

ÍNDICE

ART. 1.	INTRODUÇÃO	2
ART. 2.	DEFINIÇÃO	2
ART. 3.	ORGANIZAÇÃO DE PROVAS/EVENTOS	3
ART. 4.	APLICAÇÃO, INTERPRETAÇÃO DOS REGULAMENTOS E RECLAMAÇÕES	3
ART. 5.	LICENÇAS DESPORTIVAS E SEGUROS	3
ART. 6.	VIATURAS ADMITIDAS	4
ART. 7.	PILOTOS, CATEGORIAS E LICENÇAS DESPORTIVAS	4
ART. 8.	OFICIAIS DE PROVA/EVENTO E FUNÇÕES	4
ART. 9.	FASES DA PROVA/EVENTO: BRIEFINGS E PAUSA TÉCNICA	5
ART. 10.	FASES DA PROVA/EVENTO	7
ART. 11.	VEÍCULOS	13
ART. 12.	EQUIPAMENTO DE PILOTOS	13
ART. 13.	LICENÇAS, HOMOLOGAÇÕES E SEGUROS	13
ART. 14.	TRAÇADOS, LIMITES E LOCAIS DE PROVAS/EVENTOS	13
ART. 15.	EQUIPAS/PADDOCK - OBRIGAÇÕES GERAIS E CÓDIGO ÉTICO DE CONDUTA	13
ART. 16.	PUBLICAÇÃO CLASSIFICAÇÕES E DIAGRAMAS BATALHAS	14
ART. 17.	ENTREGA DE PRÉMIOS	14
ART. 18.	RESTRIÇÕES ÀS PRESENTES PRESCRIÇÕES - MODIFICAÇÕES - ADITAMENTOS	14
ANEXO I -	DIAGRAMA DE BATALHAS TOP32, TOP24 E TOP16	16

ART. 1. INTRODUÇÃO

1.1. O *Drift* é uma modalidade recente e ganhou fama de modalidade espetáculo devido às vibrantes e alucinantes manobras feitas por automóveis que chegam a atingir potências superiores aos 1.000 cv, fazendo as delícias do público. Com o crescimento acentuado da modalidade nos últimos anos e com o incremento significativo do número de praticantes, a sua popularidade aumentou junto do público, que acorre em massa para ver os veículos a *deslizar e dançar em pista*. Podendo-se considerar que se assiste à afirmação do *Drift* como modalidade desportiva a nível Global, foi em 2014 considerada a 3ª modalidade mais seguida em todo o Mundo, num estudo levado a cabo pela FIA, junto dos seus associados e divulgado na Conferência desse mesmo ano.

Assim, torna-se imperiosa a regulamentação da modalidade, tendo em consideração alguns aspetos importantes, como a necessidade de crescimento, promoção e divulgação, a necessária adaptação aos regulamentos das equipas, pilotos e veículos já existentes, bem como a situação económica global e acima de tudo, a segurança de todos os intervenientes. O *Drift* rege-se por parâmetros distintos das comuns modalidades de desporto automóvel, nomeadamente no que diz respeito à avaliação e apuramento dos vencedores, preparação dos veículos e mesmo dos traçados/pistas utilizadas. Nesta modalidade, os tempos do cronómetro não entram nas contas nem decidem nada, sendo substituídos por avaliação de parâmetros como, velocidade e ângulo do veículo, espetáculo dado pelo piloto, proximidade ao veículo adversário e objetivos definidos no traçado, normalmente designados como *Drift Attack*, *Clipping-points* ou *Drift-Zones*. Em suma, no *Drift/Drifting* avalia-se a performance do piloto em termos de destreza, perícia e ousadia.

Sendo uma modalidade de espetáculo, em que vence aquele que mostra ter mais domínio sobre o veículo, atinge o auge e leva o público ao rubro na fase das batalhas de 1 contra 1.

Para elaboração destes regulamentos foi analisada a regulamentação emanada pela FIA e que fazem parte do regulamento da mais conceituada prova/evento europeia o "King of Europe Drift Championship", bem como a regulamentação já existente em diversos países, assim como as diretrizes e recomendações da "World Drift Association" e mais recentemente a regulamentação do evento *FIA Motorsport Games*.

1.2. Aplicação das presentes Prescrições

Aplicam-se a todas as provas/eventos de prova/evento de *Drift* a realizar em território português, as quais têm de ser aprovadas pela FPAK.

1.3. Em caso de qualquer litígio ou de interpretação diversa, bem como tudo o omissso no presente regulamento, aplica-se o CDI.

ART. 2. DEFINIÇÃO

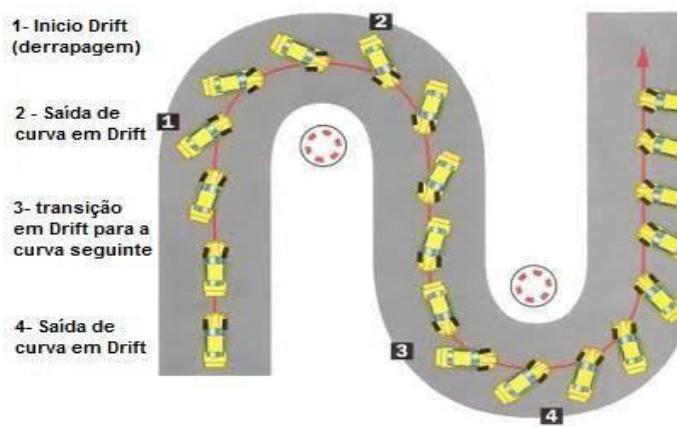
O *Drift* é uma técnica de condução que consiste em fazer as curvas em derrapagem controlada, fazendo com que a traseira do veículo se solte e percorra a parte exterior da curva, enquanto a parte da frente percorre o interior, com o máximo de ângulo e velocidade possível, controlando o nível de derrapagem, fazendo o veículo andar literalmente de lado.

Numa prova/evento de *Drift* existem vários parâmetros de avaliação tais como: a velocidade de entrada e média, ângulo de *Drift*, proximidade aos *clipping-points* e aos outros veículos, espetáculo dado pelo piloto, e que são avaliados por Juízes e/ou telemetria. O ponto alto da prova/evento é a fase final, as designadas *batalhas*, nas quais os pilotos competem no 1 contra 1 em simultâneo no traçado. O presente manual não foi escrito em termos de proibição, mas em termos de autorização. Todas as modificações são proibidas se não autorizadas especificamente.

É de a responsabilidade dos concorrentes assegurarem-se de que os seus veículos se encontram com as exigências de segurança e características permitidas em prova/evento. Os oficiais/comissários farão as Verificações Técnicas que entenderem por convenientes, a fim de assegurar que se encontram a ser cumpridas as Prescrições Específicas de *Drift* bem como o Regulamento Particular de Prova/evento, podendo exigir a desmontagem de qualquer peça a fim de se assegurarem da sua existência ou estado, bem como lhes tem de ser facultada toda a documentação solicitada.

Podem ocorrer fiscalizações em qualquer momento, tem de os veículos, concorrentes e pilotos cumprirem o regulamento até final da prova/evento, podendo levar à desqualificação da mesma se tal não for cumprido.

As provas/eventos a realizar têm de apresentar sempre um Regulamento Particular da Prova/evento, cumprindo os prazos estabelecidos na regulamentação em vigor.



ART. 3. ORGANIZAÇÃO DE PROVAS/EVENTOS

3.1. São autorizados a organizar provas/eventos de *Drift*, os clubes membros da FPAK ou outras entidades, desde que devidamente autorizadas pela FPAK.

3.2. É obrigatória a constituição do quadro de oficiais de prova/evento, conforme adiante indicado no Art.º 8.

3.3. É obrigatória a constituição do quadro de juízes de prova/evento, conforme adiante indicado no ponto 8.3.4 - Por cada prova/evento que seja realizada, tem de ser elaborado o respetivo Regulamento Particular da Prova/evento e entregue à FPAK para aprovação (nos termos e condições regulamentadas).

ART. 4. APLICAÇÃO, INTERPRETAÇÃO DOS REGULAMENTOS E RECLAMAÇÕES

4.1. Aplicam-se a provas/eventos de *Drift/Drifting* a realizar em Território Nacional Português, estando assim sob alçada da FPAK e aplicando-se o CDI, seus anexos e regulamentos complementares aprovados pela FPAK.

4.2. Todos os participantes são obrigados a conhecer e respeitar os regulamentos da modalidade e das provas/eventos, aceitando os mesmos tacitamente no momento da respetiva inscrição, não podendo alegar desconhecimento.

4.3. Assiste exclusivamente aos participantes/concorrentes o direito a Reclamação, procedendo- se esta nos termos e para os efeitos conforme descrito no CDI e no regulamento particular da prova/evento.

4.4. Qualquer atitude incorreta, fraudulenta ou antidesportiva, perpetrada pelo piloto ou por algum membro da equipa, será analisada e julgada pelos Comissários Desportivos e Diretor de Corrida/Prova, podendo a penalização chegar à desqualificação da prova/evento e mesmo à perda de licença desportiva.

4.5. O piloto que pretenda não comparecer a uma prova na qual esteja inscrito é obrigado a apresentar por escrito o pedido de não comparência junto do secretariado da prova, até ao final das verificações administrativas.

O piloto que pretenda desistir da prova é obrigado a apresentar o pedido de desistência por escrito junto do secretariado da prova. O pedido de desistência de prova tem de ser efetuado e comunicado de forma imediata, independentemente da fase de prova na qual se encontre.

ART. 5. LICENÇAS DESPORTIVAS E SEGUROS

5.1. As licenças desportivas indicadas para *Drift/Drifting* são a C ou superior (para a Categoria PRO e SEMI-PRO) e são emitidas pela FPAK. Tem já associado o seguro desportivo do qual o piloto se torna *segurado* a partir do momento da emissão da licença.

5.2. O piloto portador de licença desportiva, conforme regulamentação em vigor, encontra-se impedido de participar em provas/eventos, ditas *piratas*, que não estão autorizados pela FPAK, sob pena de cancelamento da licença, no entanto excetuam-se quando o piloto esteja no exercício de treinos / *Drift days / practice days, sponsors days*, ou que exerçam atividade comercial, eventos / exibições / espetáculos e atividades conexas, tendo para tal que ser titular de seguro de responsabilidade civil correspondente ou assegurar-se que o mesmo existe por parte de terceiros, uma vez que o seguro desportivo não é válido nem cobre eventuais danos causados a terceiros ou ao próprio no caso de hospitalização.

5.3. O portador da licença desportiva que, no exercício de atividade de recreio ou comercial seja causador ou esteja envolvido em algum tipo de acidente ou incidente e que não se encontre coberto por seguro de responsabilidade civil, poderá ser sancionado disciplinar e criminalmente.

ART. 6. VIATURAS ADMITIDAS

6.1. Conforme o Regulamento Técnico do Campeonato de Portugal de *Drift*.

ART. 7. PILOTOS, CATEGORIAS E LICENÇAS DESPORTIVAS

Conforme Regulamento Particular da Prova/evento, tem de ser respeitado o seguinte:

7.1. SEMI-PRO e PRO

Obrigatória licença desportiva NACIONAL C ou superior.

Independentemente da licença desportiva de que o piloto seja titular e mesmo depois de aceite a inscrição, os Juízes, em qualquer altura e sob pena de impedimento de participação na prova/evento, podem solicitar que seja feita prova de destreza, que consiste em percorrer um traçado de *Drift* de modo regular e consistente, em segurança e sem colocar o mesmo ou terceiros em perigo.

7.2. Outros condutores admitidos

Poderão ainda participar condutores com idade igual ou superior a 16 anos, na categoria de SEMI- PRO.

A participação de condutores com idade inferior a 18 anos fica condicionada à:

a) Categoria SEMI-PRO: realização de prova de destreza nos termos do Art. 4.5 do Regulamento Desportivo do Campeonato de Portugal *Drift* 2026.

b) Categoria PRO: Participação em pelo menos uma época desportiva na categoria de SEMI-PRO na época imediatamente anterior àquela em que pretenda participar e

c) Possibilidade de realização de prova de destreza nos termos do Art. 4.5 do Regulamento Desportivo do Campeonato de Portugal *Drift* 2026.

Têm de ser detentores de licença desportiva nacional, válida, correspondente à categoria em que vão participar, de acordo com o Regulamento de Emissão de Licenças Desportivas em vigor. A sua participação nas provas/eventos do Campeonato, ficará, contudo, condicionada às restrições impostas no Art. 2 do Regulamento de Emissão de Licenças Desportivas em vigor.

ART. 8. OFICIAIS DE PROVA/EVENTO E FUNÇÕES

Para as provas/eventos a realizar têm de ser nomeados, no mínimo, um diretor de Corrida/Prova, dois Comissários Técnicos, um Juiz de Partida, três Juízes de Facto (um deles como Juiz Presidente), todos da classe de *Drift*. Quanto aos Comissários de Pista, não sendo obrigatório, aconselha-se a colocação de um por cada *Clipping-point*. A nomeação do Juiz Presidente e do Diretor de Corrida/Prova é indicada pelo Promotor e tem de ser aceite e aprovada pela FPAK.

8.1. Diretor de Corrida/Prova

Exerce as funções descritas no CDI, com as necessárias adaptações. Pode, juntamente com os Comissários de Pista ou Parque, dar indicações contrárias às decisões de pontuação dos Juízes quando, num contacto, colisão, pião aquando das Batalhas, ou por má conduta durante a prova/evento, achar que o piloto criou um incidente de carácter doloso.

8.2. Comissário Técnico

Exerce as funções descritas no CDI, com as necessárias adaptações.

8.3. Juiz de Partida

Organiza a Linha de Partida, indicando ao piloto qual o lugar na grelha de partida; dá o sinal de partida aos pilotos, após indicação dos Juízes de Facto. Pode fazer julgamentos sobre o começo de corrida de um piloto.

8.4. Juízes de Facto ou de Avaliação

Designam o traçado da prova/evento e a pontuação; procedem à avaliação dos pilotos e decidem a pontuação a ser dada em cada corrida individual ou batalha; dão indicação ao Juiz de Partida para a partida dos pilotos e podem fazer julgamentos sobre o contato entre veículos concorrentes.

8.5. Comissários de Pista

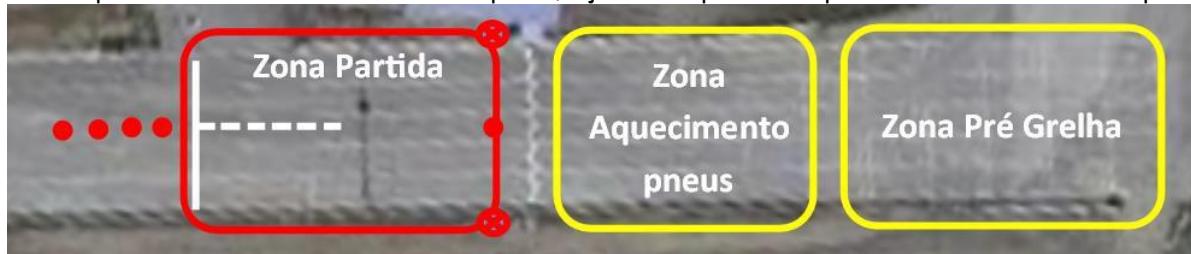
Exercem as funções descritas no CDI, com as necessárias adaptações. Podem, juntamente com o Diretor de Prova, dar indicações contrárias às decisões de pontuação dos Juízes quando, num contacto, colisão ou pião aquando das Batalhas, acharem que o piloto foi claramente culpado.

Em caso de condições adversas, os Juízes ou o Diretor de Prova podem solicitar mudanças no layout da pista, mudanças estas que devem ser aprovadas pelos promotores e organizadores do evento.

ART. 9. FASES DA PROVA/EVENTO: BRIEFINGS E PAUSA TÉCNICA

Em qualquer fase da prova, os pilotos devem apresentar-se na pré-grelha de acordo com o horário constante no regulamento particular da prova. Os pilotos têm de se apresentar devidamente equipados com capacete, balaclava, luvas, sapatos e fato devidamente fechado, sob pena de exclusão do evento.

No momento da partida e durante o desenrolar da prova, a janela do piloto não pode estar aberta mais do que 150mm.



Zona de entrada de *Paddock*

Local destinado para o controlo horário de viaturas de competição e está localizada na zona de entrada e saída do parque de assistência, assinalada por meio de placa com indicação:



Zona de Pré-grelha

Local destinado para o alinhamento de pilotos e está localizada imediatamente antes da zona de aquecimento de pneus.

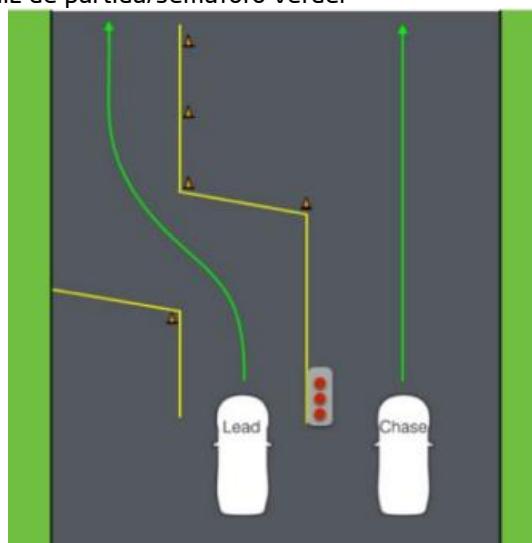
Zona de Partida

A zona de partida é compreendida entre a linha de partida e o limite definido para a zona de aquecimento de pneus e está reservada para os pilotos que participam nas diferentes fases da prova. O limite da zona de partida será marcado com cones de sinalização e pela linha de partida.

A extensão da zona de partida pode variar e será definida de acordo com as condições do local. Pode ser definida uma zona de desaceleração para o piloto líder, assinalada por meio de cones de sinalização.

Procedimento de partida

Procedimento de partida
A ordem de partida será dada pelo juiz de partida/semáforo verde.



O piloto Líder inicia a prova na linha de partida.

O piloto Perseguidor está autorizado a iniciar a prova em qualquer ponto no interior da zona de partida a si reservada, isto é, desde o início da zona de partida até à linha de partida.

A posição de líder poderá ser alterada dependendo do circuito em que se disputa a prova/evento.

Ordem de Partida

A ordem de partida será dada pelo juiz de partida/semáforo verde, aplicando-se a penalização de Falsa partida sempre que:

um dos pilotos derrube um cone no processo de partida

o líder arranque antes da ordem dada pelo juiz de partida ou semáforo verde

o perseguidor alcance a linha de partida antes do semáforo verde

Procedimento de Falsa Partida

Imediatamente serão exibidas bandeiras amarelas, os pilotos abortam a competição e regressam de imediato à linha de partida. O piloto que provoque duas falsas partidas consecutivas será penalizado com a perda da *run* (0 pontos).

Uma prova/evento de Drift divide-se em 3 Fases:

- **Fase 1:** TREINOS LIVRES;

- **Fase 2:** QUALIFICAÇÕES

- **Fase 3:** FINAIS ou BATALHAS;

e cada uma delas, precedidas de briefing. O modo como se processam cada uma das fases está devidamente descrito nos Art. 9 e 10 destas Prescrições Específicas de Drift.

9.1. Briefing

Reunião com os pilotos, presidida pelo Diretor de Corrida/Prova, com presença de pelo menos um Juiz de Facto, na qual se dá a conhecer o traçado e respetiva pontuação, os critérios e parâmetros de avaliação e ainda outras informações desportivas relevantes para o decurso da prova/evento. Serve também para os pilotos tirarem qualquer dúvida que eventualmente tenham sobre o traçado e avaliações.

9.1.1. Obrigatória a realização de pelo menos 2 Briefings por prova/evento, tendo lugar antes dos treinos livres. A seguir indica-se a informação que tem de ser passada aos pilotos em cada briefing.

- O 1º briefing realiza-se antes dos treinos livres - Informação acerca do traçado, *Drift Attack*, Zonas de *Clippings* ou *Drift Zones* a avaliar, pontuação do traçado e ainda o número de voltas de qualificação bem como se há volta de aquecimento ou não e horários previstos.

- O 2º briefing realiza-se antes das batalhas - Informação do resultado das qualificações (com recurso à volta do vencedor), divulgação da tabela das batalhas, esclarecimento sobre os critérios/parâmetros de como se processará a avaliação das batalhas e os horários previstos.

- Os Juízes ou Diretor de Prova podem realizar mais Briefings, de acordo com as necessidades do traçado ou por outros fatores que assim o entendam, como por ex. alterações climatéricas. Os briefings a realizar têm de estar indicados no Horário/Regulamento Particular de Prova/evento. No caso de briefing adicional que não conste no horário/Regulamento particular de Prova/evento, o mesmo tem de ser publicado por aditamento, notificando-se todos os pilotos, cumprindo-se as regras do protocolo de notificação pilotos.

9.1.2. É obrigatória a presença de todos os pilotos participantes em todos os briefings, ou representante licenciado FPAK que seja nomeado na inscrição para a prova/evento, sob pena de desqualificação da prova/evento. Os atrasos serão punidos com uma multa de 50€ e a falta de comparência será punida por decisão do CCD, podendo partir desde uma multa até a exclusão do evento. As multas serão a favor do Promotor e o Piloto só regressa à prova/evento depois de fazer prova desse pagamento.

9.2. Pausa Técnica

O piloto que necessite de efetuar reparações na sua viatura pode beneficiar de uma pausa técnica a utilizar nas qualificações ou nas batalhas. O pedido de pausa técnica tem de ser solicitado junto do Diretor de Prova ou do Juiz de Partida, e a reparação da viatura terá de ser efetuada no *Paddock*, na sua box/zona de assistência. A equipa dispõe de 5 (cinco) minutos consecutivos para efetuar e concluir a reparação, a contar do momento em que a viatura fica disponível em box. É da exclusiva responsabilidade da equipa efetuar a reparação dentro da janela de tempo autorizada, tempo esse que será controlado por um comissário de parque. Findos esses 5 minutos, o piloto tem que obrigatoriamente assumir o seu lugar no procedimento de partida da fase da corrida em questão. A pausa técnica só poderá ser utilizada apenas e só uma vez em cada prova/evento (ex: o piloto que utilize a pausa técnica nas qualificações não a poderá utilizar nas batalhas). Será considerada pausa técnica em qualquer uma das 2 (duas) *runs* de qualificações e em fase de batalhas qualquer intervenção no carro incluindo mudança de pneus ou abastecimento de combustível. Entre *runs* na fase de batalhas não é permitido solicitar pausa técnica para reabastecimento ou troca de pneus.

9.2.1. Pausa Técnica: Penalizações

A equipa que ultrapasse os cinco minutos de tempo máximo autorizado para a pausa técnica, será penalizada com:

- Qualificações:** Fase de qualificações concluída. Para efeitos de classificação na fase de qualificações, será considerada a pontuação obtida até ao momento do pedido de pausa técnica, sendo essa a pontuação a considerar para a elaboração do diagrama de batalhas.
- Batalhas:** Fase de batalhas concluída.

ART. 10. FASES DA PROVA/EVENTO

Uma prova/evento de Drift divide-se em 3 Fases:

Fase 1: TREINOS LIVRES;

Fase 2: QUALIFICAÇÕES;

Fase 3: FINAIS ou BATALHAS.

10.1. Fase 1: TREINOS LIVRES

Horário de pista aberta a todos os veículos participantes, a fim de realizarem os seus treinos no traçado da prova/evento, com vista à qualificação.

10.1.1. Número de veículos em pista

Adaptar-se-á ao tamanho e características da mesma, tem de permitir que os treinos sejam fluídos e a bom ritmo para os pilotos.

10.1.2. No caso de não poderem entrar todos os veículos em pista e na mesma sessão, serão realizadas várias sessões, podendo haver a divisão dos veículos em grupos, por categorias ou não, com o intuito de permitir o máximo aproveitamento do tempo e que o mesmo seja equivalente para todos os pilotos.

10.1.3. É obrigatória a presença de pelo menos um dos Juízes de Facto nomeados para a prova/evento, pode ser substituído por Juiz Adjunto.

10.1.4. A ordem de partida para os treinos é fortuita, mas se o Juiz de Partida entender que por motivos de segurança deve impor uma sequência, os pilotos terão de respeitar.

10.1.5. Em treinos livres, em pré grelha é expressamente proibido fazer algum tipo de intervenção e/ou reparação à viatura, exceto arrefecer o intercooler da viatura. Se for necessário realizar alguma intervenção e/ou reparação na viatura, a mesma terá de voltar para o *paddock* do concorrente e aí, poderá realizar as intervenções e/ou reparações necessárias.

10.2. Fase 1: QUALIFICAÇÕES

Fase obrigatória e na qual os pilotos fazem as suas voltas no traçado para avaliação dos Juízes, com o objetivo de atingirem a pontuação necessária para se qualificarem e assim passarem para a fase seguinte.

Nas Qualificações e Batalhas, a pontuação será 100% baseada em meios humanos - os Juízes de Facto - que podem usar todos os recursos visuais e eletrónicos disponíveis (telemetria, indicadores de velocidade, camaras CCTV, livestream, etc). Caso seja necessário, antes do início do evento, os juízes poderão propor ajustes na proporção de pontos entre os quatro critérios, mas devem garantir que a pontuação máxima total permaneça em 100 pontos. Qualquer alteração na proporção deve ser acordada entre o painel de júris e comunicada no briefing de pilotos antes do início do evento. Após o início do evento, a proporção dos pontos entre os quatro critérios já não poderá ser alterada.

10.2.1. Para qualificação

TOP32 - os primeiros 32 pilotos / **TOP 24** - Qualificam-se os primeiros 24 pilotos / **TOP 16** - Qualificam-se os primeiros 16 pilotos / **TOP8** - Qualificam-se os primeiros 8 pilotos.

10.2.2. Apenas são considerados qualificados para a FASE 3/ Batalhas, os pilotos que cumpram a fase das qualificações e consigam atingir a pontuação suficiente para qualificação, tendo em conta as categorias existentes e o preenchimento das tabelas de Top32, Top24, Top16 ou Top8, conforme o número de pilotos inscritos.

10.2.3. Estarão presentes todos os Juízes nomeados.

10.2.4. Para a tabela classificativa das qualificações, conta apenas a melhor volta do piloto (portanto a que tenha uma pontuação mais alta);

10.2.5. As voltas de qualificação podem ser seguidas ou intercaladas com as voltas de outros pilotos, não podendo haver mais que um piloto em avaliação.

10.2.6. Os Juízes nomeados têm de atribuir a pontuação do piloto.

10.2.7. Parâmetros para avaliação e Pontuação - a pontuação perfeita é de 100 pontos.

Parâmetros
Linha de Drift
Ângulo de Drift
Estilo
Velocidade

- São atribuídos, pelos Juízes, pontos a cada um dos parâmetros, que depois de somados terão de perfazer o valor máximo de 100 pontos;
- A atribuição da pontuação de cada parâmetro é feita tendo em conta o traçado utilizado;
- O **Juiz 1** será responsável por atribuir os pontos para a linha de *Drift* de cada veículo.
- O **Juiz 2** será responsável por conceder os pontos para o ângulo de *Drift* de cada veículo.
- O **Juiz 3** será responsável por atribuir os pontos por o estilo e velocidade para cada veículo.

Linha (40 pontos)

A pontuação para linha ideal será determinada pelo número de *clipping-points* (interiores ou exteriores) alcançados, ou pela extensão de *Drift Zone* percorrida, para cada traçado. Os pontos serão concedidos de acordo com as indicações da equipa de Juízes de Facto para cada circuito/traçado.

Se um piloto atingir uma zona *clipping-points* (ou *Drift Zone*), mas não completar toda a sua extensão, o Juiz 1 determinará o número apropriado de pontos a serem concedidos.

Se um veículo sair do trajeto em qualquer fase da corrida, com a pista sendo definida pela linha branca, pontos serão deduzidos com base na gravidade da infração.

- Uma roda fora da pista: 5 pontos deduzidos por cada infração;
- Duas rodas fora da pista: É atribuído 0 pontos à pontuação total da *run*.

É atribuído 0 à pontuação total da *run* aos pilotos que:

- Após darem início à volta de qualificação, percam o *Drift* em qualquer parte do traçado;
- Após darem início à volta de qualificação, façam pião ou saiam de pista, mesmo após a linha de chegada;
- Caso o veículo saia com Duas ou mais rodas dos limites do traçado/pista;

Ângulo (30 pontos)

Com base nas mesmas zonas dos *clipping-points* (ou *Drift Zone*) da avaliação de Linha, os pontos para Ângulo serão concedidos pelo Juiz 2, avaliando as mesmas (ou menos) zonas (interiores e/ou exteriores). A pontuação é de zero até cinco para cada uma dessas zonas delineadas.

Estilo (20 pontos)

Os 20 pontos para o estilo serão divididos igualmente entre fluidez e compromisso. Compromisso é o movimento para a frente, do veículo, enquanto Fluidez é o movimento do veículo em torno do seu próprio eixo.

Velocidade (10 pontos)

A velocidade será dividida entre dois objetivos:

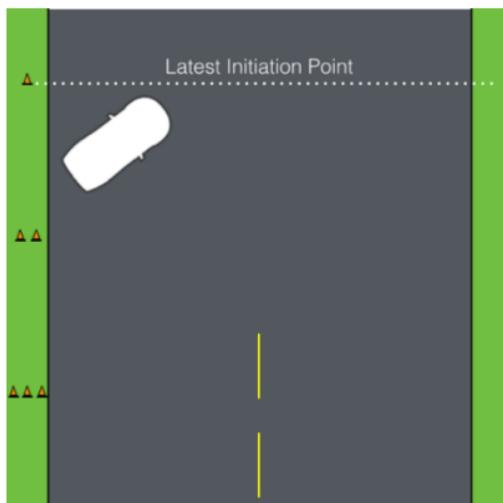
a) 5 pontos para atingir a velocidade inicial desejada no *Drift* de ataque. Este objetivo corresponde à velocidade mínima a ser alcançada para ganhar os pontos (os pilotos podem ir mais rápido, se quiserem; no entanto, não serão premiados com pontos adicionais. A falha em atingir a velocidade (velocidade mínima) resultará na concessão de zero pontos. Este valor será definido pelos Juízes de Facto prova/evento a prova/evento.

b) 5 pontos para atingir a velocidade média desejada ao longo da corrida. A velocidade média poderá ser medida em diferentes pontos do traçado consoante os critérios dos Juízes de Facto prova/evento a prova/evento. E outros pontos poderá ser meramente visual. Por exemplo, se a velocidade média desejada for 60 km / h, os pontos serão atribuídos como:

- 5 pontos - 60 km / h ou mais (arredondado à unidade)
- 4 pontos - dentro de 3 km / h abaixo de 60 km / h (arredondado à unidade)
- 3 pontos - dentro de 6 km / h abaixo de 60 km / h (arredondado à unidade)
- 2 pontos - dentro de 9 km / h abaixo de 60 km / h (arredondado à unidade)
- 1 ponto - dentro de 12 km / h abaixo de 60 km / h (arredondado à unidade)

A velocidade alvo de iniciação será anunciada pelos juízes de facto antes do início da sessão de qualificação. Como a cada prova/evento um novo traçado está a ser testado, nenhum destes dados estará disponível até à qualificação.

10.2.8. Na qualificação, em qualquer das duas *runs*, o carro tem de estar a derrapar (em *Drift*) no momento que passa na linha de iniciação (*Drift Attack*), devidamente assinalado no traçado apresentado no briefing e marcado no asfalto (ou por cones), conforme a imagem abaixo:



10.2.9. O critério de desempate na tabela de qualificações está descrito no [artigo Art. 9.3](#) do Regulamento Desportivo do Campeonato de Portugal de Drift:

Desempate 1	O somatório das duas <i>runs</i> de qualificação;
Desempate 2	A melhor classificação da 1 ^a <i>run</i> ;
Desempate 3	A melhor classificação de linha da melhor <i>run</i> .
Desempate 4	A melhor classificação de ângulo da melhor <i>run</i> .
Desempate 5	A melhor classificação de estilo da melhor <i>run</i> .

10.2.10. Em qualificações, em pré grelha é expressamente proibido fazer algum tipo de intervenção e/ou reparação à viatura, exceto arrefecer o *intercooler* da viatura. Se for necessário realizar alguma intervenção e/ou reparação na viatura, a mesma terá de voltar para o *paddock* do concorrente e aí, poderá realizar as intervenções e/ou reparações necessárias.

10.2.11. Em qualificações, é permitida a realização do 360, mas só apos depois do piloto a qualificar passar a finish line e têm de se certificar que o realizam de forma segura e que não coloquem em risco nenhum oficial do evento e membros do público.

10.3. FASE 3: FINAIS ou BATALHAS

Os pilotos qualificados irão disputar as batalhas num sistema de eliminação de 1 contra 1, em que cada batalha tem 2 *runs* e nas quais os pilotos trocam de posições de Líder e Perseguidor, com o piloto mais bem qualificado, liderando primeiro. As batalhas são designadas conforme as tabelas de: TOP32, TOP24, TOP16, TOP8, meias-finais e finais;

- **Objetivo do Líder:** Fazer o percurso conforme pedido pelos Juízes e distanciar-se do Perseguidor;
- **Objetivo do Perseguidor:** Acompanhar o Líder o mais próximo possível, sem contacto, copiando/segundo a trajetória designada;

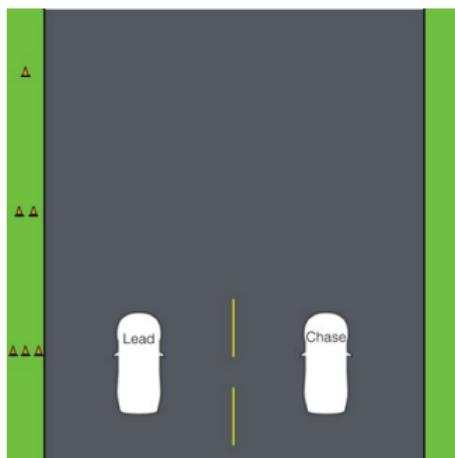
Os Juízes de Facto assistirão à *run* 1 e *run* 2, comparando os dois pilotos nas 2 posições de forma a perceber quem é o piloto dominante, ou seja, quem tem o melhor desempenho geral na batalha.

O objetivo é que os dois pilotos sejam corretos um com o outro, conduzam uma batalha limpa e em conjunto, fazendo a sua *run* de forma a poderem ser perseguidos e vice-versa.

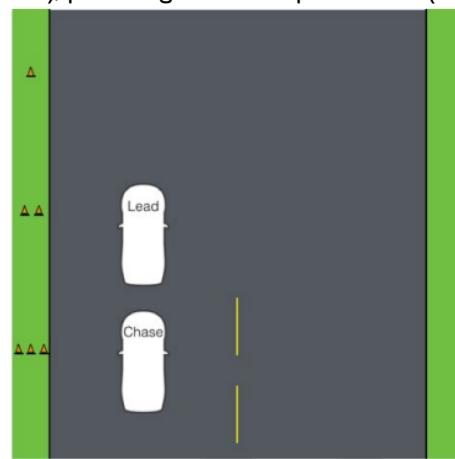
10.3.1. A batalha, como se processa:

10.3.1.1. Os parâmetros para avaliação e a ordem da grelha de partida serão indicados pelos Juízes no briefing correspondente;

10.3.1.2. Ambos os pilotos arrancam da zona de partida conforme o Procedimento de Partida (Art. 9 e Art. 10 do presente regulamento e imagem abaixo), o perseguidor não pode interferir na iniciação (*Drift Attack*) do Líder, tem de deixar que este esteja à sua frente na iniciação (*Drift Attack*). Assim, o perseguidor tem de seguir uma trajetória atrás ou lateral, desde que recuado, à do Líder. O líder tem de manter consistentemente a velocidade imprimida nas qualificações, sob pena de penalização; deve alcançar todos os *clipping-points* ou *Drift Zones* dando ao oponente uma oportunidade razoável de o persegui e imitar com boa proximidade.

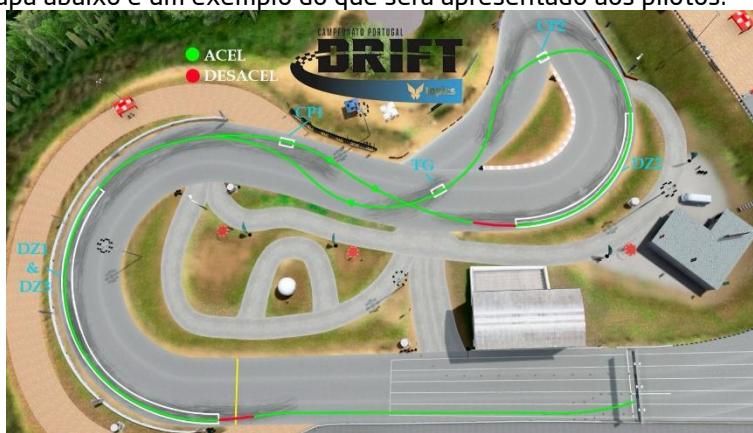


10.3.1.3. O procedimento de iniciação também poderá ser realizado conforme a imagem, em que o piloto perseguidor (chase) poderá (dependendo da sua escolha), partir logo atrás do piloto líder (lead):



10.3.1.4. A velocidade em Batalhas do Líder não deve ter uma quebra de mais de 10% em relação à velocidade constatada nas Qualificações.

10.3.1.5. Os juries também terão em conta as zonas de desaceleração. No briefing (e nos dias antes á prova) será apresentado o traçado da prova de forma gráfica, onde contém todos o *Drift attack*, *clipping points*, *Drift zones*, zonas de aceleração e desaceleração, etc. Estas zonas de aceleração e desaceleração não sendo respeitadas conforme indicado no briefing terão deduções à pontuação. O mapa do evento também pode ser usado para determinar o culpado em caso de acidente em batalhas. O mapa abaixo é um exemplo do que será apresentado aos pilotos:



10.3.1.6. Não são permitidas ultrapassagens, exceto em casos de avaria, acidente ou quando o Líder saía por completo da linha de *Drift* e o perseguidor possa efetuar a ultrapassagem em devida segurança. Todas as ultrapassagens forçadas serão penalizadas com a perda imediata da batalha, passando o piloto adversário à fase seguinte;

10.3.1.7. Em caso de acidente ou toque entre veículos e caso haja consequências desportivas do mesmo, este será investigado pelos Juízes e Diretor de Corrida/Prova, auxiliados pelos meios e provas disponíveis, que entendam por necessários, a fim de determinar da culpabilidade e consequentes penalizações;

10.3.1.8. A responsabilidade do acidente leva à eliminação automática;

- No caso de contato entre dois veículos, sem consequências na linha, ângulo ou momento, então o contato será considerado apenas pelos juízes na apreciação da corrida, mas não penalizado.

- No caso de uma colisão originar com que um carro mude significativamente de linha, ângulo ou momento, os juízes irão analisar a falha. Se o condutor principal perder o controlo, sair da linha ou reduzir desnecessariamente a velocidade drasticamente e o Perseguidor o atingir, o Líder pode ser considerado culpado pela colisão.
- Se um Perseguidor colide com um Líder que está a cumprir com os critérios de avaliação, então é o Perseguidor que será considerado em falta.
- No caso do Perseguidor ser obrigado a desacelerar para evitar o contato com o Líder, se a pista estiver bloqueada, o Perseguidor pode parar a corrida neste momento; se a pista não estiver bloqueada, ele poderá continuar sua corrida até o fim. Caso não consiga desacelerar o suficiente, também tem a opção de endireitar o ângulo e ultrapassar o Líder para evitar contato.
- Se acontecer o mesmo acima, mas agora ao Perseguidor, o Líder deve continuar a corrida até à linha de chegada.

10.3.1.9. Nas batalhas exige-se aos pilotos que mantenham o andamento das qualificações, pelo que serão penalizados aqueles que reduzam a velocidade, tendo em linha de comparação a velocidade imprimida nas qualificações pelo próprio piloto.

10.3.1.10. Cada juiz pontuará a batalha individualmente, com uma decisão maioritária entre os três, que determinam o vencedor.

10.3.1.11. Nenhuma pontuação será anunciada até que ambos os concorrentes tenham completado as duas *runs*.

10.3.1.12. Após a batalha, os Juízes decidem o vencedor. Havendo empate, faz-se o desempate por "ONE MORE TIME", isto é, nova batalha de 2 *runs*.

10.3.1.13. Sempre que é declarado "ONE MORE TIME", os pilotos podem efetuar troca de pneus e repor combustível, no entanto é definido um tempo limite de 10 minutos, contabilizado a partir do momento em que sai da linha de entrada em pré grelha até comparecerem novamente na linha da pré grelha, tempo esse que será controlado pelo comissário de parque. O percurso entre "pista-box- zona de pré-grelha" terá de ser feito em velocidade baixa e sem paragens, salvo por avaria mecânica ou por indicação de um oficial de prova. O incumprimento será penalizado pelo Colégio de Comissários Desportivos.

10.3.1.14. O Caso o empate persista, faz-se novamente o desempate por "ONE MORE TIME", isto é, nova batalha de 2 *runs*. Se ainda assim persistir o empate, passa-se para a "MORTE SÚBITA", isto é, realiza-se 1 batalha de 1 *run* apenas, na qual o líder é o piloto mais bem classificado nas qualificações. Caso o empate teime em persistir, o desempate final e definitivo é feito pela classificação nas qualificações, passando para a fase seguinte o piloto melhor classificado nas qualificações;

10.3.1.15. Ambos os pilotos têm de concluir o percurso definido até à linha de chegada;

10.3.1.16. Os júris podem considerar que o perseguidor não cumpriu as notas indicadas no briefing e ou cometer erros durante a perseguição, podendo considerar a chase como inactive chase;

10.3.1.17. Não é permitido qualquer tipo de intervenção ou verificação à viatura entre *runs* de uma batalha, exceto se solicitado pelo diretor de prova/juiz de partida ou juiz de facto para avaliação das condições de segurança.

10.3.1.18. Após o final da batalha, os pilotos têm de se apresentar na linha de pré-grelha para a batalha seguinte no tempo máximo de 10 (dez) minutos. O incumprimento desta regra será penalizado com a fase de batalhas concluída.

10.3.1.19. Falsa Partida

Sempre que um dos Pilotos derruba um cone no processo de partida é considerada uma falsa partida. Sempre que um dos pilotos arranque antes da ordem dada pelo juiz de partida ou sinal verde é considerada uma falsa partida. Sempre que o perseguidor alcance a linha de partida antes do semáforo verde é considerada uma falsa partida.

10.3.1.20. Procedimento de Falsa Partida

Imediatamente serão exibidas bandeiras amarelas, os pilotos abortam a competição e regressam de imediato a linha de partida, o piloto será advertido verbalmente, caso efetue nova falsa partida será penalizado com a perda de 3 pontos.

10.3.2. Condição de Wet Race /Corrida à Chuva

Quando decretada pelo Diretor de Prova a condição do Corrida à Chuva, a indicação do 10.3.1 referente à quebra de velocidade fica sem efeito, passando a utilização dos pneus a ser livre, inibindo o Art. 13 do Regulamento Técnico do Campeonato de Portugal de Drift.

A declaração ou inibição da condição de Corrida à Chuva pelo diretor de prova em qualquer fase da competição não confere o direito de repetição da *run*.

10.3.3. Parâmetros e Avaliação

Parâmetros
Linha de Drift
Ângulo de Drift
Estilo
Velocidade

- Em batalha estão em disputa 20 pontos, sendo 10 pontos por cada *run*;
- Os Juízes podem fazer uso de equipamento eletrónico para auxílio de avaliação, como por ex. telemetria, leitores de velocidade, camaras de CCTV e ou aproximação, entre outros;

- Cada piloto arranca para a *run* com 5 pontos (5 - 5);
- Os pilotos perdem pontos com os erros e a distância, tendo em conta os parâmetros estabelecidos e informados no briefing, sendo que os pontos perdidos são somados aos pontos do piloto adversário, ficando a pontuação por ex. 6 - 4;
- Avança para a fase seguinte o piloto que somar mais pontos, no total das 2 *runs* que perfazem a batalha, 20 pontos;

Exemplos de erros do Líder:

- Menos ângulo que a *run* de qualificação ideal,
- Linha mais estreita que a *run* de qualificação ideal,
- Diminuir a velocidade desnecessariamente em área não designada,
- Transições lentas,
- Tentar fugir do Perseguidor de qualquer maneira, comprometendo a linha ou o ângulo,
- Originar uma unchaseable run, na perspetiva do Juiz de facto.

Exemplos de erros do Perseguidor:

- Falsear a linha, em comparação com o carro da frente,
- Ultrapassar desnecessariamente o carro Líder,
- Ângulo incorreto comparado ao carro principal,
- Momento e local do início do *Drift*,
- Tempo das transições e direções do veículo em comparação com o veículo Líder,
- Originar uma *inactive chase*.

10.3.3.1. É atribuído 0 aos pilotos que:

- Apõe darem início à sua volta, percam o *Drift* em qualquer parte do traçado.
- Apõe darem início à sua volta, façam pião ou saiam de pista, mesmo após a linha de chegada.
- Caso o veículo saia com 2 ou mais rodas fora dos limites do traçado/pista
- Provoquem, mesmo que acidental, contacto com o piloto adversário e daí resulte despiste/accidente deste.
- Contra *Drift* ao longo do circuito inclusivamente na *finnish line*.

10.3.4. Planeamento e emparelhamento das batalhas

(ver diagramas em anexo ao presente regulamento).

- Participam os pilotos que conseguiram a qualificação, conforme fase 2.
- As batalhas são numeradas de 1 a 32 e separadas por 5 Rondas.
- Disputam-se na 1^a Ronda as batalhas do Top32 e realizam-se da 1^a à 16^a batalha.
- Disputam-se na 2^a Ronda as batalhas do Top16 e realizam-se da 17^a à 24^a batalha.
- Disputam-se na 3^a Ronda as batalhas do Top8 e realizam-se da 25^a à 28^a batalha.
- Disputam-se na 4^a Ronda as batalhas das meias-finais e realiza-se a 29^a e a 30^a batalha.
- Disputam-se na 5^a Ronda as batalhas de disputa do 3º e 4º lugar (31^a batalha) e a 32^a batalha é a FINAL que decide o 1º e 2º lugar do pódio.
- Os pilotos não emparelhados na tabela de Top32 passam diretamente para o Top16. Quando não seja possível o preenchimento da tabela do Top32, por insuficiência de pilotos, então passa-se diretamente para o Top16, respeitando o Diagrama Batalhas Top16, em Anexo.

10.3.5. PONTUAÇÃO E CLASSIFICAÇÃO

10.3.5.1. Tem de existir pontuação atribuída no caso de Campeonato ou prova/evento regular. Caso seja prova/evento individual, não existe pontuação.

10.3.5.2. A Classificação Final duma prova/evento é elaborada da seguinte forma:

- **1º Classificado:** o vencedor da batalha 32 (FINAL)
- **2º Classificado:** o vencido da batalha 32 (FINAL)
- **3º Classificado:** o vencedor da batalha 31
- **4º Classificado:** o vencido da batalha 31
- **5º a 8º Classificado:** os vencidos da 3^a Ronda (batalhas 25 a 28), devidamente ordenados segundo a classificação das qualificações.
- **9º a 16º Classificado:** os vencidos da 2^a Ronda (batalhas 17 a 24) devidamente, ordenados segundo a classificação das qualificações.
- **16º a 32º Classificado:** os Vencidos da 1^a Ronda (batalhas 1 a 16), devidamente ordenados segundo a classificação das qualificações.

10.3.6. Entre *runs* em batalhas, é expressamente proibido fazer algum tipo de intervenção e/ou reparação na viatura, incluindo verificar as pressões dos pneumáticos.

Encontra-se em anexo ao presente REGULAMENTO o DIAGRAMA DAS BATALHAS:

- Anexo 1 - DIAGRAMA BATALHAS FIA TOP32, TOP24 e TOP16

10.3.7. Em batalhas, na pré grelha é expressamente proibido fazer algum tipo de intervenção e/ou reparação a viatura exceto verificar as pressões dos pneumáticos e arrefecer a viatura. Se for necessário realizar alguma intervenção e/ou

reparação na viatura, a mesma terá de voltar para o *paddock* do concorrente e aí, poderá realizar as intervenções e/ou reparações necessárias.

ART. 11. VEÍCULOS

11.1. Verificações Técnicas

11.1.1. As Verificações Técnicas são sempre obrigatórias, tendo o veículo de ser apresentado no estado em que será utilizado na prova/evento e com todo o equipamento de segurança necessário, bem como o respetivo equipamento do Piloto.

11.1.2. As verificações Técnicas serão realizadas no dia e local da prova/evento na qual o veículo for participar, ou em data e local que venha indicada no regulamento particular da prova/evento. O concorrente que se apresente às verificações técnicas fora do horário definido no regulamento particular de prova será punido com uma multa de 50€ a favor do organizador/Promotor.

11.2. Tipo de Veículos Admitidos

Havendo uma grande variedade (quanto à potência e preparação) de veículos que habitualmente são utilizados para prática desta modalidade, os mesmos estão agrupados por categorias sendo elas SEMI-PRO e PRO, de modo a separar os veículos e o seu tipo de preparação, sendo adotada esta mesma designação.

11.3. Todas as viaturas para serem admitidas têm de estar conforme o Regulamento Técnico do Campeonato de Portugal de *Drift*.

ART. 12. EQUIPAMENTO DE PILOTOS

12.1. O equipamento dos pilotos é conforme o Art. 16 do Regulamento Técnico do Campeonato de Portugal de *Drift*.

ART. 13. LICENÇAS, HOMOLOGAÇÕES E SEGUROS

13.1. Conforme o CDI, os Regulamentos aprovados e regulamento particular da prova/evento bem como os seus anexos.

ART. 14. TRAÇADOS, LIMITES E LOCAIS DE PROVAS/EVENTOS

14.1. Para a realização de provas/eventos em Autódromos e Kartódromos, tem de ser montada toda a estrutura pertinente no traçado a ser usado; *Paddock*, Torre do Júri, Linha de Partida, *Clipping-Points* (ponto de passagem em *Drift*, conta a proximidade), *Drift-Zones* (zona de passagem em *Drift*, conta a proximidade e permanência), *Drift Attack* (local devidamente identificado que marca a zona de entrada em *Drift*), Linha de chegada, seguida finalmente de uma zona de desaceleração onde os pilotos devem manter o comportamento de corrida.

Para a realização de provas/eventos em pistas temporárias (pista de rua, estacionamentos, parques, ou outros), além do traçado, tem de ser elaborado e entregue à FPAK pelo promotor/organizador ou clube organizador, além do projeto de segurança, um projeto que demonstre, o traçado da pista, as proteções nas áreas desportivas e público, bem como o tipo de proteção a utilizar e as distâncias de segurança, respetivo *Paddock* e acessos, localização dos meios de socorro e o seu acesso à pista, outros pontos que sejam pertinentes à realização da prova/evento.

ART. 15. EQUIPAS/PADDOCK - OBRIGAÇÕES GERAIS E CÓDIGO ÉTICO DE CONDUTA

15.1. Os concorrentes ou os seus representantes legais devidamente acreditados assim como os membros da equipa devem estar a todo o momento localizáveis e à disposição do diretor de prova. Os pilotos estão obrigados a conhecer e respeitar a sinalização e indicações previstas para a realização de provas em circuitos (Art. 2 do anexo H ao CDI), bem como obedecer a todas as indicações dos oficiais de prova. Todos os pilotos e equipas têm obrigação de ter em conta a segurança e o profissionalismo em todo o momento. Não é permitida qualquer infração ou desrespeito às regras de segurança definidas para a prova. Não respeitar indicações dadas pelos oficiais de prova, poderá ser penalizada com advertência, partida recusada, penalização ou desqualificação e abandono da competição.

15.2. O piloto é responsável pela conduta dos seus representantes e elementos da sua equipa em todo o momento no decurso do campeonato, durante a realização das provas, mas também entre provas. Esta regra também é válida para as discussões ou comentários na internet ou em plataformas de redes sociais, com especial gravidade se ocorrerem em perfis públicos de pilotos ou equipas.

O piloto e/ou qualquer membro da sua equipa que se comporte de forma inapropriada, insultuosa ou pouco profissional com a imagem do campeonato ou pessoalmente perante qualquer oficial de prova, especialmente com os juízes, oficiais de prova, comissários ou membros do staff da prova, estão sujeitos a sanções conforme o Art. 12 do CDI.

15.3. Apenas o piloto e o chefe de equipa têm direito a fazer perguntas sobre a prova e debater com os oficiais de prova e/ou juízes, devendo para tal utilizar os briefings/sessões informativas, as fases de treino ou nas pausas do horário, conforme regulamento particular de prova. Em todos os restantes casos, qualquer comunicação deverá ser mantida com o Relação com Concorrentes ou junto do secretariado da prova.

15.4. As equipas/concorrentes/pilotos que se encontrem no *Paddock*, tem de ter no seu espaço à frente, visível a todos e em permanência, um extintor no mínimo de 2 Kg, por veículo.

15.5. Os veículos de prova/evento, quando estacionados no *Paddock* tem de permanecer dentro do espaço destinado, no interior da tenda ou na box (espaço), tem de estar o chão protegido com um tapete impermeável, pelo menos de tamanho idêntico ao do veículo, a fim de evitar a contaminação dos solos com líquidos.

15.6. As equipas/concorrentes/pilotos têm de manter o seu espaço limpo e arrumado, bem como usar de urbanidade, civismo e fair-play.

15.7. Não é permitido o parqueamento de viaturas particulares no *Paddock* na zona reservada aos veículos de competição e veículos de assistência. Caso as condições do local o permitam, poderá ser definida uma zona para parque de viaturas, que deverá constar no regulamento particular de prova.

ART. 16. PUBLICAÇÃO CLASSIFICAÇÕES E DIAGRAMAS BATALHAS

16.1. As classificações serão publicadas no quadro oficial de prova/evento, bem como o diagrama de batalhas para as categorias Semi-Pro e Pro.

16.2. Todos os participantes, incluindo os não classificados e desqualificados, têm de constar das classificações finais oficiais de cada categoria.

16.3. As Classificações Finais Provisórias são assinadas pelo CCD e publicadas de acordo com o Art. 12 das PGAK.

ART. 17. ENTREGA DE PRÉMIOS

17.1. A Cerimónia de Pódio realiza-se 30 minutos após a entrada na zona de *paddock* do último concorrente e publicação da classificação oficiosa, de acordo com o descrito no protocolo para a entrega de prémios.

17.2. Para cerimónia de Pódio deverão comparecer os 3 primeiros classificados de cada categoria, devidamente equipados com o fato de competição e quando solicitado pela organização, os pilotos far-se-ão acompanhar com a respetiva viatura de competição. Estarão à disposição do clube organizador no final da cerimónia de pódio para a realização da conferência de imprensa, coadjuvados pela relação com concorrentes ou outro elemento de apoio indicado pela organização ou promotor.

17.3. A não comparecência à cerimónia de pódio ou à conferência de imprensa nos termos indicados no artigo anterior, sem que tenha sido justificado á organização e autorizado por escrito pelo CCD, será punida com uma multa de 50€ a favor do Promotor.

ART. 18. RESTRIÇÕES ÀS PRESENTES PRESCRIÇÕES - MODIFICAÇÕES - ADITAMENTOS

18.1. Derrogações às PED

Em casos excepcionais, os clubes organizadores poderão propor à FPAK, aquando do envio do regulamento da prova/evento, algumas restrições ou alterações às PED, as quais, só se tornarão efetivas, após aprovação da FPAK e comunicadas aos organizadores, por escrito.

18.2. Conhecimento das derrogações aos condutores

O organizador tem de dar conhecimento a todos os concorrentes, através de aditamento.

18.3. Dúvidas na interpretação das PED

Em caso de diferendo, e até ao início da prova/evento, será a direção da FPAK a decidir a correta interpretação. Após o início da prova/evento caberá ao CCD decidir.

18.4. Modificações

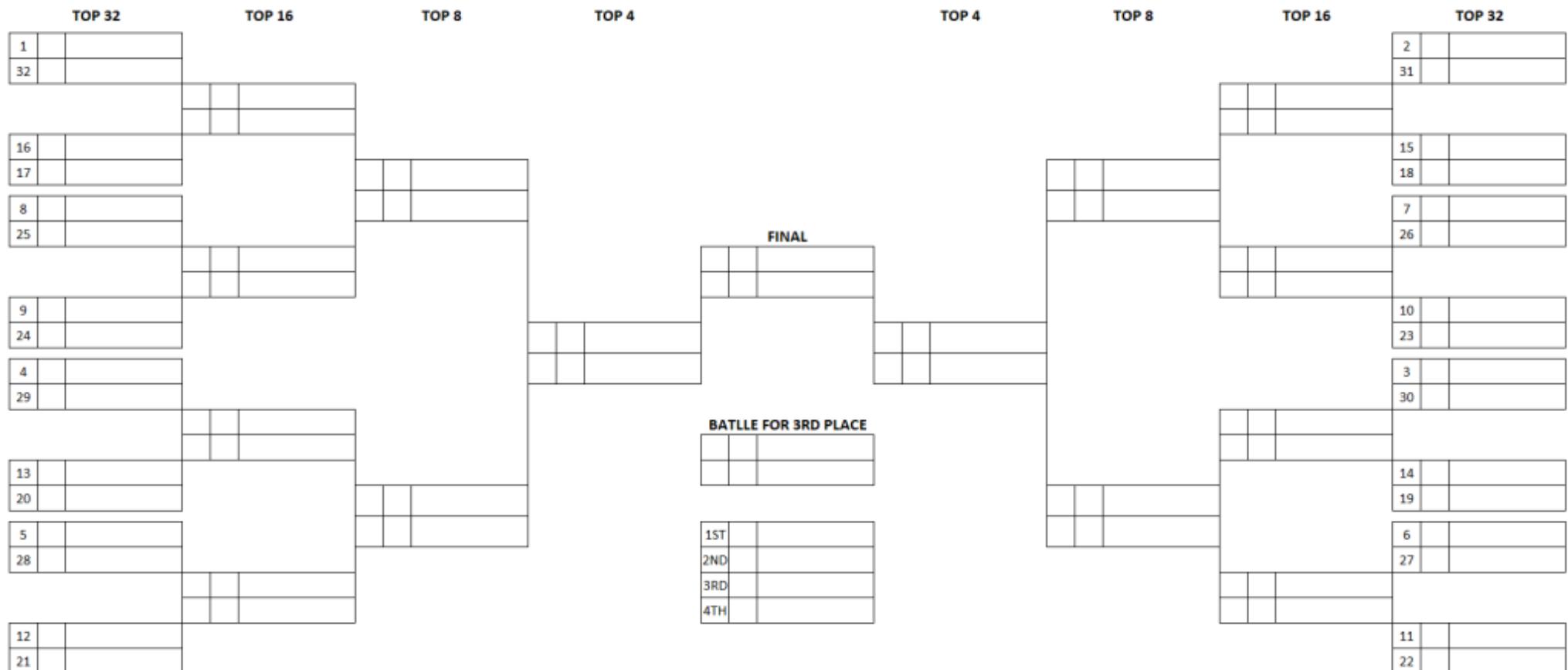
Qualquer modificação às presentes prescrições, será introduzida de acordo com o Art. 1.6.1 das PGAK.

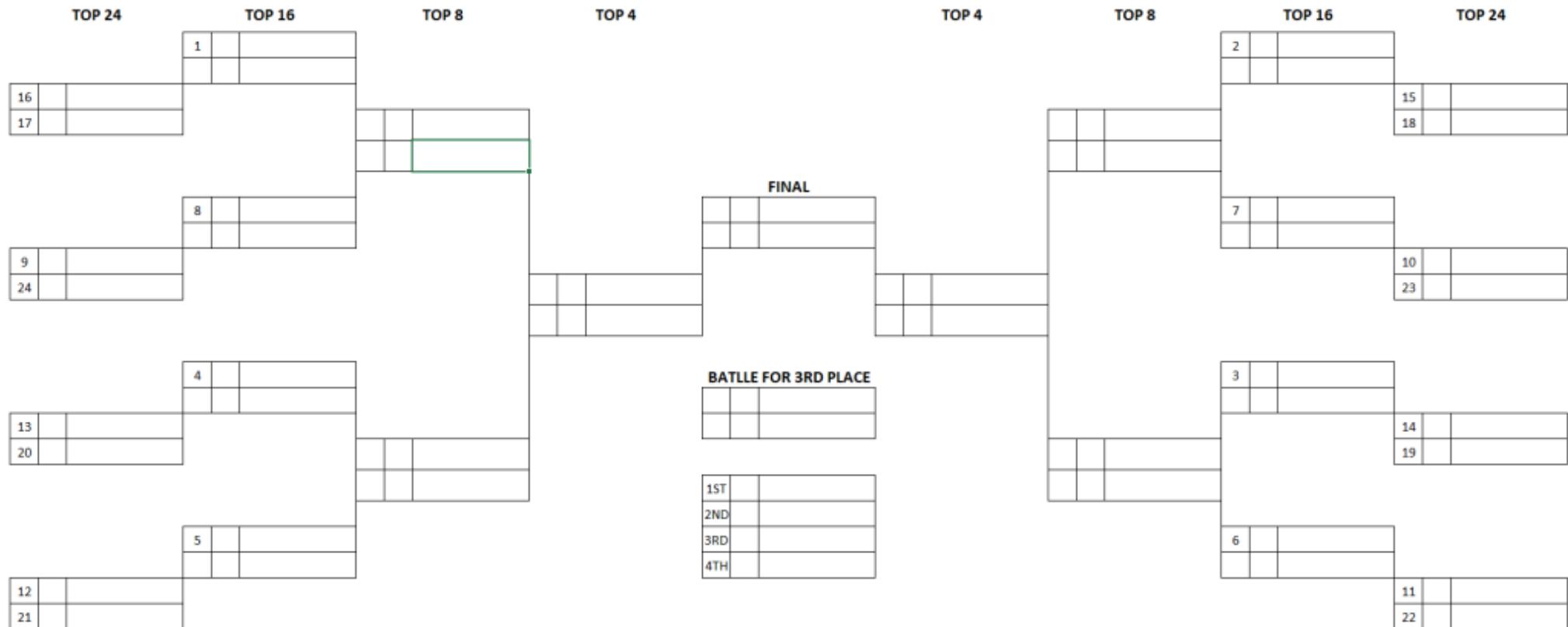
18.5. Casos Omissos

Eventuais casos omissos ou dúvidas suscitadas na interpretação do presente Regulamento serão analisadas e decididas pelo promotor, CCD e pela FPAK.

ANEXO I - DIAGRAMA DE BATALHAS TOP32, TOP24 E TOP16

TOP32:



TOP24:

TOP16:

