintes características:

Marca: AMB / MYLAPS

Referência: TranX260 ou TranXPro

Características: Autónimo e alimentado por bateria

Ou compatíveis com descodificadores AMB / MYLAPS.

**14.1.3.3** - Nos eventos internacionais ou nacionais que incluam corridas de suporte e em que haja outro sistema de cronometragem que não o descrito no Art. 14.1.3.2 o procedimento de substituição será efetuado do seguinte modo:

**a)** Todos os concorrentes que tenham montado na sua viatura um transponder da marca referida no Art. 14.1.3.2 acima têm de retirar ou desligar os mesmos.

**b)** Na altura das verificações administrativas o concorrente tem de preencher um documento fornecido pelo organizador em que declara possuir o transponder da marca AMB com o nº **xxxxxx**. Após a apresentação do dito documento ser-lhe-á entregue um transponder compatível com o sistema de cronometragem a utilizar nessa prova/evento.

**14.1.4** - No caso de aplicação do Art. 14.1.3.2 todos os concorrentes possuidores de *transponder* individual têm de durante as verificações administrativas informar o organizador do número de identificação do seu transponder (através de um documento oficial a fornecer pelo organizador) para que o mesmo possa ser registado no sistema de cronometragem.

**14.1.5** - Qualquer deficiência verificada num transponder que tenha implicações na classificação, não pode ser imputada ao organizador nem à cronometragem, assumindo o concorrente todas as consequências resultantes do seu eventual mau funcionamento ou falta de recarregamento.

**14.1.6** - A correta colocação do *transponder* é da responsabilidade do concorrente, o mesmo tem de ser fixado na cava da roda do lado direito da viatura não podendo a sua colocação ultrapassar 60 cm de distância ao solo. Sempre que a viatura se encontrar em pista tem de estar corretamente instalado e em perfeitas condições de funcionamento. Qualquer falta de atribuição de tempos por não funcionamento ou incorreta colocação do *transponder* é responsabilidade do concorrente.

**14.1.7** - O organizador tem de mencionar no regulamento particular da pro/evento o valor do aluguer do transponder para os concorrentes que não possuam transponder próprio

**14.1.8** - O organizador tem de mencionar no regulamento particular da prova/evento qual o valor da caução para o caso, do transponder ser danificado ou extraviado.

## **14.2 - Condições Gerais Relativamente às Viaturas**

**14.2.1** - 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 competição para controlo do desenrolar da mesma.

**14.2.2** - É permitida a intercomunicação entre o condutor e os membros da sua equipa, através da utilização de sistemas rádio cuja função exclusiva seja a transmissão / receção da voz humana.

**14.2.3** - É permitida a utilização de sinais de dispositivos de cronometragem *lap triggers* das boxes para a viatura.

Os emissores dos marcadores de voltas têm de ser autoalimentados (com sistema autónomo de alimentação por bateria) e uma vez instalados, o seu funcionamento tem de ser autónomo (não pode depender de operações manuais nem pode estar ligado a mais nenhum equipamento colocado nas boxes ou Pit Wall, seja por meio de fios elétricos, fibra ótica ou outro meio).

Estes dispositivos têm de ser incapazes de receber qualquer informação externa.

Os *lap triggers* têm de utilizar uma frequência de transmissão situada nos 10GHz (rádio ou ótico) e emitir um feixe de meio ângulo a menos de 36° quando medidos no ponto de 3dB, e não podem ser utilizados para transmitir dados das boxes para a viatura. Apenas a informação dos *lap triggers* pode ser transmitida e a transmissão tem de ser constante e ininterrupta.

**14.2.4** - Caso qualquer sistema *lap trigger* instalado numa viatura / *Pit Wall* interfira no sistema de cronometragem do circuito, o concorrente será notificado pelo diretor de corrida (ou na sua ausência pelo diretor de prova) para retirar de imediato tal sistema da respetiva viatura.

**14.2.5** - Durante toda a duração de uma prova/evento, 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. 15 - DISCIPLINA GERAL NO PADDOCK E BOXES; PIT LANE E USO DAS INSTALAÇÕES**

**15.1** - A organização disponibilizará no *paddock* uma área suficiente para a realização das diferentes atividades que se desenrolem em torno de cada prova/evento.

**15.2** - Em cada um dos circuitos terá que ser disponibilizado um parque suficientemente amplo para cobrir as necessidades técnicas das equipas participantes em cada prova/evento.

**15.3** - 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/evento.

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 uma autorização para a sua instalação.

**15.4** - A organização do *paddock* bem como as solicitações relativas à sua utilização tem de ser efetuadas junto do Organizador / Promotor oficial do evento.

**15.5** - É proibido efetuar qualquer tipo de testes de rodagem com as viaturas de competição em qualquer zona do *paddock* bem como a realização de derrapagens ou piões. A infração a esta regra será penalizada pelos comissários desportivos.

**15.6** - É proibida a utilização das boxes por outras viaturas que não as de competição.

**15.7** - É proibida a presença de animais, (salvo o caso dos utilizados pelas forças de segurança), nas zonas de *paddock*, boxes, *pit lane*, pista e áreas reservadas aos espectadores.

**15.8** - 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.

Todos os elementos de qualquer equipa ou condutor presentes no *pit lane* têm de usar calçado apropriado. É proibido o uso de chinelos, ou qualquer outro tipo de calçado que não perfaça a cobertura integral dos pés.

**15.9** - É proibida a permanência de pessoas não credenciadas no interior das boxes.

**15.10** - Todos os membros de cada equipa têm de ter sempre bem visível a sua identificação.

**15.11** - 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, tem de ser portadora durante todo o evento dos correspondentes passes oficiais, válidos para a zona em questão.

**15.12** - É proibido pintar qualquer tipo de linhas no *pit lane*.

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

**15.14** - Todo o material - incluindo os pneus - têm de estar dentro das boxes.

**15.15** - É, da responsabilidade das equipas retirar das instalações dos circuitos, os pneus usados após o final da prova/evento.

**15.16 - Credenciais de acesso** - os passes oficiais para os concorrentes inscritos nos campeonatos, taças, desafios, troféus nacionais ou monomarca, e respetivos 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 no decurso de um evento.

**15.16.1 - Passes de Pit Lane** - todos os promotores e organizadores têm de criar um passe de pit lane ou identificação para cada prova/evento sendo a sua distribuição limitada e restrita a todos os membros das equipas que tenham que trabalhar na área de pit lane. A permanência no pit lane sem o respetivo passe será penalizada pelos comissários desportivos.

**15.16.2** - Recorda-se que de acordo com o descrito no Art. 17.5 das PGAK todas as pessoas portadoras de passes oficiais atribuídos pelos promotores ou clubes organizadores não estão cobertas pelo seguro da prova/evento.

## Art. 16 - DISCIPLINA GERAL DE SEGURANÇA

**16.1** - É interdito aos condutores conduzir as suas viaturas no sentido oposto ao do percurso da prova sob pena de desqualificação a menos que tal tenha sido indicado pelos comissários de pista.

Uma viatura só poderá ser empurrada em direção contrária ao do percurso, 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.

**16.2** - Qualquer condutor que pretenda abandonar a pista para se dirigir à zona das boxes ou *paddock*, tem de assinalar com antecedência 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.

**16.3** - 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*).

**16.4** - Todo o condutor que abandone a sua viatura, tem de deixá-la desengatada e com o volante colocado no seu lugar. Esta regra também se aplica quando a viatura está no parque fechado.

**16.5** - É proibido empurrar uma viatura ao longo da pista ou de a fazer cruzar a linha de chegada, (empurrando) sob pena de imediata desqualificação da prova/evento.

**16.6** - O condutor não poderá empurrar a sua viatura, seja por que motivo for, se esta estiver imobilizada dentro dos limites da pista. Exceto se uma indicação expressa para o efeito lhe for dada pelos comissários de pista.

**16.7** - A pista só poderá ser utilizada pelos condutores que estejam autorizados a participar na sessão programada nesse momento.

**16.8** - Salvo nos casos expressamente autorizados pelo CDI e pelas presentes PEV, nenhuma pessoa estranha à organização, à exceção do condutor, poderá tocar numa viatura imobilizada na pista, a não ser que esta se encontre nas boxes ou na pré-grelha de partida.

**16.9** - Uma viatura não pode fazer marcha-atrás pelos seus próprios meios no *pit lane*.

**16.10** - Todas as reparações numa viatura, durante os treinos e corrida, só poderão ser efetuadas nas zonas de *pit-lane*, boxes, pré-grelha e *paddock* ou de acordo com o descrito no Art. 33. Qualquer infração a esta regra poderá levar à desqualificação da prova/evento.

**16.11** - 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. 36) - tenham dado entrada na zona de acesso ao *pit lane* ou no parque fechado conforme os casos, à exceção das autoridades desportivas e oficiais da prova/evento ninguém está autorizado a aceder à pista. Com exceção 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.

**16.11** - 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. 36) - tenham dado entrada na zona de acesso ao *pit lane* ou no parque fechado conforme os casos, ninguém está autorizado a aceder à pista à exceção.

- das autoridades desportivas e oficiais da prova/evento;

- dos comissários de pista na execução da sua missão

- do condutor quando conduz debaixo das instruções dos comissários de pista

- dos mecânicos, de acordo com o estabelecido nas presentes prescrições

**16.12** - Em qualquer momento da prova/evento, a utilização de um dispositivo de acionamento 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 infração a esta regra poderá implicar as seguintes penalidades a serem pronunciadas pelos comissários desportivos.

**a) durante os treinos cronometrados** - anulação da totalidade dos tempos.

**b) durante a corrida** - desqualificação. Com exceção do referido no Art. 13.9 b3).

**16.13** - Nenhuma matéria ou substância sólida, líquida ou gasosa ou de qualquer outra natureza poderá ser colocada ou retirada da viatura (exceto quando se trate de uma prova/evento com mais de 60 minutos de duração)

**a) durante os treinos cronometrados** - desde o final do treino até ao levantamento do parque fechado. A infração a esta regra implica anulação da totalidade dos tempos a ser pronunciada pelos comissários desportivos.

**b) durante a corrida** - desde o final da corrida até ao levantamento do parque fechado. A infração a esta regra implica desqualificação da corrida a ser pronunciada pelos comissários desportivos.

**16.14** - É obrigatório que nos termos dos Capítulo III do Anexo L ao CDI, e conforme o Art. 11.2 das PGAK que todos os condutores utilizem durante o treino livre, os treinos cronometrados, *warm up*, corridas de qualificação e corridas finais o respetivo equipamento.

**16.14.1** - 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/evento, desde que esteja em movimento num circuito ou via das boxes.

**16.15** - A circulação no *pit lane* efetuar-se-á com a máxima precaução de segurança e a uma velocidade máxima não superior a 60 km/h.

**16.15.1** - Durante o decorrer dos treinos (livres ou cronometrados) *warm up* e corridas, será utilizado um sistema de controlo de velocidade instantânea (por "radar" ou através da cronometragem) operado por um juiz de facto.

**16.15.2** - 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 € por cada 5 km/h (ou fração) acima do limite.

**16.15.3** - Em caso de reincidência numa mesma prova/evento, a multa a aplicar será de 100 € por cada 5 km/h (ou fração) acima do limite.

**16.15.3.1** - Em caso de nova reincidência numa mesma prova/evento, o condutor em causa poderá ser desqualificado do evento.

**16.15.4** - Durante o decorrer da corrida, os comissários desportivos aplicarão uma das seguintes penalidades a todo o condutor que ultrapasse os limites de velocidade impostos no Art. 16.15.

**a)** o condutor será penalizado com uma passagem pelo *pit lane* (*drive through*);

**b)** em caso de reincidência na mesma prova/evento, ao critério dos comissários desportivos, que poderá ir até à desqualificação;

**16.15.4.1** - As penalidades definidas nos Art. 16.15.4 a) e 16.15.4 b), não são vinculativas. Podem os comissários desportivos, ao abrigo do Art. 12.3 do CDI, agravar o tempo de duração das mesmas, se o entender como justificável.

**16.16** - Tanto na entrada como na saída do *pit lane*, caso exista 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 as linhas exceto em caso de força maior, reconhecido como tal pelos comissários desportivos. Todo o incumprimento desta regra implicará durante os treinos uma multa de 150 € podendo ir até à desqualificação e nas corridas a um *drive through* podendo ir até à desqualificação.

**16.17** - Nos treinos e corrida, é proibido efetuar ensaios de partida, exceto na zona indicada pelo diretor de corrida (ou na sua ausência pelo diretor de prova) no briefing.

**16.17.1** - Efetuar manobras de ziguezague para aquecimento de pneus durante o decorrer dos treinos oficiais e corrida (s) de acordo com o estabelecido no Art. 32.14.

**16.18** - 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/evento e/ou das informações específicas, de quais as escapatórias do circuito onde 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.

**16.19** - Os condutores têm de 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 e corretores não.

- um condutor será considerado como tendo saído da pista, se nenhuma parte da sua viatura permanecer em contato com a pista.

Se uma viatura sair da pista por uma qualquer razão o condutor pode retomar a corrida. Todavia, isso tem de ser feito no respeito das normas de segurança e sem daí retirar qualquer vantagem.

**16.20** - São interditas em pista quaisquer manobras suscetíveis de prejudicar outros concorrentes, tais como mudar várias vezes de direção para defender a posição, toques deliberados, empurrar outro concorrente para fora de pista, efetuar mudanças anormais de direção com o intuito de prejudicar outro concorrente ou efetuar manobras de condução antidesportiva.

Após o final da corrida (bandeira de xadrez) e até à entrada no parque fechado e dentro deste, é interdito efetuar manobras que se configurem como derrapagens (piões), que possam eventualmente colocar em perigo os outros concorrentes em prova ou os comissários em serviço.

Todo o condutor que cometa alguma das infrações antes referidas, será objeto de relatório para os comissários desportivos que decidirão a penalidade a aplicar.

**16.21** - Quaisquer das manobras referidas nos Art. 16.19 e 16.20 ou qualquer outra de caráter antidesportivo, a repetição de faltas graves ou a evidência de falta de controlo da viatura (tal como as saídas de pista), serão penalizadas pelos comissários desportivos de acordo com a sua gravidade e frequência, com pena que poderá ir da simples advertência à desqualificação da prova/evento.

**16.22** - 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 bandeiras azuis a todos os condutores.

**16.23** - A penalização 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 comissários desportivos.

**16.24** - Durante os treinos ou corrida, uma viatura que se imobilize na pista tem de 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, trator, etc.) utilizado pelos comissários de pista para retirar o veículo, será penalizado da seguinte forma:

**a) em Treinos Livres:** ao critério inapelável do diretor de corrida (ou na sua ausência pelo diretor de prova). Caso seja autorizada a retomar, após a sua reparação, tem de ser verificada pelos comissários técnicos da prova/evento para poder retomar os treinos.

A infração a esta regra implicará a imediata desqualificação do condutor 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.

**b) em Treinos Cronometrados** - fim do treino para o concorrente. Só poderá regressar à pista para voltar ao *pit lane*.

**c) nas corridas (tipo sprint)** - poderá retomar a corrida independentemente do tipo de ajuda recebida desde que não tenha aproveitado essa ajuda para colocar o motor em funcionamento, neste caso será desqualificado de imediato.

**16.25** - Se uma viatura se imobilizar na pista durante os treinos livres ou cronometrados, *warm up* ou na corrida, o motor tem de ser sempre repostado em marcha através do motor de arranque da própria viatura.

**16.26** - 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 respetivo condutor.

**16.27** - Nenhum condutor poderá recusar ou opor-se a que a sua viatura seja retirada para um local seguro, antes tendo de facilitar e colaborar o mais possível nessa manobra, seguindo todas as instruções que lhe forem dadas pelos comissários de pista.

**16.28** - Se uma viatura tiver problemas mecânicos graves durante os treinos ou corrida, o condutor tem de abandonar a pista logo que estejam reunidas as condições de segurança necessárias para o efetuar.

**16.29** - Salvo nos casos expressamente autorizados pelo CDI e pelas presentes PEV, nenhuma pessoa estranha à organização, à exceção do condutor, poderá tocar numa viatura imobilizada na pista, a não ser nas boxes ou na pré-grelha de partida.

**16.30** - Nas corridas do tipo Sprint, são proibidos todos e quaisquer reabastecimentos na pista. Durante o desenrolar dos treinos ou corridas, é igualmente proibido qualquer reabastecimento na zona das boxes.

**16.31** - 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.

**16.32** - Durante os treinos, *warm up* e corridas, todas as portas das boxes (que dão para o *pit lane*) têm de estar fechadas, com exceção das portas das boxes da categoria que estiver em pista no momento.

**16.33** - Qualquer infração cometida contra as disposições do CDI ou das presentes PEV, relativas à disciplina geral de segurança, poderá levar à desqualificação da prova/evento do respetivo condutor a ser pronunciada pelos Comissários Desportivos.

### **16.34 - Bandeiras amarelas**

**16.34.1**- 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 têm de diminuir a sua velocidade, ficando preparados para mudar a direção ou mesmo parar, sendo proibido ultrapassar.

**16.34.2**- Qualquer infração a esta regra será penalizada por decisão dos comissários desportivos como segue:

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

**a.1) primeira infração:** Anulação do melhor tempo do treino cronometrado.

**a.2) segunda infração:** perda de (**N**) posições na grelha de partida

**a.3) terceira infração:** saída do último lugar da grelha de partida

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

**b.1) primeira infração:** anulação dos dois melhores tempos

**b.2) segunda infração:** perda de **N** posições na grelha de partida

**b.3) terceira infração:** anulação de todos os tempos registados

As decisões tomadas pelos comissários desportivos 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 infração:** passagem pelo *pit lane* (*drive through*)

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

**c.3) terceira infração:** desqualificação da corrida.

**16.35 - Iluminação** - todas as viaturas têm de ter as luzes exigidas para uma homologação rodoviária, em perfeito estado de funcionamento durante todo o decorrer dos treinos e corrida.

Cabe ao diretor de corrida (ou na sua ausência pelo diretor de prova) 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 autorização de um comissário técnico da prova/evento.

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

**16.36** - Por razões de segurança é altamente recomendável que todos os comissários de pista que se encontrem ao longo do circuito assim como os comissários que se encontram em serviço tanto no muro das boxes como no pit-lane usem capacete de acordo com o descrito no Art. 2.6.1 do Anexo H ao CDI.

## **Art. 17 - VERIFICAÇÕES**

**17.1** - Os concorrentes serão informados através do regulamento particular da competição e/ou informações específicas ou por convocação individual, do local, e hora a que têm de se apresentar nas verificações.

**17.2** - As verificações administrativas e técnicas iniciais de cada categoria deverão estar finalizadas pelo menos 75 minutos antes do início dos treinos oficiais.

**17.3** - Nenhuma viatura poderá participar num treino / corrida sem ter sido previamente aprovada pelos comissários técnicos após a conclusão das verificações iniciais da prova/evento (administrativas e técnicas), e depois de autorizado pelos comissários desportivos.

**17.4** - O diretor de corrida (ou na sua ausência o diretor de prova), os comissários desportivos e o médico chefe da competição podem solicitar a um condutor que se submeta a um exame médico em qualquer momento da prova/evento.

**17.5** - Os comissários desportivos, de uma prova/evento poderão ainda:

**17.5.1** - Mandar verificar as condições de conformidade de uma viatura ou de um condutor, a todo o momento de uma prova/evento;

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

**17.5.3** - Solicitar a um concorrente a entrega das amostras ou peças que julguem necessárias.

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

**17.5.5** - Sobre o descrito no presente Art. 17.5, não existe direito de apelo .

**17.6** - A lista definitiva de concorrentes/condutores de cada categoria autorizados a participar na prova/evento (lista de admitidos à partida), será definitivamente encerrada após o término das operações de verificações, e obrigatoriamente afixada no quadro oficial até um máximo de 60 minutos antes do início dos treinos de cada categoria.

## **Art. 18 - VERIFICAÇÕES ADMINISTRATIVAS**

**18.1** - Em cada prova/evento, haverá lugar a uma verificação administrativa incidindo sobre a documentação do concorrente, do condutor, diretor desportivo de equipa, equipa / assistentes, validade das licenças desportivas (ver Art. 10.1 das PGAK).

**18.1.1** - Devem-se privilegiar os métodos e processos digitais.

Quando as mesmas forem efetuadas por meios digitais, à data da prova/evento, os concorrentes terão obrigatoriamente de se fazer acompanhar dos originais dos documentos enviados (ver Art. 10.1 das PGAK), cuja exibição poderá ser solicitada pela organização.

**18.1.2** - Devido à crise pandémica que se atravessa os clubes organizadores poderão optar por efetuar as verificações administrativas por via eletrónica para tal devem referi-lo no regulamento particular da prova/evento.

**18.1.3** - Caso os clubes organizadores optem por efetuar as verificações administrativas como descrito no artigo anterior á data da prova/evento, os concorrentes terão obrigatoriamente de se fazer acompanhar dos originais dos documentos enviados, cuja exibição poderá ser solicitada pela organização.

**18.2** - Quando das verificações administrativas de cada evento as equipas com dois condutores serão obrigadas a indicar (em documento oficial a fornecer pelo organizador) a ordem do 1º e 2º condutores.

Esta ordem será válida tanto para os treinos cronometrados como para as corridas. O 1º condutor que participa na 1ª parte da sessão de qualificação, será o primeiro que irá partir para a 1ª corrida, o 2º condutor que participa na 2ª parte da sessão de qualificação, será o que faz a segunda corrida

Esta ordem só poderá ser alterada por motivos de força maior e desde que autorizada pelos comissários desportivos.

Toda a equipa que pretenda efetuar tal alteração será penalizada com cinco lugares na grelha de partida da corrida em que tal seja efetuada.

**18.3** - No caso de equipas com um condutor este tem de participar na sessão de treinos cronometrados, exceto em casos devidamente autorizados pelos comissários desportivos.

## Art. 19 - DIRETOR DESPORTIVO

**19.1-** Na altura das verificações administrativas cada concorrente tem de designar um diretor desportivo de equipa (licenciado pela FPAK ou outra ADN) que será o seu representante legal, perante a organização e os comissários desportivos, nas verificações, reuniões, comunicados, penalidades, etc.

**19.2-** Entre outras, ao diretor desportivo de equipa serão atribuídas as seguintes funções:

- efetuar as verificações administrativas e técnicas
- comunicar a composição definitiva da equipa
- assinar e acusar a receção de aditamentos e comunicações dos CD.
- assistir ao *briefing* juntamente com o(s) condutor(es).

## Art. 20 - VERIFICAÇÕES TÉCNICAS

**20.1** - O organizador tem de especificar no regulamento particular da prova/evento e/ou informações específicas o local e o acesso às verificações técnicas iniciais.

**20.2** - Para a identificação das viaturas e controle das medidas de segurança, o concorrente e/ou o seu representante, têm de estar presentes com a sua viatura no local onde se realizam as verificações técnicas iniciais, e estar à disposição dos comissários técnicos durante o tempo da verificação.

**20.3** - Simultaneamente com a apresentação da sua viatura nas verificações técnicas iniciais, os concorrentes têm de apresentar aos comissários técnicos, a ficha de homologação respetiva (caso se aplique) e o passaporte técnico da viatura. No caso de estes documentos não terem sido apresentados, os CD reservar-se-ão o direito de recusar a participação na prova/evento.

**20.4** - Os números de competição e o nome(s) do(s) condutor(es) assim como a publicidade obrigatória (quando exista) têm de figurar na viatura desde o início das verificações técnicas iniciais.

**20.5** - 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 ou comissário técnico chefe. Qualquer lastro "não declarado e não selado", não será considerado nos procedimentos de pesagem durante o decorrer da prova/evento.

**20.6** - Os comissários desportivos poderão em qualquer momento da prova/evento, mandar verificar uma viatura por meio de controlo SONOMÉTRICO de modo a garantir que os limites de ruído em vigor na atual legislação nacional sejam respeitados. Essa verificação será realizada pelos comissários técnicos.

**20.6.1** - O ruído máximo do sistema de escape não pode exceder o valor de 103 dB (A) às 3.500 rpm para, motores gasolina e 2.500 rpm para motores diesel, medido de acordo com o método de medição FIA. Esta regra aplica-se a todas as categorias que não tenham este valor descrito nos respetivos regulamentos e ou prescrições técnicas.

**20.7** - Qualquer viatura, que após ter sido verificada pelos comissários técnicos da prova, seja objeto de qualquer desmontagem ou modificada de tal forma que possa afetar 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.

**20.8** - O diretor de corrida (ou na sua ausência o diretor de prova), 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 efetuada pelos comissários técnicos.

**20.9** - Os controlos e verificações técnicas serão efetuados apenas por comissários técnicos indicados no regulamento particular da prova/evento e/ou informações específicas e sob a responsabilidade do comissário técnico chefe, os quais serão igualmente responsáveis pelas operações de parque fechado.

Como tal, serão os únicos oficiais de prova autorizados a dar instruções aos condutores, dentro do âmbito da sua atuação, bem como fazer cumprir todas as operações técnicas do parque fechado.

**20.10** - As, verificações técnicas no final da prova/evento, tem de realizar-se na presença do concorrente da viatura a verificar ou do seu representante.

No caso da ausência do concorrente ou do seu representante durante o ato da verificação, não poderá ser formulada 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 representante, para as tarefas de desmontagem e posterior remontagem (se for o caso) sob as instruções dos comissários técnicos.

**20.11** - Os comissários técnicos (por delegação dos comissários desportivos) 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 ata de selagem com uma descrição das respetivas marcas.

No caso da ausência do concorrente ou seu legítimo representante, durante o ato de marcação de uma peça retida, não poderá ser formulada qualquer reclamação posterior em relação à origem das peças retidas.

**20.12** - No caso em que o regulamento de um campeonato, taça, desafio ou troféu monomarca, estabeleça a realização de 2 (dois) treinos ou 2 (duas) corridas na mesma prova/evento e, se uma viatura for objeto de uma reclamação ou verificação técnica no final da primeira sessão de treinos ou da primeira corrida e caso não haja possibilidade de se efetuarem as verificações naquele momento, as peças objeto 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 que neste caso, a desqualificação da primeira sessão de treinos ou da primeira corrida, envolverá também a desqualificação da segunda sessão de treinos ou da segunda corrida.

Exceto 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 pode efetuar qualquer tipo de substituição sem o comunicar previamente e por escrito aos comissários técnicos e estes lhe tenham dado o seu aval.

**20.13** - Como regra geral, as infrações de carácter técnico serão sancionadas nos treinos cronometrados com a anulação de todos os tempos registados pelo respetivo condutor (ou equipa no caso de corridas de endurance).

**Numa manga ou corrida** - com a desqualificação (na manga ou na corrida) ou com a desqualificação da prova/evento, se a gravidade da infração constatada assim o determinar.

## Art. 21 - PNEUS

**21.1** - Os pneus *slick* são autorizados para as categorias em que tal esteja previsto.

**21.2** - Em todas as categorias dos campeonatos, taças, desafios ou troféus, monomarca e fórmulas, não é permitida - sob pena de desqualificação imediata da prova/evento - a utilização de pneus recauchutados ou *rechapados*, bem como a abertura de quaisquer rasgos em qualquer tipo de pneu *slick*.

**21.3** - A utilização em tempo seco de pneus específicos para chuva, está proibida durante os treinos cronometrados, mangas de qualificação e corrida(s).

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

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/eventos pontuáveis para os campeonatos, taças, desafios e troféus monomarca e formulas.

**21.5** - O uso de qualquer tipo de aquecimento químico e/ou térmico dos pneus (aquecedores de pneus) durante toda a duração do evento é proibido, exceto se o regulamento de uma qualquer categoria o permitir expressamente. O incumprimento deste ponto será penalizado ao critério dos Comissários Desportivos.

**21.6** - Nas categorias em que os regulamentos desportivos e técnicos obriguem a marcação de pneus, a hora e o local de marcação será indicada no regulamento particular da prova/evento e/ou informações específicas.

**21.6.1** - Cada pneu será marcado e/ou registado, na presença do concorrente ou seu representante, pelos comissários técnicos nomeados para o efeito.

**21.7** - Encontrando-se prevista no programa da prova/evento 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 de cada categoria.

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

**21.8** - A limitação de pneus durante os treinos cronometrados, *warm up* e corrida a sua forma de verificação durante a prova/evento, estará prevista nos regulamentos desportivos e técnicos de cada categoria;

**21.9** - Cada condutor, não poderá utilizar, para os treinos cronometrados, *warm up* e corrida, outros pneus que não os marcados e/ou registados previamente pela comissão técnica da prova/evento, expressamente para essa prova/evento salvo o caso de *pneus de chuva* utilizados exclusivamente com pista molhada, cuja utilização é contudo livre.

**21.10** - No caso de um concorrente pretender utilizar pneus marcados em provas/eventos anteriores, estes poderão ser novamente marcados, desde que tal esteja previsto no regulamento da competição e seja respeitado o número total previsto no regulamento técnico ou desportivo da respetiva categoria.

**21.11** - Em caso de utilização de pneus não marcados e/ou registados, 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** - desqualificação.

**21.12** - Durante os treinos cronometrados e corridas, só devem encontrar-se nas boxes os pneus marcados e/ou registados para esse evento.

**21.13** - 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 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 afeta a totalidade do evento, mantendo-se a limitação para o resto da prova/evento, 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.

**21.14** - Não é permitido que uma viatura tenha montado ao mesmo tempo pneus "slick" e de chuva.

**21.15** - A declaração de "pista molhada" nos treinos, mudança de condições meteorológicas e declaração de "pista molhada", na corrida, está descrita nos Art. 27.11, 30.5 e 31.2 das presentes prescrições

**21.16** - No caso de utilização de pneus de chuva e sempre que a pista seja declarada pelo diretor de corrida (ou na sua ausência pelo diretor de prova) como "*pista molhada*", as luzes frontais assim como as de nevoeiro e as luzes traseiras vermelhas da viatura têm de manter-se acesas quer no(s) treino(s) livre(s) ou cronometrados, quer no *warm up* e na(s) corrida(s).

O comissário técnico chefe poderá verificar o seu correto funcionamento a todo o momento. Ficará ao critério do diretor de corrida (ou na sua ausência pelo diretor de prova) 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.

**21.17** - Durante toda a duração dos treinos cronometrados, *warm up* e corrida, poderão estar colocados comissários na saída das boxes encarregados de verificar se todas as viaturas participantes estão equipadas com pneus corretamente marcados e/ou registados.

**21.17.1** - Qualquer anomalia detetada no controle de pneus, será comunicada ao diretor de corrida (ou na sua ausência ao diretor de prova) assim como ao condutor em infração, e levará os comissários desportivos a aplicar o disposto no Art. 21.11.

## **Art. 22 - PESAGEM**

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

**22.2** - O organizador será responsável por ter disponível na sua prova/evento, tanto no(s) treino(s) cronometrados como na(s) corrida(s), uma balança calibrada 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.

**22.2.1** - O documento que atesta a certificação da balança tem de ser apresentado pelo diretor da prova na 1ª reunião dos comissários desportivos. Para efeitos de pesagem em competição automóvel, uma certificação da balança em termos de *Metrologia Legal* é dispensável, não sendo a sua falta passível de reclamação. O documento de calibração atesta a validade da medição da balança.

**22.3** - 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.

**22.4** - Somente as autoridades desportivas, os comissários técnicos e oficiais de prova/evento podem permanecer na zona de pesagem. Nenhuma intervenção de qualquer tipo é permitida nessa zona, a menos que seja autorizada pelos oficiais de prova/evento presentes.

**22.5** - O peso de todas as viaturas poderá ser verificado durante a prova/evento do seguinte modo:

**22.5.1** - Durante e após os treinos cronometrados:

**a)** o organizador tem de disponibilizar uma superfície plana e nivelada com 6 x 3 mts, onde será colocada a balança oficial para os procedimentos de pesagem.

**b)** todos os condutores participantes no evento e desde que previsto no regulamento desportivo ou técnico da categoria, serão pesados antes do início da prova/evento, 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 tem de ser assinada pelo respetivo condutor. A falta de comparência à pesagem implicará a desqualificação da prova/evento.

**c)** durante os treinos cronometrados, o comissário técnico chefe, por solicitação dos comissários desportivos, selecionará 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 selecionada para pesagem.

**d)** a partir do momento em que ao condutor é exibida a bandeira vermelha ou semáforo vermelho, ele tem de dirigir-se diretamente 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 respetivo condutor o qual tem de assinar a respetiva ficha de pesagem. Cópia dos mesmos, têm de ser entregues com o relatório das pesagens aos comissários desportivos.

**f)** se a viatura estiver impossibilitada de se dirigir à zona de pesagem pelos seus próprios meios, ela será colocada sob o controle 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 consentimento do comissário técnico chefe.

**h)** se pelo incorreto cumprimento das instruções transmitidas pelos comissários de pesagem, resultarem danos no equipamento de pesagem, o concorrente/condutor será responsável pela reparação dos equipamentos danificados.

**22.5.2** - Qualquer infração detetada, no controle de pesagem, durante ou no final do(s) treino(s) cronometrado(s) 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 comissários desportivos, da sanção de anulação total dos tempos e colocação do condutor ou equipa no final da grelha de partida imediatamente a seguir ao condutor ou equipa com o pior tempo.

**22.6 - 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. 22.5.1.b) será acrescentado para controlo do peso mínimo exigido pelo respetivo regulamento técnico.

**22.6.1** - Qualquer infração detetada, no controle de pesagem, efetuado 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 comissários desportivos da sanção de desqualificação do condutor ou equipa da manga ou corrida onde for detetada a infração.

**22.7** - Toda a violação das normas de pesagem anteriormente descritas, poderá levar à desqualificação do concorrente em questão.

## **Art. 23 - CARBURANTE - COMBUSTÍVEL - COMBURENTES**

**23.1** - O carburante ou combustível a utilizar será conforme estabelecido no Art. 252.9 do Anexo J do CDI. A eventual utilização de carburante ou combustível não conforme, durante os treinos cronometrados ou corrida, poderá implicar a desqualificação da prova/evento, sendo o facto comunicado à direção FPAK para possível aplicação de outras sanções.

**23.2** - Para efeitos de recolha de amostras para análise de carburante ou combustível todas as viaturas têm de dispor de pelo menos 3 (três) litros de combustível, aquando da sua entrada em parque fechado no final do(s) treino(s) cronometrado(s), mangas ou da(s) corrida(s).

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

**a)** após qualquer sessão de treino(s) cronometrado(s), implicará a anulação dos tempos.

**b)** no final de uma manga ou corrida: desqualificação.

**23.4** - No final do(s) treino(s) cronometrado(s) e corrida(s), sob instruções emitidas pelos comissários desportivos, os comissários técnicos poderão recolher amostras do carburante ou combustível utilizado pela(s) viatura(s) participante(s), para verificar a sua concordância com o estabelecido no Art. 259 do Anexo J ao CDI.

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

**23.6** - O primeiro bidão será enviado ao laboratório para ser efetuada a respetiva análise. O segundo bidão ficará na posse do clube organizador da prova/evento 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.

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

## **Art. 24 - PIT LANE E ASSISTÊNCIA NAS BOXES**

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

**24.2** - Durante os treino(s), *warm up* e corrida(s), somente está autorizado o acesso às boxes pela zona de desaceleração. Todo o incumprimento desta regra implicará sanções a aplicar pelos comissários desportivos.

**24.3** - 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*" tem de 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*";

**d)** é proibido percorrer o *pit lane* a uma velocidade anormalmente lenta que possa prejudicar outros condutores em competição. A infração a esta regra implicará a aplicação de uma passagem pelo *pit lane* (*drive through*).

**24.4** - Os concorrentes não podem pintar linhas ou marcas em nenhuma zona do *pit lane*.

**24.5** - Nenhum material pode ser abandonado na *VIA RÁPIDA*.

**24.6** - A permanência dos membros das equipas e as reparações das viaturas só poderão ser realizadas na zona do *pit lane* destinada a cada concorrente.

**24.7** - 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 infração a esta regra implicará a aplicação de sanções a decidir pelos comissários desportivos.

**24.8** - Num evento com várias corridas, os concorrentes não podem utilizar o *pit lane* senão durante o(s) seu(s) treino(s) e corrida(s) ou por autorização expressa do diretor de corrida (ou na sua ausência pelo diretor de prova).

Neste último caso, se uma viatura for autorizada a movimentar-se pelo *pit lane* tem de fazê-lo sempre no sentido normal de circulação e sem o motor a trabalhar e seguindo sempre as instruções dos comissários.

**24.8.1** - Qualquer infração leva à aplicação de uma multa mínima de 150 € que será sucessivamente agravada para o dobro em caso de reincidência no decorrer do(s) mesmo(s) campeonato(s), taça(s) troféu(s) ou fórmula(s).

**24.9** - 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 afetos às equipas que no momento tenham viaturas em pista.

A comprovada desobediência a este ponto, pode levar à aplicação de sanções por parte dos comissários desportivos. Sem prejuízo de quaisquer outras que o conselho de disciplina da FPAK possa vir a aplicar.

**24.10** - Antes do início ou reinício de uma qualquer sessão de treino(s) oficiais, *warm up* ou corrida(s) 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, exceto nos casos previstos nos Art. 30.3.7 e 33.

#### **Art. 25 - ZONA DE SINALIZAÇÃO AOS CONDUTORES (MURO DAS BOXES)**

**25.1** - O diretor desportivo 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 diretor desportivo de equipa e/ou o assistente forneçam as informações que entenderem como úteis aos seus respetivos condutores, através de sinalização apropriada. Não pode ser utilizada qualquer tipo de sinalética idêntica às utilizadas pela organização.

**25.2** - Durante o decorrer dos treinos, *warm up*, manga ou corrida somente podem aceder ao muro do *pit lane*, os elementos devidamente identificados de cada uma das equipas participantes no treino, *warm up*, manga ou corrida que se esteja a desenrolar nesse preciso momento. A localização dos membros da equipa e as reparações das viaturas, só pode ser na zona do *pit lane* destinada a cada concorrente.

**25.3** - O acesso ao muro das boxes, só poderá ser efetuado, antes do início de cada treino ou após a partida da corrida (de acordo com o Art. 30.3 abaixo). O diretor desportivo de equipa e o assistente, aí colocados, não poderão abandonar esse local antes do final dos treinos *warm up*, manga ou corridas, bem como a ele não terão acesso após o início dos respetivos treinos *warm up*, manga ou corridas.

**25.4** - Após o final dos treinos ou corridas dos respetivos condutores, o diretor desportivo de equipa e os assistentes aí colocados, têm de abandonar de imediato o local, permitindo a entrada dos assistentes, da categoria seguinte.

#### **Art. 26 - BRIEFING**

**26.1** - O diretor de corrida (ou na sua ausência pelo diretor de prova) realizarão um *briefing*, em local e hora definidos no regulamento da prova/evento e/ou informações específicas, o qual deve ser preferencialmente efetuado no mínimo 60 (sessenta) minutos antes da primeira atividade oficial em pista da categoria em questão.

Todos os concorrentes (ou os representantes que estes tenham indicado) e os condutores das viaturas admitidas a participar no(s) treino(s), manga ou corrida(s), 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 respetiva folha de presenças ou confirmar a visualização do *briefing* caso este seja realizado em formato digital.

**26.2** - O secretário da prova/evento será o responsável pelo controle de acesso e registo de presenças/visualizações 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 comissários desportivos.

**26.3** - No caso de *briefing* presencial á entrada da sala de *briefing* após a assinatura da folha de presenças por parte de cada condutor e concorrente (ou o representante nomeado) este receberá um documento escrito que 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 aquecimento de pneus durante a volta de formação.

**a.7)** localização da zona de *stop & go* (caso se aplique).

**a.8)** Informação do local onde se podem efetuar de ensaios de partida

**a.9)** Informação sobre o acesso à saída do Pit-lane (Art. 24.10 das PEV)

**a.10)** localização linha de chegada

**a.11)** localização do parque fechado

**a.12)** localização das verificações técnicas finais

**a.13)** localização da direção de prova e sala dos comissários desportivos

**a.14)** sinalização noturna (quando aplicável) - 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 noturna.

**a. 15)** outros tópicos de interesse

**b)** mapa do circuito

**26.4** - Os concorrentes são os responsáveis pela assistência dos seus condutores ao *briefing*.

Qualquer atraso no acesso ao *briefing* dará lugar à aplicação pelos comissários desportivos, de uma multa de 150 € (cento e cinquenta euro). Os comissários desportivos convocarão o concorrente (ou o seu representante) e o condutor que não tenha assinado a folha de presenças, a fim de lhe comunicar a penalidade imposta, dando-lhe também os detalhes do Briefing.

**26.4.1** - Qualquer eventual ausência ao *briefing* (desde que a respetiva justificação não seja aceite pelos comissários desportivos) dará lugar à aplicação - exclusivamente pelos comissários desportivos - de uma das penalidades previstas no Art. 12.4 do CDI. Os comissários desportivos 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.

O Concorrente (ou seu representante) e o condutor deverão estar presentes num briefing a ser dado pelo diretor de corrida (ou na sua ausência pelo diretor de prova) em hora e local a definir por este.

**26.5** - Caso o concorrente (ou seu representante) e o condutor não compareçam à convocatória dos comissários desportivos, até 60 minutos antes do início dos treinos oficiais, o condutor será desqualificado da prova/evento.

**26.6** - As multas referidas no Art. 26.4 reverterão a favor do organizador da prova/evento, e terão de ser liquidadas no secretariado da prova/evento até 45 minutos antes do início do treino cronometrado, sem o que, o condutor não será autorizado a participar no treino e na corrida.

**26.7** - Se o diretor de corrida (ou na sua ausência pelo diretor de prova) o entender como eventualmente necessário, um briefing suplementar (segundo as mesmas regras) para uma determinada categoria, poderá - após autorização dos comissários desportivos 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 respetiva corrida.

**26.8** - 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/evento, o clube organizador será multado em 500 € por esse atraso

## **Art. 27 - TREINOS OFICIAIS**

**27.1** - 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 seu bom desenrolar.

**27.2** - 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 da prova/evento e que se deverá realizar antes de serem efetuados os treinos cronometrados.

**a.1)** 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 não deve ser inferior a 60 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.

**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 minutos.

**c) Warm Up** - treino livre que no caso de se realizar terá de ser no mesmo dia das corridas, 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 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 o *warm up* e a partida para a corrida deve ser no mínimo de 60 minutos.

**27.3** - Uma viatura não poderá ser qualificada por mais do que um condutor. Excetua-se o caso em que, numa mesma prova/evento, a equipa seja composta por dois ou mais condutores.

**27.4** - Exceto nos casos previstos no Art. 29.3, 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 dois ou mais condutores.

**27.5**- 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 uma penalização pelos comissários desportivos que poderá ir até à desqualificação.

**27.6** - Salvo disposições nas presentes PEV, 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*, são as mesmas que vigorarem durante as corridas.

**27.7** - Todas as voltas efetuadas durante os treinos cronometrados serão cronometradas para determinar a posição dos condutores na grelha de partida.

**27.8** - 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.

**27.9** - Um condutor ou uma equipa cujo melhor tempo de qualificação seja superior a 130% do melhor tempo de qualificação da respetiva categoria (ou grupo), não será autorizado a participar no *warm up* ou na corrida exceto se o regulamento da competição o definir de outra forma.

Contudo, e em caso de circunstâncias excecionais poderão os comissários desportivos autorizar que essa equipa participe na corrida nos termos previstos no Art. 29.3 das PEV.

Se vários condutores ou equipas forem aceites desta forma, a ordem de colocação na grelha de partida será determinada pelos comissários desportivos, matéria sobre a qual, não existe apelo.

**27.10** - 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.

**27.10.1** - Da decisão dos comissários desportivos sobre esta matéria não existe direito de apelo.

**27.11** - Compete apenas ao diretor da corrida (ou na sua ausência pelo diretor de 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.

**27.12** - Se o número de viaturas inscritas numa categoria ultrapassar o número máximo de viaturas autorizadas a participar nos treinos cronometrados, poderão ser organizadas tantas mangas de treinos, quantas as necessárias.

Dividindo-se as viaturas conforme determinam os regulamentos de cada categoria ou nos casos não previstos, ao critério dos comissários desportivos.

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

**27.14** - 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 efetuarem os melhores tempos tendo em consideração o descrito no Art.7.2 acima.

## Art. 28 - PARAGEM DOS TREINOS

**28.1** - 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 respetiva sessão, o diretor de corrida (ou na sua ausência pelo diretor de prova) 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*.

**28.2** - A decisão de parar os treinos só pode ser tomada exclusivamente pelo diretor de corrida (ou na sua ausência pelo diretor de prova).

**28.3** - O diretor da corrida (ou na sua ausência pelo diretor de prova) pode interromper os treinos, as vezes e o tempo que julgue necessário, para limpar a pista ou permitir a retirada de uma viatura acidentada. Salvo em casos excecionais, esse tempo deverá ser recuperado pelo menos para se cumprir o tempo mínimo de treinos cronometrados.

Exclusivamente no caso de treinos livres, o diretor de corrida (ou na sua ausência pelo diretor de prova) com o acordo dos comissários desportivos, pode decidir não prolongar o período de treinos após uma interrupção, não sendo nesse caso admissível qualquer reclamação.

Por outro lado, e se no parecer dos comissários desportivos, 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.

**28.4** - No caso em que uma ou várias sessões de treinos cronometrados sejam interrompidas, não se admitirá nenhuma reclamação relativa às interrupções.

**28.5** - 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 têm de ter em atenção que:

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

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

**28.6 - Neutralização dos Treinos "FCY" (Bandeiras Amarelas em toda a pista)** - no caso de um incidente em que não seja necessário parar uma sessão de treinos, o diretor de corrida (ou na sua ausência o diretor de prova ou os seus adjuntos), declaram "a sessão *neutralizada* - FCY" (bandeiras amarelas em toda a pista).

Aplicar-se-á o seguinte procedimento:

- o diretor de corrida (ou na sua ausência pelo diretor de prova) comunicará através dos monitores da cronometragem (sempre que seja possível e se as instalações do circuito o permitirem) "sessão *neutralizada* FCY" (bandeiras amarelas em toda a pista).

A comunicação também poderá ser efetuada pelo diretor de corrida (ou na sua ausência pelo diretor de prova) 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* FCY" (bandeiras amarelas em toda a pista), colocada na linha de meta.

- todos os postos de sinalização ao longo do circuito apresentarão bandeiras amarelas agitadas acompanhadas da placa "FCY".

- deverá ser mantida a distância entre viaturas durante o período de neutralização.

- todos os tempos registados após ter sido dada a indicação de "sessão *neutralizada* FCY" não serão considerados.

- se um condutor não diminuir a velocidade e efetuar um tempo superior quando "a sessão *estiver neutralizada* FCY" ser-lhe-á aplicada pelos comissários desportivos a anulação dos tempos que estes acharem 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 efetuada pelo diretor de corrida (ou na sua ausência pelo diretor de prova) através da instalação sonora do circuito.

- 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.

**28.7** - 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 comissários desportivos concluíam que nenhum condutor tenha responsabilidade direta no mesmo, os comissários desportivos poderão decidir não os penalizar.

Da decisão dos comissários desportivos sobre esta matéria não existe direito de apelo.

**28.8** - 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.

**28.9** - Caso um condutor, depois de lhe ter sido mostrada a bandeira de xadrez no final dos treinos, efetuar uma nova volta completa ao circuito e passar de novo pela linha de meta, será penalizado em:

**a) numa sessão de treinos livres** - será multado em 150 €

**b) numa sessão de treinos cronometrados** - ser-lhe-á retirado o melhor tempo efetuado.

## Art. 29 - GRELHA DE PARTIDA

**29.1** - No final da(s) sessão (sões) de treinos cronometrados será publicada a classificação provisória com o melhor tempo de cada condutor, assinada pelo diretor da corrida (ou na sua ausência pelo diretor de prova).

**29.2** - Se, de acordo com os Art. 27.12 e 27.13 acima 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. 27.10 acima, procederão um de cada manga.

**29.3** - Os comissários desportivos poderão autorizar a participação numa corrida, a condutores ou equipas que não tenham realizado um tempo mínimo para qualificação ou não tenham participado por razões de força maior. Estes só poderão ser admitidos nas seguintes condições:

- não eliminarem nenhum outro condutor ou equipa normalmente qualificado;
- não se exceder o número máximo de viaturas autorizadas em pista para a corrida;
- que o condutor ou equipa tenha conhecimento do circuito;
- os condutores ou equipas assim admitidos partirão nas últimas posições da grelha de partida pela ordem dos melhores tempos efetuados;

**29.4** - A grelha de partida definitiva será publicada no dia da corrida 60 minutos antes da hora oficial da partida para a corrida. No caso em que se realizem duas 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 efetuada 30 minutos antes da hora de partida da segunda corrida.

**29.4.1** - Todo o concorrente cuja(s) viatura(s) esteja(m) impossibilitada(s) de tomar a partida por qualquer razão - ou que tenha a certeza de que a(s) sua(s) viatura(s) não esteja(m) prontas para tomar a partida - tem (têm) de informar o diretor da corrida (ou na sua ausência pelo diretor de prova) do fato, 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. 29.4, esse limite será reduzido a 30 minutos.

Se uma, (ou várias) viatura(s) é (são) retirada(s), o(s) intervalo(s) da grelha serão preenchidos sendo as eventuais viaturas designadas como suplentes (cf. Art. 27.10) admitida(s) a participar no(s) último(s) lugares da grelha.

**29.5** - A grelha de partida será estabelecida em função dos tempos mais rápidos realizados por cada condutor nas sessões de treinos cronometrados.

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

No caso de não ser possível a realização dos treinos cronometrados por motivos de força maior, para a elaboração da grelha de partida da corrida considerar-se-ia, em primeiro lugar os tempos dos treinos livres ou na sua falta do warm up (caso haja) caso não exista treinos livres ou warm up ficará ao critério dos comissários desportivos.

**29.5.1** - 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.).

**29.6** - 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).

**29.7** - Os restantes lugares da grelha de partida, exceto 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 duas 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.).

**29.8** - 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 entrado na grelha até esse momento, só poderá partir do *pit lane*.

**29.9** - Todos os condutores (ou equipas) penalizados com a anulação de tempos no decurso de um evento serão colocados no final da grelha.

A respetiva ordem de colocação na grelha será definida pelos comissários desportivos, seja por sorteio, seja por qualquer outro critério que na opinião dos comissários desportivos se afigure como o mais correto.

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

### **Art. 30 - PROCEDIMENTO DE PARTIDA**

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

O diretor da corrida (ou na sua ausência pelo diretor de prova) terá à sua disposição os seguintes painéis:

**(dimensões 50 x 50 cm)**

<b>SAFETY CAR</b>	<b>SC</b>
<b>FULL COURSE YELLOW</b>	<b>FCY</b>

(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	

### 30.1 - Procedimento de Partida

A partir do início da volta de apresentação (bandeira verde), e até que todos os condutores tenham passado após a partida efetiva da corrida, a zona de sinalização aos condutores (muro das boxes), tem de estar livre de qualquer elemento, à exceção dos bombeiros, oficiais da prova e forças da segurança no desempenho das suas funções.

**30.1.1** - Normalmente, os procedimentos de partida terão uma duração máxima de quinze minutos. Por solicitação do clube organizadora a FPAK poderá autorizar um procedimento mais alargado.

**30.1.2** - Poderão nomear-se tantos juizes de facto quantos os necessários, para controlar falsas partidas.

**30.1.3** - Uma penalidade em tempo será imposta a todo o condutor que efetue uma falsa partida se esta for relatada pelos juizes de partida, juizes de facto, diretor de corrida (ou na sua ausência pelo diretor de prova) ou starter ou constatada pelos comissários desportivos.

**30.1.4** - 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.

#### 30.1.5 - Procedimento de Partida 15 (quinze) minutos

**30.1.5.1 - 15 (quinze) minutos** antes da hora de partida para a volta de formação, o semáforo da saída do *pit lane* passa 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, não os podendo pôr em marcha até à apresentação da placa de 1 minuto.

No caso de efetuarem mais do que uma volta de reconhecimento, os condutores terão de 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. 16.15.2 ou 16.15.3 destas PEV.

**30.1.6 - 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.

**30.1.7 - 10 minutos** antes da hora de partida para a volta de formação:

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 efetuado.

Qualquer viatura que ainda se encontre nas boxes poderá partir para a corrida, após a partida da corrida quando aberto o *pit lane* de acordo com o Art. 30.3.7. A viatura só poderá ser conduzida para a saída do *pit lane* pelo respetivo condutor ao volante.

**30.1.8** - A proximidade da partida será anunciada pela apresentação de painéis

### 30.2 - Procedimento de Partida 10 minutos

**30.2.1 - 10 (dez) 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 dirigindo-se diretamente 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 e aberta a saída de *pit lane*.

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

**30.2.2 - 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.

### **30.3- Procedimento de Partida (comum aos dois tipos)**

**30.3.1 - 5 (cinco) minutos** antes da hora de partida para a volta de formação:

**a)** na grelha de partida será mostrado um painel indicador de 5 minutos.

**b)** o *safety car*, com os rotativos apagados, iniciará uma volta completa ao circuito e colocar-se-á na sua posição.

**c)** termina o prazo para eventuais trocas de pneus (exceto no caso específico definido no Art. 30.3.9 b) e b2) pelo que as rodas têm de estar devidamente montadas nas viaturas. Depois deste sinal as rodas só poderão ser mudadas nas boxes.

**d)** será aplicada uma penalidade de *drive through* (passagem pelo *pit lane*) a todo o condutor cuja viatura não tenha as rodas montadas quando é apresentado o painel de 5 minutos.

**30.3.2 - 3 (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 minutos e o painel de *PISTA LIMPA*. O diretor de corrida (ou na sua ausência pelo diretor de prova) pode ordenar o início da evacuação da pista mais cedo.

**b)** fecha o acesso à grelha de partida.

**c)** todas as pessoas, exceto os condutores, oficiais de prova, os membros das equipas e os operadores de TV, têm de 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 minutos

**e)** quando da apresentação do painel indicador de 3 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.

**30.3.3 - 1 (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 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 têm de ser acionados com os condutores ao volante.

**d)** todos os membros das equipas e os operadores de TV têm de abandonar a grelha antes que seja mostrado o painel seguinte.

**30.3.4 - 15 (quinze) segundos** antes de partida para a volta de formação:

**a)** na grelha de partida será mostrado um painel indicador de 15 segundos.

**b)** caso um condutor necessite de ajuda após a apresentação deste painel, tem de imediato levantar o braço ou abrir a porta da viatura no caso das viaturas fechadas e, a partir do momento em que restantes as viaturas tenham saído da grelha os comissários retirarão a viatura para o *pit lane*, pelo percurso mais perto, onde será permitido à equipa trabalhar na viatura podendo esta partir do *pit lane* quando este for aberto. Enquanto a viatura é retirada da grelha o condutor não pode tentar colocar a viatura a trabalhar beneficiando dessa ajuda.

**c)** neste caso os comissários têm de sinalizar a viatura (ou viaturas) imobilizada(s) agitando bandeiras

amarelas no muro das boxes, desde esta, até à última linha da grelha para avisar os condutores que partem em posições posteriores.

### **30.3.5 - Início da volta de formação:**

**a)** após este sinal, será apresentada uma bandeira verde agitada ou semáforo verde aceso para indicar que as viaturas têm de efetuar uma volta de formação, mantendo a ordem da grelha de partida e seguindo o condutor da *pole position*.

Todos os condutores têm de 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, têm de rolar a uma velocidade relativamente constante e a formação têm de ser a mais compacta possível.

**b)** durante a volta de formação, as ultrapassagens estão proibidas, exceto se um condutor que não tenha podido arrancar da grelha de partida imediatamente após a exibição da bandeira ou semáforo 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, até ao local definido pelo diretor de corrida (ou na sua ausência pelo diretor de prova)

**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 tem de partir no final da grelha. No caso em que diversos condutores não tenham podido arrancar da grelha de partida têm de ficar no final da grelha pela ordem que tiverem arrancado para efetuar a volta de formação.

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 da *pole position*.

**d)** uma penalização em tempo será imposta a todo o condutor que, a juízo dos comissários desportivos, tenha ultrapassado sem necessidade, outro condutor durante a volta de formação.

**e)** 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.

### **30.3.6 - Durante a volta de formação é proibido:**

**a)** efetuar ensaios de partida

**b)** durante a volta de formação os condutores com as suas viaturas devem manter-se o mais compacto que seja possível

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

**d)** efetuar manobras de ziguezague (exceto nas zonas definidas pelo diretor de corrida (ou na sua ausência pelo diretor de prova) no *briefing*).

**e)** a todo o condutor que efetue uma destas manobras e mantenha a sua posição na grelha no momento da partida será penalizado com a penalidade de passagem pelo *pit lane* (*drive through*).

**30.3.7** - As viaturas que não se tenham colocado na grelha de partida (cf. 30.1.7) 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, momento em que será aberta a saída de *pit lane*.

**30.3.8** - 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, momento em que será aberta a saída de *pit lane*.

### **30.3.9 - 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 diretor de corrida (ou na sua ausência pelo diretor de prova) 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 efetuarem mais do que uma volta de reconhecimento, os condutores terão de 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. 16.15.2 ou 16.15.3 das presentes Prescrições.

**a.6)** no final dessas voltas param no seu lugar na grelha de partida, sendo os motores desligados exceto para as viaturas dos Campeonatos de Portugal de clássicos e legends não precisam desligar o motor na grelha.

#### **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 minutos para mudar os pneus na grelha. Ultrapassado esse período de tempo será mostrado o painel de 5 minutos e seguir-se-á o procedimento definido.

#### **c) Partida iminente da corrida**

**c.1)** se a partida está iminente e segundo a opinião do diretor de corrida (ou na sua ausência pelo diretor de prova), a quantidade de água na pista for tal que não se possa rodar com segurança, mesmo que com pneus de "chuva", o diretor de corrida (ou na sua ausência pelo diretor de prova) poderá atrasar a partida da corrida solicitando que o painel de *PARTIDA RETARDADA* seja apresentado simultaneamente com um painel indicador de 10 minutos com fundo vermelho.

**c.2)** estes painéis significam de que deverá existir um atraso de 10 minutos antes que seja reiniciado o procedimento de partida.

**c.3)** qualquer apresentação de um painel de 10 segundos tem de ser sempre acompanhada de um sinal sonoro.

**30.3.10** - Logo que o diretor de corrida (ou na sua ausência pelo diretor de prova) entenda que estão reunidas as condições para se retomarem os procedimentos de partida será anunciada a nova hora de partida, sempre com o mínimo de 10 minutos de antecedência. A 10 minutos da volta de formação será apresentado o painel de 10 minutos, reiniciando-se o procedimento de partida standard a partir do painel de 5 minutos

**30.3.11** - Todas as infrações ou disposições ao CDI ou às PEV, relativas aos procedimentos de partida serão penalizadas com uma passagem pelo *pit lane* (*drive through*) podendo ir até à desqualificação.

### **30.4- Procedimento de Partida Parada**

**30.4.1** - A grelha de partida terá uma formação escalonada 1 x 1

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

Um comissário com um painel sobre o qual figura o número da posição na grelha ou o número da linha 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 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 correta posição na grelha de partida poderá ser penalizado pelos comissários desportivos.

**30.4.3** - 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 tem de levantar de imediato o braço ou fazer outro tipo de indicação e o comissário responsável pela sua linha tem de indicar imediatamente esta situação agitando uma bandeira amarela.

De acordo com o descrito anteriormente, se o *starter* decidir que a partida deve ser atrasada, mas que não é necessário 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 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 extra de formação tem de 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* retificar 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, 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. Caso a corrida seja disputada em tempo, o tempo da corrida será reduzido em 3 minutos.

**30.4.4** - Não obstante o anteriormente descrito, se um problema surge quando as viaturas regressam à grelha de partida no final da volta de formação, e o *starter* 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 *starter* 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 ou menos 3 minutos de corrida caso seja disputada em tempo.

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 as posições vagas não serão ocupadas.

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

**30.5** - No caso em que seja necessário aplicar o Art. 30.4.3, 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.

**30.6** - Nenhum reabastecimento será autorizado, se mais do que um procedimento de partida se mostrar necessário.

**30.7** - Se depois da partida, alguma viatura ficar imobilizada na grelha, os comissários de pista têm de empurrar essa viatura para o *pit lane* pelo acesso mais rápido.

**30.7.1** - 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.

**30.8** - Em circunstâncias excecionais, uma corrida poderá ser iniciada atrás do *safety car*, aplicando-se nesse caso o Art.32.

### **30.9 - Procedimento de Partida Rolante**

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

**30.9.2** - Após a apresentação do painel de 15 segundos a viatura da organização *leading car*, iniciará a sua marcha.

**30.9.3** - Após este painel uma bandeira verde será apresentada na frente da grelha e as viaturas iniciarão uma volta de formação, mantendo as respetivas posições da grelha.

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

**30.9.4** - 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 pelos CD de uma das penalidades previstas no Artigo 13.7 das presentes Prescrições

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

**30.9.6** - A viatura da organização (*leading car*) sairá de pista na conclusão da volta de formação, caso o diretor de corrida (ou na sua ausência pelo diretor de prova) esteja de acordo com a formação.

**30.9.7** - O sinal de partida será dado por meio de luzes de partida (desligar luzes vermelhas) acionadas sob o comando do *starter*.

**30.9.8** - 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 vermelha dos semáforos de partida seja apagada.

**30.9.9** - A partir do momento em que a luz vermelha dos semáforos seja apagada, considera-se que a partida foi dada e a corrida efetivamente iniciada.

**30.9.10** - São permitidas as ultrapassagens a partir do momento em que se apaga a luz vermelha dos semáforos de partida.

**30.9.11** - Caso surja algum problema durante a volta de formação atuar-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 diretor de corrida (ou na sua ausência pelo diretor de prova) ordenará que a viatura da organização (*leading car*) efetue 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*). Caso o *leading car* já não se encontre em pista será o *pole-position* a comandar a nova volta de formação.

**c)** se a viatura do *pole position* tiver problemas durante a volta de formação, as funções e responsabilidades

dele 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. 31 - CORRIDA

**31.1** - 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.

**31.2** - Quando o diretor de corrida (ou na sua ausência pelo diretor de prova) 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 não tenha sido declarada como molhada não será interrompida em caso de chuva a não ser que a pista fique bloqueada ou se revele perigoso continuar. A partir desse momento todos os condutores poderão utilizar pneus para chuva.

**31.3** - Após a declaração pelo diretor de corrida (ou na sua ausência pelo diretor de prova) 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 da pista.

**31.4** - Se as viaturas permanecerem com pneus *slick*, daí resultando serem reportadas ao diretor de corrida (ou na sua ausência pelo diretor de prova), situações em que o condutor não está a controlar a sua viatura, o diretor da corrida (ou na sua ausência pelo diretor de prova) 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.

**31.5 - Neutralização das Corridas "FCY" (Bandeiras Amarelas em toda a pista)** - no caso de um incidente em que não seja necessário parar uma corrida, o diretor de corrida (ou na sua ausência o diretor de prova), declaram "a sessão *neutralizada* - FCY" (bandeiras amarelas em toda a pista).

Aplicar-se-á o seguinte procedimento:

- o diretor de corrida (ou na sua ausência pelo diretor de prova) comunicará através dos monitores da cronometragem (sempre que seja possível e se as instalações do circuito o permitirem) "sessão *neutralizada* FCY" (bandeiras amarelas em toda a pista).

A comunicação também poderá ser efetuada pelo diretor de corrida (ou na sua ausência pelo diretor de prova) 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* FCY" (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* FCY" não serão considerados (caso sejam utilizados para formar alguma grelha de partida)

- deverá ser mantida a distância entre viaturas durante o período de neutralização

- se um condutor não diminuir a velocidade e efetuar um tempo superior quando "a sessão *estiver neutralizada* FCY" ser-lhe-á aplicada pelos comissários desportivos 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 DA CORRIDA.*

- através de uma mensagem nos monitores da cronometragem (sempre que seja possível e se as instalações do circuito o permitirem) *FINAL DA NEUTRALIZAÇÃO DA CORRIDA*. Esta comunicação também poderá ser efetuada pelo diretor de corrida (ou na sua ausência pelo diretor de prova) através da instalação sonora do circuito.

- 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.

### **Art. 32 - VIATURA DE SEGURANÇA (SAFETY CAR)**

Em todos os eventos dos campeonatos, taças e troféus utilizar-se-á uma viatura específica para neutralizar ou começar uma corrida por motivos de segurança (*Safety car*). Para o efeito, as regras aplicáveis serão as definidas no Art. 2.10 do Anexo H do CDI.

### **Art. 33 - SUSPENSÃO DA CORRIDA**

**33.1** - 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 diretor de corrida (ou na sua ausência pelo diretor de prova) ordenará que bandeiras vermelhas agitadas sejam mostradas em todos os postos pelos comissários de pista e que as luzes vermelhas e amarelas intermitentes dos semáforos da partida sejam acesas.

**33.2** - Quando for dado o sinal de suspensão da corrida, as ultrapassagens estão interditas, a saída do pit lane é encerrada e todas as viaturas têm de se dirigir lentamente até a linha da bandeira vermelha onde devem parar numa formação em fila. Se a viatura líder na pista não estiver na frente da linha, todas as viaturas entre ela e a linha da bandeira vermelha receberão instruções para completar outra volta antes de se retomar a corrida.

**33.3** - Se houver viaturas bloqueadas na pista, em consequência de uma total obstrução desta, estas serão trazidas de volta quando a pista estiver desobstruída e serão colocadas na ordem que ocupavam quando a mesma foi suspensa. Além disso, todas as viaturas que estavam no pit Lane podem deixar as boxes assim que a corrida for reiniciada, mas as que estavam na entrada do pit lane ou no pit lane quando a corrida foi suspensa, 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, momento em que será aberta a saída de *pit lane*.

**33.4** - A ordem das viaturas será determinada pela ordem de passagem no último ponto onde for possível determinar a posição de todas as viaturas antes da decisão de suspender a corrida. Todas essas viaturas estão autorizadas a retomar a corrida.

**33.5** - O *safety car* será colocado à frente das viaturas que se encontram antes da linha de bandeira vermelha,

**33.6** - Enquanto a corrida está suspensa:

- nem a corrida nem a cronometragem param.
- será possível intervir nas viaturas uma vez que eles tenham parado atrás da linha da bandeira vermelha ou tenham entrado no pit lane, contudo estes trabalhos não podem prejudicar o retomar da corrida.
- é proibido reabastecer e / ou retirar o combustível;
- apenas os oficiais e os elementos das equipas dos concorrentes podem permanecer na grelha.

**33.7** - As viaturas podem entrar no pit lane durante a suspensão da corrida, mas uma penalidade de passagem pelo *pit lane* (*drive through*) será imposta a qualquer condutor que entrar no pit lane ou cuja viatura seja empurrada da grelha para o pit lane após 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*).

**33.8** - 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 retomar a corrida da saída de boxes pode fazê-lo na ordem em que chegou pelos seus próprios meios, exceto se uma viatura for anormalmente lenta.

### **Art. 33A - SUSPENSÃO DE UMA CORRIDA COM DURAÇÃO IGUAL OU INFERIOR A 60 MINUTOS**

**a)** como exceção ao previsto no Art.33.5, 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

minutos, a cronometragem parará no exato 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 direção de prova a corrida será retomada atrás do *safety car*, assim que a bandeira verde for exibida na *pianha* de partida semáforo de saída do pit lane passar a verde após a passagem da última viatura e simultaneamente a cronometragem da corrida será igualmente reiniciada a partir do exato 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. 34) ocorrer quando já tiver sido cumprido mais de 75% 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. 34 - RETOMAR DA CORRIDA**

**34.1** - O intervalo será o mínimo possível e, assim que se saiba a hora a que a corrida vai ser retomada os concorrentes serão avisados, através dos monitores de cronometragem (sempre que possível) e via instalação sonora do circuito, em todos os casos, será efetuado um aviso com pelo menos dez minutos de antecedência.

**34.2** - Serão apresentados sinais de *10 minutos, 5 minutos, 3 minutos, 1 minuto e 15 segundos*, antes do reinício da corrida sendo cada um deles acompanhado de um sinal sonoro audível.

**34.3** - Quando for apresentado o sinal de 5 minutos todas as viaturas têm de 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.

**34.4** - Será aplicado um *drive through* (passagem pelo *pit lane*) a todo o condutor cuja viatura não tenha as rodas devidamente montadas no momento em que o painel de 5 minutos for mostrado.

**34.5** - Quando da apresentação do painel indicador de 3 minutos todas as viaturas têm de ter as rodas no solo.

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 de 3 minutos for mostrado.

Após a apresentação da indicação de 3 minutos, que dependerá do tempo de volta previsto, todas as viaturas que estão entre o líder e a linha de bandeira vermelha, serão autorizados a efetuar uma volta sem contudo se poderem ultrapassar, para se juntarem à linha de viaturas que seguem o *safety car*.

**34.6** - Com a apresentação do painel de 1 minuto os motores têm de ser postos em marcha e os elementos das equipas têm de abandonar a grelha levando todo o seu equipamento até que o painel de 15 segundos seja apresentado. Qualquer condutor que necessite de assistência após o painel de 15 segundos tem de sinalizar aos comissários, e assim que todas as viaturas saiam da grelha pelos seus próprios meios, os comissários empurrarão a(s) viatura(s) parada(s) para o *pit lane*. Neste caso os comissários com bandeiras amarelas ficarão ao lado de qualquer viatura(s) para que estes possam para informar os condutores que estiverem atrás.

**34.7** - Qualquer condutor que não consiga partir deve informar os comissários de pista. Ao saírem da grelha todos os condutores devem prosseguir a uma velocidade bastante reduzida até que todos os assistentes dos concorrentes abandonem o lado da pista.

Os comissários de pista receberão ordens para empurrar qualquer viatura (s) que tenha ficado parada na grelha para o pit lane pelo caminho mais curto, assim que todas as viaturas tenham deixado a grelha. Qualquer condutor cuja viatura esteja a ser empurrada da grelha para o pit lane não pode beneficiar dessa ajuda para a pôr a trabalhar e deve seguir as instruções dos comissários de pista.

**34.8** - A corrida será reiniciada atrás do Safety Car quando as luzes verdes forem acesas ou a bandeira verde seja mostrada. O Safety Car entrará no pit lane após uma volta, a menos que os assistentes dos

concorrentes, ainda não tenham abandonado a grelha de partida ou outro incidente ocorra exigindo intervenção adicional.

Quando as luzes verdes estiverem acesas ou a bandeira verde seja mostrada, o Safety Car deixará a grelha seguido por todas as viaturas alinhadas pela ordem em que pararam antes da linha de bandeira vermelha mantendo uma distância inferior a 5 viaturas de comprimento. Logo após a última viatura da fila atrás do safety car passar pelo final do pit lane, a luz de saída do pit lane ficará verde; qualquer viatura no pit lane pode então entrar na pista e juntar-se à fila das viaturas atrás do safety car.

**34.9** - Ultrapassagem durante esta volta é permitida apenas se uma viatura se atrasar ao deixar a linha da bandeira vermelha e as viaturas atrás não puderem evitar ultrapassá-la sem atrasar as restantes da fila. Nesse caso, os condutores só podem ultrapassar para restabelecer a ordem em que estavam antes da corrida ter sido suspensa.

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 tem de manter-se no fim da fila de viaturas que seguem atrás do *safety car*. Se houver vários condutores nesta situação, estes têm de manter-se no final da fila de viaturas, segundo a ordem pela qual partiram.

**34.10** - Será aplicado *drive through* ou um *stop & go* de 10 segundos, a qualquer condutor que, segundo o parecer dos comissários desportivos, tiver ultrapassado sem necessidade uma outra viatura durante a primeira volta. Durante esta volta, aplica-se integralmente o previsto no Art. 2.10 do Anexo H ao CDI.

**34.11** - 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.

Para ser incluído na classificação final, o condutor deve ter cruzado a linha de chegada (não pelo pit lane e pelos próprios meios) no final da volta a partir da qual os resultados finais serão estabelecidos.

Se um condutor interromper a sessão (bandeira vermelha), não aparecerá na classificação final.

Se um condutor não for diretamente responsável pelo incidente, os comissários desportivos podem decidir não o retirar da classificação final.

## **Art. 35 - CHEGADA**

**35.1** - Nas corridas disputadas por voltas o sinal de final da corrida (*bandeira de xadrez*) será dado na linha de meta ao primeiro classificado, esgotados que esteja a distância.

**35.2** - Nas corridas disputadas em tempo o sinal de final da corrida (*bandeira de xadrez*) será apresentado na linha de meta ao primeiro classificado no final da volta durante a qual se haja esgotado o tempo total previsto para a duração da corrida.

**35.3** - Se o sinal de final de corrida for mostrado por razão diferente da de haver sido completado o número total de voltas previsto ou o tempo total previsto (final antecipado) 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 exato em que a corrida deveria ter terminado.

**35.4** - Depois de haverem recebido o sinal de final de corrida, todos os condutores têm de percorrer uma volta completa ao circuito, salvo indicação em contrário no regulamento particular da prova/evento e/ou informação específica ou no briefing, dirigindo-se, 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/evento e/ou informação específica, respetivos aditamentos ou briefing.

Qualquer viatura que não se possa dirigir para o parque fechado pelos seus próprios meios ficará sob o controle dos comissários de pista que têm de providenciar o seu 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 efetuada pelo condutor com os meios que tem a bordo - poderá ser efetuada na viatura.

Qualquer violação desta regra será passível de sanções, a pronunciar pelos comissários desportivos, que poderão ir até à desqualificação.

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

**35.5** - Caso um condutor, depois de lhe ter sido mostrada a bandeira de xadrez no final da corrida, efetuar uma nova volta completa ao circuito e passar de novo pela linha de meta, será penalizado em pelos comissários desportivos de acordo com o Art 12.4 do CDI

### **Art. 36 - PARQUE FECHADO**

**36.1** - O parque fechado que tem de ser completamente vedado, suficientemente grande e protegido, a fim de assegurar que pessoa alguma não autorizada possa ter acesso.

**36.2** - 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.

**36.3** - Imediatamente após o sinal de final dos treinos cronometrados e da corrida (bandeira de xadrez), todos os condutores classificados terão de dirigir as suas viaturas para o parque fechado. O regulamento particular da prova/evento indicará claramente qual a localização deste parque fechado.

Os organizadores têm de em caso de manifesta impossibilidade dos condutores, devidamente reconhecida pelos comissários desportivos (ex.: caso de acidente), promover a remoção das respetivas viaturas para o parque fechado.

Qualquer viatura que se encontre no *pit lane* a efetuar alguma reparação ou outra operação tem de cessar tal intervenção, colocando-se à disposição dos oficiais para conduzir a viatura para o parque fechado.

**36.4** - Qualquer viatura classificada que não se apresente imediatamente no parque fechado após o final do seu treino cronometrado e/ou corrida, será desqualificada.

**36.5** - Só os oficiais de prova encarregados dos controlos técnicos ou do acesso podem permanecer no interior do parque fechado. Nenhuma intervenção poderá ser efetuada sem a autorização desses oficiais de prova.

**36.6** - Todo o concorrente que pretenda uma neutralização do período de parque fechado no final de uma sessão de treinos cronometrados, tem de solicitá-la aos comissários desportivos. Neste caso será colocado no final da grelha de partida na corrida correspondente a essa sessão de treinos.

**36.7** - Após terem estacionado a viatura no parque fechado, os condutores terão de desligar o motor, deixar o volante no seu sítio e abandonar o parque fechado, momento a partir do qual será interdito o acesso da equipa ao seu interior.

**36.8** - A eventual retirada de uma viatura do parque fechado antes da abertura oficial do mesmo, constitui infração disciplinar grave e será comunicada aos comissários desportivos, que poderão pronunciar a desqualificação do concorrente em questão, independentemente de eventuais sanções disciplinares que lhe venham a ser posteriormente aplicadas pelo Conselho Disciplinar da FPAK.

**36.9** - Todo o concorrente que pretenda uma neutralização do período de parque fechado no final de uma corrida, tem de solicitá-la aos comissários desportivos. Neste caso será colocado no final da grelha de partida da seguinte corrida.

**36.10** - Qualquer infração ao regime de parque fechado será comunicada aos comissários desportivos que poderão aplicar uma das penalidades previstas no Art. 12.4 do CDI.

### **Art. 37 - CLASSIFICAÇÃO**

**37.1** - 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 Anexo II das PGAK e 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.

**37.2** - Os serviços de cronometragem continuarão a funcionar até 3 minutos após a passagem pela meta da viatura classificada em 1º lugar. Esgotado esse prazo, os serviços de cronometragem encerrarão a cronometragem da respetiva 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.

**37.3** - Serão classificados todos os condutores ou equipas que tenham efetuado 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 efetuado em função da passagem pela LINHA entre os dois condutores em causa. Salvo disposição em contrário no regulamento da respetiva prova/evento.

**37.4** - A classificação provisória assinada pelo responsável pela cronometragem e pelo diretor da corrida (ou na sua ausência pelo diretor de prova) será publicada de acordo com o Art. 12.1 das PGAK.

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

#### **Art. 38 - ATRIBUIÇÃO DE PONTUAÇÕES**

**38.1** - Se o final de uma corrida for antecipado segundo as normas previstas no Art. 13.7 das PGAK, a FPAK determinará quais as pontuações atribuíveis.

**38.2** - Se uma corrida tiver sido suspensa de acordo com os Art. 33 ou 33A, sem que possa ser reiniciada em conformidade com o Art. 34, aplicar-se-ão as seguintes regras de pontuação:

**a)** se o condutor que comandar a corrida tiver efetuado menos de duas voltas, nenhum ponto será atribuído (salvo disposição em contrário na regulamentação particular da prova/evento);

**b)** se o condutor que comandar a corrida tiver efetuado mais de duas voltas, será atribuída a totalidade dos pontos (salvo disposição em contrário na regulamentação particular da prova/evento).

#### **Art. 39 - CERIMÓNIA DE PÓDIO**

**Nota prévia - Em função da crise pandémica a sua realização em 2021 fica ao critério do organizador ou promotor, se tiver condições de realização das mesmas em cumprimento do definido pelo Plano de Contingência da FPAK em vigor e com as inerentes autorizações das entidades competentes.**

**39.1** - O clube organizador tem de assegurar que não se verifique a presença no pódio de quaisquer pessoas alheias à cerimónia de entrega de prémios de cada categoria.

**39.2** - A elaboração da lista de convidados para procederem à entrega de prémios será da responsabilidade exclusiva do clube organizador da prova ou do promotor dos campeonatos FPAK.

**39.3** - No caso de troféus monomarca, o respetivo promotor tem de 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.

#### **Art. 40 - CONFERÊNCIA DE IMPRENSA**

**Nota prévia - Em função da crise pandémica a sua realização em 2021 fica ao critério do organizador ou promotor, se tiver condições de realização das mesmas em cumprimento do definido pelo Plano de Contingência da FPAK em vigor e com as inerentes autorizações das entidades competentes.**

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. 41 - DIVERSOS**

Os organizadores terão de disponibilizar um espaço de estacionamento reservado e devidamente identificado, para utilização exclusiva dos comissários desportivos, direção da prova e oficiais FPAK.

**(ver Anexo III das PGAK).**

## Art. 42 - CONTROLES ANTIDOPAGEM e ANTI-ALCOOL

**42.1** - O controlo antidopagem será efetuado de acordo com o Art. 18 das PGAK e o Regulamento Nacional Antidopagem. O local e o seu acesso serão descritos no regulamento particular da prova/evento.

**42.2** - O controlo Anti Álcool será efetuado de acordo com o Art. 19 das PGAK.

## REGRAS ESPECIFICAS PARA PROVAS/EVENTOS DE RESISTÊNCIA

### Art. 43 - CONCORRENTES E CONDUTORES

**43.1** - Um condutor não pode inscrever-se numa prova/evento nem participar em mais do que uma viatura.

#### 43.2 - EQUIPAS - CONSTITUIÇÃO

##### 43.2.1 - Competições até 60 minutos de duração

**a)** em cada prova/evento a equipa será constituída por um ou dois condutores

**b)** opcionalmente, e desde que assim o declare o concorrente no respetivo 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/evento - treinos e corrida - numa mesma viatura).

**c)** em caso de força maior devidamente comprovado, poderão os comissários desportivos 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 condutor em causa começará a 2ª corrida do último lugar da grelha (salvo se houver algum concorrente penalizado que será sempre último).

##### 43.2.2 - Provas/Eventos com duração superior a 60 minutos

**a)** Em cada prova/evento as equipas serão constituídas pelo seguinte número de condutores:

**a.1)** competições até 120 minutos                      Mínimo de dois máximo de três

**a.2)** competições superiores a 120 minutos      Mínimo de dois e máximo de seis

**b)** até ao final das verificações administrativas, as equipas compostas por dois condutores podem solicitar aos CD a inclusão de mais condutores até perfazerem o número máximo permitido indicado na alínea a).

**43.2.3** - É interdito um condutor integrar duas equipas numa mesma competição.

#### 43.3 - Identificação dos Condutores

##### 43.3.1 - Provas/eventos até 60 minutos de duração

**a)** Cada condutor terá de obrigatoriamente e durante todo o desenrolar da prova/evento, colocar no pulso a pulseira identificadora que lhe será entregue nas verificações administrativas pela organização da prova/evento.

**b)** Essa pulseira em diversas cores servirá como identificação dos condutores durante o seu turno de condução.

**c)** A ambos os condutores das equipas (equipas com dois condutores) serão, fornecidas pelo organizador da prova na altura das verificações administrativas 2 (duas) pulseiras em cores diferentes as quais se destinam à identificação de cada condutor.

Exemplo:

**c.1)** Azul para o 1º Condutor designado nas verificações administrativas.

**c.2)** Amarelo para o 2º Condutor designado nas verificações administrativas.

**d)** No caso de uma equipa com um único condutor "SOLO" será fornecida pelo organizador da prova/evento na altura das verificações administrativas 1 (uma) única pulseira que se destina à identificação do condutor.

Exemplo:

**d.1)** Verde para o condutor designado no boletim de inscrição.

### **43.3.1 - Provas/eventos com duração superior a 60 minutos**

**a)** A todos os condutores de cada equipa serão fornecidas pelo Organizador da prova/evento nas verificações administrativas 2 (duas) ou mais pulseiras em cores diferentes, as quais se destinam à identificação de cada condutor.

*Exemplo:*

**a.1)** Azul para o 1º condutor designado nas verificações administrativas.

**a.2)** Amarelo para o 2º condutor designado nas verificações administrativas.

**a.3)** Branco para o 3º condutor designado nas verificações administrativas.

*etc.*

**b)** Cada condutor deverá colocar a sua pulseira no pulso que ficar mais próximo da janela, sendo da responsabilidade do condutor a sua colocação e respetiva manutenção.

## **Art. 44 - VERIFICAÇÕES ADMINISTRATIVAS**

**44.1** - Em cada evento, haverá lugar a uma verificação administrativa incidindo sobre a documentação do concorrente, do condutor, diretor desportivo da equipa, equipa / assistentes, validade das licenças desportivas.

### **44.2 - Provas/Eventos com duração até 60 minutos**

**a)** Quando das verificações administrativas de cada evento as equipas com dois Condutores (conf. 43.2.1 a)) 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 pelos Comissários Desportivos.

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

**b)** No caso de equipas com um condutor (conf. 43.2.1 b)) este terá de participar nas duas sessões de treinos cronometrados, exceto em casos devidamente autorizados pelos comissários desportivos ocupando então o último lugar da grelha na corrida respetiva.

**c)** No caso de troféus monomarca, as equipas com dois condutores (conf. 43.2.1 a)) 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 pelos comissários desportivos.

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

### **44.3 - Provas/Eventos com duração superior a 60 minutos**

Quando das verificações administrativas de cada evento as equipas (conf. 43.2.2 a) ou b)) 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 pelos comissários desportivos. Toda a Equipa que pretenda efetuar tal alteração será penalizada com 5 lugares na grelha de partida para cada corrida.

## **Art. 45 - ILUMINAÇÃO**

**45.1** - 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 diretor de corrida (ou na sua ausência pelo diretor de prova) 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.

### **45.2 - SINALIZAÇÃO NOCTURNA (quando aplicável)**

**a)** No Briefing 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 noturna.

## **Art. 46 - FORMULA DA COMPETIÇÃO**

Em todos os regulamentos desportivos de provas/eventos de Velocidade tem de estar definida a fórmula da competição. Nos casos em que tal não aconteça será aplicada a seguinte fórmula:

### **46.1 - Treinos Oficiais - Generalidades**

**a)** São considerados como treinos oficiais, os descritos no programa horário do regulamento particular e/ou informação específica da prova/evento, como livres e cronometrados.

**b)** Em qualquer destes treinos só poderão participar as viaturas e os condutores que tenham sido admitidos a participar pelos comissários desportivos.

**c)** Em provas/eventos em que uma parte da corrida seja disputada em período noturno, recomenda-se que uma das sessões de treinos livres ou cronometrados seja disputada em período noturno.

### **46.2 - Treinos Livres**

#### **a) Provas/Eventos com duração até 60 minutos**

Haverá uma sessão de treinos livres com uma duração mínima de 20 (vinte) minutos e máxima de 40 (quarenta) minutos.

O intervalo mínimo entre o final dos treinos livres e o início dos treinos cronometrados não poderá ser inferior a 60 (sessenta) minutos.

#### **b) Provas/Eventos com duração superior a 60 minutos**

Haverá uma sessão de treinos livres com uma duração mínima de 50 (cinquenta) minutos e máxima de 90 (noventa) minutos.

O intervalo mínimo entre o final dos treinos livres e o início dos treinos cronometrados não poderá ser inferior a 60 (sessenta) minutos.

### **46.3 - Treinos Cronometrados**

#### **a) Provas/Eventos com duração até 60 minutos**

**a.1)** Haverá uma sessão de treinos cronometrados obrigatória para todos os condutores que tenham sido admitidos a participar pelos comissários desportivos, com a duração mínima de 15 (quinze) minutos e máxima de 35 (trinta e cinco) minutos.

#### **b) Provas/Eventos com duração superior a 60 minutos**

**b.1)** Haverá uma sessão de treinos cronometrados obrigatória para todos os condutores que tenham sido admitidos a participar pelos comissários desportivos, com a duração mínima de 60 (sessenta) minutos e máxima de 90 (noventa) minutos.

**c)** Todas as voltas efetuadas durante os treinos cronometrados serão cronometradas para determinar a posição das equipas na grelha de partida.

**d)** Para poder participar na corrida, todos os condutores deverão ter efetuado pelo menos três voltas cronometradas ao circuito no decurso da sessão de treinos cronometrados.

Contudo, e por recomendação do diretor de corrida (ou na sua ausência pelo diretor de prova), os comissários desportivos poderão excecionalmente autorizar um condutor que não haja cumprido esse mínimo a participar na corrida.

Nesse caso, nunca poderá ser esse condutor, o membro da equipa que irá iniciar a corrida.

**e)** No caso de nenhum dos condutores de uma equipa ter efetuado o mínimo estabelecido de voltas cronometradas ao circuito no decurso da sessão de treinos cronometrados, os comissários desportivos ao abrigo do Art. 29 das PEV, poderão autorizar a equipa a participar na corrida, sendo esta colocada no último lugar da grelha. Contudo, se houver mais do que uma equipa nesta situação, as suas posições na grelha de partida ficarão ao critério dos comissários desportivos.

Dessa decisão dos Comissários Desportivos não haverá direito de Apelo.

**f)** Após o final da última sessão de treinos cronometrados será publicada a lista dos melhores tempos de cada equipa, eliminando-se as equipas cujo melhor tempo cronometrado exceda o tempo máximo de qualificação.

**g)** Uma equipa cujo melhor tempo de qualificação seja superior a 130% do melhor tempo de qualificação de cada categoria realizado durante os treinos cronometrados, não será autorizada a participar na corrida.

Contudo, e em caso de circunstâncias excecionais, poderão os comissários desportivos autorizar que essa equipa participe na corrida nos termos previstos no Art. 29.3 das PEV.

Se várias Equipas forem aceites desta forma, a ordem de colocação na grelha de partida será determinada pelos comissários desportivos.

Da decisão dos comissários desportivos sobre esta matéria não existe apelo.

**h)** O intervalo mínimo entre o final dos treinos cronometrados e o início da corrida ou da 1ª corrida quando for o caso é de 90 (noventa) minutos.

#### **46.4 - Grelha de Partida**

##### **a) Provas/Eventos com duração até 60 minutos**

No caso da realização de uma única corrida a grelha de partida será elaborada através dos melhores tempos obtidos nos treinos cronometrados; independentemente do condutor que haja obtido esse tempo.

##### **b) Provas/Eventos com duração superior a 60 minutos**

No caso da realização de uma única corrida, a grelha de partida será elaborada através dos melhores tempos obtidos nos treinos cronometrados; independentemente do condutor que haja obtido esse tempo.

#### **46.5 - Procedimento de Partida**

Em todas as corridas de resistência as partidas serão lançadas, sendo os procedimentos exatamente os mesmos que estão definidos nos Art. 30.1, 30.1.5 ou 30.2 (conforme os casos), 30.3 a 30.3.11 e 30.9 das PEV.

#### **46.6 - Corridas**

##### **46.6.1 - As corridas serão disputadas ao tempo.**

O sinal de final da corrida (bandeira de xadrez) será apresentado na linha de meta ao primeiro classificado no final da volta durante a qual se haja esgotado o tempo total previsto para a duração da corrida.

**46.6.2 -** No decurso de uma corrida (com duração até ou superior a 60 minutos), se uma viatura se imobilizar na pista, seja por que razão for, é dever dos comissários de pista prestar-lhe ajuda.

Neste caso, o condutor pode receber ajuda exterior (reboque, "rescue", trator) dos comissários de pista para retirar a viatura do local em que se encontra.

No entanto, o motor deverá ser sempre repostado em marcha exclusivamente através do motor de arranque da própria viatura.

No caso de o condutor beneficiar dessa ajuda para repor o motor da viatura em marcha, será aplicada automaticamente a penalidade de desqualificação da corrida.

**46.6.3 -** 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/evento para poder retomar a corrida.

A infração a esta regra implicará a imediata desqualificação 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.

**46.7** - Uma equipa que pretenda desistir da corrida depois de a ter iniciado, deverá solicitá-lo aos comissários desportivos, obrigatoriamente, por escrito. No caso de deferimento pelos comissários desportivos, a equipa em causa fica dispensada de apresentar a sua viatura no parque fechado.

Se uma equipa estiver sob reclamação ou verificação imposta pelos comissários desportivos, não lhe será permitido solicitar a desistência da competição.

## **46.8 - Distâncias de Condução**

A viatura deverá ser conduzida por todos os condutores da equipa.

### **46.8.1 - Provas/Eventos com duração até 60 minutos**

**a)** Durante o decorrer da corrida é obrigatória uma paragem na via interior do Pit Lane para troca de condutores (*equipas com 2 condutores - Art. 43.2.1a*) e para cumprimento do tempo de handicap correspondente (quando aplicável).

A qual terá de ser efetuada entre o 20º e o 30º minuto da corrida (nunca antes do minuto 20m.00s.000 e nunca depois do minuto 29m.59s.999).

O controlo do tempo de entrada será efetuado pela cronometragem através do loop de entrada do pit lane ou caso não exista tal loop no circuito, o mesmo controlo será efetuado pela cronometragem através de células.

Essa paragem terá de ser realizada exclusivamente na zona prevista para a troca de condutores (ZONA DE NEUTRALIZAÇÃO) ou em frente à box de cada equipa, será o diretor de corrida (ou na sua ausência pelo diretor de prova) que comunicará no briefing e deverá respeitar os mesmos e exatos termos definidos no Artigo 47 das PEV.

Cada condutor deve completar no mínimo um período contínuo de condução de 20 (vinte) minutos.

O tempo de condução começará a contar a partir da altura em que o condutor ultrapasse a linha de saída do pit lane e terminará na altura em que o mesmo condutor ultrapassar a linha de entrada do mesmo pit lane.

Para o primeiro turno de condução, a contagem do tempo iniciar-se-á a partir do momento em que for dado o sinal de partida para a corrida.

**a.1)** Não completar um período mínimo de condução de 20 minutos dará lugar à aplicação de uma penalização à equipa de 60 (sessenta) segundos a adicionar ao tempo total de corrida.

**b)** Durante a corrida, e no caso de participação a "Solo" (conf. 43.2.1 b)), é igualmente obrigatório efetuar uma paragem no pit lane não se efetuando (*neste caso*) qualquer troca de condutores, mas a equipa terá de cumprir o tempo de Handicap correspondente (quando aplicável).

A paragem obrigatória terá de ser efetuada entre o 20º e o 30º minuto da corrida (nunca antes do minuto 20m.00s.000 e nunca depois do minuto 29m.59s.999) o controlo do tempo de entrada será efetuado pela cronometragem através do loop de entrada do pit lane ou caso não exista tal loop no circuito o mesmo controlo será efetuado pela cronometragem através de células.

Essa paragem terá de ser realizada exclusivamente na mesma zona prevista para a troca de condutores (ZONA DE NEUTRALIZAÇÃO) e deverá respeitar os mesmos e exatos termos definidos no Art. 47 das PEV. Poderá o diretor de corrida (ou na sua ausência pelo diretor de prova) permitir que a troca seja efetuada em frente à box de cada equipa; tal será anunciado no briefing.

### **46.8.2 - Provas/Eventos com duração superior a 60 minutos**

**a)** Durante o decorrer da corrida é obrigatório a cada equipa efetuar entre cada turno de condução uma paragem no pit lane (via interior) para troca de condutores a qual não pode ser efetuada nos primeiros 10 (dez) minutos nem nos últimos 10 (dez) minutos da corrida.

Essa paragem terá de ser realizada exclusivamente na zona prevista para a troca de condutores (ZONA DE NEUTRALIZAÇÃO) e deverá respeitar os mesmos e exatos termos definidos no Artigo 47 das PEV.

**b)** Cada condutor deve completar no mínimo um período contínuo de condução de 25 (vinte e cinco) minutos.

O tempo de duração de condução começará a contar a partir da altura em que o piloto ultrapasse a linha de saída do pit lane e terminará na altura em que o mesmo condutor ultrapasse a linha de entrada do mesmo pit lane.

Para o primeiro turno de condução, a contagem do tempo iniciar-se-á a partir do momento em que tiver início para a corrida.

Toda a infração dará lugar à aplicação de uma penalização de 60 (sessenta) segundos a adicionar ao tempo total de corrida.

**46.8.3** - A gestão e o controlo do tempo de condução de cada condutor são da inteira responsabilidade da equipa.

**46.8.4** - Se por razão de força maior, a corrida for suspensa e aplicados os Art. 33 e 34 das PEV, o tempo de suspensão da corrida conta como tempo de condução para o condutor que na altura da interrupção se encontrar a conduzir, podendo assim ser (ou não) o mesmo condutor a reiniciar a corrida.

## **Art. 47 - TROCA DE CONDUTORES**

**47.1** - Em todas as provas/eventos em circuito em que estejam previstas trocas de condutores durante uma corrida e independentemente da sua duração total, deverão ser obrigatoriamente respeitados, por razões de segurança, os seguintes procedimentos:

**47.2** - O local (ou locais) onde se efetuarão obrigatoriamente as mudanças de condutores será (ão) indicado (s) no Briefing e será (ão) designado (s) como "Zona de Neutralização".

**47.2.1** - Nos "Briefing", serão obrigatoriamente descritos todos os procedimentos a respeitar durante a operação de troca de condutores.

**47.3** - Quando da entrada na zona do Pit Lane para a troca de pilotos, não é permitido efetuar qualquer tipo de obstrução à (a) viatura (s) que nele entre (m) simultaneamente.

Qualquer comunicação aos comissários desportivos por parte do diretor de corrida (ou na sua ausência pelo diretor de prova) sobre esta matéria poderá levar à desqualificação imediata do concorrente em causa, além de outras sanções que possam vir a ser aplicadas pela FPAK ou pela ADN do referido concorrente.

**47.4** - Durante a mudança de condutores (no caso de equipas com dois condutores) ou paragem (no caso de equipas a Solo), apenas poderá permanecer junto da viatura, 1 (um) "Assistente" (devidamente identificado), além dos condutores respetivos.

A infração a esta regra será penalizada com uma passagem pelo pit lane ("Drive Throug").

**a)** Nas corridas definidas no Art. 46.9.1 das presentes prescrições, durante a paragem para a troca de condutores (no caso de equipas com dois condutores) ou paragem (no caso de equipas a Solo), nenhuma intervenção de carácter técnico - à exceção do aperto dos cintos de segurança, eventual limpeza dos vidros para brisas e faróis, poderá ser efetuada na viatura.

Após a troca de condutores pode ser efetuada uma mudança de pneus onde apenas poderão intervir no máximo 2 (dois) assistentes.

Qualquer infração ao disposto neste artigo será penalizada com uma passagem pelo pit lane ("Drive Throug").

**a.1)** Em caso de avaria durante a paragem para a neutralização e após esgotado o tempo de paragem obrigatório, a viatura pode ser empurrada ou puxada pelos dois assistentes para fora da zona de neutralização a fim de ser solucionado o problema, sendo que somente estes poderão intervir.

**b)** Nas corridas definidas no Art. 46.9.2 das presentes prescrições durante a paragem para a troca de condutores ("ZONA DE NEUTRALIZAÇÃO"), após a troca de condutores podem ser efetuadas operações de carácter técnico ou de manutenção e deverá ter-se em conta o seguinte:

**b.1)** Na mudança de pneus apenas poderão intervir no máximo 2 (dois) assistentes.

**b.2)** Para as restantes operações mecânicas o número máximo de assistentes é de 3 (três)

Qualquer infração ao disposto neste artigo será penalizada com um "Stop & Go" de 30 segundos.

**47.5** - Nas corridas definidas no Art. 46.9.1 das presentes prescrições, quando da mudança de condutores, a viatura terá que permanecer totalmente imobilizada (por motivos de segurança) em no mínimo 45 (quarenta e cinco) segundos.

**a)** A contagem do tempo obrigatório de paragem terá início a partir do momento em que a viatura fique totalmente imóvel na zona de troca de condutores.

**b)** O período de paragem será controlado pela cronometragem da competição, mas a gestão do tempo de imobilização de cada viatura será da única e exclusiva responsabilidade da própria equipa.

**c)** Mesmo que a mudança de condutores seja efetuada em menos de 45 (quarenta e cinco) segundos, a viatura terá de ficar obrigatoriamente imobilizada até que se completem os 45 (quarenta e cinco) segundos de imobilização obrigatória, só então podendo retomar a corrida

**d)** Qualquer infração a esta regra será penalizada com uma volta a deduzir ao número total de voltas completadas pela equipa.

**47.6** - O tempo de paragem - tempo para percorrer o pit lane - para a troca de condutor efetuar-se-á no pit lane junto à box de cada equipa, na zona denominada via interior.

O tempo em movimento será aquele que se calculará como necessário para percorrer o pit lane (espaço entre as duas linhas brancas de entrada e saída), a uma velocidade nunca superior a 60 Km / hora, o qual será publicado pelos comissários desportivos de cada prova/evento por aditamento.

**47.6.1** - A zona do pit lane controlada - início do pit lane (loop de entrada) e final do pit lane (loop de saída) será identificada pela existência de 2 cones quer no início quer no fim da zona (que deverão ser instalados desde o início dos primeiros treinos livres).

**47.6.2** - Caso num circuito não seja tecnicamente possível a instalação destes aparelhos de cronometragem (loop de entrada e loop de saída) o organizador da competição terá de colocar à entrada e saída do pit lane junto dos cones atrás referidos células fotoelétricas ligadas à cronometragem para que se possa efetuar tal controlo.

**47.7** - Nas corridas definidas no Art. 46.9.2 das presentes prescrições (corridas com duração superior a 60 minutos), quando da mudança de condutores, a viatura terá que permanecer totalmente imobilizada (por motivos de segurança) em no mínimo 60 (sessenta) segundos.

**a)** A contagem do tempo obrigatório de paragem terá início a partir do momento em que a viatura fique totalmente imóvel na zona de troca de condutores.

**b)** O período de paragem será controlado pela cronometragem da prova/evento, mas a gestão do tempo de imobilização de cada viatura será da única e exclusiva responsabilidade da própria equipa.

Para análise do cumprimento efetivo das paragens obrigatórias, a cronometragem considerará em relação a cada equipa, o seu tempo total de paragem obrigatório (mais handicap caso se aplique) acrescido do tempo de passagem pelo pit lane (entre os "loop" de entrada e de saída) à velocidade máxima permitida.

Para tal efeito, os condutores serão informados no briefing da distância exata entre estes dois pontos (e a sua exata localização no pit lane) bem como do tempo de passagem entre esses dois pontos à velocidade máxima permitida.

**c)** Mesmo que a mudança de condutores seja efetuada em menos de 60 (sessenta) segundos, a viatura terá de ficar obrigatoriamente imobilizada até que se completem os 60 (sessenta) segundos de imobilização obrigatória, só então podendo retomar a corrida

**c.1)** Qualquer infração a esta regra será penalizada com uma volta a deduzir ao número total de voltas completadas pela equipa.

**47.8** - Nas competições, em que esteja prevista, uma "janela" de paragem obrigatória para troca de condutores entre o minuto X e o minuto Y, toda a paragem para troca de condutores na "ZONA DE NEUTRALIZAÇÃO" antes desse minuto (X) ou depois desse minuto (Y) para cumprimento do disposto no presente artigo, será penalizada com uma volta a deduzir ao número total de voltas completado pela equipa.

**47.9** - A não paragem na "ZONA DE NEUTRALIZAÇÃO" para cumprimento do disposto no presente artigo 47, será penalizada com três voltas a deduzir ao número total de voltas completado pela equipa em questão, a que acrescerá uma penalização em tempo, equivalente ao tempo definido para a respetiva equipa nos termos do Art. 47.7.b).

## Art. 48 - REABASTECIMENTOS

As regras de reabastecimento cumprirão na generalidade com o especificado no presente artigo com a particularidade de serem efetuados no exterior das boxes.

**48.1** - Nas corridas definidas no Art. 46.9.1, os reabastecimentos durante a corrida não são autorizados.

**48.2** - Nas corridas definidas no Art. 46.9.2, os reabastecimentos durante a corrida são permitidos.

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

**1** - no reabastecimento todos os envolvidos na operação (no máximo dois assistentes) que têm de estar equipados com roupa ignífuga (fato de competição, luvas, balaclava), homologados em conformidade com a norma FIA 8856-2000 (lista técnica nº 27)

**2** - um assistente, equipado com roupa ignífuga (fato de competição, luvas, balaclava), homologados em conformidade com a norma FIA 8856-2000 (lista técnica nº 27) cuja única função é a de estar munido de um extintor de (no mínimo) 5 Kg tem que estar presente, não podendo ter qualquer outra intervenção nessa operação.

**3** - os reabastecimentos serão da inteira responsabilidade do concorrente têm de ser efetuados com o motor da viatura desligado e estando esta com as quatro rodas no solo.

**4** - nas operações de reabastecimento, será permitida exclusivamente a utilização de um bidão de 25 litros no máximo com bocal próprio para reabastecimento e sendo este efetuado exclusivamente por força da gravidade.

Não será permitido qualquer outro equipamento, nomeadamente depósitos com mangueiras e torneiras acopladas, exceto se se tratar de equipamentos de reabastecimento oficialmente aprovados pela FIA.

**5** - se não for cumprido pelo concorrente o descrito no ponto 4 neste caso o condutor não pode estar no interior da viatura durante a operação de reabastecimento.

**6** - em caso de derrame durante a operação o concorrente é responsável pela limpeza da área após a viatura sair este ponto é obrigatório para os pontos 4 e 5 acima.

**48.4** - Reabastecimento fora do pit lane

**a** - os organizadores devem prever um sistema de bombas de gasolina standard industrial.

**b** - não são permitidos reabastecimentos de combustível por meio de jerricans com funil.

**c** - os elementos responsáveis pelas operações de reabastecimento têm de respeitar a exigências do Art. 48.3 acima descrito.

**d** - no parque de reabastecimento tem de haver um carro de fogo.

**48.5** - Durante o decorrer das operações de reabastecimento não é permitida a troca de condutores nem qualquer outra operação de qualquer tipo. Contudo, após concluída totalmente a operação de reabastecimento, poder-se-á proceder à troca de condutores, nos termos definidos pelo Art. 47.7 das PEV.

**48.6** - Nas competições de resistência (com mais de uma hora de duração) são permitidos durante a corrida, os reabastecimentos de óleos lubrificantes na zona das boxes.

**PROCEDIMENTO DE PARTIDA - CURTO (Covid-19)****Campeonatos, Taças e Troféus de Clássicos, Taças Troféus Monomarca ou Challenges**

**Art. 49** - Somente para os Campeonatos, Taças e Troféus de Clássicos, Taças Troféus Monomarca ou Challenges, os artigos 30.1.1 ao 30.3.3 destas Prescrições Específicas de Velocidade, passam a ter a seguinte redação específica e enquanto durar a pandemia Covid-19 o procedimento de partida passa a ser definido do seguinte modo:

**49.1 - Procedimento de partida lançada**

**49.1.1** - Devido à atual situação pandémica que se vive e como não é possível regulamentarmente a ida à grelha de partida de mecânicos nem assistentes o procedimento de partida passa a ser do seguinte modo;

**49.1.2** - Pelo menos 15 minutos antes do início da volta de formação, as viaturas deixarão o pit-lane para efetuarem uma ou mais voltas de reconhecimento durante um período de 10 minutos.

**49.1.3** - O horário de abertura e fecho do pit lane para cada categoria será informado por aditamento e entregue aos concorrentes no briefing através de protocolo caso não esteja já previsto no regulamento particular da prova/evento.

**49.1.4** - Durante as voltas de reconhecimento os condutores só podem utilizar o pit lane e circular ao longo do mesmo a uma velocidade máxima de 60 Km/h. Caso a velocidade referida seja ultrapassada o condutor será penalizado de acordo com o descrito no Art. 16.15.2 das PEV 2021.

**49.1.5** - No decorrer das voltas de reconhecimento os condutores só podem utilizar a passagem pelo pit lane. Caso não o façam serão penalizados pelos comissários desportivos com um stop & go de 30 segundos.

**49.1.6** - Durante o período referido no Art. 49.1.2 acima os condutores se assim o entenderem podem parar no pit lane (via interior) para efetuarem ajustamentos na sua viatura inclusive mudança de pneus, não sendo permitido qualquer tipo de reabastecimentos. Caso o condutor faça qualquer tipo de reabastecimento será de imediato desqualificado da corrida.

**49.1.7** - 2 minutos antes do fecho do pit lane um sinal sonoro será ativado a informar que se aproxima o encerramento do pit lane no prazo de 2 minutos.

**49.1.8** - O pit lane encerra no final dos 10 minutos e todas as viaturas que lá estiverem poderão partir para a corrida desse local de acordo com o previsto no Art. 30.3.7 ou 30.3.8 acima conforme o caso

**49.1.9** - Após o encerramento do pit lane os condutores que tenham saído do pit lane antes do seu encerramento devem dirigir-se para grelha de partida podendo manter os motores a trabalhar.

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 15 SEGUNDOS.

**49.1.10** - Após este painel uma bandeira verde será apresentada na frente da grelha e as viaturas iniciarão uma volta de formação, mantendo as respetivas posições da grelha

**49.1.11** - Qualquer viatura que não complete uma volta de reconhecimento e não alcance a grelha de partida pelos seus próprios meios não está autorizada a partir para a corrida

**ANEXO II - PLANO DE CONTIGÊNCIA FPAK**

<https://www.fpak.pt/sites/default/files/ficheiros/2020-06/FPAK%20Plano%20Continge%CC%82ncia%20Covid%2012%2005%202020%20Versao%20Final.pdf>

**Todas estas medidas contidas neste anexo serão passíveis de alteração pela Direção da FPAK, em nome da segurança da prova/evento e em função das diretrizes da DGS entrando as mesmas em vigor no momento da sua publicação**

## ATUALIZAÇÕES

Art. / Data	Estado	Art. / Data	Estado	Art. / Data	Estado