

ÍNDICE

ART. 1.	DEFINIÇÕES.....	3
ART. 2.	CONDIÇÕES DE REALIZAÇÃO DE PROVAS/EVENTOS EM CIRCUITO.....	3
ART. 3.	OBRIGAÇÕES E CONDIÇÕES GERAIS.....	3
ART. 4.	ORGANIZAÇÃO DA PROVA/EVENTO	3
ART. 5.	REGULAMENTOS.....	4
ART. 6.	LICENÇAS DESPORTIVAS.....	4
ART. 7.	VIATURAS ADMITIDAS - NÚMERO MÁXIMO AUTORIZADO.....	4
ART. 8.	INSCRIÇÕES.....	4
ART. 9.	SEGURO DA PROVA/EVENTO.....	5
ART. 10.	NÚMEROS DE COMPETIÇÃO.....	5
ART. 11.	OFICIAIS.....	6
ART. 12.	INSTRUÇÕES E COMUNICAÇÕES AOS CONCORRENTES.....	7
ART. 13.	PENALIDADES.....	8
ART. 14.	CRONOMETRAGEM - OUTROS EQUIPAMENTOS DAS VIATURAS.....	10
ART. 15.	DISCIPLINA GERAL NO PADDOCK E BOXES; PIT LANE E USO DAS INSTALAÇÕES.....	11
ART. 16.	DISCIPLINA GERAL DE SEGURANÇA.....	12
ART. 17.	VERIFICAÇÕES.....	15
ART. 18.	VERIFICAÇÕES ADMINISTRATIVAS.....	16
ART. 19.	DIRETOR DESPORTIVO.....	16
ART. 20.	VERIFICAÇÕES TÉCNICAS.....	16
ART. 21.	PNEUS.....	17
ART. 22.	PESAGEM.....	19
ART. 23.	CARBURANTE - COMBUSTÍVEL - COMBURENTES.....	20
ART. 24.	PIT LANE E ASSISTÊNCIA NAS BOXES.....	20
ART. 25.	ZONA DE SINALIZAÇÃO AOS CONDUTORES (MUROS DAS BOXES).....	21
ART. 26.	BRIEFING.....	21
ART. 27.	TREINOS OFICIAIS.....	22
ART. 28.	PARAGEM DOS TREINOS.....	23
ART. 29.	GRELHA DE PARTIDA.....	25
ART. 30.	PROCEDIMENTO DE PARTIDA.....	26
ART. 31.	CORRIDA.....	31
ART. 32.	VIATURAS DE SEGURANÇA (SAFETY CAR).....	32
ART. 33.	SUSPENSÃO DA CORRIDA.....	32
ART. 34.	RETOMAR DA CORRIDA.....	33
ART. 35.	CHEGADA.....	34
ART. 36.	PARQUE FECHADO.....	35
ART. 37.	CLASSIFICAÇÃO.....	35
ART. 38.	ATRIBUIÇÃO DE PONTUAÇÕES.....	36

ART. 39.	CERIMÓNIA DE PÓDIO	36
ART. 40.	CONFERÊNCIA DE IMPRENSA.....	36
ART. 41.	DIVERSOS	36
ART. 42.	CONTROLOS ANTIDOPAGEM E ANTI-ÁLCOOL	37
ART. 43.	CONCORRENTES E CONDUTORES	37
ART. 44.	VERIFICAÇÕES ADMINISTRATIVAS.....	38
ART. 45.	ILUMINAÇÃO	38
ART. 46.	FÓRMULA DA COMPETIÇÃO.....	38
ART. 47.	TROCA DE CONDUTORES.....	40
ART. 48.	REABASTECIMENTOS.....	42
ART. 49.	FINAL ANTECIPADO DE UMA CORRIDA EM CIRCUITO	43
ANEXO I -	PROCEDIMENTO DE PARTIDA CURTO	45
ART. 1.	CAMPEONATOS, TAÇAS, TROFÉUS, CHALLENGE (DESAFIO) OU SÉRIE	45

ART. 1. DEFINIÇÕES

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

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

1.3. As presentes Prescrições aplicam-se em todas as competições de velocidade inscritas no Calendário Desportivo Nacional sob a égide da FPAK e desde que mencionado no regulamento desportivo.

ART. 2. CONDIÇÕES DE REALIZAÇÃO DE PROVAS/EVENTOS EM CIRCUITO

2.1. As provas/eventos em circuito só poderão decorrer:

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

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

2.2. Circuito Regional

Tem as características de uma competição de *Circuito*, mas não pode ter inserida qualquer competição de campeonato, Challenge(s), taça, troféu, desafio, série ou critério.

Tem de observar os níveis de segurança exigidos para uma competição de velocidade e a tipologia de licenças.

2.3. 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.

ART. 3. OBRIGAÇÕES E CONDIÇÕES GERAIS

3.1. Todos os concorrentes / condutores, participantes nas provas/eventos dos Campeonatos, Taças, Challenges e Troféus Nacionais / Monomarca de circuitos, inscrevem-se em seu nome e devem assegurar-se que todas as pessoas que fazem parte da sua equipa respeitam as disposições do CDI e seus anexos, as Prescrições Gerais de Automobilismo e Karting (abaixo referidas como PGAK), as presentes prescrições específicas, os regulamentos desportivos e técnicos de cada categoria, o regulamento particular da prova/evento e toda e qualquer outra regulamentação ou interpretação publicada no site oficial da FPAK.

3.2. No caso de o concorrente não se encontrar a bordo da viatura, todas as suas obrigações e responsabilidades incumbirão na sua totalidade, ao 1º condutor designado no boletim de inscrição, quando este tiver idade igual ou superior a 18 anos.

Durante o tempo que um condutor (incluindo aquele que tiver idade inferior a 18 anos) se encontrar em pista, a sua representação perante a direção da prova e os comissários desportivos será cumulativamente assumida pelo concorrente (ou seu legítimo representante) ou pelo seu Diretor Desportivo de Equipa (obrigatoriamente licenciado pela FPAK), designado durante as verificações administrativas.

3.3. Os concorrentes são responsáveis pela conformidade regulamentar, a nível técnico e de segurança, das viaturas por si inscritas em todas as provas/eventos em que estejam inscritos.

3.4. Em cada corrida da mesma prova/evento, um condutor não poderá utilizar mais do que uma viatura, não sendo autorizadas viaturas de reserva. Os comissários técnicos poderão identificar as viaturas durante as verificações técnicas, para garantir o cumprimento do presente artigo. Qualquer infração a este artigo levará à desqualificação da prova/evento.

ART. 4. ORGANIZAÇÃO DA PROVA/EVENTO

4.1. Qualquer prova/evento de circuito, inscrita no Calendário Desportivo Nacional, é organizada de acordo com as normas do CDI da FIA e seus anexos, as PGAK (quando aplicável), as presentes prescrições específicas de velocidade (quando aplicável), o(s) regulamento(s) do(s) Campeonato(s), Taça(s), Challenge(s) Troféu(s) Nacional(ais) e dos

regulamentos específicos dos Troféus monomarca ou fórmulas (quando aplicável), os quais todos os concorrentes e condutores aceitam e se comprometem a cumprir rigorosamente, pelo simples facto da formalização da sua inscrição.

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

ART. 5. REGULAMENTOS

5.1. O regulamento particular de cada prova/evento deverá estar em conformidade com o regulamento tipo de circuitos, disponível no site da FPAK, e ser aprovado pela FPAK de acordo com o Art.º 3.3 das PGAK.

5.2. De acordo com o Art.º 2.2 das PGAK, nenhuma cláusula das PEV poderá ser revogada ou alterada por um regulamento particular da prova/evento ou seus eventuais Aditamentos (salvo conforme previsto no Art.º 2.2 das PGAK).

5.3. Aplicação e Interpretação da regulamentação

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

ART. 6. LICENÇAS DESPORTIVAS

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

6.2. As provas/eventos nacionais que queiram acolher concorrentes/condutores titulares de uma licença nacional ou internacional emitida por uma ADN estrangeira deverão respeitar integralmente o disposto nos Artigos 2.3 e 2.6 do CDI.

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

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

A apresentação desta licença será necessária para requerer aos clubes organizadores das provas/eventos ou promotores (quando aplicável) as credenciais dos campeonatos, Challenge(s), taças, desafios e troféus nacionais / monomarca.

ART. 7. VIATURAS ADMITIDAS - NÚMERO MÁXIMO AUTORIZADO

7.1. As provas/eventos pontuáveis para os Campeonatos, Taça(s), Challenge(s) e Troféu(s) nacionais / monomarca ou fórmulas estão reservadas às viaturas definidas pelos respetivos Regulamentos Desportivos e Técnicos.

7.2. Em todos os circuitos, o número máximo de viaturas autorizadas em pista será estabelecido de acordo com as normas descritas no Anexo O Suplemento 2 B ao CDI.

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

ART. 8. INSCRIÇÕES

8.1. A inscrição nas provas/eventos nacionais deve ser efetuada, de acordo com o disposto no Artº 9.3.1 das PGAK, exclusivamente no portal da FPAK, através do link: <https://portal.fpak.pt/auth/view/login>

8.1.1. Todos os concorrentes, após efetuarem a sua inscrição no Portal da FPAK e, para que a mesma seja validada, têm de enviar para o clube organizador ou para o promotor (quando aplicável), através de e-mail, o comprovativo de pagamento da mesma. Sem esse comprovativo, a inscrição não será validada, de acordo com o disposto no Art.9.3. das PGAK e Art.º 3.9.3 do CDI.

8.2. Toda a omissão ou falsa declaração no que respeita às características da viatura inscrita poderá implicar a desqualificação do concorrente, sem prejuízo de sanções mais graves que possam vir a ser aplicadas pelo Conselho de Disciplina da FPAK.

8.3. Todo o concorrente que, após ter a inscrição validada numa prova/evento não possa estar presente na mesma, terá de apresentar uma justificação escrita (email ou qualquer outro meio que possua registo automático de data e hora) ao clube organizador com o motivo da sua ausência. A não apresentação da justificação escrita poderá determinar a aplicação, ao concorrente, de uma das penalidades previstas no Art.º 12.4 do CDI, independente de quaisquer outras que a FPAK entenda aplicar.

8.3.1. Caso a justificação seja aceite, compete à entidade recetora da taxa de inscrição a eventual devolução da mesma nos moldes em que a mesma justificação foi aceite.

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

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

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

8.6. O valor da taxa de inscrição para cada uma das categorias que integrem a prova/evento será obrigatoriamente definido no regulamento particular e/ou nas informações específicas da prova/evento. Excetuam-se as categorias que, por força da regulamentação em vigor, tenham já definida a taxa de inscrição nos seus respetivos regulamentos específicos.

ART. 9. SEGURO DA PROVA/EVENTO

9.1. Conforme o Art.º 17 das PGAK.

ART. 10. NÚMEROS DE COMPETIÇÃO

10.1. Os números de competição têm de estar de acordo com o previsto no Art.º 16 do CDI, salvo disposição em contrário no regulamento desportivo de cada Campeonato(s), Taça(s), Challenge(s) e Troféu(s) nacionais/monomarca ou fórmulas. Para facilidade de leitura pela cronometragem (no caso das viaturas fechadas), um número de competição adicional deverá ser colocado no tejadilho da viatura;

10.2. Nomes dos condutores nos vidros

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

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

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

10.2.2. No caso dos condutores que não participem em viaturas de Turismo ou GT, os seus nomes têm de figurar nas viaturas como descrito no Art. 16 do CDI, salvo disposição em contrário no regulamento desportivo de cada campeonato(s), taça(s), Challenge(s) e troféu(s) nacionais/monomarca ou fórmulas.

10.3. Número e nome do(s) condutor(es) (Adicional no Para-brisas)

10.3.1. A exibição de um número de competição adicional no para-brisas é obrigatória e terá de respeitar as seguintes condições:

a) O número de competição terá de ser escrito em caracteres brancos sem fundo (vinil recortado) e fixado do lado contrário ao do condutor, localizado a 12 cm da parte superior do vidro da frente.

b) A altura máxima do número não pode exceder os 8 cm

c) A largura máxima do traço dos algarismos é de 2 cm.

10.3.2. O nome do condutor no para-brisas é obrigatório e tem de respeitar as seguintes condições:

- a) O nome terá de ser escrito em caracteres brancos sem fundo (vinil recortado) e fixado do lado contrário ao do condutor, localizado a 2 cm da parte inferior do número de competição adicional.
- b) A altura máxima não pode exceder os 8 cm e não pode ser inferior a 6 cm
- c) A largura máxima do traço das letras é de 2 cm.

ART. 11. OFICIAIS

11.1. De acordo com o disposto no Artº 11.1 do CDI e Artº 4.2 das PGAK, a lista de oficiais constante do regulamento particular e/ou das informações específicas da prova/evento proposta pelo organizador será alvo de aprovação prévia por parte da FPAK.

11.2. Oficiais da prova/evento

11.2.1. A lista dos oficiais da prova/evento, de acordo com o disposto nos Art.ºs 11.1 do CDI e 4.2 das PGAK, tem de ser entregue juntamente com o processo de aprovação do regulamento particular e tem de incluir, no mínimo:

- Comissários Desportivos;
- Secretário (a) do CCD;
- Diretor da Prova;
- Diretor de Corrida (sempre que as presentes prescrições refiram diretor de corrida, pode-se entender diretor de Prova caso o Diretor de Corrida não tenha sido nomeado), que poderá atuar como *starter* das categorias para as quais tenha sido nomeado;
- Diretores Adjuntos;
- Observador FPAK

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

- Secretário da Prova;
- Delegado técnico FPAK;
- Comissário Técnico Chefe - (o qual tem de estar identificado com um **colete de cor Preta** com a indicação de ambos os lados **Comissário Técnico Chefe**;
- Comissários Técnicos-adjuntos (os quais têm de estar identificados com um **colete de cor Preta** com a indicação de ambos os lados **Comissário Técnico**;
- Comissários Técnicos dos troféus monomarca (quando aplicável) os quais têm de estar identificados com um **colete de cor Preta** com a indicação de ambos os lados **Comissário Técnico**;
- Responsáveis pelas Relações com os Concorrentes (um para os campeonatos e taças de Portugal de circuitos e um segundo para as restantes categorias de suporte que integrem a mesma prova/evento), sendo obrigatória a publicação da sua foto no regulamento particular da prova/evento e a utilização de **colete Laranja** com a indicação **RELAÇÕES COM OS CONCORRENTES** de ambos os lados;
- Os Comissários de Parque (os quais têm de estar identificados com um colete Laranja com risca branca na horizontal e texto indicando a função);
- Os Juizes de Facto (os quais têm de estar identificados com um colete azul com risca branca na horizontal e texto indicando a função);
- Responsáveis pelo Controlo de Velocidade (os quais têm de estar identificados com um colete verde com risca branca na horizontal e texto indicando a função);
- O Responsável da Cronometragem;
- O Responsável pelos resultados da prova/evento;
- O Médico-Chefe (licenciado em medicina). Aos médicos e paramédicos em serviço numa prova/evento, é exigido que sejam titulares de uma Licença Desportiva válida.

11.2.2. Para todas as provas/eventos dos campeonatos e taça de Portugal de circuitos, a FPAK poderá nomear um diretor de corrida cujas funções estão definidas no artigo 11.10 do CDI e 4.12 das PGAK.

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

O diretor de corrida tem plenos poderes nas matérias abaixo indicadas, sendo que o diretor de prova apenas poderá dar instruções no seguimento das indicações do diretor de corrida ou com o aval deste:

- a) Controlar o desenrolar das sessões de treinos e corrida, o cumprimento do horário e, caso julgue necessário, propor aos Comissários Desportivos eventuais modificações do horário conforme previsto no CDI, nas presentes prescrições e de qualquer outra regulamentação aplicável.

- b)** Mandar parar qualquer condutor no cumprimento das normativas do CDI, das presentes prescrições e de qualquer outra regulamentação aplicável.
- c)** Interromper o desenrolar das sessões de treinos ou da corrida (se julgar que a sua continuação pode ser perigosa) em conformidade com o CDI, das presentes prescrições e de qualquer outra regulamentação aplicável e assegurar-se de que a nova partida se efetuará conforme os procedimentos neles previstos.
- d)** O procedimento de partida.
- e)** A utilização da viatura de segurança Safety Car.
- f)** A neutralização das sessões de treinos ou da corrida ao instruir a apresentação de bandeiras amarelas em toda a pista (Full Course Yellow - FCY).
- g)** A suspensão e o retomar da corrida.

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

11.5. O Organizador deverá elaborar uma comunicação contendo a lista com o nome completo e correspondente número de licença desportiva dos comissários que fazem parte de cada posto ao longo do percurso do circuito, incluindo pit lane e muro das boxes, a qual deverá ser apresentada aos comissários desportivos na primeira reunião e afixada/publicada no Quadro Oficial.

11.5.1. Os comissários de posto ao longo do circuito deverão estar devidamente identificados.

ART. 12. INSTRUÇÕES E COMUNICAÇÕES AOS CONCORRENTES

12.1. Os comissários desportivos poderão dar instruções aos concorrentes, através de aditamentos. Tais aditamentos (ver Art.3.6.1 das PGAK) têm de ser entregues a todos os concorrentes – que têm de confirmar através de assinatura ou confirmação digital, o recebimento dos mesmos – e afixados/publicados no quadro oficial.

12.1.1. Para todas as referências, o quadro oficial indicado nestas prescrições deve-se ter em conta o disposto no Art.º 5.8 das PGAK, que mencionam a utilização de quadro físico ou digital. A localização do mesmo será indicada no Regulamento Particular da Prova (ou aditamento ao mesmo) ou no Regulamento Desportivo da Competição.

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

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

12.4. Qualquer decisão ou comunicação dos comissários desportivos, comissários técnicos ou do diretor de corrida, que diga respeito particularmente a um determinado concorrente, tem de ser comunicada a este, imediatamente e por escrito (utilizando os *templates* oficiais FPAK), o qual tem de acusar a sua receção através de assinatura no documento de notificação ou, 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 serão vinculativas relativamente à data e hora da sua emissão e envio ao notificado.

12.4.1. Exclusivamente para decisões não apeláveis como *passagem pelo pit lane (drive through)*, de paragem no *pit lane (stop & go)* deve ser tido em conta o procedimento descrito no Art. 13.9 das presentes prescrições.

12.4.2. Os comissários desportivos publicarão as conclusões dos comissários técnicos sobre cada viatura verificada, as quais não deverão compreender quaisquer dados técnicos particulares, salvo no que diga respeito ao resultado de uma eventual análise de combustível ou dos pontos em que uma viatura seja considerada em não conformidade com o regulamento técnico.

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

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

12.7. O concorrente ou o seu representante legal tem de estar localizável durante toda a duração da prova/evento e só lhe é permitido abandonar o circuito após a publicação das classificações finais (definitivas ou suspensas), sob pena de ser alvo de aplicação de penalidades pelos comissários desportivos.

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

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

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

ART. 13. PENALIDADES

13.1. Os comissários desportivos poderão aplicar as penalizações previstas nas presentes PEV, assim como qualquer outra, de acordo com o previsto no CDI ou outros regulamentos aplicáveis.

Poderão, igualmente, atuar nesse sentido após ser reportado pelo diretor de corrida ou de prova.

13.2. Incidente

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

- a)** Obrigue a interrupção dos treinos ou à suspensão/paragem de uma corrida, de acordo com o Art.º 33.
- b)** Constitua uma violação das presentes PEV, das PGAK, do CDI ou outros regulamentos aplicáveis;
- c)** Motive a falsa partida de uma ou mais viaturas;
- d)** Provoque uma colisão;
- e)** Force um outro condutor a sair da pista;
- f)** Impeça qualquer manobra legal de ultrapassagem a outro condutor;
- g)** Desobedeça ou ignore as instruções ou indicações dadas pelos oficiais da prova/evento;
- h)** Conduza e / ou condução antidesportiva;
- i)** Infração no *pit lane*;
- j)** Desrespeito pelas bandeiras de sinalização;
- k)** Ultrapasse outro condutor fora dos limites da pista.

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

13.3.1. Se os comissários desportivos investigam um incidente ocorrido/reportado durante uma sessão de treinos ou corrida(s), será difundida, através dos monitores de cronometragem, uma mensagem informando todas as equipas de quais as viaturas e condutores envolvidos e sob investigação

Esta mensagem também poderá ser repetida através da instalação sonora do circuito ou por outro meio de comunicação eletrónico.

13.3.2. Qualquer condutor envolvido numa colisão ou num incidente (cf. Art.º 13.2) e, se tiver disso sido notificado pelos comissários desportivos durante o decorrer da sessão de treinos ou corrida(s) (cf. Art.º 13.3.1) ou nos trinta minutos após o final da sessão de treinos ou da(s) corrida(s), não poderá abandonar as instalações do circuito sem prévia autorização dos Comissários Desportivos, sob pena de ser sancionado com uma multa de, no mínimo, 250 €.

13.4. Além das penalidades previstas no Art.º 12.4 do CDI, os comissários desportivos poderão aplicar, a qualquer condutor implicado num incidente, uma ou mais das seguintes penalidades, simultaneamente, se for o caso, e / ou em substituição ou complemento de outras sanções possíveis:

a) Penalidades em tempo

a1) Adicionadas no final da sessão de treinos ou corrida

a2) De passagem pelo *pit lane* (*drive through*).

a3) De paragem no *pit lane* (*stop & go*)

a4) Anulação de qualquer tempo registado na sessão de treinos cronometrados.

b) Perda de posições na grelha de partida

c) Penalização em lugares na classificação final

d) Penalização em voltas

e) Desqualificação - A penalidade de Desqualificação poderá incidir sobre toda a prova/evento ou apenas sobre uma determinada fase da mesma (i.e. manga, final, treino livre, treino de qualificação, corrida, etc.), ao critério do CCD, em função da gravidade da infração.

Os resultados do(s) condutor(es) desqualificado(s) serão anulados.

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

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

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

- a) Uma passagem pelo *pit lane* (*drive through*)
- b) Uma paragem no *pit lane* (*stop & go*)

O momento da aplicação destas penalidades será ao critério da direção de prova, contudo, se um concorrente a decidir cumprir por sua iniciativa antes de receber a indicação da direção de prova, esta poder-se-á considerar como não tendo sido cumprida.

13.7. Durante a corrida, os incidentes suscetíveis de serem sancionados serão resolvidos, normalmente, com uma das seguintes penalizações:

- a) Tempo adicionado ao tempo total de corrida com a duração que os comissários desportivos entenderem adequada;
- b) Tempo adicionado ao tempo de paragem obrigatória (no caso das corridas que obriguem a paragem obrigatória);
- c) Passagem pelo *pit lane* (*drive through*);
- d) Paragem no *pit lane* (*stop & go*), com a duração que os comissários desportivos entenderem adequada;
- e) Outras penalidades consoante a gravidade e repetição do incidente por parte do(s) condutor(es) em questão, podendo ir até à desqualificação da prova/evento.

13.7.1. Naqueles incidentes cujas circunstâncias assim o aconselhem, poderão ser aplicadas penalizações diferentes para a corrida seguinte da mesma prova/evento, ou para corridas que tenham lugar em provas/eventos seguintes.

13.8. Sobre as penalidades previstas no presente Art.º 13.4 a) e b) não existe direito de apelo (Art.º 12.3.4 do CDI).

13.9. Penalizações em tempo

No caso da aplicação de uma penalização imediata em tempo de passagem pelo *pit lane* ou de paragem no *pit lane* (*drive through* ou de *stop & go*) o seguinte procedimento tem de ser aplicado:

a) Procedimentos a adotar:

a.1) Imediatamente após a informação ter sido efetuada através dos monitores da cronometragem ou pessoalmente ao diretor desportivo de equipa, o diretor de corrida mandará exibir (no local utilizado para informar os condutores mencionado no briefing) ao concorrente em questão, o painel - passagem pelo *pit Lane* (*drive through*) ou de paragem no *pit lane* (*stop & go*), acompanhado do número de competição do concorrente penalizado. A partir deste momento, o condutor em questão não pode passar a linha de controlo mais do que duas vezes.

a.2) A menos que o condutor já tenha entrado na via de acesso às boxes para cumprimento da penalidade, a mesma não poderá ser cumprida durante a intervenção do *safety car* ou do "*Full Course Yellow*", sendo que, as voltas cumpridas durante a intervenção do *safety car* ou do "*Full Course Yellow*", serão contabilizadas para apuramento das duas voltas permitidas antes de entrar.

a.3) Caso os monitores de cronometragem não se encontrem a funcionar, o diretor desportivo de equipa será de imediato chamado a comparecer junto dos comissários desportivos ou Direção de Prova, onde lhe será dada a informação da penalidade aplicada.

a.4) Se a penalidade de passagem pelo *pit lane* (*drive through*) ou de paragem no *pit lane* (*stop & go*) for aplicada nas últimas 5 voltas (no caso das corridas por voltas) ou nos últimos 10 minutos (no caso das corridas por tempo) da corrida e, caso não seja possível cumprir o disposto na alínea a.1) do presente artigo, a mesma poderá ser convertida em tempo adicionado ao tempo total de corrida conforme o disposto nas alíneas d.1) d.2) ou d.3) do presente artigo.

b) Definições

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

b.2) paragem no PIT LANE (*stop & go*) - O condutor tem de entrar no *pit lane* e parar à frente da sua box ou dirigir-se diretamente para a Zona de Penalização caso assim definido no regulamento particular da prova/evento, informações específicas da prova/evento ou nas notas de briefing.

No caso de a penalidade ser cumprida em frente à sua box, o condutor deve dirigir-se para a mesma, onde imobilizará a sua viatura no local onde lhe seja mostrado um painel circular vermelho com a palavra "STOP" escrito a branco. A equipa é responsável pela contagem do tempo bem como do reiniciar da marcha da viatura.

No caso de a penalidade ser cumprida na zona de penalização, o condutor deve dirigir-se para a zona definida e, a partir do momento em que a viatura esteja imobilizada, será apresentado um painel circular vermelho com a palavra "STOP" escrito a branco e o comissário encarregado iniciará a contagem decrescente da penalização imposta, sendo que, no final da contagem do tempo a cumprir, autorizará a viatura a reiniciar a marcha ao apresentar um painel circular verde com a palavra "GO" escrita a branco.

b.3) Se, durante o cumprimento da penalidade de *stop & go*, o motor da viatura parar, este apenas poderá ser reposto em marcha após esgotado o tempo de penalização, podendo, se necessário, fazer-se tal operação com recurso a uma fonte exterior de energia.

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

d) Se a penalidade for atribuída dentro do período mencionado na alínea a.4) deste artigo:

d.1) Passagem pelo *pit lane* (*drive through*): Será substituída por penalização em tempo que corresponde ao tempo necessário para percorrer o *pit lane* a 60Km/h acrescido de 10 segundos.

d.2) Paragem no *pit lane* (*stop & go*) de 0 segundos: Será substituída por penalização em tempo que corresponde a tempo necessário para percorrer o *pit lane* a 60Km/h acrescido de 20 segundos.

d.3) Paragem no *pit lane* (*stop & go*) de 5 ou mais segundos: Será substituída por penalização em tempo que deverá tomar como base o tempo de penalização referido em d.2), ao qual se adicionará a duração da penalidade aplicada.

ART. 14. CRONOMETRAGEM - OUTROS EQUIPAMENTOS DAS VIATURAS

14.1. Sistema de Cronometragem

14.1.1. Será utilizada nas sessões de treinos livres, cronometrados e corridas, aparelhagem cujo registo de tomada de tempos (início e final) não seja comandado manualmente e esteja habilitada a medir até ao centésimo de segundo.

14.1.2. Um sistema paralelo, por célula ou outro (não dependente do sistema eletrónico), tem de ser utilizado para reconfirmação em caso de eventual avaria do sistema principal.

14.1.3. Para os campeonatos, taças, desafios, Challenges, troféus nacionais ou monomarca e fórmulas, é obrigatória a utilização do sistema de cronometragem eletrónico através de um sistema de transponder. Todas as viaturas inscritas têm de ter instalado o transponder com as características definidas no Art.º 14.1.3.2.

14.1.3.1. O organizador tem de definir, no regulamento particular da prova/ evento, o valor do aluguer do transponder para os concorrentes que queiram alugar o serviço.

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

Marca: AMB / MYLAPS

Referência: TranX260 ou TranXPro

Características: Autónomo e alimentado por bateria

Compatíveis com descodificadores AMB / MYLAPS.

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

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

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

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

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

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

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

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

14.2. Condições Gerais Relativamente às Viaturas

14.2.1. É proibida a utilização de sistemas de telemetria ou de qualquer outra base informática que permita a transmissão de dados entre a viatura em movimento e a zona das boxes e vice-versa, sempre que a viatura se encontrar em pista, salvo os instalados pelos oficiais da prova/evento para controlo do desenrolar da mesma.

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

14.2.3. É permitida a utilização de sinais de dispositivos de cronometragem *lap triggers* das boxes para a viatura. Os emissores dos marcadores de voltas têm de ser autoalimentados (com sistema autónomo de alimentação por bateria) e, uma vez instalados, o seu funcionamento tem de ser autónomo (não pode depender de operações manuais nem pode

estar ligado a mais nenhum equipamento colocado nas boxes ou Pit Wall, seja por meio de fios elétricos, fibra ótica ou outro meio).

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

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

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

14.2.5. Durante toda a duração de uma prova/evento, é proibido instalar *lap triggers* ou quaisquer outros sistemas de cronometragem, contagem de voltas, medição de velocidade a menos de 5 metros dos sistemas oficiais de cronometragem instalados num circuito.

ART. 15. DISCIPLINA GERAL NO PADDOCK E BOXES; PIT LANE E USO DAS INSTALAÇÕES

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

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

15.3. É proibido o estacionamento de viaturas particulares na área de *paddock* técnico, reservada exclusivamente a viaturas de serviço, devidamente credenciadas para o efeito.

Todos os concorrentes serão obrigados a parquear as suas viaturas particulares nos locais indicados pela organização de cada prova/evento.

Se uma equipa pretender instalar qualquer tipo de estrutura (tendas, avançados, guarda sois, etc.) nas traseiras das boxes, terá de solicitar previamente à organização por escrito uma autorização para a sua instalação.

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

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

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

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

15.8. A zona do *pit lane*, das boxes, da pista e o local reservado à sinalização aos condutores (muro das boxes) é interdita a menores de 16 anos. Se, apesar desta proibição, algum menor de 16 anos estiver presente nelas, a sua permanência ficará sob a responsabilidade de cada equipa.

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

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

15.10. Todos os membros de cada equipa têm de ter sempre bem visível a sua credencial.

15.11. Toda a pessoa relacionada de algum modo, com um concorrente inscrito, que se encontre em qualquer das áreas reservadas no Art. 3.21e 20 do CDI, tem de ser portadora, durante toda a prova/evento, dos correspondentes passes oficiais, válidos para a zona em questão.

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

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

15.14. Todo o material - incluindo os pneus - têm de estar dentro das boxes (quando aplicável) ou no local indicado pelo organizador caso não exista disponibilidade de ocupação de boxes

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

15.16. Credenciais de acesso

Os passes oficiais para os concorrentes inscritos nos campeonatos, taças, desafios, challenge(s), troféus nacionais ou monomarca, e respetivos membros das suas equipas serão distribuídos pelos promotores oficiais dos mesmos e só poderão ser utilizados pelas pessoas a quem foram distribuídos e nos locais (zonas do circuito) para onde os mesmos sejam válidos.

15.16.1. Credenciais de Pit Lane

Apenas os portadores de credencial com acesso ao pit lane podem aceder ao mesmo. A permanência no pit lane sem a respetiva credencial será penalizada pelos comissários desportivos.

15.16.2. Recorda-se que, de acordo com o descrito no Art. 17.5 das PGAK, todas as pessoas portadoras de credenciais oficiais não estão cobertas pelo seguro da prova/evento.

ART. 16. DISCIPLINA GERAL DE SEGURANÇA

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

Uma viatura só poderá ser empurrada em direção contrária à do percurso para se deslocar de uma posição perigosa em que se possa encontrar, mas, sempre e só, pelos comissários de pista, devendo o condutor ajudar nessa manobra.

16.2. Qualquer condutor que pretenda abandonar a pista para se dirigir à zona das boxes ou paddock, tem de assinalar com antecedência aos outros condutores em pista a sua intenção de o fazer e incumbe-lhe certificar-se de que essa manobra não representa nenhum perigo para si e para os outros condutores.

16.3. Durante as sessões de treinos e corridas, os condutores deverão apenas utilizar a pista e devem sempre respeitar as disposições dos regulamentos aplicáveis relativas à condução em circuito (conforme disposto no CDI, Anexo L, Capítulo IV).

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

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

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

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

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

16.9. Uma viatura não pode recuar pelos seus próprios meios no pit lane.

16.10. Todas as reparações numa viatura a realizar durante as sessões de treinos e corrida só poderão ser efetuadas nas zonas de pit-lane, boxes, pré-grelha e paddock ou de acordo com o descrito no Art. 33.6 das presentes prescrições. Qualquer infração a esta regra poderá levar à desqualificação da prova/evento.

16.11. Acesso à pista. Durante toda a duração da prova/evento apenas têm acesso à pista, desde que autorizados pela direção de prova/evento:

- a)** Autoridades desportivas e oficiais da prova/evento;
- b)** Comissários de pista e *pit lane* no desempenho das suas funções;
- c)** Condutor quando conduz debaixo das instruções dos comissários de pista;
- d)** (Acessos à *grelha de partida*) mecânicos, e outros portadores de credenciais específicas apenas no decorrer do procedimento de partida e de acordo com o mesmo.

16.12. Em qualquer momento da prova/evento, a utilização de um dispositivo de acionamento do motor de arranque exterior à viatura apenas é autorizada no *paddock*, boxes, na via interior do *pit lane* e na *grelha de partida*. Qualquer infração a esta regra poderá implicar as seguintes penalidades a serem aplicadas pelos comissários desportivos.

- a) Durante os treinos cronometrados:** Anulação da totalidade dos tempos.
- b) Durante a corrida:** Desqualificação, com exceção do referido no Art.º 13.9 b3).

16.13. Nenhuma matéria ou substância sólida, líquida, gasosa ou de qualquer outra natureza poderá ser colocada ou retirada da viatura (exceto nos casos previstos pela regulamentação aplicável)

a) Durante os treinos cronometrados: Desde o final do treino até ao levantamento do regime de parque fechado. A infração a esta regra implica anulação da totalidade dos tempos a ser aplicada pelos comissários desportivos.

b) Durante a corrida: Desde o final da corrida até ao levantamento do parque fechado. A infração a esta regra implica desqualificação da corrida a ser pronunciada pelos comissários desportivos.

16.14. É obrigatório que, nos termos do Capítulo III do Anexo L ao CDI e, conforme o Art. 11.2 das PGAK, todos os condutores utilizem o respetivo equipamento durante uma prova/evento sempre que o seu veículo se encontre em movimento na pista, nas vias de entrada e saída das boxes.

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

16.15.1. Durante o decorrer das sessões de treinos (livres ou cronometrados), *warm up* e corridas, será utilizado um sistema de controlo de velocidade, feito através de um sistema de cronometragem e / ou por radar(es) operado(s) por juiz(es) de fato devidamente nomeados para o efeito.

16.15.2. Toda a infração cometida durante os treinos (livres ou cronometrados), *warm up* ou durante as voltas de reconhecimento, será aplicada uma multa correspondente a 50 € por cada 5 km/h (ou fração) acima do limite

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

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

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

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

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

16.15.4.1. As penalidades definidas nos Art.º 16.15.4 a) e 16.15.4 b), não são vinculativas. Podem os comissários desportivos, agravar o tempo de duração das mesmas, ou cumulativamente aplicarem outras se o entenderem como justificável.

16.16. Tanto na entrada como na saída do *pit lane*, existe uma linha branca (ou de outra cor) contínua pintada na pista, com a intenção de separar as viaturas que nela circulam normalmente daquelas que entram ou saíam do *pit lane*.

16.16.1. De acordo com o Art.º 4d) capítulo IV do anexo L, exceto em caso de força maior (reconhecido como tal pelos Comissários Desportivos), nenhum pneu de uma viatura que entre na via das boxes pode atravessar, seja em que sentido for, qualquer linha pintada na pista à entrada das boxes com o objetivo de separar as viaturas que entram na via das boxes das viaturas em pista.

16.16.2. De acordo com o Art.º 6.c) capítulo IV do anexo L, exceto em caso de força maior (reconhecido como tal pelos Comissários Desportivos), nenhum pneu de uma viatura que saia da via das boxes pode atravessar qualquer linha pintada na pista à saída das boxes com o objetivo de separar as viaturas que saem da via das boxes das viaturas em pista.

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

16.17.1. Respeitando o Art.º 30.3.6 d) (procedimento de partida), todo o condutor que pretenda ziguezaguear para aquecer pneus poderá fazê-lo, tendo em conta que deve salvaguardar a integridade dos restantes condutores em pista. Qualquer piloto que esteja a ser alcançado por outro deve limitar-se a utilizar apenas metade da pista, deixando a passagem livre para o condutor que se aproxima.

16.18. No caso de utilização de escapatórias, a reentrada em pista apenas poderá ser feita em segurança e não obtendo qualquer tipo de vantagem (tanto em posição como em tempo). Qualquer vantagem duradoura obtida poderá ser reportada aos comissários desportivos.

Quando aplicável, os clubes organizadores obrigam-se a referir expressamente no regulamento particular da prova/evento e/ou das informações específicas, de quais as escapatórias do circuito onde estará colocado um comissário de pista, controlando a reentrada em pista dos condutores que tenham, eventualmente, nelas entrado, sendo sempre da responsabilidade do condutor o seu regresso à pista em segurança.

16.19. Os condutores têm de utilizar exclusivamente a pista a todo o momento. A fim de dissipar qualquer dúvida:

a) As linhas brancas que definem os limites da pista são consideradas como fazendo parte da pista, mas as bermas e corretores não.

b) Um condutor será considerado como tendo saído da pista se nenhuma parte da sua viatura permanecer em contato com a pista.

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

16.20. São interditas em pista quaisquer manobras suscetíveis de prejudicar outros concorrentes, tais como mudar várias vezes de direção para defender a posição, provocar uma colisão, forçar outro concorrente a sair de pista, efetuar mudanças anormais de direção com o intuito de prejudicar outro concorrente ou efetuar manobras de condução antidesportiva.

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

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

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

16.23. A penalização aos condutores que não respeitem a bandeira azul será igualmente aplicada aos condutores que obstruam uma parte da pista e será mais severa no caso de obstrução sistemática, podendo ser penalizados ao critério dos comissários desportivos.

16.24. Durante as sessões de treinos ou corrida, uma viatura que se imobilize na pista tem de ser removida o mais rapidamente possível, de forma que a sua presença não constitua perigo ou cause transtorno aos outros condutores. Se o condutor estiver impossibilitado de movimentar a sua viatura de uma posição perigosa em que se encontre, é dever dos comissários de pista prestar-lhe ajuda.

Neste caso, se o condutor tiver recebido ajuda mecânica (reboque, rescue, trator, etc.) utilizado pelos comissários de pista para retirar o veículo, será penalizado da seguinte forma:

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

A infração a esta regra poderá implicar a imediata desqualificação do condutor em causa.

Se várias viaturas se imobilizarem em simultâneo, caberá à organização a decisão da ordem em que as mesmas serão recolhidas.

Sobre esta matéria não serão aceites quaisquer reclamações.

b) Em Treinos Cronometrados: Fim do treino para o concorrente. Só poderá regressar à pista para voltar ao *pit lane*.

c) Nas corridas (tipo sprint): Poderá retomar a corrida independentemente do tipo de ajuda recebida desde que não tenha aproveitado essa ajuda para colocar o motor em funcionamento o que, neste caso, poderá levar à sua desqualificação.

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

16.26. Toda a viatura abandonada na pista (mesmo que momentaneamente) pelo seu condutor e, independentemente da causa ou duração, será considerada como uma declaração de abandono por parte do respetivo condutor.

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

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

16.29. Estão proibidos os reabastecimentos durante as sessões de treinos ou corridas, exceto nos casos em que o regulamento desportivo da competição permita. Contudo, a localização para os reabastecimentos, quando previstos, têm obrigatoriamente de ser indicados no regulamento particular de prova ou em notas de briefing.

16.30. É proibido fumar no *pit lane*, na zona reservada à sinalização dos condutores (muro das boxes) e nos locais reservados às verificações técnicas iniciais e finais.

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

16.32. Qualquer infração cometida contra as disposições do CDI ou das presentes prescrições relativas à disciplina geral de segurança, poderá levar à desqualificação da prova/evento do respetivo condutor.

16.33. Bandeiras amarelas

16.33.1. A apresentação de uma ou mais bandeiras amarelas agitadas nos postos de sinalização indicam a presença de perigo na pista ou nas suas imediações.

Em consequência, os condutores têm de diminuir a sua velocidade, ficando preparados para mudar a direção ou mesmo parar, sendo proibido ultrapassar.

16.33.2. Qualquer infração a esta regra será penalizada pelos comissários desportivos:

a) Durante o decorrer de uma sessão de **Treino Livre**

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

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

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

b) Durante o decorrer de uma sessão de **Treino Cronometrado**

b.1) Primeira infração: anulação dos dois melhores tempos

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

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

As decisões tomadas pelos comissários desportivos no que se refere à anulação de tempos, perda de lugares na grelha ou multa por não respeitar uma ou mais bandeiras amarelas, não são apeláveis.

c) Durante o decorrer de uma **corrida**:

c.1) Primeira infração: Passagem pelo *pit lane* (*drive through*)

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

c.3) Terceira infração: Desqualificação da corrida.

16.34. Iluminação

Todas as viaturas têm de ter as luzes exigidas pelo regulamento técnico aplicável, em perfeito estado de funcionamento durante todo o decorrer dos treinos e corrida.

Cabe ao diretor de corrida (ou, na sua ausência, pelo diretor de prova) decidir se uma viatura tem de ser mandada parar para reparar o seu sistema de iluminação.

Neste caso, a mesma apenas poderá retomar a pista com autorização de um comissário técnico da prova/evento.

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

16.34.1. Sempre que a pista seja declarada pelo diretor de corrida (ou, na sua ausência, pelo diretor de prova) como “*pista molhada*”, as luzes frontais (caso se aplique) assim como as de nevoeiro e as luzes traseiras vermelhas da viatura têm de manter-se acesas quer na(s) sessão(ões) de treino(s) livre(s) ou cronometrados, quer no warm up e na(s) corrida(s). O comissário técnico chefe poderá verificar o seu correto funcionamento a todo o momento. Ficará ao critério do diretor de corrida (ou na sua ausência pelo diretor de prova) decidir se uma viatura deve ser mandada parar porque a sua luz traseira não funciona. No caso de uma viatura ter sido mandada parar por este motivo, a viatura poderá voltar à pista logo que o problema tenha sido reparado.

16.35. Por razões de segurança, é altamente recomendável que todo o pessoal de intervenção esteja vestido com roupa resistente ao fogo, que proteja todas as partes do corpo, incluindo a cabeça, o rosto e os olhos (conforme disposto no Art.º 2.6.1 Anexo H do CDI).

ART. 17. VERIFICAÇÕES

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

17.1.1. Todo o concorrente que não respeite o horário das verificações administrativas ou técnicas será penalizado de acordo com o disposto no Art.10.3 das PGAK.

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

17.3. Nenhuma viatura poderá participar num treino / corrida sem ter sido previamente aprovada pelos comissários técnicos, após a conclusão das verificações iniciais da prova/evento (administrativas e técnicas), conferida pelo colégio de comissários desportivos, autorizada e assinada pelo Diretor de Prova ou Diretor de Corrida.

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

17.5. Os comissários desportivos de uma prova/evento poderão ainda:

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

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

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

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

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

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

ART. 18. VERIFICAÇÕES ADMINISTRATIVAS

18.1. Em cada prova/evento haverá lugar a uma verificação administrativa incidindo sobre a documentação do concorrente, do condutor, diretor desportivo de equipa, equipa / assistentes, bem como da validade das licenças desportivas (conforme disposto no Art.º 10.1 das PGAK).

18.1.1. Devem ser privilegiar os métodos e processos digitais, devendo tal informação constar no regulamento particular da prova/evento, aditamentos e/ou informações específicas.

Quando as verificações administrativas forem efetuadas por meios digitais à data da prova/evento, os concorrentes terão obrigatoriamente de se fazer acompanhar dos originais dos documentos enviados (conforme disposto no Art.º 10.1 das PGAK), cuja exibição poderá ser solicitada pela organização.

18.2. No momento da realização das verificações administrativas de cada prova/evento, as equipas com dois condutores serão obrigadas a indicar (em documento oficial a fornecer pelo organizador) a ordem do 1º e 2º condutores.

Esta ordem será válida de acordo com o definido no regulamento desportivo da categoria.

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

Toda a equipa que pretenda efetuar tal alteração será penalizada com cinco lugares na grelha de partida da corrida em que tal seja efetuada, exceto se outra penalidade estiver prevista no regulamento desportivo da categoria.

ART. 19. DIRETOR DESPORTIVO

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

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

- Efetuar as verificações administrativas e técnicas
- Comunicar a composição definitiva da equipa
- Assinar e acusar a receção de aditamentos, comunicações, decisões e notificações dos Comissários Desportivos.
- Assistir ao *briefing* juntamente com o(s) condutor(es).

ART. 20. VERIFICAÇÕES TÉCNICAS

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

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

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

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

20.5. Todos os lastros que uma viatura possua têm de ser declarados pelos concorrentes durante as verificações técnicas iniciais e serem selados pelo delegado técnico da FPAK ou comissário técnico chefe.

Qualquer lastro “não declarado e não selado”, não será considerado nos procedimentos de pesagem durante o decorrer da prova/evento.

20.6. Os comissários desportivos poderão, em qualquer momento da prova/evento, mandar verificar uma viatura por meio de controlo SONOMÉTRICO, de modo a garantir que os limites de ruído estão de acordo com a legislação em vigor. Essa verificação será realizada pelos comissários técnicos.

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

20.7. Qualquer viatura que, após ter sido verificada pelos comissários técnicos da prova, seja objeto de qualquer desmontagem ou modificada de tal forma que possa afetar a sua segurança ou as características de elegibilidade, bem como qualquer viatura que tenha estado envolvida em acidente com consequências similares, deverá ser reapresentada por iniciativa do concorrente aos comissários técnicos para nova verificação.

20.8. O diretor de corrida (ou, na sua ausência, o diretor de prova) poderá ordenar, em qualquer momento das sessões de treinos ou da corrida, que uma viatura envolvida num acidente seja mandada parar para que uma verificação técnica sumária seja efetuada pelos comissários técnicos.

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

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

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

No caso da ausência do concorrente ou do seu representante durante o ato da verificação, não poderá ser formulada qualquer reclamação referente a essa mesma verificação. Nas operações de verificação recorrer-se-á a um máximo de dois mecânicos designados pelo concorrente ou seu representante, para as tarefas de desmontagem e posterior remontagem (se for o caso) sob as instruções dos comissários técnicos.

20.11. Os comissários técnicos poderão reter uma ou mais peças da viatura com o fim de as controlar posteriormente. Estas peças serão devidamente marcadas na presença do concorrente ou seu representante, o qual receberá uma cópia da ata de selagem com uma descrição das respetivas marcas. Este procedimento tem de ser reportado aos comissários desportivos.

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

20.12. No caso em que o regulamento de um campeonato, taça, desafio, Challenge ou troféu monomarca, estabeleça a realização de 2 (duas) sessões de treinos ou 2 (duas) corridas na mesma prova/evento e, se uma viatura for objeto de uma reclamação ou verificação técnica no final da primeira sessão de treinos ou da primeira corrida e caso não haja possibilidade de se efetuarem as verificações naquele momento, as peças objeto de tais verificações serão seladas e verificada a sua legalidade no final da segunda sessão de treinos cronometrados ou da segunda corrida.

O concorrente concorda que, neste caso, a desqualificação da primeira sessão de treinos ou da primeira corrida envolverá também a desqualificação da segunda sessão de treinos ou da segunda corrida, exceto se as peças que originarem tal exclusão tenham sido alteradas/substituídas após a primeira sessão de treinos ou primeira corrida.

Neste caso, o concorrente não pode efetuar qualquer tipo de substituição sem o comunicar previamente e por escrito aos comissários técnicos e estes lhe tenham dado o seu aval.

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

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

ART. 21. PNEUS

21.1. Os pneus *slick* são autorizados para as categorias em que tal esteja previsto no seu regulamento desportivo.

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

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

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

A utilização de qualquer dispositivo que mantenha a pressão do pneu “do tipo anti-furo” é interdita.

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

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

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

21.7. A utilização de pneus marcados será de acordo com o regulamento desportivo ou técnico de cada categoria.

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

21.9. De acordo com o definido no regulamento desportivo ou técnico de cada categoria, cada condutor não poderá utilizar, para as sessões de treinos cronometrados, *warm up* e corrida, outros pneus que não os marcados e/ou registados previamente pelos comissários técnicos expressamente para essa prova/evento, salvo o caso de *pneus de chuva* utilizados exclusivamente com pista molhada cuja utilização é, contudo, livre.

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

21.11. Salvo se a regulamentação de uma categoria preveja a utilização de pneus não marcados e/ou registados, as penalizações serão aplicadas da seguinte forma:

a) nas sessões de treinos cronometrados: anulação da totalidade dos tempos registados e colocação no último lugar da grelha de partida.

b) na(s) corrida(s) / manga(s): desqualificação.

21.12. Durante as sessões de treinos cronometrados e corridas, só devem encontrar-se nas boxes os pneus marcados e/ou registados para essa prova/ evento, nos casos em que tal esteja regulamentado.

21.13. Compete ao diretor da corrida (ou, na sua ausência, ao diretor de prova) a decisão de declarar a situação de *pista molhada* durante a(s) sessão(ões) de treino(s) / manga(s) / corrida(s).

Nesse caso, comunicá-lo-á a todos os participantes o mais rapidamente possível exibindo um painel com a menção *pista molhada* na saída da linha de boxes, à vista dos condutores que se encontrem em pista, bem como dos que eventualmente se encontrem parados nas boxes. Quando for tecnicamente possível, será também anunciado nos monitores de cronometragem.

21.13.1. Pela apresentação do painel “*pista molhada*” aos condutores, será atribuída a livre escolha do tipo de pneus a utilizar, salvaguardando-se o estipulado nos regulamentos desportivos e técnicos de cada categoria, ficando, contudo, entendido, nesse caso, que a sessão de treinos ou a corrida serão consideradas como realizadas em pista molhada.

Contudo, esta decisão não afeta a totalidade do evento, mantendo-se a limitação para o resto da prova/evento se não se voltarem a verificar condições de pista molhada.

Os Condutores deverão respeitar os regulamentos desportivos e técnicos de cada Campeonato, Taça ou Troféu no que se refere à utilização de pneus de chuva.

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

21.15. A declaração de “pista molhada” nas sessões de treinos, mudança de condições meteorológicas e declaração de “pista molhada”, na corrida, está descrita nos Art.º 30.3.9 e 31.2 das presentes prescrições.

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

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

ART. 22. PESAGEM

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

22.2. No decurso de uma prova/evento, a “balança oficial” tem de ser uma balança certificada, sendo a única forma oficial de pesar as viaturas reconhecidas para a prova/evento. Esta tem de estar disponível desde o início das verificações até ao final da prova/Evento.

a) Tolerâncias: Caso o regulamento desportivo ou técnico aplicável não defina uma tolerância no peso da viatura então aplicar-se-á uma tolerância de 3 Kgs

22.2.1. O documento que atesta a certificação da balança tem de ser apresentado pelo diretor da prova na 1ª reunião dos comissários desportivos. O documento de calibração atesta a validade da medição da balança, não sendo a sua falta passível de reclamação.

22.3. Durante o procedimento de pesagem, nenhuma matéria ou substância sólida, líquida ou gasosa ou de qualquer outra natureza, poderá ser colocada ou retirada da viatura.

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

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

22.5.1. Durante e após as sessões de treinos cronometrados:

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

b) Todos os condutores participantes desde que previsto no regulamento desportivo ou técnico da categoria, serão pesados antes do início da prova/evento, devidamente vestidos com o seu equipamento de corrida completo. O seu peso será anotado numa ficha de pesagem sob o controle do comissário técnico chefe, a qual tem de ser assinada pelo respetivo condutor. A falta de comparência à pesagem implicará a desqualificação da prova/evento.

c) Durante os treinos cronometrados, o comissário técnico chefe, por solicitação dos comissários desportivos, selecionará aleatoriamente as viaturas que serão pesadas.

O método e local de paragem dos concorrentes será detalhado no regulamento particular ou informações específicas ou por meio de aditamento.

d) A partir do momento em que, ao condutor, lhe é indicado que deve ser pesado, ele tem de dirigir-se diretamente para a zona de pesagem e desligar o motor da viatura.

e) A viatura será, entretanto, pesada e os resultados serão comunicados de imediato e por escrito ao respetivo condutor, o qual tem de assinar a respetiva ficha de pesagem. Cópia do documento assinado, têm de ser entregue com o relatório das pesagens aos comissários desportivos.

f) Se a viatura estiver impossibilitada de se dirigir à zona de pesagem pelos seus próprios meios, será colocada sob o controle dos comissários de pista que promoverão a sua remoção para a zona de pesagem.

g) Uma viatura ou um condutor não poderão abandonar a zona de pesagem sem o consentimento do comissário técnico chefe.

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

22.5.2. Qualquer infração detetada, no controle de pesagem durante ou no final das(s) sessão(ões) de treino(s) cronometrado(s) e, salvo se a insuficiência de peso verificada tiver sido motivada pela perda acidental de uma peça da viatura por razão devidamente justificada, levará à aplicação pelos comissários desportivos da sanção de anulação total dos tempos.

22.6. Depois da Corrida

Cada viatura que passe a linha de meta no final de uma manga ou corrida poderá ser pesada. Se for pesada sem o seu condutor, o peso deste, determinado segundo o Art.º 22.5.1b) será acrescentado para controlo do peso mínimo exigido pelo respetivo regulamento técnico.

22.6.1. Qualquer infração detetada no controle de pesagem efetuado no final de uma manga ou corrida e, salvo se a insuficiência de peso verificada tiver sido motivada pela perda acidental de uma peça da viatura por razão devidamente

justificada, levará à aplicação pelos comissários desportivos da sanção de desqualificação do condutor ou equipa da manga ou corrida onde for detetada a infração.

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

ART. 23. CARBURANTE - COMBUSTÍVEL - COMBURENTES

23.1. O carburante ou combustível a utilizar será conforme estabelecido no - Art.º 266 do Anexo J do CDI. A eventual utilização de carburante ou combustível não conforme durante as sessões dos treinos cronometrados ou corrida poderá implicar até à desqualificação da prova/evento, sendo o facto comunicado à direção FPAK para possível aplicação de outras sanções por parte do Conselho de Disciplina.

23.2. Para efeitos de recolha de amostras para análise de carburante ou combustível, todas as viaturas têm de dispor de pelo menos 2 (dois) litros de combustível aquando da sua entrada em parque fechado no final da(s) sessão(ões) de treino(s) cronometrado(s), mangas ou da(s) corrida(s).

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

- a) Após qualquer sessão de treino(s) cronometrado(s), implicará a anulação dos tempos.
- b) No final de uma manga ou corrida: desqualificação.

23.4. No final da(s) sessão(ões) de treino(s) cronometrado(s) e corrida(s), sob instruções emitidas pelos comissários desportivos, os comissários técnicos poderão recolher amostras do carburante ou combustível utilizado pela(s) viatura(s) participante(s) para verificar a sua concordância com o estabelecido no Art.º 266 do Anexo J ao CDI.

23.5. A recolha de amostras de carburante ou combustível realizar-se-á retirando três amostras para bidões oficiais que serão devidamente identificados e selados segundo o procedimento usado para a selagem de peças a reter definido no Art.º 20.11 das presentes prescrições.

23.6. O primeiro bidão será enviado ao laboratório para ser efetuada a respetiva análise. O segundo bidão ficará na posse do clube organizador da prova/evento ou, tratando-se de um troféu monomarca, da comissão organizadora desse troféu. O terceiro bidão ficará na posse do concorrente para uma eventual contra, análise.

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

ART. 24. PIT LANE E ASSISTÊNCIA NAS BOXES

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

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

24.3. A fim de evitar qualquer dúvida, o *pit lane* estará dividido em duas vias, definidas do seguinte modo:

- a) A via mais próxima do muro de separação entre a pista e o *pit lane* é denominada "*via rápida*". Toda a viatura que se encontre na "*via rápida*" tem de estar com o condutor a bordo sentado na sua posição normal de condução e em ordem de marcha, inclusive quando a viatura estiver a ser empurrada pelos mecânicos;
- b) A via mais próxima das boxes é denominada "*via interior*". Zona onde é permitido trabalhar nas viaturas;
- c) Toda a viatura que circule na "*via rápida*" tem prioridade sobre as que se encontrem na "*via interior*";
- d) É proibido percorrer o *pit lane* a uma velocidade anormalmente lenta que possa prejudicar outros condutores em competição. A infração a esta regra implicará a aplicação de uma passagem pelo *pit lane* (*drive through*).

24.4. Os concorrentes e os restantes membros da equipa não podem pintar linhas ou marcas em nenhuma zona do *pit lane*.

24.5. Nenhum material pode ser abandonado na *VIA RÁPIDA*. Entende-se como material abandonado todo equipamento, incluindo pneus, que seja deixado na "*via interior*" antes ou após a assistência ao condutor pela equipa, durante uma sessão de treinos, *warm up* e corrida(s).

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

24.7. Todo o condutor que tenha ultrapassado a sua box não poderá recuar pelos próprios meios até ao seu local de assistência, devendo a sua viatura ser empurrada à mão pelos seus mecânicos ou assistentes. A infração a esta regra implicará a aplicação de sanções a decidir pelos comissários desportivos.

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

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

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

24.9. Durante todo o evento, além das autoridades desportivas e oficiais da prova, apenas poderão permanecer na zona de boxes, *pit lane* e zonas de sinalização, os elementos devidamente licenciados e credenciados afetos às equipas da categoria em pista.

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

24.10. Antes do início ou reinício de uma qualquer sessão de treino(s) oficiais, *warm up* ou corrida(s), todas as viaturas deverão permanecer na "via interior" do *pit lane* até que a luz verde do semáforo de saída do *pit lane* seja aceso, exceto nos casos previstos nos Art. 30.3.7 e 33.

ART. 25. ZONA DE SINALIZAÇÃO AOS CONDUTORES (MUROS DAS BOXES)

25.1. O diretor desportivo de equipa e um assistente (licenciados FPAK) por viatura serão admitidos junto à pista (muro das boxes), em local especialmente designado para o efeito, permitindo-se apenas que esse diretor desportivo de equipa e/ou o assistente forneçam as informações que entenderem como úteis aos seus respetivos condutores, através de sinalização apropriada.

25.1.1. Não pode ser utilizada qualquer tipo de sinalética idêntica às utilizadas pela organização.

25.2. Durante o decorrer das sessões de treinos, *warm up*, manga ou corrida, somente podem aceder ao muro do *pit lane* os elementos devidamente identificados de cada uma das equipas participantes nas sessões de treino, *warm up*, manga ou corrida que se esteja a desenrolar nesse preciso momento.

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

ART. 26. BRIEFING

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

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

26.2. O secretário da prova/evento será o responsável pelo controle de acesso e registo de presenças/visualizações dos concorrentes (ou seus representantes) e dos condutores no *briefing*, podendo delegar tal função num elemento a designar pelo organizador do evento, dando desse facto conhecimento aos comissários desportivos.

26.3. No caso de *briefing* presencial à entrada da sala de *briefing*, após a assinatura da folha de presenças por parte de cada condutor e concorrente (ou o representante nomeado) será entregue um documento escrito que incluirá as seguintes informações:

a) Dados do circuito

a.1) Comprimento;

a.2) Localização da grelha de partida;

a.3) Localização da *pole position*;

a.4) Localização da linha de partida;

a.5) Localização do semáforo de partida;

a.6) Localização do ponto final de aquecimento de pneus durante a volta de formação;

- a.7)** Localização da zona de *stop & go* (caso se aplique);
- a.8)** Informação do local e momento onde se podem efetuar de ensaios de partida;
- a.9)** Informação sobre o acesso à saída do Pit-lane (conforme Art. 24.10 das presentes prescrições);
- a.10)** Localização linha de chegada;
- a.11)** Localização do parque fechado;
- a.12)** Localização das verificações técnicas finais;
- a.13)** Localização da direção de prova e sala dos comissários desportivos;
- a.14)** Sinalização noturna (quando aplicável) - será indicado aos concorrentes a partir de que momento é obrigatório circular com as luzes acesas. Este será também o momento a partir do qual os comissários de pista utilizarão também sinalização noturna;
- a.15)** Outros tópicos de interesse;
- b)** Mapa do circuito.

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

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

26.4.1. Qualquer eventual ausência ao *briefing* (desde que a respetiva justificação não seja aceite pelos comissários desportivos) dará lugar à aplicação - exclusivamente pelos comissários desportivos - de uma das penalidades previstas no Art. 12.4 do CDI. Os comissários desportivos convocarão o concorrente e o condutor que não tenham assinado a folha de presenças, a fim de conhecer da justificação dessa ausência e de lhes comunicar a penalidade imposta.

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

26.5. Caso o concorrente (ou seu representante) e o condutor não compareçam à convocatória dos comissários desportivos até 30 minutos antes do início dos treinos oficiais, o condutor será penalizado pelos comissários desportivos, podendo a penalização chegar à desqualificação da prova/evento.

26.6. As multas referidas no Art.º 26.4 reverterão a favor do organizador da prova/evento e terão de ser liquidadas no secretariado da prova/evento, sem o que o condutor não será autorizado a participar na(s) sessão(ões) de treino(s) e na(s) corrida(s).

26.7. Se o diretor de corrida (ou, na sua ausência, o diretor de prova) o entender como eventualmente necessário, um *briefing* suplementar (segundo as mesmas regras) para uma determinada categoria, poderá - após autorização dos comissários desportivos e consequente publicação em decisão específica - ser realizado anteriormente à corrida, desde que o seu final anteceda em, no mínimo 60 minutos, o início da respetiva corrida.

26.8. Se, por responsabilidade dos organizadores, o *briefing* não tiver início à hora regulamentarmente prevista, e salvo motivos de força maior devidamente reconhecidos pelo observador da FPAK à prova/evento, ao clube organizador será aplicada, pela FPAK, uma multa no valor de 500 € por esse atraso.

ART. 27. TREINOS OFICIAIS

27.1. Desde o início dos treinos livres, é obrigatória a presença no circuito de todo o sistema de segurança (ambulâncias, carros de incêndio, carros com sistema de corte e desencarceramento), médicos e paramédicos, bem como de todos os oficiais de prova necessários ao seu bom desenrolar.

27.2. Existem três tipos de treinos oficiais:

a) Treinos Livres: Sessão não obrigatória, aberta a todos os condutores e viaturas, autorizadas a participar em cada uma das categorias da prova/evento e que se deverá realizar antes de serem efetuados os treinos cronometrados.

a.1) O tempo mínimo de intervalo entre o final de uma sessão de treinos livres (caso esta exista) e o início dos treinos cronometrados de uma mesma categoria não deve ser inferior a 60 minutos.

b) Treinos Cronometrados: Sessão obrigatória para todos os condutores e viaturas, que desejem participar numa corrida de cada uma das categorias da prova/evento e tenham sido autorizados.

b.1) Haverá pelo menos uma sessão de treinos cronometrados.

b.2) O intervalo entre a última sessão de treinos cronometrados e a partida para a corrida deve ser de no mínimo de 60 minutos.

b.3) No caso de equipas com um condutor, este tem de participar na(s) sessão(ões) de treinos cronometrados, exceto em casos devidamente autorizados pelos comissários desportivos.

c) Warm Up - Treino livre que, no caso de se realizar, terá de ser no mesmo dia das corridas, no qual só podem participar os condutores qualificados para a corrida.

c.1) No caso de estar previsto no regulamento particular de uma categoria, a realização de uma sessão de adaptação à pista (*warm up*), a mesma só poderá ter a duração máxima de 15 minutos.

c.2) O intervalo entre o *warm up* e a partida para a corrida deve ser no mínimo de 60 minutos.

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

27.4. Exceto nos casos previstos no Art. 29.3, nenhum condutor poderá tomar parte numa corrida sem ter participado numa sessão de treinos cronometrados e ter realizado um tempo que o qualifique, mesmo no caso em que a equipa seja composta por dois ou mais condutores.

27.5. Um semáforo com, pelo menos, luzes vermelha e verde, estará colocado na saída das boxes. As viaturas só poderão sair do *pit lane* quando o semáforo verde lhes for apresentado. A saída não autorizada do *pit lane* (semáforo vermelho) poderá implicar a aplicação de uma penalização pelos comissários desportivos, que poderá ir até à desqualificação.

27.6. Salvo disposições nas presentes prescrições, a disciplina em vigor nas boxes, no *pit lane* e na pista, bem como as medidas de segurança para todas as sessões de treinos e *warm up*, são as mesmas que vigorarem durante as corridas.

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

27.8. Após o final da última sessão de treinos cronometrados da categoria, será publicada a lista dos melhores tempos de cada condutor, eliminando os condutores cujo melhor tempo cronometrado exceda o tempo máximo de qualificação.

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

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

Se vários condutores ou equipas forem aceites desta forma, a ordem de colocação na grelha de partida será determinada pelos comissários desportivos, ao abrigo do Art.º 29.3, matéria sobre a qual não existe apelo.

27.10. Se o número de viaturas qualificadas durante os treinos cronometrados for superior à capacidade da pista para a corrida, serão designados condutores ou equipas suplentes segundo a ordem sequencial dos melhores tempos registados.

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

27.11. Se o número de viaturas inscritas numa categoria ultrapassar o número máximo de viaturas autorizadas a participar nos treinos cronometrados, poderão ser organizadas tantas mangas de treinos quantas as necessárias, dividindo-se as viaturas conforme determinam os regulamentos de cada categoria ou, nos casos não previstos, ao critério dos comissários desportivos.

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

27.13. A fim de minimizar possíveis diferenças de condições de treinos que possam acontecer quando se realizem duas ou mais mangas, serão classificados para participar na corrida as viaturas que, em cada uma das mangas de treinos, efetuarem os melhores tempos.

ART. 28. PARAGEM DOS TREINOS

28.1. Se for necessário interromper uma qualquer sessão de treinos porque o circuito está bloqueado por um acidente, porque as condições atmosféricas ou outras razões tornam perigoso continuar a respetiva sessão, o diretor de corrida (ou, na sua ausência, o diretor de prova) ordenará que sejam mostradas bandeiras vermelhas agitadas na linha de meta e ao longo da pista e, simultaneamente, mandará acender os semáforos vermelhos de partida e de saída do *pit lane*.

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

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

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

Por outro lado, e, se no parecer dos comissários desportivos, essa paragem tiver sido causada deliberadamente por um condutor, este verá anulados todos os tempos dos treinos cronometrados que haja realizado nessa sessão e poderá ainda ser-lhe recusada a autorização de participar nas outras sessões de treinos.

28.4. No caso em que uma ou várias sessões de treinos cronometrados sejam interrompidas, não se admitirá nenhuma reclamação relativa aos eventuais efeitos sobre a classificação dos condutores admitidos à partida.

28.5. Logo que o sinal de paragem seja dado, todos os condutores reduzirão imediatamente a velocidade das suas viaturas, dirigindo-se a baixa velocidade para a zona das boxes, sendo proibido ultrapassar. Todos os condutores têm de ter em atenção que:

- a)** Viaturas de competição, de serviço ou de intervenção médica (incluindo ambulâncias) poderão estar nesse momento a circular na pista a baixa velocidade;
 - b)** O circuito poderá estar completamente obstruído na sequência de um acidente;
 - c)** A alteração das condições climatéricas poderá ter tornado o circuito impraticável
- Todas as viaturas imobilizadas na pista serão retiradas para um local seguro.

28.6. Neutralização dos Treinos "FCY" (Bandeiras Amarelas em toda a pista)

No caso de um incidente em que não seja necessário parar uma sessão de treinos, o diretor de corrida (ou, na sua ausência, o diretor de prova ou os seus adjuntos), declara "a sessão *neutralizada* - FCY" (bandeiras amarelas em toda a pista).

Aplicar-se-á o seguinte procedimento:

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

A comunicação também poderá ser efetuada pelo diretor de corrida (ou, na sua ausência, pelo diretor de prova) através da instalação sonora do circuito ou através de uma placa (100 x 50 cm) de fundo amarelo e letras a preto com a indicação "*sessão neutralizada* FCY" (bandeiras amarelas em toda a pista), colocada na linha de meta.

- todos os postos de sinalização ao longo do circuito apresentarão bandeiras amarelas agitadas, acompanhadas da placa "FCY" (Full Course Yellow).
- Deverá ser mantida a distância entre viaturas durante o período de neutralização.
- Todos os tempos registados após ter sido dada a indicação de "*sessão neutralizada* FCY" não serão considerados.
- Se um condutor não diminuir a velocidade quando "*a sessão estiver neutralizada* FCY", ser-lhe-á aplicada pelos comissários desportivos a anulação dos tempos que estes acharem conveniente.

No final deste procedimento e quando tudo voltar a estar normalizado, será comunicado o seguinte:

FINAL DA NEUTRALIZAÇÃO DOS TREINOS.

- através de uma mensagem nos monitores da cronometragem (sempre que seja possível e se as instalações do circuito o permitirem) **FINAL DA NEUTRALIZAÇÃO DOS TREINOS.** Esta comunicação também poderá ser efetuada pelo diretor de corrida (ou, na sua ausência, pelo diretor de prova) através da instalação sonora do circuito.
- todos os postos de sinalização ao longo do circuito apresentarão bandeiras verdes agitadas durante uma volta.
- A partir do momento em que as bandeiras verdes agitadas são mostradas no final da neutralização, todos os tempos registados voltarão a ser considerados.

28.7. Se, depois de um incidente ou paragem de uma viatura no circuito, seja necessário *parar* (bandeira vermelha) ou *neutralizar* (bandeiras amarelas em toda a pista) os treinos cronometrados, o melhor tempo do condutor que causou tal incidente será anulado.

No caso de que tal incidente envolva mais do que uma viatura e os comissários desportivos concluíam que nenhum condutor tenha responsabilidade direta no mesmo, os comissários desportivos poderão decidir não os penalizar.

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

28.8. Após ter sido mostrada a bandeira de xadrez no final de uma sessão de treinos cronometrados, todas as viaturas são consideradas como estando sob regime de parque fechado.

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

- a) Numa sessão de treinos livres:** Será multado em 150 €
- b) Numa sessão de treinos cronometrados:** Ser-lhe-á retirado o melhor tempo efetuado.

ART. 29. GRELHA DE PARTIDA

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

29.2. Se, de acordo com os Art.º 27.12 e 27.13 acima, se realizaram duas ou mais mangas de treinos e, sempre que não exista norma específica a este respeito no regulamento particular correspondente, a lista de viaturas admitidas a participar será composta pelo mesmo número de viaturas procedentes de cada manga de treinos e os suplentes contemplados no Art.º 27.10 acima, procederão um de cada manga.

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

- a)** Não eliminarem nenhum outro condutor ou equipa normalmente qualificado;
- b)** Não se exceder o número máximo de viaturas autorizadas em pista para a corrida;
- c)** Que o condutor ofereça total garantia de segurança (tenha conhecimento do circuito, etc.);
- d)** Os condutores assim admitidos partirão nas últimas posições da grelha de partida pela ordem dos melhores tempos efetuados ou, na ausência destes, do último lugar da grelha;
- e)** No caso de diversos condutores ou equipas, sem tempos efetuados, as suas posições na(s) grelha(s) serão determinadas ao critério do colégio de comissários.

29.3.1. Apenas as viaturas referidas no artigo anterior podem ser autorizadas a participar na corrida.

29.4. A grelha de partida definitiva será publicada no dia da corrida 60 minutos antes da hora oficial da partida para a corrida. No caso em que se realizem duas corridas no mesmo dia e, em que a grelha de partida da segunda corrida seja elaborada em função da classificação da primeira, a publicação desta grelha será efetuada 30 minutos antes da hora de partida da segunda corrida.

29.4.1. Todo o concorrente cuja viatura esteja impossibilitada de tomar a partida por qualquer razão - ou que tenha a certeza de que a sua viatura não esteja pronta para tomar a partida - tem de informar o diretor da corrida (ou, na sua ausência, o diretor de prova) do fato até ao limite de 60 minutos anteriores à partida da corrida.

Em relação à não participação numa eventual 2ª corrida, tal como referido no Art. 29.4, esse limite será reduzido para 30 minutos.

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

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

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

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

29.5.1. De acordo com os regulamentos desportivos de cada uma das categorias, as grelhas de partida poderão ser definidas por outros métodos que não exclusivamente pelo resultado dos treinos de qualificação (ex. por inversão do resultado de uma manga ou corrida, por sorteio, etc.).

29.6. O condutor que tenha registado o melhor tempo partirá para a corrida na *pole position*, a qual é definida na homologação da pista emitida pela FPAK (ou FIA no caso de existir uma homologação internacional).

29.7. Os restantes lugares da grelha de partida, exceto nos casos especiais anteriormente referidos, serão colocados de acordo com os seguintes critérios:

- a)** Nos casos de uma única sessão de treinos cronometrados, o segundo lugar será ocupado pelo 2º classificado, o 3º lugar pelo 3º classificado e assim sucessivamente.
- b)** No caso de uma sessão de treinos de qualificação ter de ser disputada em duas séries (por força do número de inscritos) a grelha será escalonada de acordo com o seguinte princípio:
- A série mais rápida ocupará todas as posições ímpares da grelha (começando na *pole position* e assim sucessivamente para as posições 3, 5, 7, etc.) e a série mais lenta ocupará as posições pares da grelha (começando na posição 2 e assim sucessivamente para as posições 4, 6, 8, etc.).

29.8. O acesso à grelha de partida finalizará 3 minutos antes da hora prevista para a volta de formação da corrida (bandeira verde). Qualquer viatura que não haja entrado na grelha até esse momento, só poderá partir do *pit lane*.

29.9. Sobre os critérios utilizados pelos comissários desportivos, quando tiverem de definir a colocação de um ou vários condutores na grelha e os consequentes posicionamentos atribuídos, não existe direito de reclamação ou de apelo.

ART. 30. PROCEDIMENTO DE PARTIDA

O tipo de procedimento de partida será definido no regulamento particular da prova/evento e no seu horário.
O diretor da corrida (ou, na sua ausência, o diretor de prova) terá à sua disposição os seguintes painéis:
(dimensões 100 x 50 cm)

SAFETY CAR	SC
FULL COURSE YELLOW	FCY

PARAR MOTORES	STOP ENGINES
MOTOR	ENGINE
PISTA LIMPA	CLEAR TRACK
PISTA MOLHADA	WET TRACK
PARTIDA RETARDADA	START DELAYED
VOLTA DE FORMAÇÃO EXTRA	EXTRA FORMATION LAP
LUZES	LIGHTS
CHUVA	RAIN
STOP & GO	STOP & GO
DRIVE THROUGH	DRIVE THROUGH
10 MINUTOS; 5 MINUTOS; 3 MINUTOS; 1 MINUTO; 15 SEGUNDOS; 5 SEGUNDOS	

30.1. Procedimento de Partida Genérico

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

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

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

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

30.1.4. Antes da abertura do *pit lane* para o começo da corrida, o *safety car* colocar-se-á na frente da grelha de partida com os rotativos desligados.

30.1.5. Procedimento de Partida 15 (quinze) minutos

30.1.5.1. 15 (quinze) minutos antes da hora de partida para a volta de formação, o semáforo da saída do *pit lane* passa a verde e as viaturas saíão das boxes para uma volta de reconhecimento.

No caso de efetuarem mais do que uma volta de reconhecimento, os condutores terão de passar, entre cada volta e a velocidade reduzida, pelo *pit lane*, sem que, em nenhum caso, atravessem a grelha.

Qualquer condutor que, transitando pelo *pit lane*, conduza de maneira perigosa ou a uma velocidade excessiva (superior a 60 km/h), será penalizado de acordo com o estabelecido no Art. 16.15.2 ou 16.15.3 das presentes prescrições.

No final dessa volta, pararão no seu lugar na grelha de partida e os motores serão desligados (exceto para as viaturas clássicas ou equiparadas e Legends que não são obrigadas a desligar os motores), não os podendo pôr em marcha até à apresentação da placa de 1 minuto.

30.1.6. 12 (doze) minutos antes da hora de partida para a volta de formação, um sinal sonoro anunciará que a saída do *pit lane* vai ser encerrada dentro de 2 minutos.

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

Será acesa a luz vermelha no semáforo de saída do *pit lane*, acompanhado de um sinal sonoro, proibindo o acesso à pista das viaturas que ainda não o tiverem efetuado.

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

30.1.8. A proximidade da partida será anunciada pela apresentação de painéis.

30.2. Procedimento de Partida 10 minutos

30.2.1. 10 (dez) minutos antes da hora de partida para a volta de formação, o semáforo da saída do *pit lane* passará a verde e as viaturas saíão das boxes para uma volta de reconhecimento, dirigindo-se diretamente para o seu lugar na grelha de partida.

Qualquer viatura que, no final desta volta de reconhecimento, entre para o *pit lane*, só poderá voltar a sair do *pit lane* após ter sido dada a partida para a corrida e aberta a saída de *pit lane*.

Uma vez imobilizados na sua posição de partida na pré grelha, os motores serão desligados, não os podendo pôr em marcha até à apresentação da placa de 1 minuto (exceto para as viaturas clássicas, Legends ou equiparadas que não são obrigadas a desligar os motores).

30.2.2. 7 (sete) minutos antes da hora de partida para a volta de formação, um sinal sonoro anunciará que a saída do *pit lane* vai ser encerrada dentro de 2 minutos.

30.3. Procedimento de Partida (comum aos dois tipos)

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

- a)** Na grelha de partida será mostrado um painel indicador de 5 minutos.
- b)** O *safety car*, com os rotativos apagados, iniciará uma volta completa ao circuito e colocar-se-á na sua posição.
- c)** Termina o prazo para eventuais trocas de pneus (exceto no caso específico definido no Art. 30.3.9 b) e b2) pelo que as rodas têm de estar devidamente montadas nas viaturas. Depois deste sinal, as rodas só poderão ser mudadas nas boxes.
- d)** Será aplicada uma penalidade de *drive through* (passagem pelo *pit lane*) a todo o condutor cuja viatura não tenha as rodas montadas quando é apresentado o painel de 5 minutos.

30.3.2. 3 (três) minutos antes da hora de partida para a volta de formação:

- a)** Na grelha de partida serão mostrados simultaneamente, o painel indicador de 3 minutos e o painel de *PISTA LIMPA*. O diretor de corrida (ou, na sua ausência, o diretor de prova) pode ordenar o início da evacuação da pista mais cedo.
- b)** Fecha o acesso à grelha de partida de quaisquer carrinhos de trabalho / trolleys.
- c)** Todas as pessoas, exceto os condutores, oficiais de prova, os membros das equipas e os operadores de TV, têm de abandonar a grelha de partida.
- d)** Os aquecedores de pneus (nas categorias em que a sua utilização é permitida) poderão ser utilizados até à apresentação do painel indicador de 3 minutos
- e)** Com a apresentação do painel indicador de 3 minutos, todas as viaturas têm de ter as rodas no solo.
- f)** Será aplicado um *drive through* (passagem pelo *pit lane*) a todo o condutor cuja viatura não tenha as rodas no solo.

30.3.3. 1 (um) minuto antes da hora de partida para a volta de formação:

- a)** Na grelha de partida serão mostrados, simultaneamente, o painel indicador de 1 minuto e o painel de motores.
- b)** Termina o prazo para que seja realizada qualquer operação de ajuda mecânica exterior nas viaturas que estejam na grelha de partida.
- c)** Os motores têm de ser acionados com os condutores ao volante.
- c.1)** A utilização de uma bateria externa só é autorizada na grelha de partida, na zona de trabalho localizada na "via interior do pit-lane", em frente à sua boxe, e na zona de espera do final do pit lane, no caso de partida deste local.
- d)** Todos os membros das equipas e os operadores de TV têm de abandonar a grelha antes que seja mostrado o painel seguinte.

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

- a)** Na grelha de partida será mostrado um painel indicador de 15 segundos.
- b)** Caso um condutor necessite de ajuda após a apresentação deste painel, tem, de imediato, levantar o braço ou abrir a porta da viatura, no caso das viaturas fechadas, e, a partir do momento em que restantes viaturas tenham saído da grelha, os comissários retirarão a viatura para o *pit lane* pelo percurso mais perto, onde será permitido à equipa trabalhar na viatura, podendo esta partir do *pit lane* quando este for aberto. Enquanto a viatura é retirada da grelha o condutor, não pode tentar colocar a viatura a trabalhar, beneficiando dessa ajuda.
- c)** Neste caso, os comissários têm de sinalizar a viatura (ou viaturas) imobilizada(s), agitando bandeiras amarelas no muro das boxes desde esta até à última linha da grelha, para avisar os condutores que partem em posições posteriores da viatura parada na grelha.

30.3.5. Início da volta de formação:

- a)** Após este sinal, será apresentada uma bandeira verde agitada ou semáforo verde aceso para indicar que as viaturas têm de efetuar uma volta de formação, mantendo a ordem da grelha de partida e seguindo o condutor da "*Pole Position*". A partir do momento em que abandonem a grelha, todos os condutores têm de arrancar com precaução pois pode ainda haver oficiais de prova e elementos das equipas nas bermas da pista. As viaturas serão seguidas por uma viatura oficial. Durante esta volta, as viaturas têm de rolar a uma velocidade relativamente constante e a formação têm de ser a mais compacta possível.
- b)** Durante a volta de formação, as ultrapassagens estão proibidas, exceto se um condutor que não tenha podido arrancar da grelha de partida imediatamente após a exibição da bandeira ou semáforo verde, mas que antes da última viatura colocada na grelha ter passado pela linha de partida, o possa fazer pelos seus próprios meios, está autorizado a reocupar o seu lugar na grelha durante a volta de formação, devendo fazê-lo até ao local definido pelo diretor de corrida (ou na sua ausência pelo diretor de prova).

c) Um condutor que não tenha podido arrancar da grelha de partida imediatamente após a exibição da bandeira verde, nem até que as restantes viaturas tenham ultrapassado a linha de partida, não poderá ultrapassar nenhuma viatura em movimento e tem de partir no final da grelha. No caso em que diversos condutores não tenham podido arrancar da grelha de partida, têm de ficar no final da grelha pela ordem que tiverem arrancado para efetuar a volta de formação.

No caso de a linha não estar localizada à frente da *pole position*, tomar-se-á como referência uma linha imaginária localizada um metro antes da *pole position*.

d) Uma penalização em tempo será imposta a todo o condutor que, no entender dos comissários desportivos, tenha ultrapassado sem necessidade outro condutor durante a volta de formação.

e) Qualquer condutor que precise de ajuda depois do sinal de 15 segundos deverá de imediato informar os comissários de Pista conforme disposto no Artº 30.3.4 b) das presentes prescrições.

Se a viatura não puder partir para a volta de formação, será empurrada até à zona do pit lane pelo caminho mais curto, e os mecânicos poderão de novo trabalhar na viatura.

Qualquer condutor cuja viatura esteja a ser empurrada para o pit lane não pode beneficiar dessa ajuda para a pôr a trabalhar conforme disposto no Artº 30.3.4 b) das presentes prescrições.

Neste caso, os comissários de pista, munidos de bandeiras amarelas agitadas, colocar-se-ão alinhados ao lado da viatura(s) em questão e serão reforçados com a presença de bandeiras amarelas agitadas no muro das boxes, conforme disposto no Artº 30.3.4 c) das presentes prescrições, para avisar os condutores que partem em posições posteriores às da viatura parada na grelha.

Os comissários de pista receberão ordem para empurrar a(s) viatura(s) que, entretanto, fica(ram) na grelha para o pit lane pelo caminho mais curto, após todas as viaturas terem abandonado a grelha.

30.3.6. Durante a volta de formação é proibido:

a) Efetuar ensaios de partida;

b) Os condutores, com as suas viaturas, devem manter-se o mais compacto que seja possível;

c) Efetuar ultrapassagens, salvo para passar uma viatura manifestamente mais lenta do que o resto da formação ou nos casos previstos na alínea b) do Artº 30.3.5 das presentes prescrições;

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

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

30.3.7. As viaturas que não se tenham colocado na grelha de partida (cf. Art. 30.1.7 das presentes prescrições) e as que devem sair do *pit lane* apenas poderão incorporar-se na corrida após a passagem, na primeira volta da corrida, de todas as viaturas em frente à saída do *pit lane*, quando esta está localizada depois da linha de partida, momento em que será aberta a saída de *pit lane*.

30.3.8. Quando a saída do *pit lane* for antes da linha de partida, as viaturas poderão incorporar-se na corrida na altura em que todas as viaturas tenham passado pela linha após a saída, momento em que será aberta a saída de *pit lane*.

30.3.9. Mudança de condições meteorológicas:

a) Antes da abertura do *pit lane*

a.1) Se, no momento de abertura do *pit lane* para a volta de reconhecimento, tiver ocorrido uma mudança de condições meteorológicas entre os treinos e a corrida, o diretor de corrida (ou, na sua ausência, o diretor de prova) informará os participantes de que o *pit lane* permanecerá aberto durante 10 minutos.

a.2) Esta informação será dada apresentando-se uma placa preta com o número 10 em branco na saída do *pit lane* e, sempre que tecnicamente possível, nos monitores de cronometragem.

a.3) Será acesa a luz verde no semáforo de saída do *pit lane*, autorizando-se o acesso à pista das viaturas.

a.4) Durante este período, as viaturas poderão sair do *pit lane* para acederem à grelha de partida.

a.5) No caso de efetuarem mais do que uma volta de reconhecimento, os condutores terão de passar entre cada volta e a velocidade reduzida pelo *pit lane*, sem que, em nenhum caso, atravessem a grelha.

Qualquer condutor que, transitando pelo *pit lane*, conduza de maneira perigosa ou a uma velocidade excessiva (superior a 60 km/h), será penalizado de acordo com o estabelecido no Art. 16.15.2 ou 16.15.3 das presentes Prescrições.

a.6) No final dessa volta, pararão no seu lugar na grelha de partida e os motores serão desligados (exceto para as viaturas clássicas ou equiparadas e Legends, que não são obrigadas a desligar os motores), não os podendo pôr em marcha até à apresentação da placa de 1 minuto.

b) Depois do fecho do *pit lane*

b.1) Por decisão do diretor de corrida (ou, na sua ausência, do diretor de prova), se uma corrida não tiver sido declarada como molhada e começar a chover depois de ser apresentado o painel 5 minutos, mas antes de ser dada a partida para a volta de formação, será apresentado na linha de partida um painel com a menção *PARTIDA RETARDADA*.

b.2) A partir desse momento, os condutores disporão de 10 minutos para mudar os pneus na grelha. Ultrapassado esse período de tempo, será mostrado o painel de 5 minutos e seguir-se-á o procedimento definido.

c) Partida iminente da corrida

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

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

c.3) Qualquer apresentação de um painel de 10 minutos tem de ser sempre acompanhada de um sinal sonoro.

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

30.3.11. Todas as infrações ou disposições ao CDI e seus anexos, PGAK ou às presentes prescrições, relativas aos procedimentos de partida, poderão ser penalizadas com uma passagem pelo *pit lane* (*drive through*), podendo ir até à desqualificação.

30.4. Procedimento de Partida Parada

30.4.1. A grelha de partida terá uma formação escalonada 1 x 1

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

Um comissário com um painel sobre o qual figura o número da posição na grelha ou o número da linha manterá o painel levantado ao lado de cada linha de partida.

Quando a viatura da sua linha estiver imobilizada, baixará o painel indicador.

Quando todas as viaturas estiverem imobilizadas, e o comissário colocado no final da grelha exibir uma bandeira verde, o starter mostrará um painel com a inscrição CINCO SEGUNDOS e, decorrido esse tempo, acender-se-á a luz vermelha no semáforo de partida.

A qualquer momento – entre um mínimo de 2 e um máximo de 3 segundos – após a apresentação do semáforo com a luz vermelha, a partida para a corrida será dada pelo apagar do semáforo com a luz vermelha. Todo o condutor que não pare na sua correta posição na grelha de partida poderá ser penalizado pelos comissários desportivos.

30.4.3. Se um problema surgir quando as viaturas regressam à grelha de partida no final da volta de formação, será aplicado o procedimento seguinte:

Se uma viatura tiver um problema que possa ocasionar perigo na partida, o condutor tem de levantar de imediato o braço ou fazer outro tipo de indicação e o comissário responsável pela sua linha tem de indicar imediatamente esta situação agitando uma bandeira amarela.

De acordo com o descrito anteriormente, se o *starter* decidir que a partida deve ser atrasada, mas que não é necessário as outras viaturas parem os seus motores por aquele motivo, os semáforos vermelhos não se apagam e acendem-se os semáforos laranja intermitentes.

Apresentar-se-á um painel com a indicação *VOLTA DE FORMAÇÃO ADICIONAL* ou *EXTRA FORMATION LAP* e, 2 segundos depois, agitar-se-á a bandeira verde ou acendem-se os semáforos verdes e as viaturas que o possam fazer completarão uma nova volta de formação.

Todo o condutor que provoque uma volta extra de formação tem de ocupar o último lugar da grelha, caso consiga arrancar para a referida volta extra.

Após todas as outras viaturas terem partido para iniciar uma nova volta de formação, a viatura ou viaturas que não tenham podido partir para a nova volta de formação serão empurradas pelos comissários para o *pit lane*, e o seu lugar na grelha não será ocupado.

A equipa da(s) dita(s) viatura(s) poderá(ão) no *pit lane* retificar o problema e, se o conseguirem, a viatura poderá partir para a corrida do *pit lane*.

Se forem várias as viaturas que tenham sido retiradas da grelha, a ordem de saída a partir do *pit lane* será determinada pela ordem em que cheguem ao final do mesmo após terem sido solucionados os problemas.

De cada vez em que tenha ocorrido qualquer destes problemas, a corrida disputar-se-á em menos uma volta nas corridas em que a distância é determinada pelo número de voltas. Caso a corrida seja disputada em tempo, o tempo da corrida será reduzido em 3 minutos.

30.4.4. Não obstante o anteriormente descrito, se um problema surge quando as viaturas regressam à grelha de partida no final da volta de formação, e o *starter* decide que a partida seja retardada e todas as viaturas que nela tenham participado tenham parado os seus motores, será aplicado o procedimento seguinte:

a) Se o semáforo vermelho não estiver aceso, uma bandeira vermelha e um painel *PARTIDA RETARDADA* ou *START DELAYED* serão mostrados sobre a linha.

b) Se o semáforo vermelho já estiver aceso, o *starter* mostrará uma bandeira vermelha (deixando o semáforo vermelho aceso) e um painel *PARTIDA RETARDADA* ou *START DELAYED* será mostrado sobre a linha, acendendo-se as luzes amarelas intermitentes.

c) Em ambos os casos, todos os motores serão parados, a contagem recomeçará a partir da exibição do painel 5 minutos e a corrida disputar-se-á em menos uma volta nas corridas em que a distância é determinada pelo número de voltas ou menos 3 minutos de corrida caso seja disputada em tempo.

A(s) viatura(s) que tenha(m) provocado o atraso na partida somente poderá(ão) partir no último lugar da grelha de partida, desde que esteja(m) em condições técnicas de o fazer. Para assegurar o cumprimento desta regra, um comissário de pista impedirá, a partir do muro e mediante a apresentação de uma bandeira amarela, que a viatura em questão se mova antes que todos os outros tenham partido para a nova volta de formação.

Após todas as outras viaturas terem partido, a viatura poderá arrancar, ficando seu lugar na grelha vago.

As outras viaturas respeitarão as suas posições na grelha e as posições vagas não serão ocupadas.

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

30.5. No caso em que seja necessário aplicar o Art. 30.4.3, a corrida contará para o campeonato, taça, challenge ou troféu, independentemente do número de vezes que este procedimento tenha que se repetir e da redução subsequente da distância total da corrida.

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

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

30.7.1. Qualquer condutor cuja viatura esteja a ser empurrada pelos comissários de pista para o *pit lane* não pode beneficiar dessa ajuda para repor o motor a trabalhar.

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

30.9. Procedimento de Partida Lançada

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

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

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

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

30.9.4. A velocidade da viatura da organização (*leading car*) que comanda o pelotão deverá ser de, aproximadamente, 70 a 90 km/h durante toda a volta de formação.

A viatura que corresponda à posição de *pole position* não poderá, em momento algum desta volta de formação, atrasar-se da viatura da organização (*leading car*) a uma distância superior à equivalente a cinco viaturas.

a) qualquer incumprimento desta regra sem motivo justificado implicará a aplicação pelos comissários desportivos de uma das penalidades previstas no Artigo 13.7 das presentes Prescrições

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

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

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

30.9.8. O *pole position* será responsável por manter a velocidade imposta pela viatura da organização (*leading car*) definida no Artº 30.9.4 das presentes prescrições, não sendo permitidas quaisquer alterações significativas de velocidade (quer do *pole position*, quer dos condutores que o seguem) até que a luz vermelha dos semáforos de partida seja apagada.

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

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

30.9.11. Caso surja algum problema durante a volta de formação, será aplicado o procedimento seguinte:

a) Se a viatura da organização (*leading car*) ainda permanecer em pista e as condições de formação da grelha assim o exigirem, o diretor de corrida (ou, na sua ausência, o diretor de prova) ordenará que a viatura da organização (*leading car*) efetue uma ou mais voltas suplementares.

b) Se surgir um problema quando as viaturas estão a chegar à linha no final da volta de formação, a luz vermelha permanecerá acesa. Todos os postos de pista apresentarão bandeiras amarelas.

As viaturas realizarão uma nova volta de formação atrás da viatura da organização (*leading car*). Caso a viatura da organização (*leading car*) já não se encontre em pista, será a viatura na *pole-position* a comandar a nova volta de formação.

c) Se a viatura na *pole position* tiver problemas durante a volta de formação, as funções e responsabilidades e passarão a ser desempenhadas pela viatura que ocupar a segunda posição na grelha.

Nos casos a) e b) e, para efeitos de duração da corrida (voltas / tempo), considera-se que a partida da corrida é no final da primeira volta de formação.

ART. 31. CORRIDA

31.1. Durante a corrida, os condutores saíam do *pit lane* sob sua inteira e exclusiva responsabilidade. Será mantido o semáforo verde na saída do *pit lane* e um comissário com bandeira (ou luz) azul estará colocado na zona de entrada na pista (à saída do *pit lane*), para avisar os condutores que vão entrar em pista da eventual aproximação de outros condutores em velocidade de corrida.

31.2. Quando o diretor de corrida (ou, na sua ausência, o diretor de prova) tiver declarado a corrida como molhada, um painel indicador *PISTA MOLHADA* será mostrado nas linhas de meta e de saída do *pit lane*, com visibilidade para todos os condutores que se encontrem na pista, durante as primeiras cinco voltas. Uma corrida que não tenha sido declarada como molhada não será interrompida em caso de chuva a não ser que a pista fique bloqueada ou se revele perigoso continuar. A partir desse momento, todos os condutores poderão utilizar pneus para chuva.

31.3. Após a declaração pelo diretor de corrida (ou, na sua ausência, pelo diretor de prova) de *PISTA MOLHADA*, passa a ser da única responsabilidade dos condutores assegurarem-se de que as suas viaturas estão equipadas com os pneus adequados para as condições da pista.

31.4. Se as viaturas permanecerem com pneus *slick*, daí resultando serem reportadas ao diretor de corrida (ou, na sua ausência, ao diretor de prova) situações em que o condutor não está a controlar a sua viatura, o diretor da corrida (ou, na sua ausência, o diretor de prova) reservar-se-á o direito de mandar mostrar a bandeira de advertência preta / branca (em diagonal), ou mesmo a bandeira preta, ao(s) condutor(es) nessa situação, esta última apenas após exclusiva decisão dos comissários desportivos.

31.5. NEUTRALIZAÇÃO DA CORRIDA "FCY" (BANDEIRAS AMARELAS EM TODA A PISTA)

31.5.1. O Diretor de Corrida (ou, na sua ausência, o diretor de prova) pode decidir neutralizar uma corrida por um determinado período, apresentado Bandeiras Amarelas agitadas em toda a pista (FCY), se verificar que é necessário por razões de segurança.

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

A comunicação também poderá ser efetuada pelo diretor de corrida (ou, na sua ausência, pelo diretor de prova) através da instalação sonora do circuito ou através de uma placa (100 x 50 cm) de fundo amarelo e letras a preto com a indicação "*sessão neutralizada FCY*" (bandeiras amarelas em toda a pista), colocada na linha de meta.

A partir dessa altura, todos os postos de sinalização ao longo do circuito apresentarão bandeiras amarelas agitadas e apresentarão uma placa com a indicação de "FCY".

31.5.3. A partir da altura em que a corrida é neutralizada "FCY", as viaturas terão de abrandar, rapidamente, mas em segurança, para uma velocidade (máxima entre os 60 e 80 Km/h, sendo que a dita velocidade terá de ser comunicada no briefing pelo Diretor de Corrida (ou, na sua ausência, pelo Diretor de Prova) e todas as viaturas devem manter-se numa fila única, mantendo a distância em relação à viatura da frente e à da retaguarda. Os excessos de velocidade são estritamente proibidos em "FCY". Qualquer viatura conduzida de forma desnecessariamente lenta, errática ou potencialmente perigosa para os outros condutores a qualquer momento durante a utilização do "FCY" será comunicado aos Comissários Desportivos. Isto aplicar-se-á se tal viatura for conduzida na pista, na entrada do pit-lane ou na saída do pit-lane.

31.5.4. Durante um "FCY" são proibidas as ultrapassagens, exceto se uma viatura tiver de abrandar por problemas evidentes.

31.5.5. Durante um "FCY", a entrada e saída do pit-lane permanecem abertas

31.5.6. Lembra-se que, qualquer condutor que provoque um "FCY", não deve acelerar quando retorna à pista

31.5.7. Uma vez que o(s) problema(s) esteja(m) resolvido(s), o Diretor de Corrida (ou, na sua ausência, o Diretor de Prova) voltará a colocar bandeiras verdes em toda a pista; será apresentada uma mensagem nos monitores de cronometragem e todos os postos de comissários substituirão as bandeiras amarelas e os painéis FCY por bandeiras verdes agitadas. As corridas e as ultrapassagens recomeçarão normalmente sem restrições, independentemente da posição das viaturas umas em relação às outras e à Linha.

31.5.8. Durante uma corrida, uma neutralização de "FCY", se necessário, pode ser seguido por uma intervenção do Safety Car.

31.5.9. A menos que o condutor já esteja na entrada do pit-lane com o objetivo de cumprir a sua penalidade de passagem pelo pit-lane (*drive-through*) e/ou Stop & Go, não é permitido cumprir esta penalidade a partir do início e durante a neutralização por "FCY".

ART. 32. VIATURAS DE SEGURANÇA (SAFETY CAR)

32.1. Em todos os eventos dos campeonatos, taças, challenges e troféus utilizar-se-á uma viatura específica para neutralizar ou começar uma corrida por motivos de segurança (Safety Car).

32.2. Sem prejuízo das regras definidas no Art.º 2.10 do Anexo H do CDI, por forma a evitar acidentes, desde o momento em que a viatura de Safety Car apaga as luzes, os pilotos devem manter um ritmo certo, não tendo acelerações ou travagens erráticas, nem manobras que poderão prejudicar de alguma forma os restantes pilotos.

32.3. Quando a viatura de Safety Car apagar as luzes, as placas de SC deverão ser retiradas, mantendo as bandeiras amarelas, sendo a corrida retomada com a mostragem da bandeira verde na linha, local a partir do qual serão possíveis as ultrapassagens.

ART. 33. SUSPENSÃO DA CORRIDA

33.1. Se for necessário suspender uma corrida devido a acidente que provoque a obstrução da pista, ou porque as condições climáticas a tornaram impraticável ou ainda por quaisquer outras razões de força maior, o diretor de corrida (ou, na sua ausência, o diretor de prova) ordenará que bandeiras vermelhas agitadas sejam mostradas em todos os postos pelos comissários de pista e que as luzes vermelhas e amarelas intermitentes dos semáforos da partida sejam acesas.

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

33.3. Se houver viaturas bloqueadas na pista em consequência de uma total obstrução desta, estas viaturas serão trazidas de volta quando a pista estiver desobstruída. Além disso, todas as viaturas que estavam no pit Lane podem deixar as boxes assim que a corrida for reiniciada, mas as que estavam na entrada do pit lane ou no pit lane quando a corrida foi suspensa apenas poderão incorporar-se na corrida após a passagem de todas as viaturas em frente à saída do *pit lane* na primeira volta da corrida, quando esta está localizada depois da linha de partida, momento em que será aberta a saída de *pit lane*.

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

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

33.6. Enquanto a corrida está suspensa:

- Nem a corrida nem a cronometragem param.
- Será possível intervir nas viaturas uma vez que elas tenham parado atrás da linha da bandeira vermelha ou tenham entrado no pit lane, contudo estes trabalhos não podem prejudicar o retomar da corrida.
- É proibido reabastecer e / ou retirar o combustível;
- Apenas os oficiais e os elementos das equipas dos concorrentes podem aceder à grelha.

33.7. Uma penalidade de passagem pelo *pit lane* (*drive through*) será aplicada a qualquer condutor que entre no pit lane ou cuja viatura seja empurrada da grelha para o pit lane após a suspensão da corrida. Toda a viatura que tenha entrado ou já estivesse no *pit lane* no momento da suspensão não incorre na penalidade de passagem pelo *pit lane* (*drive through*).

33.8. Todas as viaturas que estejam no *pit lane* podem entrar em pista uma vez que a corrida seja retomada, contudo, as viaturas que já estavam no *pit lane* no momento da suspensão serão libertadas antes das outras que entraram mais tarde.

Considera-se como já estando no Pit Lane toda a viatura que já esteja na via de acesso às boxes no momento da suspensão da corrida

Com base no acima descrito, qualquer viatura que pretenda retomar a corrida da saída de boxes pode fazê-lo na ordem em que chegou pelos seus próprios meios, exceto se uma viatura for anormalmente lenta.

33.9. Efeitos da Suspensão de uma corrida (manga)

- a)** A ordem da nova partida será a última possível de apurar de acordo com a regulamentação em vigor.
- b)** Durante a suspensão da corrida, a cronometragem não para.
- c)** Compete aos Comissários Desportivos, após consulta com o Diretor de Corrida / Prova, decidir se a mesma deve ser prolongada.
- d)** O tempo de competição efetiva não poderá exceder o tempo inicialmente previsto para a duração da corrida.
- e)** Tão logo estejam reunidas as condições consideradas indispensáveis para o efeito pela direção de prova e no integral respeito de todas as outras condições definidas no Artigo 36 das presentes prescrições específicas, a corrida será retomada atrás do Safety Car assim que a bandeira verde for exibida no posto de sinalização da Direção de Corrida ou os semáforos verdes se acenderem.
- f)** contudo, numa corrida disputada ao tempo cuja duração total prevista seja igual ou inferior a 60 (sessenta) minutos e, caso seja impossível retomar a corrida, se a suspensão da corrida (nos termos do Art. 34) ocorrer quando já tiverem sido cumpridos mais de 75% do tempo total previsto para a duração da corrida (*arredondado para a volta ou o minuto inteiro imediatamente inferior, no caso de resultarem minutos e segundos*), esta não será retomada. Neste caso, a classificação final será a que se tiver verificado no final da penúltima volta que o 1º classificado tiver completado anteriormente àquela em que tiver sido mostrado o sinal de paragem de corrida;
Ex.: bandeira vermelha no decorrer da 7ª volta, classificação no final da 5ª volta.
- g)** Sobre a aplicação do presente Art.º 33.9 e as consequências resultantes na classificação não há direito de reclamação ou apelo

ART. 34. RETOMAR DA CORRIDA

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

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

34.3. Quando for apresentado o sinal de 5 minutos, todas as viaturas têm de ter as rodas montadas. Após este sinal, as rodas apenas podem ser montadas no *pit lane* ou na grelha, em caso de nova suspensão de corrida.

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

34.5. Quando da apresentação do painel indicador de 3 minutos, todas as viaturas têm de ter as rodas no solo. Será aplicado um *drive through* (passagem pelo *pit lane*) a todo o condutor cuja viatura não tenha as rodas no solo no momento em que o painel de 3 minutos for mostrado.

Após a apresentação da indicação de 3 minutos, que dependerá do tempo de volta previsto, todas as viaturas que estejam entre o líder e a linha de bandeira vermelha serão autorizados a efetuar uma volta sem, contudo, se poderem ultrapassar, para se juntarem à linha de viaturas que seguem o *safety car*. Se a viatura líder na pista não estiver na frente da linha, todas as viaturas entre ela e a linha da bandeira vermelha receberão instruções para completar outra volta antes de se retomar a corrida.

34.5.1. Aos 2 minutos será aberta a saída do *pit lane* apenas para as viaturas que entraram no mesmo antes da suspensão. Esta viaturas saem pela ordem em que se apresentarem na saída do *pit Lane*.

34.6. Com a apresentação do painel de 1 minuto, os motores têm de ser postos em marcha e os elementos das equipas têm de abandonar a grelha levando todo o seu equipamento até que o painel de 15 segundos seja apresentado. Qualquer condutor que necessite de assistência após o painel de 15 segundos tem de sinalizar aos comissários e, assim que todas as viaturas saíam da grelha pelos seus próprios meios, os comissários empurrarão a(s) viatura(s) parada(s) para o *pit lane*. Neste caso, os comissários com bandeiras amarelas ficarão ao lado de qualquer viatura(s) para que estes possam para informar os condutores que estiverem atrás e serão reforçados com a presença as bandeiras amarelas agitadas no muro das boxes, conforme disposto no Artº 30.3.4 c) das presentes prescrições, para avisar os condutores que partem em posições posteriores da viatura parada na grelha.

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

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

34.8. A corrida será reiniciada atrás do Safety Car quando as luzes verdes forem acesas ou a bandeira verde seja mostrada. O Safety Car entrará no pit lane após uma volta, a menos que os assistentes dos concorrentes ainda não tenham abandonado a grelha de partida ou outro incidente ocorra exigindo intervenção adicional.

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

34.9. Ultrapassagem durante esta volta é permitida apenas se uma viatura se atrasar ao deixar a linha da bandeira vermelha e as viaturas atrás não puderem evitar ultrapassá-la sem atrasar as restantes viaturas da fila. Nesse caso, os condutores só podem ultrapassar para restabelecer a ordem em que estavam antes da corrida ter sido suspensa. Um condutor que se tenha atrasado ao abandonar a sua posição não pode ultrapassar uma outra viatura em marcha, se tiver ficado imóvel após a transposição da linha de bandeira vermelha pelas outras viaturas, e tem de manter-se no fim da fila de viaturas que seguem atrás do *safety car*. Se houver vários condutores nesta situação, estes têm de manter-se no final da fila de viaturas, segundo a ordem pela qual partiram.

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

34.11. Se a corrida não puder ser retomada, a classificação final será a do momento em que a viatura que segue em primeiro lugar da corrida tiver passado a linha de meta pela penúltima vez antes de ter sido dado o sinal de suspensão da corrida de acordo com o Art.º 33.9 das presentes prescrições.

Caso os Comissários Desportivos entendam, o condutor responsável pela situação que levou à neutralização e apresentação da bandeira vermelha pode ser desqualificado da corrida ou manga. Desta decisão dos Comissários Desportivos não haverá direito de reclamação ou apelo.

ART. 35. CHEGADA

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

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

35.3. Se o sinal de final de corrida for mostrado por razão diferente da de haver sido completado o número total de voltas previsto ou o tempo total previsto (final antecipado), a corrida será considerada como terminada no momento em que a viatura que comandar a corrida tenha passado na meta pela última vez antes de ser mostrado o sinal de final de corrida. Se, por outro lado, o sinal de final de corrida for mostrado tardiamente, seja por que razão for, a classificação final será considerada como válida, no momento exato em que a corrida deveria ter terminado.

35.4. Depois de ter sido apresentada a bandeira de xadrez e que significa o sinal de final de corrida, todos os condutores têm de percorrer uma volta completa ao circuito, salvo indicação em contrário constante no regulamento particular da prova/evento e/ou informação específica ou no briefing, dirigindo-se, sem paragens, para o parque fechado, através da zona de desaceleração ou, eventualmente, por qualquer outro acesso que esteja claramente definido no regulamento particular da prova/evento e/ou informação específica, respetivos aditamentos ou briefing.

Qualquer viatura que não se possa dirigir para o parque fechado pelos seus próprios meios, ficará sob o controle dos comissários de pista que têm de providenciar o seu transporte até ao parque fechado.

Após a apresentação da bandeira de final de corrida, todas as viaturas são consideradas como estando sob regime de parque fechado, sendo que nenhuma alteração - mesmo que efetuada pelo condutor com os meios que tem a bordo - poderá ser efetuada na viatura.

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

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

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

ART. 36. PARQUE FECHADO

36.1. O parque fechado que tem de ser completamente vedado, suficientemente grande e protegido, a fim de assegurar que não possa ser acedido por qualquer indivíduo que não os oficiais de prova devidamente autorizados e no cumprimento das suas funções, conforme disposto nos Art.ºs 20.9 e 36.5 das presentes prescrições.

36.2. O regime de parque fechado para as viaturas aplica-se desde a passagem na linha de meta até à entrada no parque fechado.

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

Os organizadores têm de, em caso de manifesta impossibilidade dos condutores devidamente reconhecida pelos comissários desportivos (ex.: caso de acidente), promover a remoção das respetivas viaturas para o parque fechado. Qualquer viatura que se encontre no *pit lane* a efetuar alguma reparação ou outra operação tem de cessar tal intervenção, colocando-se à disposição dos oficiais para conduzir a viatura para o parque fechado.

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

36.5. Só os oficiais de prova encarregados das verificações técnicas ou do acesso ao parque fechado podem permanecer no seu interior e nenhuma intervenção poderá ser efetuada sem a autorização desses oficiais de prova.

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

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

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

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

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

ART. 37. CLASSIFICAÇÃO

37.1. O condutor primeiro classificado, numa corrida por voltas, será aquele que tenha percorrido a distância prevista, no menor espaço de tempo. Se a corrida for por tempo, o condutor primeiro classificado, será aquele que tenha percorrido o maior número de voltas no tempo previsto. Todas as viaturas serão classificadas tendo em conta o número de voltas completas que tenham realizado e para aqueles que tenham totalizado igual número de voltas, segundo a sua ordem de passagem pela linha de meta.

De acordo com o descrito no Art.º 20 do CDI, a linha de chegada é a que estabelece a ordem de chegada real das viaturas, por isso e, em caso de dúvida, o *foto-finish* será o que determinará a ordem de chegada, aplicando-se o previsto no presente Art.º 37.3.

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

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

37.3. Em qualquer circuito de velocidade só serão classificados os Condutores ou equipas que tenham completado um número de voltas igual ou superior a 75 % (setenta e cinco por cento) do número total de voltas (arredondado para o número inteiro imediatamente inferior em caso de número ímpar) realizadas pelo vencedor da respetiva Categoria, Grupo ou Classe.

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

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

ART. 38. ATRIBUIÇÃO DE PONTUAÇÕES

38.1. Se o final de uma corrida for antecipado segundo as normas previstas no Art. 49 das presentes prescrições, a FPAK determinará quais as pontuações atribuíveis.

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

a) *Corrida com menos de duas voltas efetivas (sem neutralizações de safety car ou FCY) não são atribuídos quaisquer pontos para a classificação. Este resultado será considerado válido para efeito de formação de grelha caso tal esteja previsto no regulamento Desportivo de cada Categoria.*

b) *Corrida com duração entre duas voltas e 75 % (arredondado para a volta ou o minuto inteiro imediatamente inferior no caso de resultarem minutos e segundos), serão atribuídos metade dos pontos para a classificação. Neste caso, a classificação final será a que se tiver verificado no final da penúltima volta que o 1º classificado tiver completado anteriormente àquela em que tiver sido mostrado o sinal de paragem de corrida. Este resultado será considerado válido para efeito de formação de grelha caso tal esteja previsto no regulamento Desportivo de cada Categoria*

Exemplo: *bandeira vermelha no decorrer da 7ª volta, classificação no final da 5ª volta.*

c) *Caso seja impossível retomar a corrida (nos termos do Art.º 34) e se já tiverem sido cumpridos mais de 75% do tempo total previsto para a duração da corrida (arredondado para a volta ou o minuto inteiro imediatamente inferior no caso de resultarem minutos e segundos), serão atribuídos a totalidade dos pontos para a classificação. Neste caso, a classificação final será a que se tiver verificado no final da penúltima volta que o 1º classificado tiver completado anteriormente àquela em que tiver sido mostrado o sinal de paragem de corrida; Este resultado será considerado válido para efeito de formação de grelha caso tal esteja previsto no regulamento Desportivo de cada Categoria*

Exemplo: *bandeira vermelha no decorrer da 7ª volta, classificação no final da 5ª volta.*

ART. 39. CERIMÓNIA DE PÓDIO

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

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

39.3. No caso de troféus monomarca, o respetivo promotor tem de obter previamente o acordo do clube organizador no que se refere à constituição da lista de convidados para procederem à entrega dos prémios no pódio.

ART. 40. CONFERÊNCIA DE IMPRENSA

Todos os condutores classificados nos três primeiros lugares de cada categoria, após o final da cerimónia do pódio, devem estar disponíveis para uma conferência de imprensa, a qual se realizará 10 minutos após o final da cerimónia do pódio na sala destinada aos órgãos de comunicação social ou noutro local devidamente identificado no regulamento particular da prova/evento e/ou informações específicas.

ART. 41. DIVERSOS

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

ART. 42. CONTROLOS ANTIDOPAGEM E ANTI-ÁLCOOL

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

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

ART. 43. CONCORRENTES E CONDUTORES

43.1. Um condutor não pode inscrever-se nem participar na mesma prova/evento em mais do que uma viatura, exceto se o regulamento desportivo da categoria assim o permitir.

43.2. EQUIPAS - CONSTITUIÇÃO

43.2.1. Competições até 60 minutos de duração

- a)** Em cada prova/evento, a equipa será constituída por um ou dois condutores
- b)** Opcionalmente e, desde que assim o declare o concorrente no respetivo boletim de inscrição da prova/evento, a equipa poderá designar um único condutor para participar na competição a *SOLO* (um único condutor para a totalidade da prova/evento - treinos e corrida - numa mesma viatura).
- b1)** Até ao final das verificações administrativas, as equipas compostas por um único condutor podem solicitar aos Comissários Desportivos a inclusão de um 2º condutor.
- c)** Em caso de força maior devidamente comprovado, os comissários desportivos poderão autorizar que uma equipa inscrita com dois condutores possa participar na (ou nas) corrida (s) com apenas um único condutor.
- c.1)** Caso esta alteração ocorra após a realização dos treinos cronometrados para a qual o condutor desistente se qualificou, o outro condutor começará a 1ª corrida do último lugar da grelha (salvo se houver algum concorrente penalizado que será sempre último).
- c.2)** Caso esta alteração ocorra após a realização da 1ª corrida o condutor em causa começará a 2ª corrida do último lugar da grelha (salvo se houver algum concorrente penalizado que será sempre último).

43.2.2. Provas/Eventos com duração superior a 60 minutos

- a)** Em cada prova/evento, as equipas serão constituídas pelo seguinte número de condutores:
 - a.1)** Competições até 120 minutos: mínimo de dois e máximo de três
 - a.2)** Competições superiores a 120 minutos: mínimo de dois e máximo de seis
- b)** Até ao final das verificações administrativas, as equipas compostas por dois condutores podem solicitar aos Comissários Desportivos a inclusão de mais condutores até perfazerem o número máximo permitido indicado nas alíneas a.1) ou a.2) do presente artigo, consoante o caso.

43.3. Identificação dos Condutores

- a)** Cada condutor terá de, obrigatoriamente e durante todo o desenrolar da prova/evento, colocar no pulso a pulseira identificadora que lhe será entregue nas verificações administrativas pela organização da prova/evento.
- b)** Essa pulseira, que serão diferenciadas pelas diversas cores, servirá como identificação dos condutores durante o seu turno de condução.
- c)** A ambos os condutores das equipas, (equipas com dois condutores), serão fornecidas pelo organizador da prova/evento, na altura das verificações administrativas, 2 (duas) pulseiras de cores diferentes, as quais se destinam à identificação de cada condutor.

Exemplo:

- c.1)** Azul para o 1º Condutor designado nas verificações administrativas.
- c.2)** Amarelo para o 2º Condutor designado nas verificações administrativas.
- d)** No caso de uma equipa com um único condutor "SOLO", será fornecida, pelo organizador da prova/evento na altura das verificações administrativas, 1 (uma) única pulseira que se destina à identificação do condutor.

Exemplo:

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

43.3.1. Provas/eventos com duração superior a 60 minutos

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

Exemplo:

- a.1)** Azul para o 1º condutor designado nas verificações administrativas.
- a.2)** Amarelo para o 2º condutor designado nas verificações administrativas.
- a.3)** Branco para o 3º condutor designado nas verificações administrativas.

etc.

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

ART. 44. VERIFICAÇÕES ADMINISTRATIVAS

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

44.2. Provas/Eventos com duração até 60 minutos

a) No momento das verificações administrativas de cada prova/evento, as equipas com dois Condutores (cf. Art.º 43.2.1a) das presentes prescrições) serão obrigadas a indicar a ordem do 1º e 2º condutores.

Esta ordem será válida tanto para as sessões de treinos cronometrados, como para as corridas (o condutor que participe na primeira sessão de treinos cronometrados será o que irá partir para a primeira corrida, o outro irá participar na segunda sessão de treinos cronometrados será o que irá partir para a segunda corrida), a não ser que o regulamento desportivo da categoria defina outras indicações.

Esta ordem só poderá ser alterada por motivos de força maior e desde que autorizada pelos Comissários Desportivos, até ao limite temporal de 30 minutos antes da corrida a que diga respeito.

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

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

c) No caso de troféus monomarca, as equipas com dois condutores (cf. Art.º 43.2.1a) das presentes prescrições) serão obrigadas a indicar a ordem do 1º e 2º condutores após a realização dos treinos cronometrados.

Esta ordem será válida para as corridas e só poderá ser alterada por motivos de força maior, desde que autorizada pelos comissários desportivos, até ao limite temporal de 30 minutos antes da corrida a que diga respeito.

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

44.3. Provas/Eventos com duração superior a 60 minutos

No momento das verificações administrativas de cada prova/evento, as equipas (cf. Art.º 43.2.2 a) ou b) das presentes prescrições) serão obrigadas a indicar a ordem dos condutores.

Esta ordem será válida tanto para os treinos cronometrados como para as corridas (o 1º condutor que participe na sessão de treinos cronometrados será o que irá partir para corrida, os outros irão participar segundo a ordem pela qual foram indicados durante as verificações administrativas).

Esta ordem só poderá ser alterada por motivos de força maior e autorizada pelos comissários desportivos. Toda a Equipa que pretenda efetuar tal alteração será penalizada com a perda de 5 lugares na grelha de partida para cada corrida.

ART. 45. ILUMINAÇÃO

45.1. Todas as viaturas deverão ter o sistema de luzes em perfeito estado de funcionamento.

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

ART. 46. FÓRMULA DA COMPETIÇÃO

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

46.1. Treinos Oficiais - Generalidades

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

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

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

46.2. Treinos Livres

a) Provas/Eventos com duração até 60 minutos

Haverá uma sessão de treinos livres com uma duração mínima de 20 (vinte) minutos e máxima de 40 (quarenta) minutos. O intervalo mínimo entre o final dos treinos livres e o início dos treinos cronometrados não poderá ser inferior a 60 (sessenta) minutos.

b) Provas/Eventos com duração superior a 60 minutos

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

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

46.3. Treinos Cronometrados

a) Provas/Eventos com duração até 60 minutos

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

b) Provas/Eventos com duração superior a 60 minutos

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

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

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

Contudo, e por recomendação do diretor de corrida (ou, na sua ausência, do diretor de prova), os comissários desportivos poderão, excecionalmente, autorizar um condutor que não tenha cumprido esse mínimo a participar na corrida. Nesse caso, nunca poderá ser esse condutor o membro da equipa que irá iniciar a corrida.

e) No caso de nenhum dos condutores de uma equipa ter efetuado o mínimo estabelecido de voltas cronometradas ao circuito no decurso da sessão de treinos cronometrados, os comissários desportivos, ao abrigo do Art. 29.3 das presentes prescrições, poderão autorizar a equipa a participar na corrida. Contudo, se houver mais do que uma equipa nesta situação, as suas posições na grelha de partida será de acordo com o descrito no Art.29.3 das presentes prescrições. Dessa decisão dos Comissários Desportivos não haverá direito de Apelo.

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

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

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

Se várias Equipas forem aceites desta forma, a ordem de colocação na grelha de partida será de acordo com o descrito no Art.º 29.3 das presentes prescrições.

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

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

46.4. Grelha de Partida

a) Provas/Eventos com duração até 60 minutos

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

b) Provas/Eventos com duração superior a 60 minutos

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

46.5. Procedimento de Partida

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

46.6. Corridas

46.6.1. No decurso de uma corrida com duração superior a 60 minutos, se uma viatura se imobilizar na pista por despiste ou avaria e, caso não possa atingir as boxes pelos seus próprios meios, a organização providenciará o seu transporte para as boxes, onde deverá, obrigatoriamente e após a sua reparação, ser verificada pelos comissários técnicos da prova/evento para poder retomar a corrida.

A infração a esta regra implicará a imediata desqualificação da viatura em causa.

Se várias viaturas se imobilizarem em simultâneo, caberá à organização a decisão da ordem em que as mesmas serão recolhidas.

Sobre esta matéria (critério de recolha e/ou demora da entrega de viatura) não serão aceites quaisquer reclamações ou apelos.

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

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

46.8. Distâncias de Condução

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

46.8.1. Provas/Eventos com duração até 60 minutos

a) Durante o decorrer da corrida é obrigatória uma paragem na via interior do *pit lane* para troca de condutores (equipas com 2 condutores – Art.º 43.2.1a) das presentes prescrições) e para cumprimento do tempo de handicap correspondente (quando aplicável).

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

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

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

Para o primeiro turno de condução, a contagem do tempo iniciar-se-á a partir do momento em que for dado o sinal de partida para a corrida e terminará na altura em que o mesmo condutor ultrapassar a linha de entrada do *pit lane*.

Para o segundo turno de condução, o tempo de condução começará a contar a partir da altura em que o condutor ultrapasse a linha de saída do *pit lane* e terminará na altura em que o mesmo condutor ultrapasse a linha de entrada do *pit lane*, ou linha de fim de corrida.

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

46.8.2. Provas/Eventos com duração superior a 60 minutos

a) Durante o decorrer da corrida é obrigatório a cada equipa efetuar, entre cada turno de condução, uma paragem no *pit lane* (via interior) para troca de condutores, a qual não pode ser efetuada nos primeiros 10 (dez) minutos nem nos últimos 15 (quinze) minutos da corrida.

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

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

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

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

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

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

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

ART. 47. TROCA DE CONDUTORES

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

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

47.2.1. Nos “Briefings” serão, obrigatoriamente, descritos todos os procedimentos a respeitar durante a operação de troca de condutores.

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

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

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

A infração a esta regra será penalizada com uma passagem pelo *pit lane* (“Drive Through”).

a) Nas corridas definidas no Art. 46.8.1 das presentes prescrições, durante a paragem para a troca de condutores (no caso de equipas com dois condutores) ou paragem (no caso de equipas a Solo), nenhuma intervenção de carácter técnico - à exceção do aperto dos cintos de segurança, eventual limpeza dos vidros para brisas e faróis - poderá ser efetuada na viatura.

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

Qualquer infração ao disposto neste artigo será penalizada com uma passagem pelo *pit lane* (“Drive Through”).

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

b) Nas corridas definidas no Art. 46.8.2 das presentes prescrições, durante a paragem para a troca de condutores (“ZONA DE NEUTRALIZAÇÃO”), podem ser efetuadas operações de carácter técnico ou de manutenção após a troca de condutores e deverá ter-se em conta o seguinte:

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

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

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

47.5. Nas corridas definidas no Art. 46.8.1 das presentes prescrições, no momento da mudança de condutores, a viatura terá de permanecer totalmente imobilizada (por motivos de segurança) por um período de, no mínimo, 45 (quarenta e cinco) segundos.

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

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

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

d) Qualquer infração a esta regra será penalizada com uma penalidade de paragem no *pit lane* (*stop&go*) equivalente ao tempo em falta (arredondado para o segundo imediatamente superior).

47.6. O tempo de paragem para a troca de condutor efetuar-se-á na Zona de Neutralização, de acordo com o Art. 47.2 O tempo em movimento (Tempo para percorrer o Pit Lane) será aquele que se calculará como necessário para percorrer o pit lane (espaço entre as duas linhas brancas de entrada e saída), a uma velocidade nunca superior a 60 Km / hora, o qual será publicado no regulamento particular da prova/evento e/ou informações específicas.

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

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

47.7. Nas corridas definidas no Art.º 46.8.2 das presentes prescrições (corridas com duração superior a 60 minutos), no momento da mudança de condutores, a viatura terá que permanecer totalmente imobilizada (por motivos de segurança) em no mínimo, 60 (sessenta) segundos.

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

b) A gestão do tempo de imobilização de cada viatura será da única e exclusiva responsabilidade da própria equipa.

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

Para tal efeito, os condutores serão informados no briefing da distância exata entre estes dois pontos (e a sua exata localização no pit lane) bem como do tempo de passagem entre esses dois pontos à velocidade máxima permitida, o qual também será publicado no regulamento particular da prova/evento e/ou informações específicas.

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

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

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

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

ART. 48. REABASTECIMENTOS

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

48.1. Nas corridas definidas no Art. 46.8.1, os reabastecimentos durante a corrida não são autorizados.

48.2. Nas corridas definidas no Art. 46.8.2, os reabastecimentos durante a corrida são permitidos.

48.3. Por razões de segurança, os reabastecimentos serão da inteira responsabilidade do concorrente e terão de ser feitos na via lenta do *pit lane*, na zona imediatamente em frente à respetiva box de cada equipa e com o motor da viatura desligado, ou em parque de reabastecimento a definir no regulamento particular da prova/evento, sempre com as quatro rodas no solo, cumprindo igualmente as seguintes normas de segurança:

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

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

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

É fortemente recomendado o recurso a meios técnicos devidamente homologados pela FIA.

4 - Em caso de derrame durante a operação, o concorrente é responsável pela limpeza da área após a viatura sair.

5 - O reabastecimento terá de ser realizado com o motor da viatura desligado e as quatro rodas assentes no solo.

48.4. Reabastecimento fora do pit lane

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

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

c - Os elementos responsáveis pelas operações de reabastecimento têm de respeitar a exigências do Art. 48.3 das presentes prescrições.

d - No parque de reabastecimento tem de haver um carro de fogo.

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

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

ART. 49. FINAL ANTECIPADO DE UMA CORRIDA EM CIRCUITO

49.1. Sem prejuízo das normas previstas na respetiva regulamentação, no que se refere aos poderes do Diretor de Prova ou Diretor de Corrida e do Colégio de Comissários Desportivos para suspenderem ou darem por terminada uma corrida (por razões de segurança ou por a pista se encontrar bloqueada ou impraticável), aplicar-se-á, nos casos abaixo previstos e para definir o momento em que uma corrida deve ser considerada como terminada, a seguinte regulamentação:

a) Duração igual ou inferior a 30 minutos - Se, numa corrida disputada em tempo determinado (corrida em tempo), se verificar que, durante o seu decorrer, e por quaisquer razões, não houver viaturas em competição na pista (seja por que motivo for - despistes, abandono, imobilização nas boxes, etc.) a corrida será dada como terminada no momento exato em que deveria terminar. A classificação da corrida, nesse caso, será a que os serviços de cronometragem determinarem após a última passagem pela linha de meta (ou pela linha correspondente à linha de meta na via interior do Pit-Lane) da última viatura durante o período normal da corrida. Contudo, e se essa última passagem registada se verificar em momento anterior ao que corresponderia a 60 % (sessenta por cento) do tempo total determinado para a corrida, tal classificação terá apenas efeitos estatísticos, devendo a corrida ser de imediato anulada pelos Comissários Desportivos.

b) Se, numa corrida disputada em tempo determinado (corrida em tempo), o tempo previsto para a sua duração for superior a 30 (trinta) minutos mas igual ou inferior a 120 (cento e vinte) minutos e caso se verifique que, durante o seu decorrer, por quaisquer razões, não houver viaturas em competição na pista (seja por que motivo for - despistes, abandono, imobilização nas boxes, etc.), a corrida será dada como terminada no momento exato que corresponda à multiplicação por 2 do tempo total registado pela última viatura que transpôs a linha de meta (ou pela linha correspondente à linha de meta na via interior do Pit-Lane) em condições normais de corrida, desde que essa multiplicação não resulte em tempo total superior ao inicialmente previsto para a duração total da corrida, caso em que prevalecerá o tempo inicialmente previsto. Nesse caso, a classificação da corrida será a que os serviços de cronometragem determinarem após a última passagem pela linha de meta (ou pela linha correspondente à linha de meta na via interior do Pit-Lane) da última viatura que a tenha transposto durante o período normal da corrida. Contudo, e se essa última passagem registada se verificar em momento anterior ao que corresponderia a 60 % (sessenta por cento) do tempo total determinado para a corrida, tal classificação terá apenas efeitos estatísticos, devendo a corrida ser de imediato anulada pelos Comissários Desportivos.

c) Superior a 180 minutos

Se, numa corrida disputada em tempo determinado (corrida em tempo), o tempo previsto para a sua duração for superior a 180 (cento e oitenta) minutos e se verificar que, durante o seu decorrer, e por quaisquer razões eventuais, não houver viaturas em competição na pista, (seja por que motivo for - despistes, abandono, imobilização nas boxes, etc.), a corrida será dada como terminada no momento que corresponda a 60 minutos completos após o exato momento da última passagem pela linha de meta (ou pela linha correspondente à linha de meta na via interior do Pit-Lane) da última viatura que a tenha transposto durante o período normal da corrida. A classificação da corrida nesse caso será a que os serviços de cronometragem determinarem após a última passagem pela linha de meta (ou pela linha correspondente à linha de meta na via interior do Pit-Lane) da última viatura que a tenha transposto durante o período normal da corrida. Contudo, e se essa última passagem registada, se verificar em momento anterior ao que corresponderia a 60 % (sessenta por cento) do tempo total determinado para a corrida, tal classificação terá apenas efeitos estatísticos, devendo a corrida ser de imediato anulada pelos Comissários Desportivos.

d) Em número de voltas determinado ou em distância determinada

Se, numa corrida disputada em número de voltas determinado (X voltas) ou em distância determinada (corrida em distância), se verificar que, durante o seu decorrer, e por quaisquer razões eventuais, não houver viaturas em competição na pista (seja por que motivo for - despistes, abandono, imobilização nas boxes, etc.), esta será dada como terminada no momento que corresponda ao resultado da multiplicação do número total de voltas previsto (ou o que corresponda à distância inicialmente prevista) pelo melhor tempo (absoluto) por volta registado nessa mesma corrida. Segundo a seguinte fórmula: $T_c = V \times L$, em que T_c será o tempo total de corrida, V o número total de voltas previsto e L a volta mais rápida registada na corrida até ao momento (desprezando-se nesse caso os decimais). Exemplo: Numa corrida com a duração prevista de 10 voltas e a melhor volta na corrida seja correspondente a (1m 35,125), a corrida será dada por terminada, no momento em que se completarem 15 minutos e 50 segundos após o momento da partida da corrida (luz verde ou apagar da luz vermelha do semáforo).

d.1) Contudo, e no caso de corridas disputadas em número de voltas determinado (X voltas) ou em distância determinada (corrida em distância) cujo tempo normal de corrida corresponderia aos limites de tempo definidos em b) e c), será utilizada a mesma regra para determinação do final da corrida aplicável às corridas em tempo. A classificação da corrida nesses casos, será a que a cronometragem determinar após a última passagem pela linha de meta (ou pela linha correspondente à linha de meta na via interior do Pit-Lane) da última viatura durante o período normal de corrida. Contudo, e se essa última passagem registada se verificar em momento anterior ao que corresponderia a 60 % (sessenta por cento) do número total de voltas determinado para a corrida (arredondado para o número inteiro imediatamente

superior), ou o número de voltas que corresponderia à distância inicialmente prevista, tal classificação terá apenas efeitos estatísticos, devendo a corrida ser de imediato anulada pelos Comissários Desportivos.

e) Prova/evento que compreenda várias mangas, eliminatórias ou corridas Se no regulamento de uma determinada prova/evento, compreendendo várias mangas, eliminatórias ou corridas no mesmo evento, o resultado destas afetar a(s) grelha(s) de partida da manga(s), eliminatória(s) ou corrida(s) seguinte(s), os Comissários Desportivos poderão, se assim o entenderem, constituir a(s) grelha(s) com base nesses elementos estatísticos ou decidir que a grelha de partida anteriormente estabelecida para a manga, eliminatória ou corrida entretanto anulada, seja a mesma que deve ser respeitada para a(s) manga(s), eliminatória(s) ou corrida(s) seguinte(s).

ANEXO I - PROCEDIMENTO DE PARTIDA CURTO**ART. 1. CAMPEONATOS, TAÇAS, TROFÉUS, CHALLENGE (DESAFIO) OU SÉRIE**

Somente para os Campeonatos, Taças e Troféus de Clássicos, Taças Troféus Monomarca ou Challenges, os artigos 30.1.1 ao 30.3.3 das presentes Prescrições Específicas de Velocidade, passam a ter a seguinte redação específica e o procedimento de partida passa a ser definido do seguinte modo:

Em caso de impossibilidade de cumprimento do procedimento de partida definido no Art. 30 das presentes prescrições o diretor de corrida (ou, na sua ausência, o diretor de prova) pode, devido a situações que provoquem atraso no horário oficial da prova/evento, decidir encurtar o procedimento de partida, o que fará com que o procedimento de partida se processe do seguinte modo:

1.1. No mínimo 10 minutos antes do início da volta de formação, as viaturas deixarão o *pit lane* para efetuarem uma volta de reconhecimento, permanecendo o *pit lane* aberto durante um período de 5 minutos.

1.2. O horário de abertura e fecho do *pit lane* para cada categoria será comunicado nas notas de briefing e entregue aos concorrentes através de protocolo, caso não esteja já previsto no regulamento particular da prova/evento.

1.3. No decorrer da volta de reconhecimento, na zona da reta da meta, os condutores não podem utilizar a passagem pelo *pit lane*. Caso o façam, serão penalizados pelos comissários desportivos com uma penalidade de paragem no *pit lane* (*stop & go*) de 30 segundos.

1.4. Durante o período referido no Art. 1.1 acima, os condutores não podem parar no *pit lane* (via interior) para efetuar ajustes na sua viatura (inclusive mudança de pneus), devendo os mesmos serem efetuados na grelha de partida, não sendo, também, permitido qualquer tipo de reabastecimentos.

Caso o concorrente faça qualquer tipo de reabastecimento, será de imediato desqualificado da corrida.

1.5. 2 minutos antes do fecho do *pit lane*, será ativado um sinal sonoro a informar que o encerramento do *pit lane* ocorrerá no prazo de 2 minutos.

1.6. O *pit lane* encerra no final dos 5 minutos e todas as viaturas que lá permanecerem poderão partir para a corrida desse local de acordo com o previsto no Art. 30.3.7 ou 30.3.8 acima (conforme o caso).

1.7. Após o encerramento do *pit lane*, todos os condutores que tenham saído para a pista antes do seu encerramento devem dirigir-se para a grelha de partida podendo manter os motores em funcionamento.