

ÍNDICE

ART. 1.	GENERALIDADES.....	3
ART. 2.	DISPOSIÇÕES GERAIS.....	3
ART. 3.	CONDIÇÕES DE REALIZAÇÃO DE PROVAS DE RALICROSS E KARTCROSS.....	3
ART. 4.	OBRIGAÇÕES E CONDIÇÕES GERAIS.....	3
ART. 5.	ORGANIZAÇÃO DA PROVA - CIRCUITOS - SEGURANÇA DO PÚBLICO.....	4
ART. 6.	JOKER LAP.....	4
ART. 7.	REGULAMENTOS.....	5
ART. 8.	LICENÇAS DESPORTIVAS.....	6
ART. 9.	INSCRIÇÕES.....	6
ART. 10.	PROGRAMA E HORÁRIOS.....	7
ART. 11.	NÚMEROS DE COMPETIÇÃO.....	7
ART. 12.	OFICIAIS DA PROVA.....	8
ART. 13.	INSTRUÇÕES E COMUNICAÇÕES AOS CONCORRENTES.....	9
ART. 14.	PENALIDADES.....	11
ART. 15.	NOTIFICAÇÕES DE DECISÕES E COMUNICAÇÃO DAS PENALIDADES APLICADAS.....	15
ART. 16.	CRONOMETRAGEM - TRANSPONDERS E OUTROS EQUIPAMENTOS NAS VIATURAS.....	15
ART. 17.	DISCIPLINA DOPADDOCK.....	18
ART. 18.	PARQUES DE VERIFICAÇÃO: PRÉ-GRELHAS.....	18
ART. 19.	REGA DE PISTA.....	18
ART. 20.	DISCIPLINA GERAL DE SEGURANÇA.....	19
ART. 21.	VERIFICAÇÕES.....	20
ART. 22.	VERIFICAÇÕES ADMINISTRATIVAS.....	21
ART. 23.	VERIFICAÇÕES TÉCNICAS.....	21
ART. 24.	PNEUS - COMBUSTÍVEL - COMBURENTES.....	23
ART. 25.	PESAGEM.....	23
ART. 26.	BRIEFING.....	24
ART. 27.	FORMAÇÃO DAS GRELHAS DE PARTIDA.....	25
ART. 28.	BRIEFING.....	26
ART. 29.	FALSAS PARTIDAS.....	27
ART. 30.	INTERRUPÇÃO DA CORRIDA.....	28
ART. 31.	FINAL DE CORRIDA.....	28
ART. 32.	PARQUE FECHADO.....	29
ART. 33.	DIREITOS E OBRIGAÇÕES DOS CONCORRENTES.....	30
ART. 34.	PRÉMIOS: DISTRIBUIÇÃO DE PRÉMIOS.....	31
ART. 35.	RECLAMAÇÕES - DIREITO DE REVISÃO - APELOS.....	31
ART. 36.	INTERRUPÇÃO/ADIAMENTO DA PROVA.....	31
ART. 37.	CANDIDATURAS - INSCRIÇÃO DE PROVAS.....	31
ART. 38.	DEFINIÇÕES.....	32

ANEXO I -	CÓDIGO CONDUTA DE CONDUÇÃO EM CIRCUITOS OFFROAD (ANEXO L AO CDI).....	33
-----------	---	----

ART. 1. GENERALIDADES

As presentes Prescrições Específicas de Ralicross e Kartcross (PERxKx) têm como finalidade estabelecer o quadro regulamentar aplicável a todas as provas de Ralicross e Kartcross que se realizem em Portugal e organizadas sob a égide da FPAK.

ART. 2. DISPOSIÇÕES GERAIS

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

2.2. Nas provas nacionais, poderão participar todos os licenciados que cumpram com os Art. 7.2 e 8 das PGAK.

2.2.1. Iniciados

Os pilotos que estejam a disputar os Campeonatos de Portugal de Iniciados de Ralicross, no caso de participarem nos Campeonatos de Portugal de Ralicross, não mais poderão voltar a participar nos Campeonatos de Iniciados de Ralicross. Da mesma maneira, um piloto que participe ou tenha participado no CPRx ou CPKx, não mais poderá participar no CPIRx. A participação simultânea nos dois campeonatos é proibida.

2.2.2. Nos termos do acordo recíproco firmado entre a RFEDA e a FPAK, os concorrentes espanhóis que sejam detentores de licença desportiva espanhola, e apresentem autorização escrita passada pela RFEDA (starting permission), poderão igualmente participar nas provas dos campeonatos disputadas em Portugal conforme o Art. 7.3 das PGAK.

ART. 3. CONDIÇÕES DE REALIZAÇÃO DE PROVAS DE RALICROSS E KARTCROSS**3.1. Pistas homologadas**

Quaisquer provas de Ralicross/Kartcross só poderão decorrer em pistas homologadas pela FPAK ou Federação Internacional Automóvel (FIA).

ART. 4. OBRIGAÇÕES E CONDIÇÕES GERAIS**4.1. Concorrente**

Designação de representante oficial.

4.2. O detentor de licença de concorrente coletiva tem de designar por escrito o seu representante oficial, através do [PORTAL FPAK](#), ou em documento devidamente assinado e carimbado, que terá de ser apresentado nas verificações administrativas ou sempre que lhe seja solicitado.

A responsabilidade de um condutor ou de qualquer outra pessoa da equipa encarregada de assegurar que todas as disposições sejam respeitadas durante o decorrer da prova, é ao mesmo tempo individual e solidária com o concorrente pelo respeito do conjunto de disposições do CDI e da regulamentação FPAK em vigor.

4.3. Os concorrentes, durante o desenrolar da prova, têm de assegurar-se de que as viaturas por si inscritas cumprem as condições de conformidade técnica e de segurança regulamentarmente previstas.

4.4. Verificações Técnicas Iniciais

Só os concorrentes que tenham sido aprovados nas verificações administrativas, podem apresentar o seu veículo nas verificações técnicas e só após terem sido aceites nestas, poderão fazer parte da lista de admitidos à partida. O simples facto de apresentar uma viatura às verificações técnicas iniciais é considerado como uma declaração implícita por parte do concorrente da integral conformidade do seu veículo.

4.5. 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 ou Diretor de Equipa designado no boletim de inscrição, quando este tiver idade igual ou superior a 18 anos.

Quando a idade do condutor for inferior a 18 anos essa responsabilidade incumbe exclusivamente ao concorrente designado no boletim de inscrição.

4.5.1. Durante o tempo que um condutor com idade inferior a 18 anos se encontrar em pista, a sua representação perante a Direção da Prova e o CCD, será cumulativamente assumida pelo seu concorrente ou Diretor de Equipa designado durante as verificações administrativas.

ART. 5. ORGANIZAÇÃO DA PROVA - CIRCUITOS - SEGURANÇA DO PÚBLICO

5.1. Qualquer competição de Ralicross/Kartcross inscrita no calendário desportivo nacional, é organizada de acordo com as normas do CDI e seus anexos, das PGA, das presentes (PERxKx), e do regulamento do campeonato, taça, open, troféu, série, desafio ou critério, os quais todos os concorrentes e condutores aceitam e se comprometem a cumprir rigorosamente, pelo simples facto da sua inscrição.

5.2. Informações no regulamento particular de prova

O organizador, tem de mencionar para além de outras situações, a denominação da prova, o tipo de corridas a disputar e a data da realização.

5.3. Características dos Circuitos de Ralicross

Conforme o Regulamento para a Construção e Segurança de Pistas de Ralicross e o Anexo O da FIA, publicados no site da FPAK.

5.4. Sistema de segurança

Em cada dia de prova, desde a 1ª atividade desportiva em pista, é obrigatória a presença de todo o sistema de seguranças (ambulâncias, carros de incêndio, reboques, carro de água) médicos e paramédicos, bem como todos os oficiais de prova, necessários ao bom desenrolar da prova.

ART. 6. JOKER LAP

6.1. Válida

Conforme regulamento da Competição.

6.1.1. Pistas de Ralicross

É obrigatória a inclusão da Joker lap.

6.2. Zona de entrada e saída

Não podem encontrar-se na trajetória da corrida, tendo de existir uma proteção de segurança para separar os dois percursos. Na saída deve ser possível às viaturas terem a mesma velocidade das que circulam no circuito principal.

6.3. Posto de comissários à saída

Por questões de segurança, poderá ser colocado no local, se necessário.

6.4. Utilização

Estando previsto no regulamento particular da prova, a utilização da Joker Lap, será facultativa no treino livre, nas sessões de treinos cronometrados (se houver) e warm up. É obrigatória nas corridas de qualificação, meias-finais e finais.

6.5. Forma de aceder à Joker Lap

Para aceder à Joker Lap, é obrigatório circular e manter-se dentro do corredor imaginário, que se inicia no local onde estiver o painel *Início da Zona de Joker Lap*.

Qualquer manobra que constitua perigo para si e/ou para qualquer outro concorrente, será penalizada pelo CCD nos termos regulamentares, de acordo com a gravidade do incidente.

6.5.1. Forma de sair da Joker Lap

A saída da Joker Lap deve resultar em uma manobra segura tendo em conta a circulação das viaturas na pista principal.

6.6. Prioridade

As viaturas que circulem na pista principal têm prioridade sobre as viaturas que estejam a cumprir a Joker Lap e estejam a retomar a pista principal.

6.7. Penalidades

6.7.1. Penalidade de entrada e de saída Joker Lap

Quando se verifique uma entrada ou saída da JL que seja considerada perigosa, uma penalização mínima em tempo de 3 segundos poderá ser imposta automaticamente sem que na decisão a elaborar pelo CCD para formalização da penalização haja necessidade de audição e assinatura do Concorrente e/ou Conductor. Esta penalização será adicionada ao tempo total dessa série/corrida, efetuado por esse condutor. Porém, de acordo com a gravidade e consequências de uma manobra de entrada ou saída que seja considerada perigosa ou causadora de um acidente, poderá ser aplicada outra das penalizações previstas no CDI, que poderá ir até à desqualificação da corrida ou da prova.

6.7.2. Penalidade por não efetuar a Joker Lap

30 seg.

6.7.2.1. Penalidade por passar na Joker Lap na 1ª volta quando os regulamentos o não autorizem

Quando for proibida a passagem na Joker Lap na 1ª volta, qualquer passagem na Joker Lap que se verifique na 1ª volta não será considerada como válida, podendo ficar sujeita a penalizações a aplicar pelo CCD de acordo com a gravidade da situação e das razões que lhe deram origem. Nestas circunstâncias o piloto deverá cumprir a Joker Lap numa das voltas subsequentes, ficando sujeito à penalização de 30 seg. prevista no Artº 6.7.2 caso não cumpra a passagem pela Joker Lap.

6.7.2.2. Penalidade por antecipação da bandeira de xadrez

Sendo obrigatória a utilização da Joker Lap, se qualquer condutor não tiver cumprido a passagem obrigatória na Joker Lap anteriormente ao momento da amostragem (antecipada) da bandeira de xadrez, ser-lhe-á aplicada uma penalização adicional em tempo a determinar pelo CCD, que será calculada pela diferença de tempo entre a volta mais lenta e a média das restantes voltas efetuadas pelo piloto mais rápido da Categoria na série ou corrida em que a situação se verifique, que já tenha cumprido a Joker Lap.

6.7.2.2.1. Penalidade por bandeira de xadrez mostrada tardiamente

Idêntica penalidade à prevista no art 6.7.2.2, poderá ser aplicável pelo CCD, quando a bandeira for mostrada depois de ultrapassado o número de voltas previstas nos regulamentos e simultaneamente a indicação sequencial decrescente do conta-voltas possa ter induzido em erro os condutores em pista.

Porém, se a bandeira for mostrada tardiamente, mas o conta voltas estiver com a indicação correta, será aplicada a penalização de 30 segundos prevista no Art. 6.7.2 pela não passagem na Joker Lap.

6.7.2.3. Penalidade por não passar na Joker Lap por paragem de corrida com amostragem de bandeira vermelha

Quando em situação de paragem de corrida, um qualquer piloto não tiver passado na Joker Lap, ou a tiver feito em volta que não conta para a classificação dessa corrida, ser-lhe-á aplicada uma penalização calculada nos termos do Art 6.7.2.2. Esta penalidade não será aplicada quando a corrida que for parada ficar sem efeito e tenha de ser integralmente repetida.

6.8. Obstrução Joker Lap

Quando no decurso de uma Série, Meia-final ou Final a Joker Lap se encontre obstruída por acidente ou avaria de qualquer viatura(s), não será mostrada bandeira vermelha para parar a corrida, sendo mostrada no posto de fiscal de pista que antecede a entrada da Joker Lap, ou em casos excecionais noutro posto anterior, uma placa "Joker Fechada" sendo atribuído aos pilotos que não façam a Joker Lap, um acréscimo de tempo calculado nos termos do Art 6.7.2.2, no entanto, por decisão do DP/DC poderá ser mostrada bandeira vermelha.

ART. 7. REGULAMENTOS

7.1. O regulamento particular de cada evento tem de estar em conformidade com o regulamento tipo de Ralicross/Kartcross aprovado pela FPAK.

7.2. Impossibilidade de revogação das PERxKx

Nenhuma cláusula destas PERxKx poderá ser revogada ou alterada por um briefing escrito ou verbal, nem pelo regulamento particular da prova ou seus eventuais aditamentos.

7.3. Em todas as competições, cópias do regulamento particular da prova (visado pela FPAK), apólice de seguro, identificação de todas as autoridades desportivas e oficiais de prova (incluindo os números das suas licenças desportivas) e a licença de homologação do circuito, têm de estar afixadas permanentemente no quadro oficial da prova e no quadro digital caso exista.

7.3.1. Modificação ao Regulamento de Prova

Depois de aprovado, apenas poderá ser modificado nos termos do Art. 3.6 e 11.7.3.b) ambos do CDI.

7.3.2. Aditamentos

Impressos em papel amarelo, anunciam modificações ou disposições suplementares e serão datados e numerados, passando a fazer parte integrante do regulamento particular. Serão afixados no secretariado e no(s) quadro(s) de afixação previsto(s) no programa da prova. Igualmente serão comunicados diretamente e logo que possível, aos concorrentes, os quais têm de confirmar por assinatura a sua receção, salvo em caso de comprovada impossibilidade durante o desenrolar da prova.

7.3.3. Aditamento aprovado pela FPAK

Desde que difundido antes do início da prova.

7.3.4. Aditamento aprovado pelo CCD

Difundido depois do início da prova será elaborado e assinado pelo CCD.

7.3.5. Responsável pela aplicação dos regulamentos

O Diretor de Prova e Diretor de Corrida são os responsáveis pela aplicação destas prescrições, dos regulamentos aplicáveis e do regulamento particular. Durante o decorrer da prova, cabe ao Diretor de Prova/Diretor de Corrida informar o CCD de todos os incidentes importantes que tenham sido verificados e que exijam a aplicação das prescrições

específicas, da regulamentação geral apropriada ou do regulamento particular da prova.

7.3.6. Reclamação

Qualquer reclamação apresentada por um concorrente será transmitida ao CCD, para análise e decisão (Art. 14 das PGAK e Art.13 do CDI).

7.3.7. Casos não previstos pelo regulamento de prova

Serão igualmente analisados pelo CCD, que detêm o exclusivo poder de decisão (Art. 11.7 do CDI).

7.3.8. Os quadros oficiais de afixação deverão ter uma medida mínima recomendada de 3x3 ou 4x2 metros e serão subdivididos em dois, sendo um apenas para afixar toda a documentação emitida e outro apenas para afixação das classificações. A localização dos quadros oficiais será obrigatoriamente indicada no regulamento particular da prova.

Exemplo:

QUADRO OFICIAL	CLASSIFICAÇÕES
- Alvarás - Regulamento de prova - Aditamentos - Autorizações - Decisões do CCD - Apólice de seguro - Fotocópia do documento de aprovação da balança - Lista de participantes - Classificações oficiais provisórias e oficiais finais	Classificações de: - Treinos - Corridas de Qualificação - Corridas Finais - Penalizações, etc

7.3.9. Nos termos do Artº 5.8.1 das PGAK em complemento e/ou alternativa ao abrigo do Art. 11.7.4 do CDI poderão todas as classificações e resultados, assim como todas as decisões emitidas pelos oficiais, com a hora de publicação serem publicados num quadro oficial digital, ou numa aplicação digital tipo "Sportity".

7.3.10. Quadro oficial digital de prova/evento

Se o organizador optar por usar uma aplicação "app" como quadro digital oficial, deve prever a criação de uma estrutura com a distribuição dos diferentes documentos, assim como o processo das notificações dos demais intervenientes no regulamento particular da prova/evento. Nestas situações terá de ser feito o registo digital na altura das Verificações Administrativas, do concorrente ou do seu representante legal, através do seu e-mail e/ou telemóvel, na "app" indicada para a prova/evento (Art 5.8.3 PGAK).

ART. 8. LICENÇAS DESPORTIVAS

8.1. As licenças necessárias a cada concorrente, condutor são as que se encontram mencionadas no regulamento desportivo de cada Campeonato, Taça ou competição.

ART. 9. INSCRIÇÕES

9.1. Nos termos do Art. 9 das PGAK.

9.2. Os Diretores de Equipa, assistentes e respetivas licenças têm de ser identificados na ficha de inscrição.

9.3. Nenhuma modificação poderá ser introduzida no boletim de inscrição, exceto nos casos previstos nas presentes prescrições. Todavia, o concorrente poderá, livremente, substituir o veículo declarado no boletim de inscrição por outro da mesma divisão e da mesma classe, até ao momento das verificações técnicas iniciais.

9.4. Após o fecho das inscrições, não é autorizada a substituição de qualquer concorrente.

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

a) Dos organizadores, até ao início das verificações administrativas.

b) Do CCD nos termos definidos no Art. 11.7 do CDI, a partir do momento do início das verificações administrativas e até à publicação da lista dos concorrentes autorizados a participar (lista de participantes).

9.5. Pelo simples facto de se inscrever, o concorrente, bem como os membros da sua equipa, declaram implicitamente conhecer e submeter-se às jurisdições desportivas reconhecidas pelo CDI e seus anexos, bem como às disposições das presentes prescrições e outros regulamentos aplicáveis.

9.6. Toda a omissão ou falsa declaração no que respeita às características da viatura inscrita, ou dados do concorrente / condutor e elementos da equipa, implicará a desqualificação imediata do concorrente ou equipa, sem prejuízo de sanções mais graves que lhe venham a ser aplicadas pela FPAK.

9.7. O número máximo de condutores aceites para a inscrição em cada prova e a data-limite para efeitos de inscrição na prova serão estipulados no respetivo regulamento particular.

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

9.9. Todo o concorrente que após estar devidamente inscrito não possa por qualquer motivo estar presente na mesma, terá que justificar por escrito junto da entidade organizadora o motivo da sua ausência. A não justificação determinará a aplicação ao concorrente de uma das penalidades previstas no Art. 12.4 do CDI.

9.10. O valor da taxa de inscrição para cada prova será obrigatoriamente mencionado no regulamento particular da prova, cabendo exclusivamente ao organizador definir o seu montante.

9.11. No caso de no regulamento particular da prova constar uma limitação ao número de inscritos, os clubes organizadores terão de dar preferência aos pilotos classificados no respetivo Campeonato e segundo a ordem de entrada e receção das inscrições.

ART. 10. PROGRAMA E HORÁRIOS

10.1. Programa das provas

Conforme definido nos regulamentos desportivos das competições que constem no programa de cada prova dos Campeonatos de Portugal de Ralicross e Kartcross.

10.2. Horários

10.2.1. Última corrida

Deverá ser elaborado de modo que esta termine por volta das 17:00 do último dia.

10.2.2. Verificações documentais e técnicas, treinos e corridas

Tem de estar previsto os seus inícios.

10.2.3. No horário a estabelecer para as Verificações Documentais e Técnicas, tem de ser previsto um período reservado para cada Divisão/Categoria.

ART. 11. NÚMEROS DE COMPETIÇÃO

11.1. Os números de competição têm de estar de acordo com o previsto nos Art. 16.2, 16.3 e 16.5 do CDI, com as seguintes variantes:

a) O desenho dos algarismos será com o tipo de letra ARIAL em cor de laranja (pantone 151 C).

1 2 3 4 5 6 7 8 9 0

b) Nas viaturas de **Ralicross**, têm de ser colocados:

b1) Nas portas dianteiras

Não são obrigatórios os números de competição.

Um espaço com as medidas 60x20 cm tem de ficar livre para a publicidade da organização. O incumprimento desta regra será punível pelo CCD.

b2) Para-brisas

Um número com 10x20 cm em vinil cor de laranja (pantone 151 C) tem de estar afixado no canto superior do para-brisas do lado oposto ao condutor.

b3) Vidro traseiro

No topo superior direito será colocado o número de competição de traço em vinil cor de laranja (pantone 151 C) com 14 cm de altura e 2 cm de largura. Estes números têm de ser claramente visíveis

b4) Janelas laterais traseiras

Dois números de competição (um para cada uma das janelas laterais traseiras) com altura de 30 cm e largura de traço de 3 cm em vinil cor de laranja (pantone 151 C). Estes números têm de ser colados na parte superior do vidro lateral traseiro.

c) Nas viaturas de **Kartcross** têm de ser colocados:

c1) Num painel vertical montado no tejadilho ou no capot do motor, com a numeração visível dos dois lados.

c2) O número de cor preta montado no tejadilho tem de ser instalado sobre um suporte vertical de cor branca de 24x35 cm, sem arestas vivas e ao longo do eixo longitudinal da viatura. As dimensões do número serão de 18 cm de altura com traço de 4 cm de largo.

c3) O suporte tem de estar seguro e devidamente fixado à viatura, sem qualquer risco de quebrar, desprender ou cair, sendo a sua colocação da responsabilidade do concorrente e tem de estar já colocado quando a viatura for presente às Verificações Técnicas Iniciais.

11.2. Nomes dos condutores nos vidros/carroçaria

Os condutores têm de afixar o seu nome em ambos os lados da viatura.

Ralicross afixado nas janelas laterais traseiras.

Kartcross afixado nas laterais da carroçaria.

Têm de ser usadas letras de caixa alta (com altura máxima de 10 cm e mínimo de 7 cm) para as iniciais do 1º e 2º nome, sendo o restante em caixa baixa (ex. J. Gomes para o caso de João Gomes).

Exemplo:

João Gomes	J. Gomes
------------	----------

As letras, que terão de ser de cor branca, em plástico (vinil) recortado (sem fundo) e tipo *Arial Black*. No Ralicross, a localização obrigatória nos vidros corresponde à metade inferior de cada uma das janelas traseiras, por baixo dos números de competição.

Nas provas internacionais, terá ainda de ser colocada após o nome, a bandeira da nacionalidade do condutor.

ART. 12. OFICIAIS DA PROVA

12.1. Aprovação da lista pela FPAK

De acordo com o estabelecido no CDI, a lista de oficiais proposta pelo organizador tem de merecer a prévia aprovação da FPAK.

12.2. Para todas as provas a contar para os CPRx, CPKx e Taça Portugal (TPRxKx), a FPAK nomeará o Presidente do Colégio de Comissários Desportivos, um Comissário Desportivo, um Secretário do Colégio, um Diretor de Corrida, Delegado(s) Técnico(s) e um Observador.

12.3. O restante elemento do CCD será proposto pela comissão organizadora, após aprovação da FPAK, sendo que o terceiro elemento pode pertencer ao clube organizador.

12.4. Nas outras provas não integradas nos CPRx, CPKx e TPRxKx, os membros serão propostos pelo clube organizador, bem como a indicação do presidente, sendo esta proposta sujeita a ratificação pela FPAK.

12.5. Tem de ser mantida uma comunicação permanente entre os Comissários Desportivos e o Diretor de Prova/Diretor de Corrida.

12.6. Rádio na sala do CCD

A organização tem de disponibilizar um rádio, no mesmo canal e frequência usado pela Direção da Prova e da Corrida.

12.7. Oficiais da Prova

A lista nominativa dos oficiais de prova e o correspondente número de licença desportiva tem de ser entregue juntamente com o processo de aprovação do regulamento e tem de constar no mínimo de:

- Comissário(s) desportivo(s);
- Diretor de prova;
- Diretor de corrida;
- Diretor(es) adjunto(s).
- Secretário da prova;
- Secretário do colégio de comissários desportivos;
- Responsável pela segurança;
- Observador FPAK (em provas dos campeonatos FPAK)
- Delegado(s) técnico(s) FPAK (em provas dos campeonatos FPAK)
- Comissário técnico chefe (CTC);
- Comissários técnicos (CT);
- Responsável (eis) pelas relações com os concorrentes;
- Comissários de parque;
- Juízes de facto, com indicação da função;
- Responsável pela Race Control (juíz de facto) (em provas dos campeonatos FPAK)

- Responsável da cronometragem;
- Responsável pelos resultados da prova;
- Médico chefe (licenciado em medicina, obrigatoriamente) com indicação do nº da cédula profissional;

12.7.1. Relações com os Concorrentes

Principais funções:

- Responder a todas as informações com respostas precisas às questões colocadas;
 - Informar os concorrentes e ter junto deles um permanente papel de concertação;
 - Dar todas as informações ou todos esclarecimentos complementares relativos à regulamentação da prova;
- Esta função tem de ser confiada a um oficial de prova (nas provas internacionais tem de obrigatoriamente falar inglês) conhecedor de toda a regulamentação geral e desportiva, possuidor de uma licença, no mínimo, de Comissário Desportivo Estagiário.

Assiste às reuniões do CCD a fim de estar informado de todas as decisões tomadas.

- Tem de ser rapidamente identificável pelos participantes:

- Recomenda-se usar um colete de cor Vermelha, com indicação de ambos os lados **RELAÇÕES COM OS CONCORRENTES**.
- O seu nome, fotografia, número de telemóvel, conste no regulamento particular e seja afixado quadro de oficial.

Presença durante o desenrolar de uma Prova

Tem de manter-se em permanência no circuito desde o início das verificações, até ao final da prova.

Mediação

Evitar a transmissão ao CCD de todos os pedidos que possam ser resolvidos com explicações precisas e uma solução satisfatória, na condição de que não se trate de uma reclamação (ex. fornecer uma precisão sobre os tempos contestados com a ajuda dos cronometristas). O responsável das relações com os concorrentes tem de abster-se de todas as palavras ou ações suscetíveis de provocar eventuais reclamações.

12.8. Uma prova onde se disputem corridas de várias categorias poderá ter Diretores de Corrida, diferentes. Nesse caso, os mesmos têm de constar do regulamento particular da prova, no qual tem de figurar igualmente a identificação do Diretor da Prova, que será o responsável máximo por todos os Diretores de Corrida.

12.9. Caso exista um Diretor de Corrida, este estará em constante ligação com o Diretor de Prova e disporá de plenos poderes nas matérias que abaixo se descrevem:

- Controlar o desenrolar dos treinos e corrida, o respeito pelos horários e, caso julgue necessário, propor ao CCD a modificação do horário conforme previsto no CDI e nestas prescrições específicas;
- Mandar parar qualquer condutor (no cumprimento das normativas do CDI e dos regulamentos nacionais) dando imediato conhecimento do facto ao CCD;
- Interromper o desenrolar dos treinos ou da corrida (se julgar que a sua continuação pode ser perigosa) em conformidade com o CDI e com os regulamentos nacionais e assegurar-se de que a nova partida se efetuará conforme os procedimentos previstos;
- Os procedimentos de partida;
- O cumprimento do horário;
- Dirigir o briefing;

12.10. O Diretor de Prova, o Delegado Técnico, o Observador à prova, o CCD e o Relações com os Concorrentes, têm de estar presentes no evento o mais tardar a partir do início das verificações administrativas.

12.11. Sempre que as viaturas se encontrem em pista, o Diretor de Prova tem de estar em contacto rádio permanente com todos os postos de Comissários de Pista.

O Presidente do CCD, o Delegado Técnico e restantes oficiais de prova, deverão estar em contacto rádio permanente com o Diretor de Prova.

ART. 13. INSTRUÇÕES E COMUNICAÇÕES AOS CONCORRENTES

13.1. O CCD poderá a título excecional dar instruções aos concorrentes através de aditamentos de acordo com o CDI. Tais aditamentos, têm de ser entregues a todos os concorrentes - que têm de confirmar, por assinatura, o recebimento dos mesmos - e afixados no quadro oficial que fará prova da publicação. Estes têm de ser afixados em papel amarelo e podem ser entregues aos concorrentes em papel branco.

13.2. Todas as decisões tomadas pelo CCD têm de ser afixadas no quadro oficial de afixação e digital caso exista (exceto as relacionadas com verificações técnicas a efetuar).

13.3. Todas as classificações e resultados dos treinos oficiais e corridas serão afixadas no quadro oficial da prova e digital caso exista.

13.4. Qualquer decisão ou comunicação do CCD, Comissários Técnicos (CT) ou do Diretor da Corrida, que diga respeito particularmente a um determinado concorrente, tem de ser comunicada a este, imediatamente e por escrito, o qual têm de acusar a sua receção por aposição de assinatura, data e hora, no documento de notificação. Excetuam-se desta obrigação as penalidades que por força da regulamentação sejam aplicadas automaticamente sem necessidade de assinatura do Concorrente.

13.5. O concorrente (ou o seu representante desde que devidamente licenciado FPAK) tem de estar localizável durante toda a duração do evento e só abandonar o circuito após a publicação das classificações finais oficiais.

13.6. Respeito pela sinalização

Os sinais por meio de bandeiras, previstos no Anexo H ao CDI, têm de ser imediatamente respeitados. Caso contrário, podem ser sancionados pelo CCD, podendo ir até à desqualificação da prova, dependendo da gravidade da infração.

13.6.1. Sinalética passível de ser confundida

Os concorrentes não podem utilizar sinalética passível de ser confundida com a sinalética utilizada pelos oficiais da prova.

13.7. Bandeiras: Utilização

13.7.1. Amarela

Indica a presença de perigo na pista ou nas suas imediações, pelo que os condutores terão de diminuir a velocidade, ficando preparados para mudar de direção ou mesmo parar, sendo proibido ultrapassar.

13.7.1.1. A infração a esta regra, após análise dos factos pelo CCD e por sua decisão, poderá levar às seguintes sanções:

a) Durante uma sessão de treinos cronometrados - até à anulação dos tempos efetuados.

b) Durante as corridas de qualificação ou corridas finais - dependendo da gravidade da infração:

b1) Penalidade até ao máximo de 60 segundos a adicionar ao tempo total da corrida.

b2) Desqualificação da corrida quando se verificar reincidência, ou o facto ser considerado muito grave.

13.7.2. Vermelha

Todos os concorrentes têm de reduzir a velocidade e regressar á grelha de partida (ou ao local que no momento lhes for indicado pelos oficiais de prova), preparados para parar se for necessário, sendo proibido ultrapassar.

13.7.3. Preta

O condutor terá que no final dessa volta dirigir-se diretamente para o paddock. Esta bandeira será mostrada durante duas voltas. Se a sua apresentação ocorrer na corrida final, terá de dirigir-se diretamente para o parque fechado ou para o local especificado no regulamento particular da prova. Em ambas as situações, terá de dirigir-se ao Diretor da Prova.

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

13.9. Comissários de Pista

A sinalização será limitada às bandeiras azul, amarela, amarela com listas vermelhas, branca e vermelha.

13.10. O Diretor de Prova/Diretor de Corrida terá à sua disposição a bandeira vermelha, preta, preta e branca, preta com disco laranja e as bandeiras de partida e chegada.

A amostragem da bandeira preta é da exclusiva responsabilidade do Diretor de Prova (não tendo necessidade de autorização do CCD) tendo, no entanto, no final das corridas de qualificação ou corridas finais, de reportar ao CCD a amostragem dessa bandeira, mencionando os motivos bem como a identificação do condutor e da corrida.

13.11. Os sinais por bandeiras têm de estar conformes ao Art. 2.4 do Anexo H ao CDI, salvo nas seguintes exceções

a) Amarela

Apresentada no posto imediatamente antes do acidente/obstáculo. Uma bandeira amarela será agitada durante duas voltas para o mesmo incidente. Duas bandeiras amarelas serão agitadas se o incidente seja localizado sobre a trajetória da corrida. Em casos excepcionais pode o DP/DC manter a sinalização por bandeira amarela, em permanência até ao final da corrida. Após a apresentação da bandeira, os pilotos não poderão ultrapassar antes que eles tenham completamente passado o local do incidente para o qual a bandeira foi mostrada e não haverá a apresentação da bandeira verde nesta situação;

b) Bandeira vermelha, bandeira preta, bandeira preta e branca, bandeira preta com disco laranja

A decisão de apresentar estas quatro bandeiras será normalmente da competência do Diretor de Prova ou Diretor de Corrida;

c) Amarela com bandas vermelhas

Tem de ser mostrada sempre fixa após a rega da pista a todos os condutores, conforme descrito no Art. 3.2.3 iii do Anexo H do CDI. A exibição desta bandeira ficará, contudo, limitada aos locais onde, após a rega, se mantenha concentrada uma elevada quantidade de água ou onde declaradamente o piso se encontre demasiado escorregadio. Tem também de ser mostrada sempre que as condições atmosféricas, ou outras, alterem as condições de aderência de um determinado local da pista.

d) Azul

Será sempre mostrada agitada, para indicar a um piloto que está prestes a ser ultrapassado ou a ser dobrado com perda de volta;

13.15. Amostragem não permitida

Na última volta de qualquer treino ou corrida não é permitida a amostragem das seguintes três bandeiras: bandeira preta, bandeira de triângulo preta e branca e bandeira preta com disco laranja.

13.16. As decisões tomadas pelo CCD por não respeitar uma bandeira amarela não são apeláveis.

13.17. Utilização de *Balizas*

Poderão ser utilizadas para delimitar o percurso (dentro do possível em número pouco elevado) competindo aos Juízes de Facto, fazer o relatório sobre uma viatura que desloque ou passe pelo lado contrário.

13.18. Painéis fixos

Utilizados para indicar os desvios do percurso tais como chicanas artificiais onde a visibilidade seja limitada.

13.19. Saída de pista para o Paddock

Tem de ser também indicada claramente.

13.20. Painéis indicativos em caso de obstrução da pista

Painéis com uma seta podem ser usados para indicar a melhor trajetória para evitar um obstáculo. Estes painéis são mostrados juntamente com bandeira amarela. Os condutores não são obrigados a seguir esta indicação.



ART. 14. PENALIDADES

14.1. O CCD pode aplicar as penalizações previstas nas presentes prescrições específicas.

14.2. Estas penalidades e as situações previstas não são restritivas, cabendo ao CCD, a aplicação de quaisquer outras aqui não contempladas, designadamente as previstas nos regulamentos e no artº. 12 do CDI.

14.3. Incidente

Qualquer ocorrência ou série de ocorrências, envolvendo um ou mais condutores, ou qualquer ação por parte de um condutor que tenha sido comunicada ao CCD ou notada pelo CCD e comunicada ao Diretor de Prova/Diretor de Corrida e que:

- Obrigue à suspensão/paragem de uma corrida;
- Constitua uma violação destas prescrições, dos regulamentos ou do CDI;
- Motive a falsa partida de uma ou mais viaturas;
- Provoque uma colisão evitável;
- Force um outro condutor a sair da pista;
- Impeça qualquer manobra legal de ultrapassagem a outro condutor;
- Intencionalmente, não permita uma manobra de ultrapassagem de outros condutores;
- Desobedeça ou ignore as instruções ou indicações dadas pelos oficiais responsáveis pela prova
- Conduta e / ou condução antidesportiva
- Desrespeito pelas bandeiras de sinalização
- A formulação geral e/ou afixação de declarações ou comentários políticos, religiosos e pessoais, nomeadamente em violação do princípio geral de neutralidade da FIA e FPAK nos termos dos seus Estatutos, salvo aprovação prévia por escrito da FIA para as *Competições* ou da FPAK para as *Competições Nacionais* sob sua jurisdição.
- Qualquer incitação pública à violência ou ao ódio.
- Qualquer má conduta contra, mas não limitada a:
 - Licenciados
 - Oficiais
 - Dirigentes ou membros da equipa FPAK
 - Membros da equipa do Organizador
 - Membros da equipa dos Concorrentes
 - Fornecedores de produtos ou serviços
 - Oficiais do controle antidoping, ou qualquer outra pessoa envolvida num controle antidoping

Ficará ao inteiro critério do CCD decidir, na sequência de um relatório ou solicitação do Diretor de Prova ou Diretor de Corrida, se um condutor ou condutores envolvidos num incidente, deve (m) ser penalizado (s).

14.4. Penalizações

a) Partida Recusada

- Inscrição não conforme os regulamentos;
- Falta de licença;
- Falta de pagamento da inscrição;
- Não apresentação da ficha de homologação quando o regulamento o obrigue - decisão do CCD;
- Veículo não conforme as medidas de segurança - decisão do CCD;
- Falsa declaração ou omissão no boletim de inscrição - partida recusada;
- Não participação nos treinos oficiais, por razões não justificáveis - partida recusada;

b) Desqualificação de uma corrida

- Apresentação atrasada na grelha para as corridas de qualificação e finais, se o Diretor da Prova/Diretor de Corrida verificar que possa perturbar o desenrolar da prova - desqualificação dessa corrida;

c) Desqualificação da Prova

- Infração ao regime de parque fechado;
- conduta e comportamento antidesportivo e/ou ofensivo;
- Falta ou tentativa de falsificação das marcas de identificação do veículo;
- Circular em sentido oposto ao desenrolar da prova, durante os treinos, warm up e corridas;
- Empurrar uma viatura ao longo da pista, e/ou de a fazer cruzar a linha de chegada empurrando;
- Desobediência compulsiva à ordem para retirar uma viatura avariada da pré-grelha ou grelha de partida;
- Falta de proteção do solo na sua box, desobediência compulsiva depois de ter sido advertido e aplicada multa (Art 33.9);
- Recusa em cumprir os procedimentos de controlo de pesagem;
- Recusar a apresentação da viatura a verificação técnica

d) Até à Desqualificação da Prova

- Incidentes descritos como toques, empurrões, mudanças de direção bruscas, concentração de veículos, manobra antidesportiva de acordo com a gravidade;
- Fazer piões em local diferente do designado previamente pelo organizador no regulamento particular da prova e que possam colocar em risco a segurança dos comissários de pista ou dos outros concorrentes, caso em que poderá ser aplicada em alternativa, uma penalização em tempo;
- Obstrução sistemática da pista;

e) Desqualificação de corrida

Desrespeito pela bandeira preta - desqualificação na sessão de treinos ou corrida onde tenha ocorrido esse facto ou da prova quando essa situação tenha constituído perigo;

Desrespeito pela bandeira preta com disco laranja - desqualificação na sessão de treinos ou corrida onde tenha ocorrido esse facto ou do evento quando essa situação tenha constituído perigo;

f) Desqualificação dos Treinos Cronometrados e Corridas

- Ter ultrapassado a balizagem da pista e ter reentrado obstruindo outros condutores;
- Ter recebido ajuda exterior não autorizada;
- Ter efetuado reparações na viatura, quando em pista;
- Não parar, quando da amostragem da bandeira preta com disco laranja;
- Condução antidesportiva;
- Ultrapassar o limite de ruído de escape permitido pelos regulamentos técnicos;
- Obrigue à paragem de uma corrida;
- Violação destas prescrições ou do CDI;
- Motive a falsa partida de uma ou mais viaturas;
- Provoque uma colisão evitável;
- Force um outro condutor a sair da pista;
- Impeça qualquer manobra legal de ultrapassagem a outro condutor;
- Intencionalmente, não permita uma manobra de ultrapassagem de outros condutores;
- Infração ao regime de parque fechado;
- Viatura considerada não aceitável para continuar em prova;
- Infração à bandeira amarela;
- Não colocar a viatura a trabalhar pelos seus próprios meios no decurso de treinos ou corridas
- Empurrar ou ser empurrado, uma viatura se esta estiver imobilizada dentro dos limites da pista;
- Retomar os treinos ou corrida depois de ter sido ajudado para repor a viatura em local seguro;

- Fazer simulações de arranque e manobras de ziguezague (podendo ir até à desqualificação se a manobra originar perigo para os restantes condutores);
- Circular fora dos limites da pista;
- Abandono deliberado da viatura em local não seguro, quando a mesma esteja em condições de circular.
- Aquecimento de pneus na grelha de partida ou no percurso entre a pré-grelha e a grelha. (em situação considerada perigosa);
- Concentração voluntária de veículos no interior ou exterior de uma curva, com o intuito de bloquear um concorrente;
- Não reentrar na pista na zona do despiste, atalhando ou encurtando espaço;
- Reentrada em pista após despiste causando obstrução a outro (s) condutor (es);
- Condutor não sair de viatura imobilizada e colocar-se em zona de segurança próximo da viatura, ou abandono deliberado do local antes de terminados os treinos ou corrida ou remoção/reboque da viatura;
- Incidentes como toques, empurrões, mudanças de direção bruscas, concentração de veículos, manobras antidesportivas, de acordo com a gravidade;
- Obstrução da pista - de acordo com a gravidade e número de vezes verificada (Art. 20.8);
- Anulação dos tempos dos treinos cronometrados no caso de deliberadamente impedir qualquer concorrente de iniciar os treinos cronometrados;
- Falsa partida anormalmente antecipada e considerada deliberada e intencional;

Falta de profundidade do piso dos pneus

Não autorizado a participar na sessão de treinos cronometrados, corridas de qualificação ou corridas finais quando verificado na Pré-Grelha, ou desqualificação quando verificado no final da sessão de treinos cronometrados, corridas de qualificação ou corridas finais conforme Art. 24.3;

Falta de peso

Anulação dos tempos ou desqualificação, de acordo com o Art. 25.5.1;

- Impeça que a organização retire a viatura avariada e/ou acidentada, através dos meios disponíveis para o efeito;

g) Multas fixas

- Abandono do circuito por parte de um condutor sem autorização do CCD, quando envolvido num incidente que esteja sob investigação do CCD ou quando a sua viatura tenha sido designada para ser verificada - de acordo com o Artº 10.10 das PGAK;
- Falta de proteção do solo depois de ter sido advertido - 150€ (Art. 33.9);
- Atraso em relação ao horário das verificações administrativa ou técnica, tendo como limite o encerramento das mesmas - (Art 10.3 das PGAK);
- Atraso na chegada ou ausência ao briefing - (Art. 26.4 e 26.4.1 destas PERxKx);

h) Multas a estipular pelo CCD

- Incidentes descritos no Art. 20.6.1 (toques, empurrões, mudanças de direção bruscas, concentração de veículos, manobras antidesportivas) de acordo com a gravidade
- Obstrução da pista (Art. 20.8);
- Desobediência à ordem para retirar uma viatura avariada da Pré-Grelha ou grelha de partida;

i) Em Tempo

Além de outras previstas nas PERxKx, poderão aplicar-se penalizações, pelas seguintes faltas:

- Toques e empurrões que prejudiquem desportivamente outro concorrente e beneficie o infrator;
- Fazer *piões* em local diferente do designado previamente pelo organizador no regulamento particular da prova - mínimo de 15 segundos, podendo ir até à desqualificação se for considerado manobra muito grave (Art. 14.4 d) e Art 20.12);
- Desrespeito pelas bandeiras amarelas - até 60 segundos (Art. 13.8 b1);
- Desrespeito pelas notas de briefing e do DP/DC;
- Aquecimento de pneus na formação da grelha de partida ou no percurso entre a pré-grelha e a grelha - 5 segundos (mínimo); (Art 27.1.2)
- Obstrução da pista - de acordo com a gravidade e número de vezes verificada (Art. 20.8);
- Falsa partida - uma passagem suplementar pela Joker Lap, caso seja uma categoria em que não se use a Joker Lap 10 (dez) segundos a adicionar ao tempo total da corrida. No caso de não efetuar a passagem suplementar pela Joker Lap, será aplicada a penalização de 30 seg. prevista no Art. 6.7.2; Não amostragem da placa informativa de falsa partida, será aplicada a penalização prevista no artº 29.2 c).
- Falta luz acesa na traseira da viatura quando está em pista - 5 (cinco) segundos.
- Palas das rodas traseiras não conformes com o RT - 5 (cinco) segundos.
- Marcha-atrás injustificável na formação da grelha de partida - 5 (cinco) segundos ou outra penalização ao critério do CCD a adicionar ao tempo da corrida efetuado.
- Desrespeito das regras da simulação de arranques - 5 segundos a acrescentar ao tempo total da 1ª corrida de qualificação

14.5. Abandono das instalações do circuito

Qualquer condutor envolvido numa colisão ou num incidente de que resulte uma investigação do CCD e se foi notificado pelo diretor de prova ou pelo CCD, nos 30 minutos após o final do treino, corridas de qualificação ou corridas finais, não poderá abandonar as instalações do circuito sem prévia autorização do CCD, sob pena de ser sancionado com uma multa de 250 €, sem prejuízo de sanções mais graves que lhe possam vir a ser aplicadas pela FPAK.

14.6. Interdição de ajuda a viaturas imobilizadas

Se uma viatura se imobilizar na pista durante os treinos, corridas de qualificação ou corridas finais, o motor tem de ser repostado em marcha através do motor de arranque da própria viatura, não podendo aproveitar-se de qualquer ajuda dos Comissários de Pista.

A utilização de um dispositivo de acionamento do motor de arranque exterior à viatura, apenas é autorizada na pré-grelha de partida e no parque de concorrentes. Qualquer infração a esta obrigatoriedade, implicará imediata desqualificação. Uma viatura não pode retomar os treinos ou corrida depois de ter sido ajudada pelos Comissários de Pista para a posicionar em local seguro.

14.7. Penalidades em corridas seguintes ou provas seguintes

Por outro lado e em *incidentes*, cujas circunstâncias assim o aconselhem, poderão ser aplicadas penalizações diferidas para as corridas seguintes do mesmo evento, ou para corridas que tenham lugar em eventos seguintes, nos termos do Art. 12.4.3 do CDI.

14.8. Não Apeláveis

De acordo com as presentes PERxKx, o Art. 12.3.4 do CDI e o Art 14.3.5 das PGAK, as seguintes penalizações aplicadas pelo CCD, não são suscetíveis de apelo:

Bandeira amarela

Desrespeito - art 13.16 destas PERxKx;

Verificações complementares

Recusa - Art. 21.5.1 destas PERxKx;

Não autorizado a participar por razões de segurança

Art. 21.5.1 destas PERxKx;

Desmontagem da viatura para verificação

Recusa do Concorrente - Art. 21.5.1 destas PERxKx;

Entregar peça ou amostra para verificação

Recusa do Concorrente - Art. 21.5.1 destas PERxKx;

Control sonométrico

Art. 23.10 destas PERxKx;

Infração técnica na pré-grelha

Art. 23.11.1 destas PERxKx;

Tempo

Penalidades atribuídas em tempo - Art. 35.2 destas PERxKx.

14.9. Apelo sem efeitos suspensivo sobre penalidades aplicadas

Ao abrigo do regulamentado nestas PERxKx e no art 12.3.3 b) do CDI, a intenção de apelo apresentado ao CCD por um Concorrente, não produz qualquer efeito suspensivo sobre as penalizações aplicadas quando se trate das seguintes situações:

Pneus

Profundidade irregular detetada na pré-grelha - Art. 24.3 destas PERxKx;

Peso

Falta de peso detetado na pré-grelha para os treinos cronometrados - Art. 25.5.b) destas PERxKx;

Peso

Falta de peso detetado na pré-grelha para as corridas - Art. 25.5.c) destas PERxKx;

Revisão

Pedido de Revisão - Art 14.2 do CDI;

Tempo

Penalidades em tempo - Art. 12.3.3 b) do CDI;

Penalizações não apeláveis descritas no art 14.8 destas PERxKx

Art 12.3.3 b) do CDI;

Anexo C do CDI (anti alcoolémia)

Art. 12.3.3 b) do CDI;

Viatura mal inscrita ou participação irregular

Art. 12.2.1 b) do CDI;

Processo fraudulento ou comportamento que prejudique a sinceridade da competição e os interesses do desporto automóvel

Art. 12.2.1 c) do CDI;

Declarações, atos ou escritos que ofenda a FIA ou FPAK, os seus órgãos sociais e os interesse do automobilismo

Art. 12.2.1 e) do CDI;

Qualquer ato perigoso ou falha na obrigação de adotar medidas que resultem em situação de perigo

Art. 12.2.1 h) do CDI;

Inscrição irregular de um Concorrente para participar numa competição

Art. 12.3.3 b) do CDI;

Reincidência

Quando, no decorrer da mesma competição, for cometida mais do que uma violação, justificando uma desqualificação do Concorrente - Art. 12.3.3 b) do CDI.

14.10. Penalidades automáticas

As penalidades em tempo que não precisem de investigação por serem suficientes as evidências em posse do CCD, são aplicadas automaticamente sem audição e sem necessidade de assinatura do concorrente. Entre estas, estão as infrações por falsa partida, ultrapassagem sob bandeira amarela, irregular posicionamento na grelha de partida, marcha atrás na formação da grelha de partida, desrespeito às regras da simulação de arranque, aquecimento de pneus na grelha de partida ou no percurso entre a pré-grelha e a grelha, não ter efetuado a Joker Lap, ausência de luz acesa na traseira da viatura.

Porém, na classificação da corrida a que as penalizações se referem, tem de estar mencionada para cada condutor, a causa da penalização.

ART. 15. NOTIFICAÇÕES DE DECISÕES E COMUNICAÇÃO DAS PENALIDADES APLICADAS

15.1. Decisão

Após tomar a decisão, o CCD tem de a passar a escrito e notificar por escrito o concorrente onde terá de indicar de forma breve o incidente que levou à penalização, os regulamentos e os artigos infringidos, a penalização, o(s) artigos regulamentares que a fundamentam, a data, hora e no qual o concorrente tem de assinar e referir a hora em que tomou conhecimento da decisão do CCD.

Excetuam-se desta obrigação as penalidades que por força da regulamentação sejam aplicadas automaticamente sem necessidade de assinatura do Concorrente.

No caso de o regulamento particular da prova/evento prever o registo digital do concorrente e/ou do seu representante legal, as notificações digitais emitidas pela "app" indicada no regulamento particular, serão vinculativas relativamente à data e hora da sua emissão e remissão ao notificado

15.2. Notificação

O CCD notificará por escrito com a maior brevidade o concorrente/condutor para ser ouvido e, se entender necessário, registar por escrito as suas declarações, sobre o incidente.

15.3. Recusa em confirmar a Decisão

A recusa por parte do concorrente em confirmar por assinatura o seu recebimento, tem de ter no original do documento a seguinte menção:

notificado às ...h ...m, mas recusando assinar a notificação

o que, e para todos os efeitos legais, passará a ter efeito probatório.

Pelo que, a eventual recusa de assinatura da notificação não poderá servir de alegação de desconhecimento da penalização aplicada, desde que o ato da notificação tenha sido confirmado por duas testemunhas com licença desportiva válida.

ART. 16. CRONOMETRAGEM - TRANSPONDERS E OUTROS EQUIPAMENTOS NAS VIATURAS

16.1. Tipo de cronometragem

Nas provas do CPRx, CPKx e Taça de Portugal, o sistema de cronometragem para registo de tempos (início, final e tempo de volta) tem de ser automático através de transponders e estar habilitada a medir até ao centésimo de segundo.

16.2. Especificações técnicas dos Transponders

Para as competições nacionais promovidas pela FPAK o sistema de cronometragem tem de ser eletrónico com transponders TAG Heuer

Marca: TAG Heuer
Referência: LS ou Elite
Características: Autônomo
Ou compatíveis com decodificadores TAG Heuer

16.3. Sistema alternativo de cronometragem

Tem de ser utilizado um sistema paralelo, por célula, ou outro (não dependente do sistema eletrónico) para reconfirmação em caso de eventual avaria do sistema principal. No caso de perda ou avaria do *transponder*, ou quando em situações de fim de corrida em simultâneo entre dois ou mais veículos, por razões do local de colocação do *transponder* e configuração do veículo, comprovada e inequivocamente provocar leitura diferente da que se verifica na efetiva ordem de passagem na linha de chegada no final da corrida, será válida a cronometragem alternativa. As células de cronometragem deverão estar colocadas a uma altura máxima compreendida entre 40 e 80 cm em relação à pista.

16.4. Contador de voltas

Durante as corridas a cronometragem deverá ter um sistema paralelo (manual ou outro), que permita o registo do número de voltas efetuadas por cada condutor.

16.5. Utilização de *Transponders*

Dado que o sistema de cronometragem será automático, cada condutor terá de utilizar nos treinos livres, cronometrados e corridas, um *transponder* do modelo definido no Art. 16.2, corretamente colocado, sob pena de ser impedido de participar na mesma.

16.5.1. *Transponders* pessoais (TP)

É autorizado a utilização de *transponders* pessoais do mesmo tipo previsto no Art. 16.2. Neste caso, os concorrentes têm de informar o organizador antes dos treinos livres do número de identificação do seu TP, para que seja registado no sistema de cronometragem

16.5.2. Deficiências em TP

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

16.6. Disponibilização de *Transponders* pelo organizador, circuito ou cronometragem

O clube organizador, o próprio circuito ou a cronometragem, disponibilizarão aos concorrentes os *transponders* que terão de ser levantados no decurso das Verificações Administrativas. Poderá ser exigida uma caução a definir pelo organizador no regulamento da prova, a qual será devolvida integralmente no final da prova, mediante a devolução do *transponder* em perfeito estado de conservação. Em alternativa pode ser exigida uma declaração subscrita pelo Concorrente/Piloto, pela qual se responsabiliza em indemnizar o organizador, o circuito ou a empresa de cronometragem, no caso do *transponder* se danificar ou perder, quando estiver sob a sua responsabilidade.

16.6.1. Os organizadores estão autorizados a cobrar uma taxa de utilização por cada *transponder* que cedam a título provisório, a qual deverá constar do regulamento da prova.

16.6.2. A taxa de utilização prova a prova, poderá ser dispensada quando o piloto tenha contratado com a cronometragem oficial do Campeonato e Taça de Portugal, a utilização do *transponder* para toda a época desportiva.

16.7. Falta de *transponder* durante os treinos livres

O condutor será avisado através da bandeira preta com disco laranja, devendo sair da pista para providenciar a sua imediata montagem, após o que poderá reiniciar os treinos.

16.8. Falta de *transponder* durante os treinos cronometrados

Considerando o disposto no Art. 16.5 no caso de não ter obtido qualquer registo de tempo, será aplicada a regra prevista no regulamento desportivo, de formação de grelha de partida para piloto sem obtenção de qualquer tempo ou sem participação nos treinos cronometrados.

16.9. Entrada em pista sem *Transponder*

Qualquer falta de atribuição de tempo nos treinos cronometrados e corridas, por razões que se prendam com a entrada em pista sem *transponder*, será da exclusiva responsabilidade do condutor.

16.10. Local e verificação da colocação do *transponder*

A verificação da colocação do *transponder* é da responsabilidade dos CT. Contudo, a sua colocação é da responsabilidade do concorrente, devendo ser fixado na parte dianteira, ou sob o capot do motor ou no interior do veículo junto à cava da roda dianteira esquerda, nas viaturas de Ralicross e sob a carenagem frontal nas viaturas de Kartcross, não podendo ultrapassar 70 cm de distância ao solo. Os *transponders* terão de estar devidamente protegidos a fim de evitar danos causados por qualquer contacto entre viaturas. Por determinação do CTC e aprovação do CCD a sua colocação poderá ocorrer noutro local.

16.11. Responsabilidade da cronometragem

Sendo a cronometragem obrigatória em todas as provas, ela é da exclusiva responsabilidade de cada organização.

16.12. Alteração nas classificações

O secretariado da prova terá de fazer chegar ao responsável pela cronometragem, cópia de todos os documentos assinados pelo CCD e Direção da Prova no caso de haver necessidade de qualquer alteração nas classificações.

16.13. Camaras de Vídeo "on-board"

16.13.1. Instalação de câmaras de vídeo "on board"

Câmaras de vídeo a bordo de viaturas de competição têm de estar conforme documento técnico publicado relativo à instalação.

16.13.2. No seu relatório das verificações técnicas iniciais, o Comissário Técnico Chefe informará o Diretor de Prova e o CCD, de quais as viaturas em que, devidamente autorizadas, se encontram instaladas câmaras de vídeo.

16.13.3. O CCD e/ou o Diretor de Prova poderão determinar em qualquer momento da prova a selagem de quaisquer câmaras de vídeo instaladas em viaturas participantes na competição e a entrega para efeitos de visionamento pelo CCD do conteúdo gravado pelas câmaras nelas montadas.

16.13.4. Após visionamento, e salvo se for entendimento do CCD que o suporte de gravação deva ser retido - ou que lhe seja disponibilizada de imediato uma cópia exata da mesma - a fim de ser enviada ao conselho de disciplina da FPAK para posterior procedimento disciplinar, o suporte será devolvido à respetiva equipa.

Caso as imagens sejam parte integrante de um processo de inquérito na sequência de um relatório, reclamação ou apelo, essas imagens não poderão ser utilizadas nem apresentadas publicamente, sem o consentimento expreso do CCD ou da FPAK até conclusão do respetivo processo.

16.13.5. Sistemas de vídeo ou eletrónicos

O CCD poderá utilizar qualquer sistema de vídeo ou eletrónico, suscetível de os ajudar a tomar uma decisão. Estas imagens servirão de prova para aplicação pelo CCD de uma penalização e ficarão às ordens da FPAK no caso de se verificar qualquer apelo, resultante da penalização aplicada por facto (s) constante (s) nessas imagens.

Em casos especiais, o CCD poderá servir-se de quaisquer outras imagens demonstrativas de incumprimento aos regulamentos.

Neste caso, e desde que, com base em tais imagens seja aplicada qualquer penalização, essas imagens terão de ficar obrigatória e imediatamente à ordem do CCD não sendo, em caso algum, permitido ao seu autor ou proprietário ausentar-se para proceder a qualquer cópia das imagens originais disponibilizadas ao CCD. Por tal razão, tem de o CCD antes de visualizar as imagens, assegurar-se que o seu autor/proprietário as cede a título devolutivo futuro, se necessário, ao CCD.

16.13.6. Race Control

Como suporte para as decisões a tomar pela Direção de Prova ou do CCD, podem as corridas ser cobertas, total ou parcialmente, por um sistema de CCTV e com gravação das mesmas. A cobertura CCTV pode estender-se aos parques de partida e chegada, pré-grelha, zona da balança e paddock. Todo o controle, registo e gravação de imagens terá de funcionar no "Race Control", com operadores experientes e conhecedores da regulamentação desportiva, liderados por um Juiz de Facto licenciado e nomeado em Regulamento ou Aditamento. Este Juiz de Facto que estará em permanente comunicação rádio com o DP/DC, reportará ao DP/DC e CCD os incidentes ocorridos e enviará as respetivas imagens. Estas imagens constituirão um suporte de análise e prova, para o CCD aplicar os regulamentos, não havendo qualquer obrigatoriedade de os Concorrentes e/ou Condutores penalizados, ou outros, visualizarem as imagens do incidente que der origem à penalização. Estas imagens ficam na posse do CCD e da FPAK, podendo ser cedidas ao Conselho de Disciplina ou Tribunal de Apelação.

Os incidentes verificados pelo DP/DC em pista ou noutras áreas do circuito, deverão ser reportados de imediato à "Race Control", com o maior detalhe (hora, fase da prova - *partida, nº da volta, chegada, balança etc* - local da pista - *nº curva/nº de posto etc* - nºs da viatura envolvidos, etc), que face a esta informação será investigado o incidente e recolhidas as respetivas imagens.

16.14. Telemetria / Comunicações vocais

16.14.1. Proibição de transmissão de dados

Toda a forma de transmissão de dados sem fios entre o veículo e qualquer pessoa e/ou equipamento é proibido, logo que a viatura se encontre na pista.

Esta definição não inclui:

- As comunicações rádio entre o piloto e a sua equipa;
- O transponder da cronometragem oficial;
- A cronometragem automática;

Os dados de transmissão acima indicados não podem em caso algum ser ligados a qualquer outro sistema da viatura (exceto um cabo independente ligado à bateria). Os registadores de dados a bordo são permitidos desde que o gravador não tenha qualquer ligação com ou sem fios a qualquer sistema da viatura (exceto um cabo independente ligado à bateria). Esta definição inclui em particular o tablier, os mostradores, o calculador do motor, etc. As câmaras de TV instaladas não estão incluídas nas definições acima.

ART. 17. DISCIPLINA DOPADDOCK**17.1. Parque de Concorrentes**

Em cada circuito terá de ser disponibilizado um parque de concorrentes (a seguir designado por *paddock*), suficientemente amplo, para cobrir as necessidades técnicas dos concorrentes.

17.2. Localização

O paddock tem de estar fora da zona de segurança, devendo ser construído para que as viaturas, os condutores e seus assistentes, se possam deslocar facilmente e em segurança. Sendo fortemente recomendado que tenham uma superfície estabilizada, devendo os corredores de circulação das viaturas e pessoas ser em asfalto ou similar.

17.3. Reabastecimento

O reabastecimento de combustível e lubrificantes apenas poderá ser efetuado no paddock, respeitando as normas de segurança exigíveis para o efeito.

Este paddock tem de ter equipamento de extinção de incêndios de carburantes em quantidade suficiente para o número de veículos participantes. Recomenda-se que todas as equipas disponham de um extintor de reserva suplementar com um mínimo de 5 Kg de capacidade na sua zona de assistência.

17.3.1. Uma zona exclusiva de reabastecimento deverá ser prevista e referenciada no regulamento particular da prova, devendo o organizador providenciar todos os meios de segurança de combate a incêndios.

17.4. Sanitários

Têm de existir sanitários com luz e chuveiros, fixos ou móveis (com água quente e fria).

17.5. Instalação elétrica/pontos de lavagem

Têm de ser instaladas igualmente, tomadas de corrente elétrica e pontos de lavagem das viaturas com as respetivas mangueiras.

17.6. Instalação sonora

Tem de ter instalação sonora que permita em todo o paddock, pré-grelha, zonas técnicas e de lavagem, tornar audível a todos os participantes, qualquer informação ou apelo da organização.

17.7. Uso das instalações

É proibido efetuar mau uso das instalações do circuito incluindo o paddock.

17.8. Todo o material (incluindo os pneus) têm de estar dentro das tendas.

17.9. Higiene

Uma vez finalizada a prova é da responsabilidade de cada equipa deixar limpa a zona que utilizou no paddock. O incumprimento desta norma implicará a aplicação de 250 € de multa, a reverter para a organização.

17.10. Sustentabilidade ambiental

Contentores específicos para separação de diferentes resíduos (óleos, pneus e outros produtos poluentes, vidros, lixo orgânico, etc.) deverão estar instalados em diferentes locais do paddock, bem como nas zonas de público.

Utilização de sistemas de proteção dos solos nos locais de controlo e abastecimento das viaturas, devem ser previstos. Painéis informativos para sensibilização do público, concorrentes, pilotos, oficiais e demais agentes envolvidos no evento, deverão ser colocados em locais estratégicos do paddock e zonas de público.

ART. 18. PARQUES DE VERIFICAÇÃO: PRÉ-GRELHAS

18.1. Os parques de verificação, bem como o secretariado, cronometragem, sala do CCD e Direção de Prova, são interditos ao público.

E tanto quanto for possível, estar fora das zonas de segurança e protegidos da mesma forma prevista para as zonas de público.

ART. 19. REGA DE PISTA

19.1. Será efetuada por decisão do Diretor de Prova.

19.2. Momento para efetuar uma rega

19.2.1. Para o Campeonato Ralicross, Kartcross e Taça de Portugal as regas à pista apenas poderão ser feitas no intervalo de tempo que decorre entre o fim de uma corrida de qualificação ou corrida final de uma divisão e o início de outra, sendo proibidas entre as séries de uma mesma corrida de qualificação.

19.3. Volta à pista após uma rega

Por decisão do Diretor de Prova/Corrida, à primeira série que utilizar a pista após a rega, poderá ser autorizado uma volta de reconhecimento ao circuito, em velocidade lenta, sendo proibidas as ultrapassagens, devendo os pilotos na aproximação da grelha, dirigiram-se para os seus lugares na grelha de partida.

ART. 20. DISCIPLINA GERAL DE SEGURANÇA

20.1. Circular em sentido contrário

É interdito aos condutores, sob pena de desqualificação imediata, sem prejuízo de eventuais sanções suplementares aplicadas pela FPAK, circular com uma viatura, em qualquer momento da prova, no sentido oposto ao do percurso. No entanto poderá ser empurrada na direção contrária à da prova, para se deslocar de uma posição perigosa, mas sempre sob a supervisão dos comissários de pista. O condutor não poderá empurrar a sua viatura, seja por que motivo for, se esta estiver imobilizada dentro dos limites da pista.

20.2. Delimitação da pista

Em qualquer momento da prova, os condutores apenas poderão utilizar a pista que é delimitada pelas suas bermas naturais ou por traços pintados no solo e têm de respeitar as disposições do CDI, quanto à condução em circuito.

20.3. Manobras proibidas

É também proibido efetuar aquecimento de pneus e simulação de arranques na grelha de partida ou no percurso entre a pré-grelha e a grelha. O incumprimento desta proibição implicará a aplicação pelo CCD, de acordo com o CDI, de uma penalidade que poderá levar à desqualificação da prova, se a manobra praticada originou perigo iminente para os oficiais ou outros condutores em prova.

20.3.1. Simulação de arranques

a) Interdição

É proibido fazê-lo, no decurso ou no fim dos treinos livres, treinos cronometrados, warm-up e voltas de formação.

b) Autorização

Todos os pilotos, no início da 1ª volta da sua série de treinos livres, poderão, por sua opção, efetuar uma simulação de arranque, sob a orientação do DP/DC. A simulação de arranque terá de ser efetuada numa única tentativa e sem qualquer paragem após a simulação, tendo o piloto de obrigatoriamente prosseguir o seu treino livre sem qualquer paragem após a simulação.

Qualquer infração a esta regra será penalizada com 5 segundos a acrescentar ao tempo total da 1ª corrida de qualificação. Esta penalização será acumulável com outras que lhe venham a ser aplicadas na 1ª corrida de qualificação.

20.4. Viatura com problemas mecânicos - tem de abandonar a pista logo que seja possível ou estacionar em local que reúna as condições de segurança necessárias para o efetuar.

20.4.1. Em caso de avaria ou acidente

Um condutor não pode sair da viatura, para reparar e/ou reposicionar a viatura e voltar a entrar na mesma retomando os treinos ou corrida. O desrespeito por esta regra implicará a desqualificação do treino cronometrado ou corrida em que se verificar o facto.

20.5. Utilização da pista e previsão de ultrapassagem

Durante uma corrida, as viaturas podem utilizar toda a largura da pista. No entanto, se uma viatura for alcançada por outra prestes a ganhar-lhe uma volta, o condutor da viatura alcançada tem de facilitar a ultrapassagem e permitir que esta seja efetuada em segurança.

20.6. As curvas, assim como as zonas de entrada e saída, podem ser negociadas pelos condutores desde que dentro dos limites da pista. A ultrapassagem, tendo em conta as possibilidades do momento, pode ser efetuada pela direita ou pela esquerda. A condução fora dos limites da pista será sancionada ao critério do CCD.

20.6.1. Manobras antidesportivas

São totalmente interditas em pista quaisquer manobras suscetíveis de prejudicar outros concorrentes, nomeadamente:

a) Toques;

- b)** Empurrões;
 - c)** Mais do que uma mudança de direção tendo em vista evitar a ultrapassagem por outro concorrente;
 - d)** Concentração voluntária de veículos no interior ou exterior de uma curva, com o intuito de bloquear outro concorrente;
 - e)** Mudanças anormais de direção ou qualquer manobra perigosa que prejudique outro(s) concorrente(s);
- Quaisquer das manobras acima serão penalizadas de acordo com a sua gravidade e frequência, com pena que poderá ir desde a multa até à desqualificação da prova.

20.7. Obstrução de pista

São interditas quaisquer manobras de obstrução em pista praticadas por um ou vários condutores, tendo ou não interesses comuns. A circulação de vários veículos lado a lado de forma constante ou em formação em leque só é permitida quando não existir qualquer outro veículo a tentar ultrapassá-los.

20.8. Obstrução sistemática

A penalização infligida aos condutores que obstruam uma parte da pista será mais severa no caso de obstrução sistemática, indo por esse motivo de uma multa até à desqualificação da corrida. Será aplicada a mesma penalização aos concorrentes que conduzam em ziguezague na pista para impedir a ultrapassagem dos outros concorrentes.

20.9. Reincidências

A repetição de faltas graves ou a evidência de uma falta de controlo da viatura (tal como uma saída da pista), poderão resultar em desqualificação dos condutores.

20.10. Empurrar uma viatura na pista

É proibido empurrar uma viatura ao longo da pista, e/ou fazê-la cruzar a linha de chegada dessa forma, sob pena de sansão.

20.11. Vestuário

É obrigatório nos termos do Capítulo III do Anexo L do CDI, todos os condutores utilizarem vestuário ignífugo completo (incluindo fato de competição, luvas, roupa interior longa, meias e sapatos), capacete e Hans com homologação válida.

20.12. Proibição de *piões*

É proibido fazer *piões exibicionistas* na pista ou em qualquer outro local do recinto, com exceção da zona eventualmente designada pela organização no regulamento particular da prova. Caso o CCD determine que a manobra foi considerada muito grave e tenha colocado em risco a segurança, poderá levar à aplicação de uma penalidade que pode ir até à desqualificação da prova desse condutor.

20.13. Luzes Traseiras

20.13.1. São obrigatórias conforme descrito no regulamento técnico de Ralicross e Kartcross.

20.13.2. Viatura de prova sem luzes acesas

Nesse caso o Diretor de Prova/Corrida poderá mandar parar a viatura através da bandeira preta com disco laranja, sendo-lhe aplicada a penalização prevista no Art. 14.4 i) destas PERxKx.

20.14. Penalidade

Qualquer infração cometida contra as disposições do CDI ou das presentes prescrições, relacionadas com a disciplina geral de segurança, poderá levar à desqualificação da prova.

20.15. Drones

Durante todo o período em que as viaturas se encontrem em pista, é proibido, por razões de segurança, sobrevoar a pista com Drones, tecnicamente designados por aeronaves civis pilotadas remotamente. Apenas um (1) único Drone afeto à organização, e sob a exclusiva responsabilidade deste, é autorizado a sobrevoar a pista, devendo, contudo, serem a todo o momento garantidas todas as regras legais e de segurança recomendadas para a utilização destas aeronaves, tendo em conta o Art. 1.4 do Anexo H ao CDI.

20.16. Palas de roda

Todas as viaturas devem ter palas nas rodas traseiras de acordo com o regulamento técnico, de tamanho e colocação que evite ou minimize a projeção de resíduos para outras viaturas.

ART. 21. VERIFICAÇÕES

21.1. No regulamento particular de cada prova, tem de ser previsto um horário de início e final para as verificações administrativas e técnicas iniciais de cada categoria / divisão.

21.2. Convocação

Os concorrentes serão informados através do regulamento particular da prova, do local e hora a que têm de se apresentar para as verificações administrativas e técnicas.

21.3. Exame Médico

O CCD por sua própria iniciativa, ou por iniciativa do Diretor de Prova/Corrida, ou o médico chefe da prova, podem solicitar a um condutor que se submeta a um exame médico em qualquer altura da prova.

21.4. Lista de pilotos admitidos à partida

Será afixada no quadro oficial e ou digital se houver, antes do início da 1ª sessão dos treinos livres, cronometrados ou da 1ª corrida para as categorias sem treinos cronometrados, de acordo com as PGAK.

21.5. Verificações complementares

O CCD poderá:

- a) Mandar verificar as condições de conformidade de uma viatura ou de um condutor, a todo o momento da prova;
- b) Exigir que uma viatura seja desmontada pelo concorrente, para assegurar que estão respeitadas as condições de admissão ou de conformidade técnica.
- c) Solicitar a um concorrente a entrega da amostra ou a peça que julguem necessária.
- d) Não autorizar a participação de uma viatura por razões de segurança.

21.5.1. Sobre o descrito no presente artigo não existe direito de apelo.

ART. 22. VERIFICAÇÕES ADMINISTRATIVAS

22.1. Representação

Os pilotos ou seus representantes oficiais (cf. PGAK) têm de estar presentes.

22.1.1. Documentos para verificação

Verificação da documentação do concorrente, condutor e assistentes, nomeadamente a validade e compatibilidade das licenças desportivas, etc. A identificação dos assistentes de cada condutor tem de ser fornecida prova a prova pelo concorrente.

Devem-se privilegiar os métodos e processos digitais.

22.1.2. À data da competição, os concorrentes terão obrigatoriamente de se fazer acompanhar dos originais dos documentos enviados, cuja exibição poderá ser solicitada pela organização.

22.2. Falta às verificações

Qualquer concorrente / condutor inscrito, que não se tenha apresentado nas verificações administrativas, ficará impedido de se apresentar às Verificações técnicas iniciais e de participar na prova.

22.2.1. Nas verificações administrativas será entregue ao concorrente, pelo Secretário da prova, um documento com a identificação do concorrente, do condutor, da Divisão e subdivisão em que está inscrito, nº de competição e identificação da viatura, o qual terá de ser entregue pelo concorrente ou piloto nas Verificações Técnicas iniciais, sem o que não poderá ser submetido a verificação.

22.3. Licença desportiva não compatível

Se se verificar que um concorrente/condutor não é possuidor de licença desportiva compatível com a divisão / categoria em que está inscrito, a verificação não pode ser efetuada até que o CCD decida sobre o assunto.

22.4. Relação das Identificações

Os organizadores têm de elaborar após o final das verificações administrativas de cada categoria / divisão, uma relação onde conste a identificação do concorrente, condutor e assistentes, e entregá-la ao Diretor de Prova/Corrida e ao Presidente do CCD em momento anterior ao início dos treinos.

22.5. Credenciais

Os organizadores fornecerão a cada concorrente, condutor e assistentes mencionados no boletim de inscrição, os identificativos especiais (pulseira ou outro) e respeitar as PGAK quanto a licenças e credenciais.

22.6. Condutor/Assistente

Um condutor pode atuar como assistente de outro condutor participante.

ART. 23. VERIFICAÇÕES TÉCNICAS

23.1. Sequência na apresentação das categorias/divisões

Deve respeitar a mesma ordem prevista para as Verificações Administrativas e a entrada em pista dessas mesmas categorias / divisões no programa do 1º dia de prova.

23.2. Verificação na 1ª prova

Será efetuada uma verificação ao veículo e elaborada uma ficha de acompanhamento e selados diversos órgãos, na presença do Delegado Técnico da FPAK. Nas provas seguintes, terá de apresentar-se às verificações técnicas, para controlos pontuais, ficando sempre sujeito a qualquer verificação técnica ao critério do Delegado Técnico da FPAK e às verificações técnicas durante o decorrer da prova.

23.3. Representação

Para a identificação das viaturas e controlo das medidas de segurança, o concorrente e/ou seu representante, têm de estar presentes e estar à disposição dos CT durante o tempo estabelecido para estas verificações.

23.4. Apresentação do Passaporte Técnico

Em todas as divisões é obrigatória a sua apresentação.

Caso contrário o CCD, após ouvir o Delegado Técnico da FPAK, poderá recusar a participação na prova de um concorrente.

23.5. Vestuário dos pilotos

Tem de estar de acordo com as PGAK (fato, roupa interior longa, meias, sapatos, capacete, luvas, balaclava, etc.) e ser apresentado ao controlo técnico ao mesmo tempo que as viaturas.

23.5.1. HANS

Obrigatório.

23.5.2. Interdição de adereços

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

23.6. Qualquer viatura que após ter sido verificada, seja objeto de qualquer desmontagem ou modificada de tal forma que possa afetar a sua segurança ou as suas características de elegibilidade, bem como qualquer viatura que tenha estado envolvida em acidente com consequências similares, têm de ser reapresentada aos CT para nova verificação.

23.7. O Diretor de Prova/Corrida poderá ordenar em qualquer momento dos treinos ou da corrida, que uma viatura envolvida num acidente seja mandada parar, para que uma verificação técnica sumária seja efetuada pelos CT.

23.8. Verificação Final

Após terminadas as corridas finais de cada categoria e por decisão do CCD serão submetidas a verificação técnica, as viaturas de acordo com o Art. 10.6 das PGAK.

23.9. Retenção e marcação de peças

Os CT por indicação do CCD, poderão reter uma ou mais peças da viatura para um controlo posterior. Estas serão 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 de ausência do concorrente ou seu representante, não poderá ser formulado qualquer protesto em relação à origem das peças retidas.

23.10. Controlo Sonométrico

O CCD pode em qualquer momento da prova mandar verificar uma viatura, de modo a garantir que os limites de ruído em vigor, na atual legislação nacional, sejam respeitados. Essa verificação será realizada debaixo do julgamento inapelável dos CT.

23.10.1. Ruído máximo

Não pode exceder o valor de 100 dB / A às 4.500 rpm, medido de acordo com o método da FIA (Art 279-5.10 e 279 a-1.2 do Anexo J ao CDI).

23.11. Infrações técnicas

Quando detetada no final dos treinos cronometrados, e corridas de qualificação, que possa ser reposta em conformidade com a regulamentação, após ter sido detetada, levará a uma penalização:

a) Treinos cronometrados

Perda total dos tempos obtidos na sessão de treinos em que a infração for detetada;

b) Corrida de qualificação

Desqualificação da corrida;

c) Corrida final

Desqualificação da prova;

23.11.1. Infrações técnicas detetadas na pré-grelha

Por uma infração técnica relativa a falta de peso, altura do piso dos pneus ou largura de vias ou equipamento, e ainda alguma situação que ponha em causa a segurança do piloto ou de terceiros, o Condutor não será autorizado a participar nos treinos ou corrida correspondente. Esta decisão é inapelável.

ART. 24. PNEUS - COMBUSTÍVEL - COMBURENTES

24.1. Pneus admitidos

Aqueles que estiverem previstos nos regulamentos técnicos do ralicross e kartcross.

24.2. Proibição

O uso de qualquer tipo de aquecimento químico e/ou térmico dos pneus (aquecedores de pneus) são proibidos durante a prova. O incumprimento deste ponto será penalizado ao critério do CCD.

24.3. Verificação da profundidade do piso dos pneus

A verificação da profundidade do piso dos pneus poderá ser efetuada na pré-grelha, antes do veículo entrar em pista ou em qualquer outro momento, de acordo com o Art. 10.5 das PGAK.

Quando na pré-grelha se verificar que os pneus não estão conformes, o piloto não será autorizado a participar na corrida, não produzindo qualquer efeito suspensivo uma reclamação ou apelo a esta decisão. Quando esta inconformidade for verificada no final do treino cronometrado ou corridas, o piloto será desqualificado desse treino ou corridas.

24.4. Combustível

Como comburente apenas o ar pode ser misturado com o carburante.

24.5. Combustível comercial

No regulamento particular de cada prova, será identificado o posto de abastecimento e a sua localização, bem como o nº da(s) bomba(s) de combustível, o qual será considerado o combustível comercial oficial da prova e que as viaturas que não estejam autorizadas a usar combustível de competição, ficam obrigadas a usar.

ART. 25. PESAGEM

25.1. Pesos mínimos

Durante toda a prova, têm de respeitar-se sempre os pesos mínimos previstos no regulamento técnico da categoria/divisão em que os veículos participem.

25.2. Os pesos indicados são os mínimos absolutos que têm de poder ser controlados a qualquer momento numa competição e lidos no leitor da balança qualquer que seja a sua precisão de medida. Tem de haver pesos aferidos para comparação.

25.2.1. O organizador tem de disponibilizar uma superfície plana, nivelada e coberta, com 6x3 metros, onde será colocada a balança oficial para os procedimentos de pesagem.

25.3. A conformidade do peso da viatura é da responsabilidade do concorrente, podendo para o efeito e sem prejuízo do bom desenrolar da prova e do trabalho em curso pelos CT, recorrer à utilização da balança oficial para a verificação da sua conformidade.

25.4. Somente as autoridades desportivas, os CT e oficiais de prova, podem permanecer na zona de pesagem. Nenhuma intervenção de qualquer tipo é permitida nessa zona, a menos que seja autorizada pelos oficiais da prova presentes.

25.5. Verificação do Peso das viaturas

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

25.5.1. Durante os treinos cronometrados, corridas de qualificação e corridas finais;

a) Qualquer viatura poderá ser pesada conforme indicação do CCD, de preferência antes da entrada na pré-grelha ou no final de cada sessão de treinos;

b) Qualquer infração detetada no peso antes da entrada na pré-grelha para os treinos cronometrados, levará à imediata proibição da entrada dessa viatura na pré-grelha, tendo de retirar-se dessa zona e preparar-se para a sessão de treino seguinte, se tal estiver previsto no regulamento desportivo, com a reposição do peso regulamentar. Qualquer reclamação ou apelo não tem efeitos suspensivos.

Se a pesagem for efetuada no final dos treinos cronometrados a infração detetada levará à aplicação pelo CCD da sanção de anulação total dos tempos;

c) Qualquer infração detetada no peso antes da entrada na pré-grelha para as corridas, levará à imediata proibição de entrada dessa viatura na pré-grelha, sem que qualquer reclamação ou apelo produza efeitos suspensivos. Se a infração for detetada no final da corrida levará à aplicação da sanção de desqualificação dessa corrida;

25.5.2. Comunicação dos resultados e abandono da zona

Após a pesagem, o resultado será comunicado de imediato e por escrito ao condutor, o qual tem de assinar a ficha de pesagem. Uma cópia será entregue ao CCD com o relatório das pesagens.

A viatura e o condutor só poderão abandonar a zona de pesagem, mediante o consentimento do Delegado Técnico ou do CTC.

25.5.3. Danos no equipamento de pesagem

Se pelo incorreto cumprimento das instruções transmitidas pelos comissários, resultarem danos no equipamento de pesagem, o concorrente/condutor será responsável pela liquidação dos custos da reparação.

Se se provar intencionalidade em danificar o equipamento, além dos custos de reparação e de eventual penalização a aplicar pelo CCD, a FPAK reservar-se-á o direito de aplicar outras sanções ao abrigo do CDI.

25.6. Violação das normas de pesagem

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

25.7. Recusa de pesagem

A recusa de qualquer concorrente / condutor em cumprir os procedimentos de controlo de pesagem implicará a imediata desqualificação da prova.

ART. 26. BRIEFING**26.1. Briefing obrigatório**

O Diretor de Prova/Diretor de Corrida realizará um briefing único em local e hora definidos no regulamento particular da prova, o qual deve ser preferencialmente efetuado até 30 minutos antes dos treinos livres.

Todos os concorrentes ou seus representantes e os condutores das viaturas admitidas à prova, são obrigados a participar e assinar a respetiva folha de presenças.

26.2. Controlo de acessos

O secretário da competição será o responsável pelo controlo de acesso e registo de presenças dos concorrentes (ou seus representantes) e condutores. Podendo delegar a função num elemento a designar pelo organizador, dando conhecimento desse facto ao CCD.

26.3. Briefing escrito

Nas verificações administrativas ou à entrada da sala do briefing ou em publicação no quadro digital, cada condutor ou concorrente (ou o representante nomeado) receberá um documento escrito, que deverá obedecer ao *Modelo de Briefing*, o qual deverá ter sido aprovado pela FPAK, ou ratificado pelo CCD.

26.4. Atraso ao briefing

Os concorrentes são os responsáveis pela presença dos seus condutores ao briefing, pelo que o atraso dará lugar à aplicação exclusivamente pelo CCD, de uma multa de 100 €. O CCD convocará o concorrente ou seu representante e o condutor que não tenham assinado a folha de presenças, a fim de lhe comunicar a penalidade imposta, dando-lhe também os detalhes do briefing.

26.4.1. Ausência ao briefing

A ausência sem que a justificação seja aceite pelo CCD, dará lugar à aplicação de uma das penalidades previstas no Art. 12.4 do CDI.

26.4.2. Convocatória

O CCD convocará o concorrente e o condutor que não tenham assinado a folha de presenças, para conhecer a razão da ausência e de lhes comunicar a penalidade imposta, dando-lhes, no entanto, conhecimento através do DP, dos detalhes transmitidos no briefing.

26.5. Falta de comparência à convocatória

Caso o concorrente (ou seu representante) e/ou o condutor não compareçam à convocatória do CCD, até 20 minutos antes do início da sua 1ª atividade em pista imediatamente após o briefing, o condutor será desqualificado da prova.

26.6. Pagamento da multa

Revertendo a favor da FPAK, terá de ser liquidada no secretariado da prova até 15 minutos antes do início da sua 1ª atividade em pista subsequente à notificação da penalidade, sem o que, o condutor não será autorizado a participar na prova.

26.7. Briefing suplementar

Se o Diretor de Prova ou Corrida entender como necessário, um Briefing suplementar (segundo as mesmas regras) para uma determinada categoria, poderá fazê-lo, após autorização do CCD.

26.8. Atraso da responsabilidade do organizador

Se por responsabilidade dos Organizadores, a reunião não tiver início à hora regulamentarmente prevista, e salvo motivos de força maior devidamente reconhecidos pelo Observador da FPAK à prova, o organizador será multado em 500 € por esse atraso.

26.9. Briefing não efetuado

Se por responsabilidade dos organizadores, a reunião não se realizar, o clube organizador será multado em 1.000 €.

ART. 27. FORMAÇÃO DAS GRELHAS DE PARTIDA

27.1. De acordo com os regulamentos das respetivas competições, podendo ser:

- a)** No formato 5 em linha (Ralicross e Kartcross);
- b)** No formato 3x2x3 (Ralicross),
- c)** No formato 3x2x3x2 (Kartcross)
- d)** No formato 3x2x3x2x3x2. (Kartcross)

Todas as viaturas têm de estar alinhadas com a linha transversal do início da caixa respetiva.

A linha imaginária transversal da pista que intersecta o início de cada caixa de largada, tem de estar separada de um mínimo de 6 metros no sentido longitudinal da pista.

27.1.1. Evitar um corredor central

Deverá ainda evitar-se, quando possível, na constituição da grelha, a existência de um corredor central, pelo que a separação máxima lateral existente entre duas viaturas, na mesma linha, não deverá exceder os 2,50 metros.

27.1.2. Aquecimento de pneus e simulação arranque

Proibido durante a formação da grelha e no percurso entre a pré-grelha e a grelha de partida. Uma penalização de 5 segundos será aplicada pela infração a esta regra, podendo ser agravada de acordo com a gravidade da manobra.

27.1.3. Partidas em pisos de terra

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

27.2. Distância entre a linha de partida e a 1ª curva:**Para pistas de terra**

Mínimo de 80 metros.

Para pistas mistas

Mínimo de 100 metros.

A linha de chegada pode não ser coincidente com a linha de partida. A linha de partida será considerada no local onde estão instaladas as células da cronometragem.

27.3. Local da pole-position

O regulamento particular da prova indicará, qual a localização da pole position relativamente à grelha de partida, a qual será sempre do lado da pista que corresponder à corda da primeira curva após a linha de partida.

27.4. Escolha de posição numa grelha

No ralicross e kartcross, o condutor que tenha obtido a pole position, poderá escolher a sua posição. O condutor classificado na segunda posição poderá por seu lado, escolher um dos dois lugares que restam nas situações de grelhas definidas no Art. 27.1 b), c) e d) ou escolher um dos três lugares que restam nas situações de grelhas de 5 em linha. A escolha deve ser feita na pré-grelha.

No caso do pole-position não escolher mudar de posição, ou estar ausente da grelha, a escolha do segundo classificado não pode recair sobre o lugar pole-position.

Na constituição das grelhas para as séries das corridas de qualificação de categorias onde não haja treinos cronometrados, não pode haver escolha de posição. Esta escolha é apenas possível nas Meias-Finais e na corrida Final.

27.4.1. Grelhas sorteadas

Nas situações em que as grelhas sejam obtidas por sorteio, e que a(s) seguinte(s) sejam consequência de sorteio anterior, o artigo anterior não é aplicável.

27.4.2. Perda de direito de escolha

Um participante que não se apresente em devido tempo na pré-grelha, perderá o direito de escolha e será colocado no lugar inicialmente previsto (se este ainda estiver disponível).

27.4.3. Lugar livre

Salvo se disposto diferentemente pelo regulamento de uma competição, se um condutor não participar, o seu lugar ficará livre e não poderá ser ocupado por outro condutor na mesma linha.

27.5. Avaria numa grelha de partida

A qualquer viatura que sofra uma avaria que a impeça de se movimentar pelos seus próprios meios, é proibida ajuda exterior para a repor a trabalhar, seja dos assistentes ou de elementos da organização. Nesta circunstância, a mesma tem de ser retirada para local seguro, fora da grelha de partida, não sendo autorizada a sua participação na corrida. Em qualquer caso é proibido, sob pena de desqualificação, iniciar uma corrida sem que a força produzida pelo motor permita a viatura movimentar-se autonomamente, conforme previsto no Art 28.5.

27.6. Atraso na partida por motivos de avaria da viatura

A manobra de retirar a viatura tem de ser feita com a maior rapidez possível e unicamente pelos comissários, não podendo o Diretor de Prova atrasar a partida por motivos relacionados com quaisquer insistências do condutor para tentar recolocar o motor a trabalhar.

27.6.1. Penalidade

A falta de cumprimento desta regra pelo condutor poderá ser sancionada com uma penalização pecuniária, ou com a desqualificação do evento se a atitude do condutor manifestar desobediência compulsiva.

27.7. Formação das séries das corridas de qualificação

Serão formadas na pré-grelha de acordo com os regulamentos desportivos de cada competição.

27.8. Inverter sentido de marcha

Salvo por ordem da organização ou outras razões justificáveis reconhecidas pelo DP/DC/CCD, é proibido inverter o sentido de marcha do veículo (p.ex. fazer marcha atrás) durante o processo de formação das grelhas de partida. A infração a esta regra pode ser penalizada pelo Colégio de Comissários Desportivos.

ART. 28. BRIEFING

28.1. Painéis

O Diretor da Prova/Diretor de Corrida terá à sua disposição os painéis abaixo, com a dimensão de 100x50 cm em letras pretas sob fundo branco, que serão mostrados de forma visível a todos os condutores.

PARAR MOTORES	MOTOR	PARTIDA RETARDADA	LUZES
---------------	-------	-------------------	-------

NOTA: Nas pistas de piso misto caso o Diretor de Prova/Diretor de Corrida autorize a utilização de pneus de chuva, será mostrado o painel abaixo, na linha de partida e anunciado pelo sistema de som.

PISTA MOLHADA
WET RACE

28.1.1. Procedimento de partida:

a) A partida é dada por indicação luminosa, através de um semáforo com 4 ou 5 luzes vermelhas. Este semáforo poderá ter apenas uma linha de luzes, ou pode ser duplo com duas linhas de luzes.

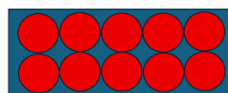
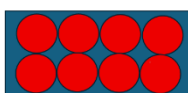
As luzes vermelhas têm de acender uma a uma de forma sequencial e apagarem-se todas ao mesmo tempo.

As luzes vermelhas quando todas acesas têm de ter a possibilidade de passarem todas, simultaneamente, a intermitentes (piscar).

No caso de semáforos com duas linhas, é obrigatório que as duas linhas de luzes se acendam e apaguem ao mesmo tempo.

O circuito comutador tem de permitir as seguintes combinações:

- Luzes vermelhas a acender sequencialmente uma a uma da esquerda para a direita;
- Todas as luzes vermelhas acesas devem-se apagar ao mesmo tempo;
- Todas as luzes vermelhas devem piscar ao mesmo tempo;
- Somente as luzes vermelhas acesas.



b) Durante os procedimentos para a formação da grelha de partida, as luzes do semáforo estarão permanentemente desligadas;

- c)** Quando esta estiver formada, um comissário de grelha exhibirá no final desta, uma bandeira verde, informando o Diretor de Prova/Diretor de Corrida/Starter que estão reunidas as condições para iniciar os procedimentos de partida;
- d)** A partir desse momento, o Diretor da Prova/Diretor de Corrida, mandará um comissário de grelha passar pela frente da grelha para se certificar que cada piloto está apto a iniciar a corrida. Este Comissário de grelha, em passo de corrida, deverá sinalizar com o polegar erguido a cada condutor que se vai iniciar o procedimento de partida. Passados 1 a 3 segundos acenderá uma a uma as luzes vermelhas do semáforo, efetivando-se a partida quando em simultâneo, todas as luzes vermelhas se apagarem
- e)** No caso em que o DC/DP considere que não estejam reunidas as condições para dar a partida, deverá colocar todas as luzes vermelhas em sistema intermitente (piscar), informando os condutores que o procedimento de partida foi abortado.
- f)** Recomenda-se que cada linha de partida esteja equipada com um sistema eletrónico de deteção de falsas partidas, devendo sempre existir uma margem de 20 cm (+/- 2 cm) entre o sistema eletrónico (ou linha de partida) e a viatura. A partida será dada após o desbloqueamento do sistema de deteção de falsas partidas. O controle das falsas partidas poderá ser também efetuado através da análise das imagens da "race control" as quais deverão mostrar também a evolução dos semáforos.

28.2. Acesso à pré-grelha e grelha de partida - o acesso à pré-grelha fecha 5 minutos antes da hora de cada corrida. Uma grelha horária de apresentação na pré-grelha poderá ser distribuída para cada série.

O responsável pela pré-grelha utilizará o sistema de som para chamar os condutores. Qualquer condutor que não se encontre na pré-grelha, no momento em que for dada autorização para o acesso à grelha de partida, ou que por avaria técnica, não consiga sair da pré-grelha nos 5 segundos a seguir à última viatura, ser-lhe-á aplicada a penalização em pontos prevista no regulamento desportivo para a não participação na corrida de qualificação. Se o caso ocorrer durante uma final, não obterá nenhuma pontuação.

Apenas 2 (dois) dos Assistentes de cada piloto, são admitidos na pré-grelha.

28.2.1. É permitida a assistência mecânica e troca de pneus na pré-grelha até à chamada para a formação da grelha de partida. A Direção de Prova proibirá a entrada em grelha de partida a qualquer viatura que não esteja pronta no momento de entrada na grelha. Nos termos do Art 17.3 os reabastecimentos na pré-grelha são proibidos.

28.3. Motores ligados ou desligados - nas grelhas de partida das corridas de qualificação e corridas finais, não é obrigatório parar os motores dos veículos. Contudo e em casos excecionais (uma interrupção mais demorada) o DP/DC poderá mandar parar os motores, único caso em que será autorizada a ajuda exterior ao piloto pelo seu assistente ou elementos da organização, para repor o motor em funcionamento.

Na impossibilidade de colocar o motor em funcionamento, a viatura tem de ser retirada para local seguro, fora da grelha de partida, não sendo autorizada a sua participação na corrida.

28.4. Semáforo - Luzes de Partida

a) Todas as luzes utilizadas para sinalizar a partida duma corrida têm de ser claramente visíveis por todos os condutores que se encontrem na grelha de partida;

b) Têm de ser instaladas acima da pista sobre um pórtico colocado entre 10 a 25 m, após a linha de partida, com a fila inferior de luzes a estar colocada pelo menos 4 m de altura acima da pista;

c) Tem de existir uma luz na parte oposta do semáforo, para que seja possível ser visionada pelo posto imediatamente seguinte à partida bem como para ser certificada a partida pelo sistema CCTV da race control.

As luzes dos semáforos devem ser tão grandes e brilhantes quanto possível, e pelo menos tão grandes e com a mesma intensidade das luzes dos semáforos permanentes utilizadas para o controlo da circulação nas vias públicas;

28.5. Partida válida de uma viatura

Uma viatura será considerada como tendo iniciado a corrida, desde que cruze a linha de partida movida pela força do seu motor. Se cruzar a linha de partida por balanço e aproveitando a eventual inclinação da pista, mesmo que tenha o motor a trabalhar, será considerada como não participante nessa corrida. Para este efeito o Diretor de Prova / Corrida ou DP Adjunto, será considerado de Juiz de Facto.

ART. 29. FALSAS PARTIDAS

29.1. Definição

Sempre que uma viatura se mova do seu lugar na grelha de partida antes de as luzes vermelhas se apagarem, ou em caso de avaria do semáforo, pelo baixar da bandeira verde, bandeira nacional ou do Clube organizador.

29.2. Características

a) Quando se verifique uma falsa partida, os procedimentos de partida não são interrompidos, dando-se na mesma início à corrida. Ao (s) condutor (es) infrator (es) será aplicada uma penalização de passagem suplementar pela Joker Lap.

- b)** No caso de não efetuar a passagem suplementar pela Joker Lap após ter sido informado com a amostragem da placa do artº 29.3, será aplicada a penalização de 30 seg. prevista no Art. 6.7.1.
- c)** Quando ao condutor que efetuou a falsa partida, a Direção de prova não mostre a placa prevista no Art 29.3 e por este motivo não efetue a passagem suplementar pela Joker Lap, ser-lhe-á atribuída uma penalização em tempo calculada entre a diferença de tempo verificada na sua volta mais lenta e a média do tempo efetuado nas suas restantes voltas, a qual será adicionada ao tempo total efetuado na série/corrida onde a falsa partida se verificou.
- d)** Caso seja uma categoria em que não se use a Joker Lap, será aplicada uma penalização de 10 segundos a adicionar ao tempo total da corrida.
- e)** Em situações excecionais, nomeadamente quando a falsa partida ocorrer com anormal antecedência, uma penalização que poderá ir até à desqualificação da série/corrida pode ser aplicada pelo CCD.

29.3. Aviso de falsa partida

O condutor, tem de ser avisado através da amostragem de um painel (cf. abaixo) com as dimensões de 80x40 cm, acompanhado de um painel com o número da viatura, tendo esta informação de ser mostrada a todos os concorrentes.

PISTA MOLHADA WET RACE	150
---------------------------	-----

29.4. Juízes de Facto

Serão nomeados e mencionados no regulamento particular ou por aditamento, com indicação específica das funções a desempenhar.

29.5. Sistemas de imagem e penalidades

O CCD poderá utilizar qualquer tipo de sistema de imagem vídeo ou eletrónico, suscetível de os ajudar a tomar uma decisão, a qual prevalecerá sobre as dos Juízes de Facto.

Toda a infração às disposições do CDI ou das presentes prescrições relativas ao procedimento de partida, poderão levar à desqualificação da prova.

29.5.1. Outros suportes de auxílio

Em casos especiais, além das imagens recolhidas pela "Race Control" (art 16.13.6), o CCD poderá servir-se de quaisquer outras imagens demonstrativas do incumprimento dos regulamentos. Neste caso e desde que, com base em tais imagens, seja aplicada uma qualquer penalização, essas imagens terão de ficar imediatamente à ordem do CCD, não sendo, em caso algum, permitido ao seu autor ou proprietário ausentar-se para proceder a qualquer cópia das imagens originais disponibilizadas.

Por essa razão o CCD antes de as visualizar, tem de assegurar-se que o seu autor/proprietário lhes cede, a título devolutivo futuro (se necessário).

ART. 30. INTERRUPÇÃO DA CORRIDA

30.1. Interrupção de uma corrida

Se for necessário parar uma corrida, o Diretor de Prova/Corrida exibirá uma bandeira vermelha agitada na zona da linha de chegada e ordenará a todos os postos de sinalização, a apresentação da mesma bandeira também agitada, momento a partir do qual todos os condutores terão de reduzir drasticamente a velocidade, e dirigirem-se para a grelha de partida, ou para o local previsto pelo regulamento particular da prova, ou ainda para o local que no momento lhes for indicado pelos oficiais de prova.

30.2. O CCD poderá igualmente dar instruções à Direção de Prova para que seja mostrada a bandeira vermelha.

30.3. Os procedimentos a ter com a corrida interrompida são os constantes nos respetivos regulamentos desportivos.

ART. 31. FINAL DE CORRIDA

31.1. Definição de final de corrida

O final de corrida será controlado sobre uma linha situada em frente do posto de cronometragem, assinalado pela exibição da bandeira de xadrez, à passagem do primeiro classificado, sendo igualmente mostrada esta bandeira a todos os condutores que cruzem a linha de chegada após o primeiro classificado.

31.2. Procedimento após a exibição da bandeira de xadrez

Nas pistas onde a saída para o paddock seja imediatamente após a linha de chegada, os condutores devem dar mais uma volta de desaceleração ao circuito antes de saírem da pista.

31.3. Exibição da bandeira de xadrez antecipadamente

Se esta for exibida antes de completado o número de voltas previsto, seja por que razão for, serão seguidos os seguintes procedimentos:

Para efeitos de classificação será considerado o momento em que o veículo que comanda a corrida passou na meta pela última vez antes de ser mostrada, a bandeira de xadrez.

a) Desde que o número de voltas a considerar para efeitos de classificação seja igual a 60% do número total de voltas previstas, a corrida será considerada como concluída.

Exemplo:

Número de voltas previstas	5 voltas
Amostragem da bandeira de xadrez	4ª volta
Classificação a considerar	3ª volta

b) No caso de o número de voltas a considerar para a classificação resultar inferior a 60% do número total das voltas previstas, a corrida será integralmente repetida.

Exemplo:

Número de voltas previstas	5 voltas
Amostragem da bandeira de xadrez	3ª volta
Classificação a considerar	2ª volta

31.3.1. Numa série de uma corrida de qualificação, esta deverá ser repetida uma vez que para a classificação da CQ conta o tempo que cada piloto demorou a completar a série.

31.4. Exibição da bandeira de xadrez atrasadamente

Seja por que razão for, a classificação final será considerada como válida no momento exato em que a corrida deveria ter terminado.

Exemplo:

	Qualificação	Final
Número de voltas previstas	5 voltas	7 voltas
Amostragem da bandeira de xadrez	6ª volta	8ª volta
Classificação a considerar	5ª volta	7ª volta

31.5. Funcionamento do serviço de cronometragem

Até 4 minutos após a passagem pela meta da viatura classificada em 1º lugar.

Assim, para as viaturas cuja última passagem pela meta se verifique após esse período, apenas será considerado o número de voltas dadas antes de se esgotar o referido espaço de tempo.

31.6. Forma de classificação

Conforme previsto nos regulamentos desportivos do respetivo campeonato.

31.7. Empate absoluto numa corrida

O desempate será efetuado de acordo com o previsto no regulamento desportivo do respetivo campeonato ou competição.

ART. 32. PARQUE FECHADO

32.1. Indicação - Localização

Terá de ser indicado no regulamento particular de prova ou em documento anexo a este, o local e acesso ao parque fechado, sendo que terá de se situar preferencialmente em zona exterior à pista.

32.2. Remoção de viaturas

Os organizadores terão de proceder à remoção dos veículos classificados para o parque fechado, em caso de manifesta impossibilidade dos condutores fazê-lo.

32.3. Autorização para a saída dos veículos do parque fechado

Após o final da última corrida de cada categoria/Divisão, os veículos permanecerão em parque fechado até que o CCD dê autorização para a sua saída, decorridos que sejam, no mínimo, trinta minutos sobre a hora de afixação no quadro oficial e digital caso exista, da classificação final provisória da prova/evento, com exceção dos veículos que forem sujeitos às verificações técnicas finais.

32.4. Procedimento após a corrida final

Depois de receberem o sinal de final da corrida, os condutores terão de dirigir as suas viaturas para o Parque Fechado.

32.4.1. Penalidade

Qualquer infração a esta norma poderá implicar a desqualificação da prova/evento.

ART. 33. DIREITOS E OBRIGAÇÕES DOS CONCORRENTES

33.1. Os condutores terão de obrigatoriamente respeitar a sinalização que lhes for apresentada pelo Diretor de Prova/Corrida ou Diretor de Prova Adjunto e/ou pelos Comissários de Pista.

33.2. É proibido ultrapassar a balizagem da pista. Toda a viatura que por despiste ultrapasse as delimitações da pista não poderá retomar a pista constituindo obstáculo para os outros condutores em pista.

A reentrada na pista tem de ocorrer na zona do despiste, não sendo permitido atalhar ou encurtar o espaço para a reentrada na pista, mesmo que com tal manobra não ocorra qualquer vantagem no posicionamento do condutor face aos seus adversários.

No caso da sua reentrada em pista causar obstrução a outro ou outros concorrentes, o infrator será desqualificado dos treinos, corridas de qualificação ou corridas finais, conforme o caso.

O não cumprimento destas obrigações, após análise do CCD, poderá determinar, para o infrator, uma penalização.

33.3. Em caso de obstrução parcial ou total da pista as suas delimitações não poderão ser ultrapassadas, sem que para tal recebam ordem expressa dos comissários de pista.

33.4. Sempre que uma viatura fique imobilizada na pista, os comissários de pista deverão intervir, se se verificarem para isso condições de segurança, sob proteção da bandeira amarela, até que a viatura seja colocada em local que não ofereça perigo, ou até que a mesma possa, pelos seus próprios meios, retomar a corrida. Uma viatura não pode retomar os treinos ou corrida depois de ter sido ajudada pelos Comissários de Pista para a posicionar em local seguro.

33.5. Um condutor que tenha ficado definitivamente com a sua viatura imobilizada na pista, tem de sair o mais rápido possível e em segurança da mesma, dirigindo-se para uma zona de segurança próxima da sua viatura, onde tem de se manter até ao final da sessão de treinos, corridas de qualificação ou corridas finais.

O abandono do local até à remoção / reboque da viatura, implicará a sua imediata desqualificação dessa sessão de treinos, corrida de qualificação ou corrida final. Estará excluído desta obrigatoriedade qualquer condutor que, exclusivamente por indicação do médico da prova, seja obrigado a abandonar o local para ser assistido.

Um condutor cuja viatura avariou ou se acidentou, não pode sair da viatura, para reparar e/ou reposicionar a viatura e voltar a entrar na mesma retomando os treinos ou corrida. O desrespeito por esta regra implicará a desqualificação do treino cronometrado ou da corrida em que se verificar o facto.

33.6. A todo o condutor que tenha recebido ajuda exterior à organização da prova, será aplicada a penalização de desqualificação da corrida de qualificação ou corrida final.

33.7. Desistência das provas depois de as ter iniciado

Um condutor que pretenda desistir de uma prova/competição depois de a ter iniciado, tem de solicitar por escrito ao CCD a sua desistência, salvaguardando sempre o previsto no Art 10.10 das PGAK, e tem obrigatoriamente de colocar o veículo à disposição das autoridades desportivas que poderão colocar o veículo em regime de parque fechado.

No caso de deferimento pelo CCD, o condutor em causa, perde o direito a qualquer pontuação para o campeonato, ou Taça, que tenha conquistado nessa prova/competição até à sua desistência.

33.7.1. Repescagem

Pela desistência de qualquer condutor classificado em lugar elegível para participar na fase final da prova, a condição de repescagem para formação das grelhas de partida para as meias-finais e/ou Finais, será a que estiver prevista nos respetivos regulamentos desportivos.

33.8. Impossibilidade de um concorrente desistir de uma prova

Qualquer concorrente cujo veículo seja selecionado ou indicado para uma verificação técnica, ou que seja objeto de qualquer inquérito em curso, não pode solicitar a desistência até terminadas as verificações ou averiguações.

33.9. Proteção do solo

No paddock cada concorrente deve, na sua área de ação, proteger o solo evitando a contaminação poluente do solo no seu espaço de intervenção. Penalidades (monetárias ou outras) podem ser aplicadas pelo CCD.

Escala de penalidades por prova:

- 1ª vez: advertência escrita;
- 2ª vez: multa de 150€;
- 3ª vez: desqualificação da prova.

ART. 34. PRÉMIOS: DISTRIBUIÇÃO DE PRÉMIOS

34.1. O regulamento particular da prova tem de mencionar o horário da distribuição de prémios, bem como o tipo de prémios a distribuir, de acordo com o previsto no Regulamento Desportivo da competição.

34.1.1. Uma cerimónia oficiosa de distribuição de prémios deve ser efetuada. Cabe ao organizador mencionar no regulamento particular se a cerimónia é apenas uma a decorrer após a última corrida final do programa da prova, ou se a cerimónia decorre após cada corrida final.

Quando houver uma cerimónia após cada Final, recomendando-se o seguinte esquema:

a) Entrega de prémios da 1ª final: imediatamente após o término da 2ª corrida final

b) Entrega de prémios da 2ª final: imediatamente após o término da 3ª corrida final

e assim sucessivamente até à entrega de prémios da última corrida, momento em que se procederá à entrega de prémios da penúltima e última corrida.

34.2. Efetuando-se uma distribuição de prémios oficiosa, com base nas classificações finais provisórias da corrida final, se posteriormente essas classificações vierem a ser alteradas pelo CCD, tal obrigará a que de imediato, os condutores a quem tenham sido indevidamente entregues - mesmo que oficiosamente - esses prémios, procedam à sua devolução à organização.

34.3. Devolução de um prémio no dia da prova

As classificações finais provisórias dão origem à distribuição de prémio, pelo que se estas sofrerem alteração, nomeadamente alteração quanto ao lugar ocupado, o condutor nessa circunstância será obrigado a devolver o prémio entretanto recebido.

34.3.1. Impossibilidade de devolução de um prémio no dia da prova

Se a devolução não poder acontecer no mesmo dia da prova, o organizador notificará o concorrente em causa nos 3 dias seguintes, por qualquer meio futuramente comprovável, o qual no decorrer dos 8 dias seguintes terá de devolver o prémio indevidamente recebido.

34.3.2. Prémio não devolvido

No caso de não haverem sido devolvidos aos organizadores, será aplicável pelo CCD ou pela FPAK, ao concorrente em falta, uma multa entre 500 € e 1 250 € a qual reverterá a favor dos organizadores. Acessoriamente outras sanções poderão ser aplicadas pela FPAK.

34.4. Nos termos previstos no Art. 16.2 das PGAK a não comparência na cerimónia de distribuição de prémios de uma prova sem prévia justificação por parte de condutor (es) premiado (s), será punida disciplinarmente.

ART. 35. RECLAMAÇÕES - DIREITO DE REVISÃO - APELOS

35.1. Nos termos dos Art. 14 das PGAK e Artºs 13, 14 e 15 do CDI.

35.2. Penalidades em tempo

Nos termos do Art. 14.3.5 das PGAK, as penalidades em tempo previstas nestas Prescrições bem como nos Regulamentos Desportivos ou Técnicos Nacionais de Ralicross e Kartcross, não são suscetíveis de apelo.

ART. 36. INTERRUPTÃO/ADIAMENTO DA PROVA

36.1. Em caso de força maior, o Diretor da Prova poderá solicitar ao CCD a interrupção, ou o eventual adiamento da prova, tendo a decisão do CCD ser publicada em comunicado oficial e dada a conhecer de imediato a todos os concorrentes e à FPAK.

ART. 37. CANDIDATURAS - INSCRIÇÃO DE PROVAS

37.1. Quando qualquer associado da FPAK pretenda integrar o Campeonato de Portugal de Ralicross e Kartcross e que no ano anterior não tenha organizado qualquer prova destes Campeonatos ou do calendário nacional de offroad, são aplicadas as regras previstas no Artº 21 das PGAK 2026.

37.2. Inscrição de provas no calendário desportivo nacional

Uma prova inscrita num campeonato, taça, troféu, desafio, série ou critério, o clube organizador, assume a responsabilidade da sua realização, de acordo com as normas em vigor para a respetiva competição.

ART. 38. DEFINIÇÕES

38.1. Competição de Resistência

Competição disputada em percurso fechado que começa e termina no mesmo local, construído especialmente para competições automobilísticas, com reabastecimento e duração superior a uma hora.

ANEXO I - CÓDIGO CONDUTA DE CONDUÇÃO EM CIRCUITOS OFFROAD (ANEXO L AO CDI)**CÓDIGO DESPORTIVO INTERNACIONAL****ANEXO L****CAPÍTULO V****CÓDIGO DE CONDUTA DE CONDUÇÃO EM CIRCUITOS OFFROAD****1. Observação da sinalética**

As instruções detalhadas no Apêndice H ao Código Desportivo Internacional são consideradas parte deste código de conduta de condução. Todos os condutores devem cumpri-las.

2. Ultrapassagens, controlo de automóveis e limites de vias

a) Um carro sozinho na pista pode utilizar toda a largura da pista, no entanto, assim que for alcançado por um carro que esteja prestes a ganhar-lhe uma volta, o condutor deve permitir que o condutor mais rápido o ultrapasse na primeira oportunidade possível.

b) A ultrapassagem, de acordo com as circunstâncias, pode ser efetuada pela direita ou pela esquerda. Um condutor não pode sair deliberadamente da pista sem razão justificável.

Não é permitida mais do que uma mudança de direção para defender uma posição.

Qualquer condutor que regresse para a linha de corrida, depois de ter defendido anteriormente a sua posição fora de linha, deve deixar pelo menos uma largura de carro entre o seu próprio carro e a borda da pista na aproximação à curva.

No entanto, são estritamente proibidas manobras suscetíveis de dificultar outros condutores, como a permanência deliberada de um carro para além da borda da pista ou qualquer outra mudança anormal de direção.

É estritamente proibido empurrar ou efetuar qualquer outro contacto de que resulte uma vantagem duradoura.

Sobre qualquer condutor que pareça culpado de qualquer uma das infrações acima referidas será enviado relatório aos Comissários Desportivos.

c) Os condutores devem utilizar sempre a pista. Se um carro sair da pista por qualquer motivo, e sem prejuízo de 2 d) abaixo, o condutor pode voltar a entrar na pista. No entanto, isto só pode ser feito quando for seguro fazê-lo e sem obter qualquer vantagem.

Para evitar dúvidas, os limites da pista podem ser definidos por linhas brancas, pilhas de pneus, postes de marcação ou outros dispositivos definidos pelo Diretor de Corrida se for nomeado pela FIA, ou pelo do Diretor de Prova durante o briefing.

Um condutor será considerado ter saído da pista quando nenhuma parte do carro permanecer em contacto com a pista, na qual os limites são indicados pelas linhas, ou quando o seu carro passar por trás, ou mover substancialmente, qualquer marcador físico.

d) A repetição de erros graves ou a aparente falta de controlo sobre o automóvel (como sair da pista) será comunicada aos Comissários Desportivos e poderá implicar a imposição de uma penalização até à desqualificação do condutor em causa.

e) Em qualquer momento, não é permitido conduzir lentamente qualquer carro de forma injustificada, erraticamente ou de forma potencialmente perigosa, para os outros condutores.

f) A menos que seja permitido pelos regulamentos, patinar as rodas antes do início de uma corrida só é permitido na designada área de pré-grelha.

g) Se houver Joker Lap, o condutor deve entrar ou sair da secção Joker Lap de forma a não constituir perigo ou dificultar os outros condutores. À saída da Joker Lap, os carros na pista principal têm prioridade.

3. Carros parando durante uma corrida

O condutor de qualquer carro que saia da pista por não conseguir manter a velocidade de corrida deve fazê-lo em tempo oportuno e é responsável por garantir que a manobra seja realizada de forma segura e o mais próxima possível de um ponto de saída.

4. Saída da pista

Qualquer condutor que pretenda sair da pista durante a corrida ou depois de ser mostrada a bandeira de xadrez deve certificar-se de que é seguro fazê-lo e é responsável por garantir que a manobra seja realizada com segurança.