

PRESCRIÇÕES ESPECÍFICAS DE CROSSCAR – 2008

ACTUALIZAÇÃO EM 20-05-2008

1 - GENERALIDADES

1.1– As presentes Prescrições Específicas têm como finalidade estabelecer o quadro regulamentar aplicável a todas as provas de Crosscar que se realizem em Portugal organizadas sob a égide da FPAK e pontuáveis para o respectivo Campeonato.

2 - DISPOSIÇÕES GERAIS

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

2.2 - As presentes Prescrições aplicam-se em todas as provas de Crosscar em circuito, inscritas no Calendário Desportivo Nacional.

2.3 - Nas provas nacionais, apenas poderão participar Concorrentes e Condutores detentores de Licença Desportiva emitida pela FPAK.

2.3.1 – Contudo, e nos termos do acordo recíproco firmado entre a RFEA e a FPAK, os Concorrentes Espanhóis que sejam detentores de Licença Desportiva Nacional RFEA, poderão igualmente participar nas provas de Campeonatos Nacionais disputadas em Portugal nas mesmas condições dos concorrentes nacionais.

2.3.1.1 – Deverá contudo ser tido em atenção que as licenças “autonómicas” espanholas (emitidas apenas para provas regionais das respectivas regiões autonómicas) não são válidas em Portugal.

3 - CONDIÇÕES DE REALIZAÇÃO DE PROVAS DE CROSSCAR

3.1 – Quaisquer provas de Crosscar em circuito, só poderão decorrer em pistas permanentes homologadas pela FPAK ou FIA.

4 - OBRIGAÇÕES E CONDIÇÕES GERAIS

4.1 Todos os Concorrentes / Condutores, participantes nas provas do Campeonato de Portugal de Crosscar, inscrevem-se em seu nome e devem assegurar-se que todas as pessoas que fazem parte da sua equipa respeitam as disposições do Código Desportivo Internacional e seus anexos, as Prescrições Gerais Aplicáveis às Provas de Automobilismo e Karting, as presentes Prescrições Específicas (PEKc), os Regulamentos Desportivos e Técnicos, o Regulamento Particular da Prova e toda e qualquer outra regulamentação ou interpretação publicada no Anuário do Desporto Automóvel, Boletim FPAK e/ou no site Oficial da FPAK.

4.2 - Se um Concorrente não puder estar presente na prova, deve designar por escrito o seu representante nos termos previstos no Art.º 9º § 3º das PGAPAK.

A responsabilidade de um Conductor ou de qualquer outra pessoa da equipa encarregada de assegurar que todas as disposições sejam respeitadas durante o decorrer da Prova, é ao mesmo tempo individual e solidária com a do Concorrente.

4.3 - Os Concorrentes, durante toda a duração dos treinos, corridas de qualificação e corridas finais, devem assegurar-se de que as viaturas por si inscritas cumprem as condições de conformidade técnica e de segurança regularmente previstas.

4.4 - No caso de o Concorrente não se encontrar a bordo da viatura, todas as suas obrigações e responsabilidades incumbirão na sua totalidade ao 1º Conductor designado no Boletim de Inscrição, quando este tiver idade igual ou superior a 18 anos.

Quando a idade do Condutor for inferior a 18 anos essa responsabilidade incumbe exclusivamente ao Concorrente designado no Boletim de Inscrição.

4.4.1 - Durante o tempo que um Condutor com idade inferior a 18 anos se encontrar em pista, a sua representação perante a Direcção da Prova e o CCD, será cumulativamente assumida pelo seu Concorrente. Esta obrigatoriedade abrange todos os participantes do Campeonato Nacional de Crosscar.

4.5 - Em cada corrida do mesmo evento, um Condutor não pode utilizar mais do que uma viatura. Não estão autorizadas viaturas de reserva. Os Comissários Técnicos poderão identificar as viaturas para garantir o cumprimento do presente artigo.

5 - ORGANIZAÇÃO DA PROVA, CIRCUITOS, SEGURANÇA PÚBLICO

5.1 - Qualquer competição de Crosscar inscrita no Calendário Desportivo Nacional, é organizada de acordo com as normas do Código Desportivo Internacional da FIA e seus anexos, as Prescrições Gerais Aplicáveis às Provas de Automobilismo e Karting (PGAPAK), as presentes Prescrições Específicas de Crosscar (PEKc) e o Regulamento do Campeonato (ou Taça), os quais todos os Concorrentes e Condutores aceitam e se comprometem a cumprir rigorosamente pelo simples facto da sua inscrição na prova.

5.2 - O Clube Organizador, a denominação da prova, o tipo de corridas a disputar e a data da realização são mencionadas no Regulamento Particular da Prova que completa as presentes Prescrições Específicas de Crosscar.

5.3 - Características dos Circuitos de Crosscar

Conforme “Regulamento para a Construção e Segurança de Pistas de OFFROAD”.

6. JOKER LAP

6.1. - As provas de Crosscar a realizar no ano de 2008, poderão, por opção exclusiva dos Organizadores, introduzir a “Joker Lap”, desde que tal esteja previsto no Regulamento Particular da prova.

Nota: A partir de 1 de Janeiro de 2009, passará a ser obrigatório o uso da “Joker Lap” em todas as provas de Crosscar.

6.2. No caso de se encontrar previsto no Regulamento Particular da prova a “Joker Lap”, em cada sessão de treinos livres, Corridas de Qualificação ou Finais em que a “Joker Lap” seja utilizada, os Condutores deverão, para cumprir a “Joker Lap”, aceder previamente ao corredor delimitado para o efeito (Linha de “Joker Lap”).

6.3 – A linha de “Joker Lap” estará colocada a no máximo 4 (quatro) metros (no sentido transversal) da zona de delimitação exterior da pista e será constituída pela pintura (em amarelo) no solo da parte revestida da pista, de uma linha longitudinal contínua com 15 cm de largura de traço e que terá o seu início entre 35 a 40 metros antes da entrada para a zona da “Joker Lap” e se prolongará por mais 10 metros além dessa zona.

6.3.1 – Nas pistas onde não exista a possibilidade de ser pintada no solo essa linha, devido ao pavimento não ser constituído por uma zona revestida (asfalto ou betão), deverá ser colocado do lado da pista em que se situar a entrada da “Joker Lap” (em local bem visível para todos os Condutores em pista), entre 35 a 40 metros antes da entrada para a zona da “Joker Lap”, um painel indicador com as dimensões mínimas de 1,5 m x 1m, pintado com letras pretas sobre fundo laranja com a indicação: **“INICIO DA ZONA DE JOKER LAP”**.

6.3.2 – Da mesma forma e para definição do final da “linha (imaginária) de Joker Lap”, deverá ser colocado do mesmo lado da pista, 10 m após a entrada da “JOKER LAP” um painel idêntico com a menção **“FINAL DA ZONA DE JOKER LAP”**.

6.4 - As viaturas que pretendam cumprir a “Joker Lap” não poderão atravessar a linha contínua pintada na pista para aceder à zona da “Joker Lap”, devendo aceder previamente ao corredor delimitado para o efeito (Linha de “Joker Lap”) que separa as viaturas que desejam cumprir a “Joker Lap” daquelas que circulam normalmente pela pista.

6.4.1 – No caso previsto em 6.3.1 (não existência de linha delimitadora pintada no solo), as viaturas que pretendam cumprir a “Joker Lap” nessa volta, deverão manter-se dentro do “corredor imaginário” que se inicia no local onde estiver instalado o painel “INICIO DA ZONA DE JOKER LAP” e que corresponderá a no máximo 4 (quatro) metros (no sentido transversal) da zona de delimitação exterior da pista do lado da “Joker Lap”.

6.5 – Qualquer viatura que entre no corredor delimitado para o efeito (Linha de “Joker Lap”) poderá sempre optar por:

a) Cumprir a “Joker Lap”

ou

b) Continuar na pista principal sem aceder à zona da “Joker Lap”.

6.5.1 - Contudo e no caso previsto na alínea b), qualquer viatura que entre no corredor da “Joker Lap”, não poderá atravessar a linha contínua pintada na pista (ou a linha imaginária definida em 6.3.1) para aceder de novo à pista principal, apenas a podendo retomar após o final da linha delimitadora do corredor da “Joker Lap” ou após o painel “FINAL DA ZONA DE JOKER LAP”.

6.6 - À saída da “Joker Lap”, as viaturas que circulem na pista principal têm prioridade sobre as viaturas que hajam cumprido a “Joker Lap” e estejam a retomar a pista principal.

6.7 - Excepto em casos de força maior, reconhecidos como tal pelo Colégio de Comissários Desportivos, toda a infracção às regras definida no presente artigo 6, implicará sanções a aplicar pelo CCD.

7 - REGULAMENTOS

7.1. – As Comissões Organizadoras das provas pontuáveis para o Campeonato, devem apresentar no Secretariado da FPAK (preferencialmente por correio electrónico) um exemplar do projecto do regulamento particular de acordo com o Regulamento Tipo do Crosscar, com antecedência mínima de 60 dias em relação ao início da prova, com vista à sua aprovação e obtenção do respectivo VISA.

7.2 - O Regulamento Particular de cada evento deverá estar em conformidade com o Regulamento Tipo de Crosscar e ser aprovado pela FPAK, de acordo com o Art.º 4º § 3º das PGAPAK, e especificar o local e horário de afixação dos resultados oficiais, salvaguardando o disposto no § único do Art.º 21º das Prescrições Gerais Aplicáveis às Provas de Automobilismo e Karting.

7.2.1 - O regulamento particular (versão definitiva) terá que ser remetido ao Secretariado da FPAK por correio electrónico e publicado com a antecedência mínima de trinta dias em relação à data do encerramento das inscrições

7.2.1.2 – Nos termos previstos no § 5º do Art.º 4º das PGAPAK, a obrigatoriedade da publicação de uma versão impressa do Regulamento (definitivo) da prova bem como a sua entrega na FPAK, será dispensável, desde que em momento anterior à abertura das inscrições para essa prova, o texto (definitivo) do Regulamento (já aprovado com o VISA da FPAK), o itinerário da prova (quando for o caso), o horário da prova e o respectivo Boletim de Inscrição, estejam já publicados no site oficial Internet do Clube Organizador e no site oficial da FPAK (www.fpak.pt).

7.3 - Nenhuma cláusula das Prescrições Específicas de Crosscar poderá ser revogada ou alterada por um Regulamento Particular da Prova ou seus eventuais Aditamentos.

7.4 - Em todas as competições, cópias do Regulamento Particular da Prova (visado pela FPAK), apólice de Seguro, identificação de todas as Autoridades Desportivas e Oficiais de Prova (incluindo os números das suas Licenças Desportivas) e a Licença de Homologação do Circuito, devem estar afixadas permanentemente no Quadro Oficial da Prova.

7.5 - Modificações do Regulamento – Aditamentos

7.5.1 - O Clube Organizador dará conhecimento aos Concorrentes através do regulamento particular da prova ou através de circulares especiais, de todas as prescrições ou aditamentos que entenda dever publicar, e que tenham merecido a aprovação prévia da FPAK ou que no decurso da prova o CCD decida publicar.

7.5.2 - Os casos não previstos nas presentes Prescrições Específicas e seus anexos ou no Regulamento Particular da Prova e seus aditamentos, serão analisados pelo Colégio de Comissários Desportivos de acordo com as normas do C.D.I. e os regulamentos da FPAK.

7.5.3 - Os Comissários Desportivos poderão a título excepcional, dar instruções aos Condutores, através de circulares especiais (Aditamentos) nos termos do C.D.I.

Tais circulares em forma de Aditamento, deverão ser entregues a todos os Condutores, que deverão confirmar por assinatura o seu recebimento, devendo ser impressas em papel de cor diferente dos demais documentos a afixar ou distribuir.

Para uma melhor uniformização de procedimentos recomenda-se que o papel destas circulares seja de cor amarela.

7.5.4 - Toda a decisão e/ou comunicação dos Comissários Desportivos ou do Director de Prova, que diga respeito particularmente a um determinado Condutor, deverá ser comunicada a este, imediatamente e por escrito.

7.5.4.1 – Todas as decisões do CCD (excepto as que se refiram a verificações técnicas intermédias ou finais e seus respectivos resultados, cuja decisão de afixação ficará sujeita ao inteiro critério do CCD) devem ser impressas em papel de cor diferente (recomenda-se que o sejam em papel azul claro) da dos restantes documentos (distribuídos ou afixados) e publicadas no Quadro Oficial de Afixação.

7.5.5 - Os Comissários Desportivos poderão aplicar penalidades previstas pelo Regulamento Desportivo, além de, ou em vez de, qualquer outra penalidade da qual disponham nos termos do CDI.

7.5.6 – Todas as classificações, sejam de treinos ou de corridas, bem como todas as decisões tomadas pelos Oficiais da Prova, deverão ser afixadas nos Quadros Oficiais de Afixação.

7.5.6.1 – Cada quadro será subdividido em dois, sendo uma apenas para afixar toda a documentação emitida e outro apenas para as classificações.

7.5.6.2 – Os Quadros Oficiais da Prova deverão estar colocados, um junto do Secretariado e o outro junto do Paddock.

7.6 - Aplicação e Interpretação do Regulamento

7.6.1 - O Director de Prova é o responsável pela aplicação destas Prescrições Específicas, dos Regulamentos aplicáveis e do Regulamento Particular, durante o decorrer da prova.

Cabe ao Director de Prova informar o Colégio de Comissários Desportivos de todos os incidentes importantes que tenham sido verificados e que exijam a aplicação das Prescrições Específicas, da regulamentação geral apropriada ou do Regulamento Particular da prova.

7.6.2 - Qualquer reclamação apresentada por um Concorrente será transmitida para análise e decisão ao Colégio de Comissários Desportivos (Art.º 171 e seguintes do CDI).

7.6.3 - Igualmente, todos os casos não previstos pelo Regulamento Particular serão analisados pelo Colégio de Comissários Desportivos que detêm o exclusivo poder de decisão (Art.º 141 do CDI).

7.6.4 - Toda a manobra desleal, incorrecta ou fraudulenta, praticada por um Concorrente ou pelos membros da sua equipa, será julgada pelo Colégio de Comissários Desportivos que aplicará as eventuais penalidades, que poderão ir até à exclusão do evento.

8 - LICENÇAS DESPORTIVAS

8.1 - Todos os Concorrentes e Condutores participantes nas provas do Campeonato e Taça de Portugal deverão ser titulares de Licenças Desportivas válidas para o ano em curso e correspondente às diversas competições que integram, e ao estipulado no Regulamento de Emissão de Licenças Desportivas da FPAK.

8.1.1 - No caso de Concorrentes / Condutores nacionais (ou estrangeiros residentes em Portugal), essa licença deverá ter a graduação estipulada no Regulamento de Emissão de Licenças Desportivas da FPAK e nos Regulamentos Desportivos do respectivo Campeonato ou Taça.

a) Campeonato de Portugal de Crosscar – Licença Regional (ou de grau superior)

b) Taça de Portugal de Crosscar – Licença Regional (ou de grau superior)

8.2 - Todos os elementos que integrem as equipas participantes – até cinco Assistentes – que desenvolvam as suas funções nos parques de trabalho ou na zona das boxes (se existirem) nas provas do Campeonato e Taça, terão obrigatoriamente de ser titulares de Licença Desportiva correspondente, emitida pela FPAK e válida para o ano em curso.

8.3 - Recorda-se que nos termos da Regulamentação de Emissão de Licenças Desportivas em vigor, e por força da Regulamentação Internacional, os menores de 18 anos não poderão ser detentores de Licença de Concorrente.

No caso de dela necessitarem, tal Licença será emitida em nome de um dos progenitores (ou tutor se for o caso), ficando adstrita única e exclusivamente ao respectivo Conductor.

9 - INSCRIÇÕES

9.1. - Todo o Concorrente deve enviar o Boletim de Inscrição devidamente preenchido para o Secretariado da Prova antes da data do fecho das inscrições especificada no regulamento particular.

O Boletim de Inscrição (de acordo com o CDI) deverá ser acompanhado da quantia para pagamento da taxa de Inscrição, sob pena de nulidade de inscrição.

Se o pedido de inscrição for enviado por fax ou correio electrónico, o respectivo original e pagamento, deverão estar na posse dos organizadores, nos 2 (dois) dias seguintes ao fecho das inscrições.

9.1.2 - Nenhuma modificação poderá ser introduzida no Boletim de Inscrição, excepto nos casos previstos nas presentes Prescrições.

Todavia, o Concorrente poderá, livremente, substituir o veículo declarado no Boletim de Inscrição por outro até ao momento das Verificações Técnicas iniciais.

9.1.3 – Após o fecho das inscrições, não é autorizada a substituição de qualquer Concorrente.

No entanto um dos Condutores pode ser substituído desde que, com o acordo:

a) Dos Organizadores, até ao início das Verificações Administrativas

b) Dos Comissários Desportivos nos termos definidos no Art.º 141 do CDI, a partir do momento do início das Verificações Administrativas e até à publicação da lista dos Concorrentes autorizados a participar (Lista de Participantes).

9.2 - Pelo simples facto de subscrever o respectivo Boletim de Inscrição, o Concorrente, bem como os membros da sua equipa, declaram implicitamente conhecer e submeter-se às jurisdições desportivas reconhecidas pelo Código Desportivo Internacional e seus anexos, bem como às disposições das PGAPAK, das presentes Prescrições, do regulamento específico do Campeonato ou Taça e do Regulamento Particular da Prova.

9.3 - Toda a omissão ou falsa declaração no que respeita às características da viatura inscrita, ou dados do Concorrente / Condutor e elementos da Equipa, implicará a exclusão imediata do Concorrente ou Equipa, sem prejuízo de sanções mais graves que lhe venham a ser aplicadas pela FPAK.

9.4 - O número máximo (facultativo) de Condutores aceites para a inscrição em cada prova e a data limite para efeitos de inscrição na prova, serão estipulados no respectivo Regulamento Particular.

9.5 - No que respeita às viaturas de competição, fica bem claro que, os Concorrentes inscrevem sob sua inteira responsabilidade e honra, uma viatura conforme ao Código Desportivo Internacional e seus Anexos, assim como de acordo com o Regulamento Técnico de Crosscar.

9.6 - Em conformidade com o preceituado no Art.º 79 do CDI, uma mesma viatura não poderá ser inscrita mais do que uma vez em cada prova.

9.7 - Todo o Concorrente que após estar devidamente inscrito não possa por qualquer motivo estar presente na mesma terá que justificar por escrito (via fax ou correio electrónico) junto da Entidade Organizadora o motivo da sua ausência.

A não justificação determinará a aplicação ao Concorrente de uma das penalidades previstas no Art.º 153º do CDI.

9.8 - Taxa de Inscrição

9.8.1 - O valor da Taxa de Inscrição para cada prova do CPKc 2008 será obrigatoriamente precisado no Regulamento Particular da prova, cabendo exclusivamente ao Organizador definir o seu montante.

9.8.2 - É totalmente interdita a aplicação de qualquer agravamento sobre as taxas de inscrição nas provas, já que a Taxa de Inscrição deve ser única e a mesma até ao encerramento das respectivas inscrições.

9.8.3 - Uma vez estabelecida e aprovada a Taxa de Inscrição na prova, podem os Organizadores incluir no seu regulamento particular uma bonificação sobre essa taxa, por antecipação na inscrição até data anterior ao fecho das inscrições a definir pelo Organizador.

9.8.4 - No caso de no Regulamento Particular da Prova constar uma limitação ao número de inscritos, será dada preferência aos Concorrentes que estejam prévia e regulamentarmente inscritos no Campeonato de Portugal de Crosscar.

10 - SEGURO DA PROVA

10.1 - O Organizador da prova deverá obrigatoriamente ter contratado o seguro de responsabilidade civil de todos os Concorrentes e/ou Condutores, nos termos definidos no Art.º 35º das Prescrições Gerais Aplicáveis às Provas de Automobilismo e Karting.

10.2 - Esse seguro será válido durante todo o desenrolar da prova, entrando em vigor no momento do início de cada treino ou corrida, e terminando no final dos mesmos, ou a partir do momento em que o Concorrente desista ou tenha sido desclassificado.

10.3 - Fotocópia da apólice de seguro será, obrigatoriamente, exposta nos Quadros Oficiais de Afixação da prova.

10.4 - Em caso de acidente, o Concorrente, ou o seu representante, deverão fazer de imediato um relatório escrito completo, com nome e morada das testemunhas, que deverá ser entregue no mais curto espaço de tempo possível, no Secretariado da prova.

10.5 - Não serão considerados terceiros, os Condutores e respectivas viaturas entre si, assim como os elementos portadores de Credenciais Oficiais (emitidas pela Organização ou pela FPAK), que se encontrem em locais interditos aos espectadores.

10.6 - O Seguro de responsabilidade Civil contratado pelo Clube Organizador não afectará as Apólices de Seguro pessoais efectuadas por um Concorrente / Conductor ou por qualquer participante na Prova.

10.7 - Os Concorrentes e Condutores, assim como os elementos das suas equipas, pelo simples facto da sua inscrição, aceitam renunciar a qualquer tipo de indemnização em caso de acidente, bem como ilibam de toda a responsabilidade os Organizadores e Promotores da prova em caso de acidente, renunciando a formularem qualquer reclamação contra estes.

11 - PROVAS PONTUÁVEIS – HORÁRIOS – PROGRAMA DA PROVA

11.1 - O Calendário das provas será aprovado pela Federação Portuguesa de Automobilismo e Karting.

A Federação Portuguesa de Automobilismo e Karting reserva-se o direito de modificar a qualquer momento as datas e locais de uma ou várias provas do Calendário.

11.2 – As provas de Crosscar deverão disputar-se obrigatoriamente numa jornada de dois dias.

11.3 - O horário das provas deverá contemplar uma sessão de Treinos Livres, Treinos Cronometrados, Warm – up, três Corridas de Qualificação e Corrida Final.

11.3.1 – Deverá haver obrigatoriamente no início do 2º dia de prova uma sessão de Warm – Up.

11.4 – O horário deverá prever o início e o final das Verificações Documentais e Técnicas bem como a hora de início de cada série de treinos e corridas.

No horário a estabelecer para as Verificações Documentais e Técnicas deverá ser previsto um período reservado para uma quantidade específica de viaturas, as quais no período estabelecido serão identificadas pelo número de competição. *(ex. das 08h00 às 08h30 do nº 1 ao nº 15)*

11.5 - Os Organizadores obrigam-se a efectuar no 1º dia de Prova as Verificações Documentais e Técnicas, a Sessão de Treinos Livres, a Sessão de Treinos Cronometrados, o Briefing verbal e opcionalmente a 1ª Corrida de Qualificação.

11.6 – No 2º dia de prova o programa deverá prever uma sessão de Warm-up, as (2 ou 3) corridas de qualificação, a corrida final, a distribuição de prémios oficiosa e as verificações técnicas finais.

A distribuição de prémios oficiosa deverá estar concluída obrigatoriamente até às 17h00.

12 - NÚMEROS DE COMPETIÇÃO

12.1 - Os números de competição deverão estar de acordo com o previsto nos Artigos 206º, 207º e 209º do CDI; com as seguintes variantes:

a) O desenho dos algarismos será do tipo clássico como reproduzido aqui:

1 2 3 4 5 6 7 8 9 0 (letra tipo Arial)

b) Em cada viatura de Crosscar, os números de competição devem ser colocados no tejadilho ou no capot do motor, onde será montado num painel vertical no qual serão colados os números que deverão estar visíveis dos dois lados.

O número montado no tejadilho deverá ser instalado de forma permanente sobre um suporte vertical de 24 cm x 35 cm, sem arestas vivas e ao longo do eixo longitudinal da viatura.

As dimensões do número serão de 18 cm de altura com traço de 4 cm de largo.

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

12.1.1 - A todos os Concorrentes do Campeonato de Portugal de Crosscar, serão atribuídos números permanentes para todas as provas de 2008.

Para os Condutores inscritos no Campeonato de Portugal de Crosscar, os respectivos números de competição serão atribuídos pela FPAK.

No caso de Condutores não inscritos no CPKc e para cada Condutor, esse número será atribuído pelo respectivo Organizador na primeira prova em que participe em 2008 e manter-se-á o mesmo ao longo de todo o ano.

O número 1 (um) é atribuído exclusivamente ao Campeão Nacional do ano anterior e desde que este se mantenha a competir na mesma Categoria.

No caso de o Campeão Nacional em título (ou o Vencedor) não competir no ano em curso nessa categoria, esse número não será atribuído.

Os Organizadores de cada prova, depois de observados os números de competição atribuídos pela FPAK para os Condutores inscritos no CPKc, deverão respeitar o seguinte critério para os números a atribuir obrigatoriamente de forma sequencial:

Nota: na primeira centena, os zeros antes do número servirão apenas de referência sequencial, não fazendo parte do número de competição a atribuir – Ex. 005 representará o número de competição 5

Campeonato de Portugal de Crosscar

do 001 ao 099

12.1.2 - A FPAK registará em listagem específica, após cada prova disputada e mediante a informação recebida do respectivo Organizador (através de Lista de Inscritos da sua prova), o número de competição que tiver sido atribuído a determinado Condutor, o qual será mantido cativo pata toda a época.

Os Organizadores da prova seguinte deverão assim consultar o site da FPAK (Secção INFO CLUBES), onde estará publicada a listagem dos números já atribuídos, para que lhes seja possível atribuir novos números ao (s) condutor (es) que se inscreva (m) na sua prova e que, **ou não estejam inscritos no CPKc ou** ainda não tenham qualquer número de competição atribuído no ano em curso.

12.2 - NOMES DOS CONDUTORES NA CARROÇARIA

12.2.1 - Todos os Condutores devem ter afixado o seu nome de ambos os lados da carroçaria.

Devem ser usadas letras de caixa alta (10 cm de 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).

As letras, que devem ser obrigatoriamente de cor branca, em plástico (vinil) recortado (sem fundo) devem ser do tipo «Helvética bold».

13 - PUBLICIDADE

13.1 - De acordo com as normas expressas no "Regulamento para os números de competição e publicidade em automóveis que participem em competições desportivas", em vigor no ano em curso, os Concorrentes poderão, livremente, afixar toda a publicidade nas suas viaturas desde que:

- Sejam autorizados pelas leis nacionais
- Pelos regulamentos FIA
- Pelos regulamentos da FPAK
- Não seja contrária aos princípios da boa moral e costumes
- Não seja de natureza política ou religiosa
- Não colida com os espaços destinados às placas e números de competição e nome do condutor

13.2 - Os espaços publicitários que se encontram na parte superior e / ou inferior do fundo branco dos números de competição são reservados à publicidade dos Organizadores, desde que esta tenha sido previamente aprovada pela FPAK.

13.2.1 – Os Concorrentes não podem recusar essa publicidade obrigatória

13.3 – Qualquer outra publicidade proposta pelo Organizador, não poderá ser, senão facultativa. A sua recusa não poderá implicar uma Taxa de inscrição de valor superior ao dobro da prevista com a publicidade facultativa.

13.4 - Os Concorrentes que aceitem a publicidade facultativa dos Organizadores, devem para o efeito reservar os espaços indicados no regulamento particular da prova.

13.5 - Os caracteres do nome do patrocinador oficial da prova deverão ter, no máximo a mesma dimensão e espessura dos respeitantes ao do nome da prova.

14 – OFICIAIS DA PROVA

De acordo com o estabelecido no CDI, a Lista de Oficiais proposta pelo Organizador deverá merecer a prévia aprovação da FPAK.

14.1 - Comissários Desportivos

14.1.1 - Para todas as provas a contar para o Campeonato e Taça de Portugal de Crosscar, a FPAK nomeará o Presidente do Colégio de Comissários Desportivos e um Comissário Desportivo.

14.1.2 - O terceiro membro do Colégio de Comissários Desportivos será proposto pela Comissão Organizadora, podendo neste caso, pertencer ao mesmo Clube que organiza a prova.

14.1.3 – Nas outras provas não integradas no Campeonato ou Taça de 2008, a FPAK designará o Presidente do Colégio de Comissários Desportivos, de entre os três membros propostos pelo Organizador para integrar o CCD.

14.1.4 - Deve ser mantida uma comunicação permanente entre os Comissários Desportivos e o Director de Corrida.

Sempre que possível, pelo menos um dos Comissários Desportivos (preferencialmente o Presidente do CCD) deve permanecer junto do Director de Corrida, a fim de que toda e qualquer decisão urgente que se revele necessária, possa ser tomada sem qualquer atraso.

14.1.5 – Para o efeito, a Organização deverá obrigatoriamente disponibilizar para a sala do CCD, um rádio no mesmo canal e frequência usado pela Direcção da Prova.

14.1.6 - A 1ª (primeira) Reunião do Colégio de Comissários Desportivos deverá ter lugar antes do horário previsto para a conclusão das Verificações Administrativas, devendo o local e hora, ser mencionados no Regulamento Particular da Prova.

14.2 - Observador FPAK

14.2.1 - Para todas as Provas do Campeonato ou Taça, um Observador será designado pela FPAK, o qual, apenas com a sua identificação da FPAK, terá livre acesso a todos e quaisquer pontos do percurso e instalações do circuito onde estejam a funcionar dispositivos relacionadas com a prova.

14.2.2 - No desempenho das suas funções, o Observador FPAK poderá verificar sem limitações, os dispositivos técnicos e / ou de segurança colocados ao longo do circuito.

14.3 - DELEGADO TÉCNICO DA FPAK

14.3.1 - Para cada uma das Provas do Campeonato ou Taça, a FPAK nomeará um Delegado Técnico.

14.4 - OFICIAIS DA PROVA

14.4.1 - A lista nominativa dos Oficiais de Prova (com o seu respectivo acordo pessoal e o correspondente número de licença desportiva) deverá ser entregue juntamente com o processo de aprovação do regulamento e deverá constar no mínimo de:

- Um ou dois Comissário (s) Desportivo (s) (cf. Art. 14.1.1 e 14.1.2)
- O Director de Prova
- O Director de Corrida, que actuará como Starter
- O (s) Director (es) Adjunto (s) (facultativo)
- O Secretário da prova
- O responsável pela Segurança
- O Comissário Técnico – Chefe
- Os Comissários Técnicos-adjuntos
- O (s) Responsável (eis) pelas Relações com os Concorrentes, sendo obrigatória a publicação da sua foto no Regulamento Particular da Prova, e a utilização dum colete de cor contrastante aos outros coletes, com indicação de ambos os lados “RELAÇÕES COM OS CONCORRENTES “.
- Os Comissários de Parque
- Os Juizes de Facto
- O Responsável da Cronometragem
- O Responsável pelos Resultados da Prova
- O Médico – Chefe (Licenciado em Medicina, obrigatoriamente)

14.4.2 – Uma prova onde se disputem corridas de várias categorias poderá ter Directores de Corrida diferentes.

Nesse caso, os mesmos deverão constar do Regulamento Particular da Prova, no qual deverá figurar igualmente a identificação do Director da Prova, que será o responsável máximo por todos os Directores de Corrida

14.4.3 – Em caso de qualquer modificação à lista de Oficiais da Prova, a rectificação deverá ser publicada em forma de Aditamento e afixada no Quadro Oficial.

14.4.4– Não poderão constar do Regulamento Particular da Prova, nomes de Oficiais de Prova que não sejam titulares de Licença Desportiva, correspondente à actividade que irão desempenhar, válida para o ano em curso.

14.5 - O Director de Prova estará em constante ligação com o Director de Corrida. O Director de Corrida disporá de plenos poderes nas matérias que abaixo se descrevem:

- a) Controlar o desenrolar dos treinos e corrida, o respeito pelos horários e, caso julgue necessário, propor ao Colégio de Comissários Desportivos a modificação do horário conforme previsto no CDI e nestas Prescrições Específicas.
- b) Mandar parar qualquer Conductor (no cumprimento das normativas do CDI e das Prescrições Específicas) dando imediato conhecimento do facto ao Colégio de Comissários Desportivos.
- c) Interromper o desenrolar dos treinos ou da corrida (se julgar que a sua continuação pode ser perigosa) em conformidade com o CDI e destas Prescrições Específicas e assegurar-se de que a nova partida se efectuará conforme os procedimentos nele previstos.
- d) Os procedimentos de partida
- e) O cumprimento do horário

14.6 - O Director de Prova tem de estar obrigatoriamente presente no evento a partir do início das verificações administrativas

14.7 - Sempre que as viaturas se encontrem em pista, o Director de Corrida tem de estar em contacto rádio permanente com todos os postos de Comissários de pista. Os Comissários Desportivos e restantes Oficiais de Prova deverão estar em contacto rádio permanente com o Director de Corrida.

15 - INSTRUÇÕES E COMUNICAÇÕES AOS CONCORRENTES

15.1 – As instruções oficiais transmitem-se aos Conductores por meio de sinais previstos no Art.º 4º do Anexo H do Código Desportivo Internacional. Os Concorrentes não podem utilizar sinalética passível de ser confundida com a sinalética utilizada pelos Oficiais de Prova.

15.2 – Os sinais transmitidos aos Conductores por meio de bandeiras previstos no Art.º 4.1 do Anexo H do Código Desportivo Internacional têm de ser obrigatória e imediatamente respeitados.

15.3 – A apresentação de uma ou mais bandeiras amarelas agitadas indicam a presença de perigo na pista.

Os Conductores deverão necessariamente diminuir a sua velocidade, ficando preparados para mudar a direcção ou mesmo parar, sendo proibido ultrapassar.

15.3.1 – As infracções a esta regra, após análise dos factos pelo Colégio de Comissários Desportivos e por sua exclusiva decisão, poderá levar às seguintes sanções:

- a) Durante uma sessão de Treinos Cronometrados: Anulação dos tempos efectuados pelo Conductor.
- b) Durante as Corridas de Qualificação ou Corrida Final e dependendo da gravidade da infracção:
 - b1) Penalidade em tempo até ao máximo de 60 (sessenta) segundos a adicionar ao tempo total da corrida onde foi praticada a infracção.

b2) Desclassificação da (s) Corrida (s) de Qualificação ou Corrida Final, se se verificar reincidência, ou o facto for considerado pelo Colégio de Comissários Desportivos como falta muito grave.

15.4 – Quando a bandeira vermelha for apresentada, todos os Concorrentes deverão reduzir substancial e imediatamente a velocidade e regressar à grelha de partida (ou ao local que no momento lhes for indicado pelos Oficiais de Prova), preparados para parar se for necessário, sendo proibido ultrapassar.

O incumprimento desta regra implicará sanções a aplicar pelo Colégio de Comissários Desportivos.

15.5 – Quando for apresentada a bandeira preta, o Conductor a quem a mesma for apresentada deverá no final da mesma volta sair da pista e dirigir-se para o local designado no Regulamento Particular da Prova.

O incumprimento desta regra implicará a exclusão do evento.

A bandeira preta será mostrada com o número de competição do Conductor.

Se a um condutor, no decurso de uma Corrida de Qualificação for apresentada a bandeira preta, ele deverá dirigir-se para o Paddock.

Se a apresentação desta bandeira ocorrer durante uma Corrida Final, deverá dirigir-se para o parque fechado ou para outro local que estiver especificado no regulamento particular da prova.

15.6 – Por força do Artigo 13º do Anexo “H” ao CDI, especificamente para as corridas de Ralicross, abaixo se transcreve a sinalização de bandeiras conforme previsto no Artigo 13.3 do referido Anexo H e do Regulamento específico de Ralicross da FIA.

15.6.1 – Comissários de Pista: A sinalização será limitada às bandeiras azul (Autocross e Crosscar unicamente), amarela, amarela com listas vermelhas, branca, vermelha e verde nos postos de Comissários de Pista.

15.6.1.2 - O Director de Corrida terá à sua disposição a bandeira vermelha, a bandeira preta, a bandeira preta e branca, a bandeira preta com disco laranja e as bandeiras de partida e chegada.

A amostragem da bandeira preta é da exclusiva responsabilidade do Director de Prova (não tendo necessidade de autorização do CCD), tendo, no entanto, no final das Corridas de Qualificação ou Corridas Finais, de reportar ao CCD a amostragem desta bandeira, mencionando claramente os motivos da sua amostragem bem como a identificação do Conductor e da Corrida.

15.6.2 – Os sinais por bandeiras deverão estar conformes ao Artigo 4º do Anexo “H” ao CDI, salvo nas seguintes excepções

a) A bandeira amarela será agitada durante 2 (duas) voltas para o mesmo incidente e apenas por via da existência de um eventual obstáculo na pista que possa tornar as ultrapassagens perigosas ou impossíveis.

Duas bandeiras amarelas serão agitadas se o incidente se verificar sobre a trajectória de corrida ou dificultar a transposição de eventuais obstáculos existentes na pista.

Após duas voltas, as duas bandeiras amarelas passarão a uma única bandeira amarela que será agitada até ao final da corrida para sinalizar o posicionamento do obstáculo existente na pista.

Após a apresentação da bandeira amarela, os pilotos não poderão ultrapassar até que tenham passado completamente o local do incidente (por razão do qual a bandeira foi apresentada) e não haverá, nesta situação, apresentação de bandeira verde.

b) A bandeira vermelha, bandeira preta, bandeira preta e branca, bandeira preta com disco laranja – a decisão de apresentar estas quatro bandeiras será normalmente da competência do Director de Corrida

c) A bandeira amarela com bandas vermelhas deverá ser sempre mostrada fixa após a rega da pista, mas segundo as condições previstas no Art. 21.3 destas Prescrições.

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

15.8 – Balizas poderão ser utilizadas para delimitar o percurso (dentro do possível em número pouco elevado) e competirá aos Juizes de Facto fazer o relatório dum viatura que desloque ou que passe pelo lado contrário.

15.9 – Painéis fixos deverão ser igualmente utilizados para indicar os desvios do percurso tais como chicanas artificiais onde a visibilidade seja limitada.

A saída a partir da pista para o Paddock deverá ser também claramente indicada.

16 - PENALIDADES – DESCLASSIFICAÇÕES

16.1 - O Colégio de Comissários Desportivos pode aplicar as penalizações, (e desclassificações) previstas nas presentes Prescrições Especificas, assim como quaisquer outras de que disponham a seu exclusivo critério e de acordo com o CDI.

Poderão igualmente actuar nesse sentido a pedido do Director de Corrida ou de Prova ou perante uma reclamação; ou ainda caso algum (ns) dos elementos do CCD haja (m) presenciado o (s) facto (s).

16.1.1 - Estas penalidades e as situações previstas não são restritivas, cabendo ao Colégio de Comissários Desportivos, nos termos do CDI, a aplicação de quaisquer outras aqui não contempladas.

16.2 - **INCIDENTE** significa qualquer ocorrência ou série de ocorrências, envolvendo um ou mais Condutores, ou qualquer acção por parte de um Condutor que tenha sido comunicada ao Colégio de Comissários Desportivos pelo Director de Corrida (ou notada pelo Colégio de Comissários Desportivos e comunicada ao Director de Prova ou de Corrida para posteriores averiguações).

16.2.1 - Por decisão do Colégio de Comissários Desportivos, a um Condutor poderão ser aplicadas as seguintes penalizações:

a) Exclusão da Prova:

- Infracção ao Regime de Parque Fechado;
- Falsa declaração ou omissão no Boletim de Inscrição;
- Não participação nos treinos cronometrados, por razões não justificáveis;
- Conduta e comportamento anti-desportivo;
- Falta ou tentativa de falsificação das marcas de identificação do veículo;
- Circular em sentido oposto ao desenrolar da prova, durante os treinos livres, cronometrados e corridas (Art.º 22.1);
- Empurrar uma viatura ao longo da pista, e/ou de a fazer cruzar a linha de chegada empurrando;

- Fazer piões considerados muito graves, que possam colocar em risco a segurança.

Pode ser aplicada também penalização em tempo. (Art.º 22.14);

- Incidentes descritos no Art.º 22.6.1, (toques, empurrões, mudanças de direcção bruscas, concentração de veículos, manobras anti-desportivas) de acordo com a gravidade, conforme previsto no Art.º 22.6.2;

- Obstrução sistemática da pista (Art.º 22.8);

- Desrespeito pela bandeira preta, quando essa situação tenha constituído perigo;

- Desobediência compulsiva à ordem para retirar uma viatura avariada da Pré-Grelha ou grelha de partida (Art.º 32.7);

- Recusa em cumprir os procedimentos de controlo de pesagem (Art.º 27.7).

b) Desclassificação dos Treinos Cronometrados e Corridas:

-Ter ultrapassado a balizagem da pista e ter reentrado obstruindo outros condutores;

-Ter recebido ajuda exterior não autorizada;

- Não ter saído da viatura após imobilização da mesma na Pista;

-Ter efectuado reparações na viatura, quando em pista;

- Não parar, quando da amostragem da bandeira preta com disco laranja,

- Falsa partida repetida – 2ª falsa partida no mesmo evento;

- Condução anti-desportiva;

- Ultrapassar o limite de ruído de escape permitido pelos Regulamentos Técnicos de Crosscar;

- Obrigue à paragem de uma corrida;

- Violação destas Prescrições ou do CDI;

- Motive a falsa partida de uma ou mais viaturas;

- Provoque uma colisão evitável;

- Force um outro Condutor a sair da pista;

- Impeça qualquer manobra legal de ultrapassagem a outro Condutor;

- Intencionalmente, não permita uma manobra de ultrapassagem de outros Condutores;

- Infracção ao Regime de Parque Fechado;

- Viatura considerada não aceitável para continuar em prova;

- Infracção à bandeira amarela (conforme descrito no Artigo 15.3.1);

- Não colocar a viatura a trabalhar pelos seus próprios meios no decurso de treinos ou corridas (Art.º 16.3.2);

- Empurrar uma viatura se esta estiver imobilizada dentro dos limites da pista. (Art.º 22.1);

- Fazer simulações de arranque (Art.º 22.2) e manobras de ziguezague (Art.º 22.8) (podendo ir até à exclusão, se a manobra originar perigo para os restantes condutores);

- Circular fora dos limites da pista (Art.º 22.2 e 22.6);

- Abandono deliberado da viatura em local não seguro, se a mesma tiver problemas mecânicos graves (Art.º 22.3);

- Concentração voluntária de veículos no interior ou exterior de uma curva com o intuito de bloquear um concorrente (22.6.1);
- Não reentrar na pista na zona do despiste, atalhando ou encurtando espaço (Art.º 42.3);
- Reentrada em pista após despiste causando obstrução a outro (s) Condutor (es) (Art.º 42.3);
- Condutor não sair de viatura imobilizada e colocar-se em zona de segurança próximo da viatura, ou abandono deliberado do local antes de terminados os treinos ou corrida ou remoção/reboque da viatura (Art.º 42.7);
- Incidentes descritos no Art.º 22.6.1, (toques, empurrões, mudanças direcção bruscas, concentração de veículos, manobras anti-desportivas) de acordo com a gravidade conforme previsto no Art.º 22.6.2;
- Obstrução da pista – de acordo com a gravidade e numero de vezes verificada (Art.º 22.8);
- Anulação dos tempos dos treinos cronometrados no caso de deliberadamente impedir qualquer Concorrente de iniciar os Treinos Cronometrados (Art.º 30.2.3);
- Falta de peso – anulação dos tempos, desclassificação ou exclusão, de acordo com o Art.º 27.5.2;
- Mudança da trajectória iniciada para aceder à “Joker Lap”,

c) Multas:

- Abandono do circuito por parte de um Condutor sem autorização do CCD, quando envolvido num incidente que esteja sob investigação do CCD ou quando a sua viatura tenha sido designada para ser verificada – 500,00 €.

Em caso de reincidência na mesma época: 1.000,00 € (Art.º 16.3.1).

- Atraso em relação ao horário das verificações administrativa ou técnica, tendo como limite o encerramento das mesmas – 250,00 € (Art.º 23.4);
- Atraso ou ausência justificada ao Briefing – 250,00 € (Art.º 28.2 f e g);
- Incidentes descritos no Art.º 22.6.1 (toques, empurrões, mudanças de direcção bruscas, concentração de veículos, manobras anti-desportivas) de acordo com a gravidade, conforme previsto no Art.º 22.6.2 – valor a estipular pelo CCD;
- Obstrução da pista (Art.º 22.8) – valor a estipular pelo CCD;
- Desobediência à ordem para retirar uma viatura avariada da Pré-Grelha ou grelha de partida (Art.º 32.7)

d) Em tempo:

Além de outras previstas nas presentes Prescrições poderão ser aplicadas penalizações em tempo pelas seguintes faltas:

- Fazer piões – 15 segundos, podendo ir até à exclusão se for considerado manobra muito grave (Art.º 22.14);
- Desrespeito pelas bandeiras amarelas – 60 segundos (Art.º 15.3.1, b1);
- Obstrução da pista – de acordo com a gravidade e numero de vezes verificada (Art.º 22.8);
- 1ª Falsa partida – 30 (trinta) segundos a adicionar ao tempo total da Corrida

- Não passar pela “Joker Lap” (quando prevista no Regulamento Particular da prova) numa corrida de qualificação ou corrida final – 90 segundos (Art.º 31.1.3). **Nota: deverá ser tido em consideração o disposto em 40.7.1 e 40.7.2.**

16.3 - Ficará ao inteiro critério do Colégio de Comissários Desportivos decidir, na sequência de um relatório ou solicitação do Director de Corrida, se um Condutor ou Condutores envolvido (s) num incidente, deve (m) ser penalizado (s)

16.3.1 - Qualquer Condutor envolvido numa colisão ou num incidente de que resulte uma investigação pelo Colégio de Comissários Desportivos, e se foi disso notificado pelo Director de Corrida ou Colégio de Comissários Desportivos nos 30 (trinta) minutos após o final do treino, corridas de qualificação ou das corridas finais, não poderá abandonar as instalações do Circuito sem prévia autorização do Colégio de Comissários Desportivos, sob pena de ser sancionado com uma multa de € 500,00 (quinhentos Euros)

Esta será elevada para o dobro no caso de reincidência dentro da mesma época desportiva, sem prejuízo de sanções mais graves que lhe possam vir a ser aplicadas pela FPAK.

16.3.2 – Se uma viatura se imobilizar na pista durante os treinos, corridas de qualificação ou corridas finais, o motor deverá ser repostado em marcha através do motor de arranque da própria viatura.

A utilização de um dispositivo de accionamento do motor de arranque exterior à viatura, apenas é autorizada na Pré-Grelha de partida e no parque de Concorrentes.

Qualquer infracção a esta obrigatoriedade implicará imediata desclassificação.

17 - COMUNICAÇÃO DAS PENALIDADES APLICADAS

17.1 - No caso do Colégio de Comissários Desportivos decidir aplicar uma das penalidades previstas nos Artigos anteriores, o seguinte procedimento deverá ser aplicado:

17.1.1 - Após se ter registado o incidente, e para que possa decidir sobre a aplicação de uma eventual penalização, o Colégio de Comissários Desportivos notificará por escrito e com a maior brevidade possível, o Concorrente / Condutor para ser ouvido e registar por escrito as suas declarações, sobre o incidente.

17.1.2 - Após o Colégio de Comissários Desportivos ter tomado a decisão, deverá novamente, por escrito, notificar o Concorrente da decisão tomada.

No documento (notificação) deverá ser mencionada a penalização, o (s) artigos regulamentares que a fundamentam, a data e hora, no qual o Concorrente tem obrigatoriamente que assinar e referir a hora em que, tomou conhecimento da decisão do CCD. Momento a partir do qual e nos termos do CDI, o período de 1 (uma) hora começa a contar para notificar o CCD e apresentar-lhe por escrito a sua intenção de Apelo.

17.2 - O Concorrente (ou o seu representante) deverá estar localizável durante toda a duração do evento e só abandonar o Circuito após a publicação das classificações finais.

18 - CRONOMETRAGEM – OUTROS EQUIPAMENTOS NAS VIATURAS

18.1 – Sistema de Cronometragem

18.1.1 – A Cronometragem deverá ser obrigatoriamente efectuada através de aparelhos electrónicos com registo impressor, devendo ser considerados no mínimo os tempos até ao milésimo de segundo. Uma solução alternativa de Cronometragem deverá estar sempre prevista.

18.2 - Câmaras de vídeo a bordo de viaturas de competição

18.2.1 - A instalação de câmara de vídeo em viaturas participantes em competições oficiais deverá ser sempre autorizada pela Comissão Organizadora da prova.

A qual decidirá de acordo com as normas constantes do Art.º 50º das Prescrições Gerais Aplicáveis às Provas de Automobilismo e Karting.

18.2.2 - Tal autorização deverá ser comunicada por escrito ao Concorrente que o requeira, o qual deverá, antecipadamente – no limite, até ao início das Verificações Administrativas – apresentar por escrito tal solicitação à Comissão Organizadora.

18.2.3 - Compete ao Comissário Técnico Chefe da prova constatar e confirmar durante as Verificações Técnicas iniciais, que as Câmaras de Vídeo instaladas nas viaturas estão montadas com as condições de segurança exigíveis em relação ao ocupante da viatura.

18.2.4 - No seu relatório das Verificações Técnicas iniciais, o Comissário Técnico Chefe informará o Director de Corrida e o Colégio de Comissários Desportivos, de quais as viaturas em que, devidamente autorizadas, se encontram instaladas câmaras de vídeo.

18.2.5 - O Colégio de Comissários Desportivos poderá determinar em qualquer momento da prova a selagem de quaisquer câmaras de vídeo instaladas em viaturas participantes na competição e a entrega para efeitos de visionamento pelo Colégio de Comissários Desportivos das “cassetes” nelas montadas

18.2.6 - Após visionamento, e salvo se for entendimento do Colégio de Comissários Desportivos que a “cassete” deva ser retida – ou que lhe seja disponibilizada de imediato uma cópia exacta da mesma – a fim de ser enviada ao Conselho Disciplinar da FPAK para posterior procedimento disciplinar, a “cassete” será devolvida à respectiva equipa.

Caso as imagens sejam parte integrante de um processo de inquérito na sequência de um Relatório, Reclamação ou Apelo, essas imagens não poderão ser utilizadas nem apresentadas publicamente, sem o consentimento expresso do CCD ou da FPAK, até conclusão do respectivo processo.

18.2.7 – Sistemas de vídeo ou electrónicos

Os Comissários Desportivos poderão utilizar qualquer sistema de vídeo ou electrónico, susceptível de os ajudar a tomar uma decisão.

As decisões dos Comissários Desportivos poderão prevalecer sobre as dos Juízes de Facto (Art. 149 e) do CDI.

Estas imagens servirão de prova para aplicação pelos Comissários Desportivos de uma penalização, e ficarão às ordens da FPAK no caso de se verificar qualquer Apelo, resultante da penalização aplicada por facto (s) constante (s) nessas imagens.

Em casos especiais, poderão os Comissários Desportivos servir-se de quaisquer outras imagens demonstrativas de incumprimento aos regulamentos.

Neste caso, e desde que, com base em tais imagens seja aplicada qualquer penalização, essas imagens terão de ficar obrigatória e imediatamente à ordem do CCD, não sendo, em caso algum, permitido ao seu autor ou proprietário, ausentar-se para proceder a qualquer cópia das imagens originais disponibilizadas ao CCD.

Por tal razão, deverão os Comissários Desportivos antes de visualizar as imagens, assegurar-se que o seu autor/proprietário as cede a título devolutivo futuro, se necessário, ao CCD.

18.3 - É proibida a utilização de telemetria ou de qualquer outra base informática que permita a transmissão de dados entre a viatura em movimento e os membros da sua equipa, e vice-versa, durante o desenrolar dos treinos e corridas, salvo os instalados pelos Comissários ou Cronometristas Oficiais da Prova para controlo do desenrolar da mesma.

18.4 - É permitida a intercomunicação entre o Condutor (dentro da sua viatura em movimento) e os membros da sua Equipa, desde que nunca interfira com as comunicações da organização.

Através da utilização de sistema rádio cuja função exclusiva seja a transmissão / recepção da voz humana, nos termos do Art.º 1.3 Capítulo III do Anexo “L” ao CDI.

19 - DISCIPLINA DO PADDOCK – PARQUE DOS CONCORRENTES

19.1 - Em cada Circuito terá que ser disponibilizado um Parque suficientemente amplo para cobrir as necessidades técnicas dos Concorrentes em cada prova.

19.2 - O Parque dos Concorrentes deverá estar fora da Zona de Segurança, devendo ser construído de forma a que, quer as viaturas quer os Condutores e seus Assistentes, se possam deslocar facilmente e em segurança.

19.3 - É fortemente recomendado que os parques tenham uma superfície estabilizada.

19.4 - O reabastecimento de combustível e lubrificantes apenas poderá ser efectuado no Parque de Concorrentes respeitando as normas de segurança exigíveis para o efeito.

Equipamento de extinção de incêndios de carburantes deverá existir nesta zona, em quantidade suficiente com número de veículos participantes.

Recomenda-se que todas as equipas disponham de um extintor de reserva suplementar com um mínimo de 5 kg de capacidade, na zona que lhes estiver destinada no Parque de Concorrentes.

19.5 - Nesta zona deverão existir sanitários e chuveiros, fixos ou móveis, em quantidade suficiente para os Concorrentes e seus Assistentes.

19.6 - Deverão ser igualmente instaladas no Parque de Concorrentes, tomadas de corrente eléctrica e pontos de lavagem das viaturas com as respectivas mangueiras.

19.7 - O Parque de Concorrentes deverá ter instalação sonora que permita tornar audível a todos os participantes, qualquer informação ou apelo da Organização.

19.8 - Um Quadro Oficial de Afixação, em conformidade com o Art.º 6.5.6.1 das presentes Prescrições, deverá ser colocado no Parque de Concorrentes, onde toda a informação actualizada deverá ser afixada.

19.9 - Todos os membros de cada Equipa, em todos os momentos da prova, deverão ter sempre visível (eis) a (s) Credencial (ais) distribuída (s) pela Organização.

20 - PARQUES DE VERIFICAÇÃO – PRÉ – GRELHAS

20.1 - Os Parques de Verificação, bem como o Secretariado, Cronometragem, Sala do CCD e Direcção de Prova, deverão ser interditos ao público e, tanto quanto for possível, estar fora das zonas de segurança e protegidos da mesma forma prevista para as zonas de público

20.2 - Aos Parques de Verificação e às Pré – grelhas apenas terão acesso os Condutores e um seu auxiliar, devidamente licenciado com Licença Desportiva de Assistente.

20.3 - Durante as Verificações Administrativas serão distribuídas a cada Concorrente as credenciais dos seus até 5 (cinco) Assistentes.

20.4 - Durante todo o desenrolar da prova as Organizações deverão respeitar escrupulosamente as limitações de acesso.

20.5 – No Regulamento Particular de cada prova, deve ser previsto um horário de início e final para as Verificações Técnicas iniciais.

21 - PLANOS DE REGAS

21.1 - Se for necessário regar a pista, esta deverá ser feita com uma mistura para fixar a poeira na véspera da prova ou após os treinos; poderá ser igualmente efectuada sob decisão dos Comissários Desportivos, entre as corridas de qualificação, na condição de que os Concorrentes sejam avisados com tempo suficiente de avanço para lhes permitir a escolha de pneus.

21.2 - As regas à pista apenas poderão ser feitas no intervalo que decorra entre o fim de uma corrida de qualificação ou final de uma Divisão e o início de corrida de qualificação ou final de outra, devendo ser feitas com uma mistura que fixe a poeira da pista.

Recomenda-se que seja respeitado um mínimo de cerca de 10 minutos (controlados pelo Director da Corrida) antes de a prova poder recomeçar, para que a visibilidade se mantenha aceitável durante toda a corrida de qualificação ou final.

21.3 - Conforme o estipulado no Art.º 15.6.2. alínea c) destas Prescrições, a bandeira amarela com bandas vermelhas deverá ser mostrada sempre fixa após a rega da pista a todos os Condutores, conforme descrito no Art.º 13.3 iii) do Anexo "H" ao CDI.

A exibição desta bandeira ficará contudo limitada aos locais onde, após a rega, se mantenha concentrada uma relativamente elevada quantidade de água ou onde declaradamente o piso se encontre bastante escorregadio.

21.4 - É obrigatória a afixação no Quadro Oficial de Prova, do plano de regas da pista devidamente aprovado pelo CCD, sob a forma de Informação.

22 - DISCIPLINA GERAL DE SEGURANÇA

22.1 - É totalmente interdito a qualquer Condutor, sob pena de exclusão imediata do evento a ser pronunciada pelo Colégio de Comissários Desportivos e sem prejuízo de eventuais sanções suplementares que lhe venham a ser aplicadas pela FPAK, circular a bordo da sua viatura de competição durante os treinos, corridas de qualificação ou corridas finais, no sentido oposto ao do percurso da prova.

Uma viatura poderá ser empurrada em direcção contrária à da prova, para se deslocar de uma posição perigosa em que se possa encontrar, mas sempre sob a supervisão dos Comissários de Pista.

O Condutor não poderá empurrar a sua viatura, seja por que motivo for, se esta estiver imobilizada dentro dos limites da pista.

22.2 - Durante os treinos livres, cronometrados, corridas de qualificação e corridas finais, os Condutores deverão apenas utilizar a pista que é delimitada pelas suas bermas naturais ou por traços pintados no solo e devem respeitar as disposições do CDI relativas à condução em circuito.

No decurso dos treinos livres, cronometrados, corridas de qualificação e corridas finais é expressamente proibido efectuar simulações de arranque e manobras de ziguezague.

O incumprimento desta proibição implicará a aplicação pelo CCD, de acordo com o CDI, de uma penalidade que poderá levar à exclusão da prova, se a manobra praticada originou perigo iminente para os outros Condutores em prova.

É contudo autorizado efectuar ensaios de partida na zona compreendida entre a saída da Pré-Grelha e a grelha de partida.

22.3 - Se uma viatura tiver problemas mecânicos graves durante os treinos, corridas de qualificação e corridas finais, deve abandonar a pista tão logo que seja possível, ou estacionar em local que reúna as condições de segurança necessárias para o efectuar.

22.4 - Durante uma corrida, uma viatura que se encontre em pista pode utilizar toda a largura da mesma. No entanto, se essa viatura for alcançada por uma outra com andamento superior e que lhe vai ganhar uma volta, o Condutor da viatura alcançada deverá facilitar a ultrapassagem, desviando-se para um dos lados da pista, permitindo que a ultrapassagem se efectue em segurança.

22.5 - Precavendo situações de eventuais ultrapassagens devem os Condutores prestar atenção aos espelhos retrovisores da sua viatura.

22.6 - As curvas, assim como as zonas de entrada e saída podem ser negociadas pelos Condutores, como estes entenderem mas dentro dos limites da pista.

A ultrapassagem, tendo em conta as possibilidades do momento, pode ser efectuada pela direita ou pela esquerda. A condução fora dos limites será sancionada ao critério do Colégio de Comissários Desportivos.

22.6.1 - São totalmente interditas em pista quaisquer manobras susceptíveis de prejudicar outros Concorrentes nomeadamente:

- a) Toques
- b) Empurrões
- c) Mais do que uma mudança de direcção tendo em vista evitar a ultrapassagem por outro Concorrente.
- d) Concentração voluntária de veículos no interior ou exterior de uma curva com o intuito de bloquear outro concorrente.
- e) Mudanças anormais de direcção com o intuito de prejudicar outro concorrente.
- f) Manobras que constituam condução anti – desportiva.
- g) Não respeitar a trajectória iniciada para acesso à “Joker Lap”.

22.6.2 - Quaisquer das manobras referidas no Art.º 22.6.1 serão penalizadas de acordo com a sua gravidade e frequência, com uma penalização que poderá ir desde multa até à exclusão da prova.

22.7 - São interditas quaisquer manobras de obstrução em pista, quer sejam praticadas por um ou vários Condutores, tendo ou não interesses comuns.

A circulação de vários veículos lado a lado de forma constante ou em formação em leque, só é permitida quando não existir qualquer outro veículo a tentar ultrapassá-los.

22.8 - A penalização infligida aos Condutores que obstruam uma parte da pista será mais severa no caso de obstrução sistemática, indo por esse motivo de uma multa até à exclusão da corrida.

Será aplicada a mesma penalização aos Concorrentes que conduzam em ziguezague na pista para impedir a ultrapassagem dos outros Concorrentes.

22.9 - A repetição de faltas graves ou a evidência de uma falta de controlo da viatura (tal como uma saída da pista), poderão resultar em exclusão dos Condutores, a ser pronunciada pelo Colégio de Comissários Desportivos.

22.10 - A pista só poderá ser utilizada pelos Condutores que estão em prova.

22.11 - Salvo nos casos expressamente autorizados pelo CDI e pelas presentes Prescrições Específicas, nenhuma pessoa estranha à Organização, à excepção do Condutor, poderá tocar numa viatura imobilizada em pista, a não ser no Paddock ou na Pré-Grelha.

22.12 - É proibido empurrar uma viatura ao longo da pista, e/ou de a fazer cruzar a linha de chegada empurrando, sob pena de imediata exclusão da prova.

22.13 - É estritamente obrigatório que todos os Condutores utilizem nos treinos livres, treinos cronometrados, corridas de qualificação e corridas finais, vestuário ignífugo completo (incluindo luvas) e capacete (incluindo os capacetes autorizados para a Divisão 3 de Autocross FIA, com as referências Snell M 2000 e Snell M 95) nos termos dos Artigos 1 e 2 do Capítulo III do Anexo “L” ao CDI ou ainda com homologação FIM / FNM para Motocross.

Qualquer infracção a esta regra será punível de acordo com o Art.º 18 § 2º das Prescrições Gerais Aplicáveis às Provas de Automobilismo e Karting.

22.13.1 - A utilização de cintos de segurança devidamente homologados pela FIA é obrigatória nos treinos livres, treinos cronometrados, corridas de qualificação e corridas finais. Os cintos de segurança devem ser utilizados devidamente colocados e apertados. Todo o incumprimento desta regra implicará sanções a aplicar pelo Colégio de Comissários Desportivos.

22.14 - É expressamente proibido fazer piões na pista ou em qualquer outra parte do recinto. No caso de o Colégio de Comissários Desportivos determinar que a referida manobra foi considerada muito grave e haja colocado em risco a segurança, tal poderá levar à exclusão do evento do respectivo Conductor.

22.15 - Luzes Traseiras

22.15.1 - As luzes traseiras são obrigatórias conforme descrito no Regulamento Técnico de Crosscar.

22.15.2 - No caso de uma viatura não ter as luzes acesas, o Director de Corrida poderá mandar parar a viatura através da bandeira “preta com disco laranja”.

22.16 - Qualquer infracção cometida contra as disposições do CDI ou das presentes Prescrições, relacionadas ou relativas à disciplina geral de segurança, poderá levar à exclusão da prova da viatura e do respectivo Conductor.

23 - VERIFICAÇÕES

23.1 - Os Concorrentes serão informados através do Regulamento Particular da Prova ou por convocação individual, do local e hora a que se devem apresentar para as operações de verificação.

23.2 – As Verificações Administrativas e Técnicas iniciais deverão estar finalizadas uma hora antes do Briefing, devendo constar no regulamento particular e programa da prova a hora de início e hora de conclusão das verificações administrativas e técnicas.

No horário a estabelecer para as Verificações Documentais e Técnicas deverá ser previsto um período reservado para uma quantidade específica de viaturas, as quais no período estabelecido serão identificadas pelo número de competição. (ex. das xxh00 às yyh00 do nº 1 ao nº 15)

23.3 - Nenhuma viatura poderá participar nos treinos cronometrados / corrida, sem ter sido previamente aprovada pelos Comissários Técnicos, após a conclusão das Verificações Iniciais da Prova (administrativas e técnicas) e depois de autorizado pelo Colégio de Comissários Desportivos

23.4 - Todo o atraso sobre a hora de apresentação prevista no Regulamento Particular, seja por atraso do Concorrente, seja da viatura, será penalizado nos termos definidos no § 3º do Artigo 17º das Prescrições Gerais Aplicáveis às Prova de Automobilismo e Karting (a verificação apenas poderá ser realizada com autorização do CCD e aplicação duma penalização pecuniária de, no mínimo, € 250,00).

Após o encerramento definitivo das Verificações Administrativas ou Técnicas, não será admitida a verificação documental ou técnica de qualquer Concorrente ou viatura, que nelas não se tenha apresentado até ao encerramento das mesmas

23.5 - O Director de Corrida, o CCD ou o Médico Chefe da Prova, podem solicitar a um Condutor que se submeta a um exame médico em qualquer momento da prova.

23.6 - A lista definitiva de Concorrentes / Condutores autorizados a tomar parte na prova (lista de participantes), será definitivamente encerrada após o término das operações de verificação e obrigatoriamente afixada no Quadro Oficial até um máximo de 60 minutos antes do início dos treinos cronometrados.

23.7 - O Colégio de Comissários Desportivos de uma prova poderá:

23.7.1 - Mandar verificar as condições de conformidade de uma viatura ou de um Condutor, a todo o momento da prova;

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

23.7.3 - Solicitar a um Concorrente a entrega da amostra ou a peça que julguem necessária.

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

24 - VERIFICAÇÕES ADMINISTRATIVAS

24.1 - Os Concorrentes serão informados através do Regulamento Particular da Prova, Programa da Prova ou por convocação individual, do local e hora a que se devem apresentar com a sua viatura para as operações de verificação, que serão as seguintes:

24.1.1 - Verificação Administrativa:

- Verificação da documentação do Concorrente, do (s) Condutor (es), "Assistentes", validade e compatibilidade das Licenças Desportivas, etc.

A identificação dos "Assistentes" de cada Condutor deve ser fornecida prova a prova pelo Concorrente no acto das verificações iniciais.

24.2 - Salvo derrogação expressa do Colégio de Comissários Desportivos, qualquer Concorrente / Condutor inscrito que não se tenha apresentado nas Verificações Administrativas, ficará impedido de participar nos Treinos ou Corrida.

24.3 – Os Organizadores terão de efectuar obrigatoriamente nas Verificações Documentais, o controle das Licenças Desportivas dos Concorrentes e Condutores e Assistentes.

Um documento com os dados identificativos de cada licenciado será emitido pela FPAK no acto da emissão da respectiva Licença Desportiva, do qual, deverá ser pelo Concorrente remetida fotocópia ao Organizador, juntamente com o respectivo Boletim de Inscrição, para facilidade de conferência dos dados fornecidos no acto da inscrição.

24.3.1 – Se durante as Verificações Documentais, se verificar que um Concorrente/Condutor não é possuidor de Licença Desportiva compatível com Categoria em que está inscrito, a Verificação não deverá ser efectuada até que o CCD decida sobre o assunto.

24.4 - Os organizadores deverão elaborar após o final da Verificações Documentais uma relação onde conste a identificação do Concorrente, Condutor, e "Assistentes", e proceder à sua entrega ao Director de Prova e ao Presidente do Colégio de Comissários Desportivos, em momento anterior ao início dos treinos cronometrados.

24.5 – Um Condutor pode actuar como "Assistente" de outro Condutor participante, desde que devidamente licenciado como "Equipa/Assistente".

24.6 – Identificativos

24.6.1 – Os Organizadores fornecerão a cada Concorrente e durante as Verificações Documentais, os identificativos especiais (pulseira ou outro) para os Concorrente, Condutor, e Assistentes mencionados no Boletim de Inscrição,

O Concorrente, Condutor e Assistente (s) deverão fazer-se acompanhar sempre da respectiva licença desportiva emitida pela FPAK.

25 - VERIFICAÇÕES TÉCNICAS

25.1 - O Organizador deverá especificar no Regulamento Particular da Prova o local e respectivo horário de início e final da Verificação e o respectivo acesso à zona onde as Verificações iniciais das viaturas serão efectuadas.

25.1.1 – A ordenação sequencial das Categorias/Divisões a considerar no programa horário para as Verificações Técnicas Iniciais, deve respeitar a mesma ordem sequencial prevista para a entrada em pista dessas mesmas Categorias / Divisões no programa do 1º dia de prova.

25.2 - Para a identificação das viaturas e controle das medidas de segurança, o Concorrente e/ou seu representante, devem estar presentes com a sua viatura no local onde se realizam as Verificações Técnicas e estar à disposição dos Comissários Técnicos durante o tempo estabelecido para estas verificações.

25.3 - O Concorrente deve ter na sua posse o Manual (original completo) de Oficina do fabricante do motor.

A apresentação do Manual (original completo) de Oficina poderá ser exigida aquando das verificações administrativas e técnicas, como sendo documentação obrigatória.

25.3.1 – Para todas as viaturas de Crosscar é obrigatória a apresentação do Passaporte Técnico emitido pela FPAK.

25.3.2 - No caso destes documentos não terem sido apresentados, o Colégio de Comissários Desportivos reservar-se-á o direito de recusar a participação na prova.

25.3.3 – O vestuário do piloto (fato, capacete, luvas, balaclava, etc.) deve ser apresentado ao controle técnico ao mesmo tempo que as viaturas.

25.4 - Os números de competição e o nome do Condutor (cf. Art.º 12), assim como a publicidade obrigatória proposta pelo Organizador (cf. Art.º 13) deverão figurar na viatura desde o início das Verificações Técnicas.

25.5 - Qualquer viatura que após ter sido verificada pelos Comissários Técnicos da prova, seja objecto de qualquer desmontagem ou modificada de tal forma que possa afectar a sua segurança ou as suas características de elegibilidade, bem como qualquer viatura que tenha estado envolvida em acidente com consequências similares, deverá ser reapresentada aos Comissários Técnicos para nova verificação.

25.6 - O Director de Corrida, poderá ordenar em qualquer momento dos treinos ou da corrida que uma viatura envolvida num acidente seja mandada parar, para que uma verificação técnica sumária seja efectuada pelos Comissários Técnicos.

25.7 - Os Controles e Verificações Técnicas serão efectuados apenas por Comissários Técnicos licenciados pela FPAK e sob a responsabilidade do Comissário Técnico Chefe, o qual será igualmente responsável pelas operações de Parque Fechado.

Como tal, serão os únicos Oficiais de Prova autorizados a dar instruções aos Condutores, dentro do âmbito da sua actuação, bem como a fazer cumprir todas as operações técnicas do Parque Fechado.

25.8 - O Colégio de Comissários Desportivos publicará as conclusões dos Comissários Técnicos sobre cada viatura verificada, e se solicitado, a colocá-las-á à disposição dos outros Concorrentes.

Estes resultados não compreenderão quaisquer dados técnicos particulares, ou em que ponto uma viatura seja considerada em não conformidade com o Regulamento Técnico.

25.9 - Após o final das corridas de cada Categoria e por decisão do Colégio de Comissários Desportivos de acordo com o disposto no Art.º 20º das Prescrições Gerais Aplicáveis às Provas de Automobilismo e Karting, serão submetidas a verificação técnica as viaturas que em resultado da sua classificação estejam previstas nos Regulamentos Desportivos ou Técnicos correspondentes, assim como quaisquer outras que o Colégio de Comissários Desportivos e/ou a FPAK decidam mandar verificar.

25.9.1 - O número de viaturas sujeitas às Verificações Técnicas finais compreenderá no mínimo, 2 (duas) viaturas classificadas, sendo a 1ª da classificação geral e uma sorteada pelo Colégio de Comissários Desportivos e ainda qualquer outra (s) viatura (s) que o Colégio de Comissários Desportivos ou a FPAK entendam por bem designar.

25.9.2 - Uma verificação mais completa e detalhada, podendo envolver a desmontagem das viaturas, poderá ser efectuada no final das corridas.

Esta decisão será determinada pelo Colégio de Comissários Desportivos, seja por sua iniciativa seja por sugestão do Director da Prova ou no seguimento de uma reclamação.

A FPAK poderá igualmente determinar este tipo de verificação a uma ou mais viaturas.

25.10 - As Verificações Técnicas no final da prova, devem respeitar integralmente as "Normas a observar durante as Verificações Técnicas 2008".

Nas operações de verificação recorrer-se-á a um máximo de dois mecânicos designados para as tarefas de desmontagem e posterior remontagem (se for o caso), sob as instruções dos Comissários Técnicos presentes.

25.11 - Os Comissários Técnicos (por delegação do Colégio de Comissários Desportivos) poderão reter uma ou mais peças da viatura com o fim de as controlar à posteriori.

Estas peças serão devidamente marcadas na presença do Concorrente ou do seu representante, o qual receberá uma cópia da acta de selagem com uma descrição das respectivas marcas.

No caso de ausência do Concorrente ou do seu legítimo representante, durante o acto de marcação de uma peça retida, não poderá ser formulado qualquer protesto posterior em relação à origem das peças retidas.

25.12 - O Colégio de Comissários Desportivos pode em qualquer momento da prova mandar verificar uma viatura por meio de controlo SONOMÉTRICO, de modo a garantir que os limites de ruído em vigor na actual legislação nacional sejam respeitados.

Essa verificação será realizada debaixo do julgamento inapelável dos Comissários Técnicos.

25.12.1 - O ruído máximo do sistema de escape não pode exceder o valor de 100 dB (A) às 7.000 R.P.M., medido de acordo com o método de medição FIA.

25.13 - O simples facto de apresentar uma viatura às Verificações Técnicas será considerado como uma declaração implícita por parte do Concorrente da conformidade da viatura que inscreveu.

25.14 - Qualquer infracção técnica detectada durante os treinos cronometrados, corridas de qualificação e corridas finais, serão sancionadas – à excepção dos casos previstos em 27.5.2 b) e c) – com a EXCLUSÃO do evento.

26 - PNEUS – COMBUSTÍVEL – COMBURENTES

26.1 - O uso de pneus será o que estiver previsto no Regulamento Técnico de Crosscar

26.2 - O carburante a utilizar é livre

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

27 - PESAGEM

27.1 - Durante todo o evento, deverão respeitar-se sempre os pesos mínimos previstos no Regulamento Técnico de Crosscar.

27.2 - O Organizador terá que ter obrigatoriamente disponível uma balança certificada por um Órgão Oficial e que será a única cujas medições serão consideradas válidas desde o início das Verificações Técnicas até ao final do evento.

27.2.1 - O Organizador deverá disponibilizar uma superfície plana e nivelada e coberta, com 6 X 3 metros, onde será colocada a balança oficial para os procedimentos de pesagem.

27.2.2 - O documento que ateste a certificação da balança deve ser apresentado na 1ª reunião do CCD.

27.3 - Durante o procedimento de pesagem, os motores devem obrigatoriamente estar desligados e nenhuma matéria ou substância sólida, líquida ou gasosa ou de qualquer outra natureza, poderá ser adicionada ou retirada da viatura.

27.4 - Somente as Autoridades Desportivas, os Comissários Técnicos e Oficiais de Prova, podem permanecer na zona de pesagem.

Nenhuma intervenção de qualquer tipo é permitida nessa zona, a menos que seja autorizada pelos Oficiais da Prova presentes.

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

27.5.1 - Durante as Verificações Técnicas

a) Durante as Verificações Técnicas iniciais todas as viaturas devem ser pesadas

b) No caso de haver qualquer anomalia no peso, o Concorrente deverá repor o peso estipulado e só depois de novamente pesado será entregue pelos Comissários Técnicos o visto em como o veículo está verificado.

27.5.2 - Durante os Treinos Cronometrados, Corridas de Qualificação e Corridas Finais:

a) Qualquer viatura poderá ser pesada aleatoriamente conforme indicação do Colégio de Comissários Desportivos.

b) Qualquer infracção detectada durante os treinos cronometrados levará à aplicação pelo Colégio de Comissários Desportivos da sanção de anulação total dos tempos e a colocação do Concorrente / Condutor no final da grelha imediatamente a seguir ao Concorrente / Condutor com o pior tempo ou que não tenha participado nos treinos.

c) Qualquer infracção detectada durante as corridas de qualificação levará a aplicação pelo Colégio de Comissários Desportivos de sanção de anulação da classificação e a aplicação da penalização prevista para a desclassificação (N+5);

d) Qualquer infracção detectada nas corridas finais levará à aplicação pelo Colégio de Comissários Desportivos de sanção de exclusão da referida corrida.

27.5.3 - No caso de haver mais do que um Concorrente / Condutor em infracção, conforme indicado nos pontos 27.5.2 b) e c), a sua colocação na grelha de partida será ordenada, de acordo com o posicionamento na classificação dos treinos cronometrados ou da (s) corrida de qualificação depois de aplicada a penalização "N+5".

27.5.4 - Uma viatura ou o seu Condutor não poderão abandonar a zona da pesagem sem o expresse consentimento do Comissário Técnico Chefe.

27.5.5 - Se pelo incorrecto cumprimento das instruções transmitidas pelos Comissários de pesagem, resultarem danos no equipamento de pesagem, o Concorrente/ Condutor será responsável pela reparação dos equipamentos danificados.

Se se provar intencionalidade por parte do Concorrente/Condutor em danificar o equipamento de pesagem, além dos custos de reparação, a FPAK reserva-se o direito de aplicar outras sanções.

27.6 - Toda a violação das normas de pesagem anteriormente descritas poderá levar à exclusão do Concorrente em questão.

27.7 - A recusa de qualquer Concorrente / Condutor em cumprir os procedimentos de controlo de pesagem implicará a imediata exclusão da prova.

28 – BRIEFING

28.1 - Revelando-se de grande interesse na definição e esclarecimento dos Condutores, quanto às regras a cumprir nos diferentes circuitos, estabelece-se como obrigatória a realização prévia de uma única reunião entre todos os Condutores participantes e o Director de Prova, que se deverá efectuar antes dos treinos cronometrados.

Nesta reunião o Secretario da Prova será o responsável pelo controle de acesso e registo de presenças dos Condutores à reunião.

Junto ao local onde é feito o reconhecimento dos Condutores presentes no Briefing, deverá estar obrigatoriamente sempre presente (pelo menos) um dos Comissários Desportivos.

O original do documento com as assinaturas que atestam a presença dos Condutores no Briefing, deverá ser obrigatoriamente entregue após o encerramento da reunião, ao Presidente do Colégio de Comissários Desportivos.

O Briefing deverá ser transcrito em documento escrito.

Uma cópia será entregue aos Condutores à entrada da sala onde o mesmo se realizar, após a assinatura da folha de presenças por parte destes.

28.2 – De forma a regulamentar estas reuniões, observar-se-ão as seguintes regras:

a) A presença na reunião com o Director da Prova é obrigatória para todos os Condutores participantes.

b) O horário e local da reunião serão definidos no Regulamento Particular da Prova e deve ocorrer antes dos treinos cronometrados.

c) Os Organizadores deverão permitir o acesso à sala aonde se realizará a reunião, 15 minutos antes da hora marcada para o Briefing, não sendo concedida aos Condutores qualquer tolerância por atraso.

d) Todos os Condutores presentes deverão, à entrada, rubricar as folhas de presença, que para tal serão disponibilizadas pelo Secretário da Prova, e que constituirão a única prova oficial da presença dos Condutores na reunião.

e) Após o início da reunião, deverá sempre ser dado acesso aos Condutores eventualmente atrasados, registando-se na folha de presenças a hora efectiva de entrada do/s Condutor/es nessas condições.

f) Qualquer atraso ao Briefing dará lugar à aplicação imediata de uma penalização pecuniária de € 250,00 (duzentos e cinquenta euros) a liquidar até ao início da 1ª corrida de qualificação.

g) Qualquer Condutor que falte ao «Briefing» por motivos não justificáveis será excluído da prova. No entanto, quando a ausência se tenha verificado por motivos de força maior reconhecidos pelo CCD, poderá ser autorizado pelo Colégio de Comissários Desportivos que até ao início dos treinos cronometrados um Briefing individual seja feito pelo Director de Prova.

Esta ausência será sempre punida com uma penalização pecuniária de € 250,00 (duzentos e cinquenta euros) a liquidar até ao início da 1ª corrida de qualificação.

h) Se por responsabilidade dos Organizadores a reunião não tiver início à hora regulamentarmente prevista, e salvo motivos de força maior devidamente reconhecidos pelo Observador da FPAK à Prova, o Clube Organizador será multado em € 1 000,00 (mil euros), por esse atraso.

29 – DESENVOLVIMENTO DA PROVA

29.1 -- A prova será constituída por uma Sessão de Treinos Livres e Warm-up (facultativo para os Concorrentes), treinos cronometrados, três Corridas de Qualificação e uma corrida Final.

29.2 – Se prevista no Regulamento Particular da prova, a “Joker Lap” pode ser usada durante as sessões de treinos livres e “Warm-up”.

30 - TREINOS LIVRES, WARM – UP E TREINOS CRONOMETRADOS

30.1 – Desde o início dos Treinos Livres e da Warm – Up, é obrigatória a presença de todo o sistema de segurança (ambulâncias, carros de incêndio, reboques, carro de água) médicos e paramédicos, bem como todos os Oficiais de Prova necessários ao bom desenrolar da prova.

30.2.1 – Os treinos livres serão efectuados por séries, cujos participantes serão definidos/sorteados pelo Organizador de acordo com a lista de inscritos.

Cada série terá o máximo de até 6 (seis) viaturas em pista, saindo para a pista directamente da Pré-Grelha e no momento que o Condutor achar mais oportuno.

Apenas será autorizada a entrada em pista quando o Director de Prova mostrar a bandeira verde.

Cada série fará um máximo de 5 (cinco) voltas completas ao circuito, que serão contadas a partir da 1ª passagem pela linha de meta do 1º Condutor em pista que cruze esta linha.

A bandeira de xadrez será mostrada sequencialmente a todos os Conductores (independentemente do número de voltas que hajam efectuado) a partir do momento em que haja sido mostrada ao 1º Condutor dessa série que complete as 5 voltas.

No caso de nenhum Condutor de uma série, por avaria ou acidente, conseguir completar as 5 voltas, a sessão de treinos livres dessa série será encerrada 5 (cinco) minutos após o momento exacto em que o 1º Condutor em pista cruzou a linha de meta pela 1ª vez.

Na eventualidade de nenhum Condutor de uma série haver cruzado a linha de meta pela 1ª vez (seja por que razão for) a sessão de treinos livres dessa série será encerrada 5 (cinco) minutos após o momento exacto em que haja sido exibida a bandeira verde para a entrada dessa série em pista.

Se um qualquer Condutor não puder participar na sua série, apenas o CCD poderá autorizar a sua participação noutra série, se for (em) aceite (s) e justificável (eis) a (s) razão (ões) da ausência, e somente se estiverem reunidas as condições que permitam a inclusão noutra série.

30.2.2 – O Warm-up será efectuado por séries, cujos participantes serão definidos/sorteados pelo Organizador, de acordo com a lista de participantes.

Cada série terá o máximo de até 6 (seis) viaturas em pista, saindo para a pista directamente da Pré-Grelha.

Cada série fará o máximo de 3 voltas completas ao circuito que serão contadas a partir da 1ª passagem pela linha de meta do 1º Conductor em pista que cruze esta linha.

Apenas será autorizada a entrada em pista quando o Director de Prova mostrar a bandeira verde.

A bandeira de xadrez será mostrada sequencialmente a todos os Conductores (independentemente do número de voltas que hajam efectuado) a partir do momento em que haja sido mostrada ao 1º Conductor dessa série que complete as 3 voltas.

No caso de nenhum Conductor de uma série, por avaria ou acidente, conseguir completar as 3 voltas, a “warm up” dessa série será encerrada 4 minutos após o momento exacto em que o 1º Conductor em pista cruzou a linha de meta pela 1ª vez.

Na eventualidade de nenhum Conductor de uma série haver cruzado a linha de meta pela 1ª vez (seja por que razão for) a “warm up” dessa série será encerrada 4 (quatro) minutos após o momento exacto em que haja sido exibida a bandeira verde para a entrada dessa série em pista.

Se um qualquer Conductor não puder participar na sua série, apenas o CCD poderá autorizar a sua participação noutra série, se for (em) aceite (s) e justificável (eis) a (s) razão (ões) da ausência, e somente se estiverem reunidas as condições que permitam a inclusão noutra série.

30.2.3 – Os treinos cronometrados são obrigatórios para todos os Conductores. Cada piloto deverá percorrer no mínimo uma volta durante os treinos cronometrados.

Os treinos cronometrados serão efectuados por séries, cujos participantes serão definidos/sorteados pelo Organizador de acordo com a lista de inscritos.

Cada sessão de treinos cronometrados terá – em cada série – um máximo de 6 viaturas em pista. Todas as viaturas serão alinhadas por séries na Pré-Grelha, saindo desse local para os seus treinos cronometrados.

Quando as condições da Pré-Grelha permitam o alinhamento longitudinal (por linhas) das viaturas de cada série de cada sessão de treinos cronometrados, as viaturas serão alinhadas por linhas. Compondo cada linha o máximo de viaturas permitido pela largura da Pré-Grelha de modo a fazer-se exclusivamente uma única linha.

Nestas circunstâncias, em nenhum caso pode haver mais do que uma linha para cada série, nem esta única linha poderá comportar mais de 6 viaturas.

As viaturas serão alinhadas e ordenadas por forma a que a série que vai iniciar os treinos cronometrados não tenha o acesso à pista obstruído. Apenas será permitida a entrada em pista quando pelo DP ou pelo Comissário na Pré-Grelha for dada essa autorização.

Por ordem do Director de Prova será mostrada a bandeira verde para dar indicação aos Conductores de cada série que a pista está aberta para poderem iniciar os seus treinos cronometrados.

A partir deste momento, os Conductores entrarão em pista no momento que cada um achar mais oportuno, tendo como limite de tempo para entrar em pista os 5 minutos previstos para a duração dessa série de treinos cronometrados.

Sob pena de penalização a decidir pelo CCD, que pode ir desde a anulação dos tempos obtidos até outras que lhes estão conferidas pelo CDI, nenhum Conductor poderá deliberadamente impedir ou dificultar o início dos treinos cronometrados a outro (s) Conductor (es).

Todas as séries de treinos cronometrados terão a duração de 5 (cinco) minutos para todas as Categorias/Divisões, sendo considerado o melhor tempo de volta obtido por cada condutor durante esse período. A contagem dos 5 (cinco) minutos de duração de cada série de treinos cronometrados iniciar-se-á a partir do momento em que a 1ª viatura em pista passar sobre a linha de meta pela primeira vez.

Esgotados os 5 minutos (contados após a primeira passagem sobre a linha de partida do primeiro Condutor dessa série de treinos cronometrados que a haja cruzado), será mostrada a bandeira de xadrez ao primeiro Condutor a cruzar a linha de chegada e sequencialmente a todos (independentemente do número de voltas que hajam efectuado) os outros que se lhe seguirem. A partir deste momento não será permitida a entrada em pista para início dos treinos cronometrados a qualquer condutor da mesma série que os não tenha iniciado até aquele momento, devendo ser seguidas as instruções dos Comissários no local para a retirada da viatura da Pré-Grelha.

Quando qualquer condutor em pista pretender abandonar a sessão de treinos cronometrados, seja por avaria ou por não pretender fazer mais voltas cronometradas, deverá acautelar a sua manobra de saída de pista por forma a não pôr em risco a segurança nem prejudicar qualquer outro Condutor que esteja a fazer uma volta cronometrada.

Nos casos em que numa série, nenhum dos Condutores em pista (por avaria, acidente ou outra razão) complete a respectiva sessão de treinos cronometrados nos cinco minutos estabelecidos, essa sessão será dada como finda e a cronometragem dessa série encerrada 6 (seis) minutos após a passagem do primeiro Condutor pela primeira vez na linha da meta.

30.2.3.1 – Pela classificação obtida nos treinos cronometrados, serão automaticamente apurados para as Corridas de Qualificação os 20 (vinte) Condutores melhor classificados.

O melhor tempo por volta obtido por cada Condutor nos treinos cronometrados determinará o posicionamento na grelha de partida para a 1ª Corrida de Qualificação.

Em caso de igualdade, o 2º melhor tempo registado entre os pilotos ex-aequo, determinará os seus respectivos lugares na grelha de partida.

30.2.3.2 – Ressalvando-se a excepção prevista em 30.3, os Condutores classificados nos treinos cronometrados a partir do 21º lugar e seguintes, serão, em princípio, eliminados de imediato do evento.

30.3 – Contudo e no caso de numa determinada prova se verificar um número superior a 20 (vinte) participantes, e um (ou mais) condutor (es) que se tenha (m) classificado regularmente nos treinos cronometrados (nos termos definidos em 30.2.3.1), vier (em) a declarar em tempo oportuno, oficialmente e por escrito, ao CCD a sua desistência da prova, aplicar-se-á o seguinte procedimento para se perfazer o número máximo de viaturas autorizadas em pista para a corrida:

30.3.1 - Será (ão) repescado (s) automaticamente para a formação da grelha de partida para a 1ª Corrida de Qualificação, o (s) Condutor (es) que pela ordem sequencial da classificação obtida nos treinos cronometrados, se haja (m) classificado no 21º lugar (ou seguintes) e se encontre (m) em condições físicas (do Condutor) e técnicas (da viatura) para integrar (em) a grelha de partida.

30.4 – O Colégio de Comissários Desportivos poderá ainda autorizar a participação na 1ª corrida de qualificação, a qualquer Condutor que, por razões de força maior consideradas excepcionais e aceites pelo CCD (*ex.: avaria ou acidente que haja implicado a necessidade de assistência médica*) não tenha participado na sessão de treinos cronometrados. Ou que nela tendo participado não haja registado qualquer tempo de qualificação.

30.4.1 - Na condição de que esse (s) Condutor (es) haja (m) solicitado atempadamente por escrito ao CCD autorização para a sua participação na corrida.

O CCD emitirá o seu parecer após consulta ao Director de Prova.

Da decisão do CCD sobre esta matéria não caberá recurso.

30.4.2 - No entanto, estes Condutores só poderão ser admitidos nas seguintes condições:

- Não eliminarem nenhum outro Condutor normalmente qualificado;
- Não se exceda o número máximo de viaturas autorizadas em pista para a corrida;
- Que o Condutor ofereça total garantia de segurança (conhecimento da pista, etc.);
- No caso de existir mais do que um Condutor nessa situação, ser-lhes-á aplicável a seguinte ordem de sequência preferencial para a sua admissão:
 - i) Condutor inscrito no Campeonato;
 - ii) Ter iniciado os treinos cronometrados sem ter contudo completado uma volta;
 - iii) Melhor classificação no respectivo Campeonato;
 - iv) Maior número de participações no ano em curso em provas do Campeonato a que respeitar a prova.
- Os Condutores assim admitidos, partirão nas últimas posições da grelha de partida para a 1ª corrida de qualificação, pela ordem a definir por sorteio a efectuar pelo CCD na presença dos Condutores em questão.

31 - CORRIDAS DE QUALIFICAÇÃO E FORMAÇÃO DAS GRELHAS DE PARTIDA

31.1 - Haverá três Corridas de Qualificação com um total (máximo) de 20 (vinte) viaturas, as quais na composição da grelha de partida alinharão no esquema de 3x2x3x2x3x2x3x2.

31.1.2 – No caso de se encontrar previsto no Regulamento Particular da prova a utilização da “Joker Lap”, no decorrer de todas as corridas de qualificação e corrida final, todos os Condutores são obrigados a passar, pelo menos uma vez, pela “Joker Lap”.

31.1.3 - A qualquer Condutor que nas corridas de qualificação e finais não cumpra a “Joker Lap”, será aplicada uma penalização em tempo de 90 segundos a adicionar ao seu tempo total de corrida.

31.1.4 - Dois Juizes de Facto registarão todas as passagens dos carros pela “Joker Lap”.

31.2 - Cada corrida de qualificação terá 5 voltas independentemente do perímetro do circuito.

31.2.1 – Pela classificação em cada uma das três Corridas de Qualificação será atribuída a seguinte “pontuação fictícia”

1º	0 Pontos	11º	10 Pontos
2º	1 Pontos	12º	11 Pontos
3º	2 Pontos	13º	12 Pontos
4º	3 Pontos	14º	13 Pontos
5º	4 Pontos	15º	14 Pontos
6º	5 Pontos	16º	15 Pontos
7º	6 Pontos	17º	16 Pontos
8º	7 Pontos	18º	17 Pontos
9º	8 Pontos	19º	18 Pontos
10º	9 Pontos	20º	19 Pontos

31.3 - Para efeitos desta “pontuação fictícia” considera-se que um Condutor participa numa corrida de qualificação, desde que participe regularmente na partida efectiva e ultrapasse a linha de partida, mesmo que não consiga concluir uma volta completa.

Bem como todo o Condutor que nas condições previstas no Art.º 33.2 se tenha apresentado na Pré-Grelha e que por avaria não tenha conseguido iniciar a corrida até 5 segundos após a partida do último Condutor.

31.4 - A qualquer Condutor que não complete, no mínimo, uma volta, numa qualquer corrida de qualificação na qual tenha efectivamente participado, serão atribuídos 20 pontos. Ou N+1 se o número de participantes nessa corrida for inferior a 20, sendo nesse caso, “N” o número de participantes efectivos nessa corrida.

31.5 – Se um Condutor não participar numa das corridas de qualificação, ser-lhe-ão atribuídos «N+2» pontos, sendo «N» o número total de Condutores constantes na lista de participantes da Categoria.

31.6 – Ao Condutor desclassificado numa corrida de qualificação serão atribuídos «N+5» pontos, sendo «N» o número total de Condutores constantes na lista de participantes da respectiva Categoria.

Ex.: com uma lista de participantes com 18 condutores, resultará por uma desclassificação uma pontuação fictícia de 23 pontos nessa corrida de qualificação e por uma falta de participação, uma pontuação fictícia de 20 pontos;

31.7 – A composição das grelhas de partida para as Corridas de Qualificação será definida de acordo com o seguinte método:

1ª Corrida de Qualificação: pelo melhor tempo dos treinos cronometrados e em caso de empate, pela segunda volta mais rápida.

2ª Corrida de Qualificação: pela ordem da classificação final da 1ª corrida de Qualificação.

No caso de mais do que um Condutor não haver participado (ou ter sido desclassificado) na 1ª corrida de Qualificação e se verificar um empate nas “pontuações fictícias”, os seus posicionamentos na grelha de partida corresponderão aos últimos lugares da grelha, escalonados segundo o melhor tempo que hajam feito nos treinos cronometrados.

3ª. Corrida de Qualificação: pelo somatório crescente dos “pontos fictícios” obtidos nas duas primeiras corridas de qualificação.

No caso de se verificar um empate no somatório das “pontuações fictícias”, os respectivos posicionamentos na grelha de partida serão escalonados segundo o melhor tempo que hajam feito nos treinos cronometrados.

31.8 – A elaboração da classificação final de cada uma das corridas de qualificação respeitará a mesma ordem estabelecida para as formas de desempate previstas em 31.7.

31.9 – A composição da grelha de partida para a Corrida Final será definida de acordo com o seguinte método:

Corrida Final: pelo somatório dos “pontos fictícios” obtidos no total das três corridas de qualificação, sendo a grelha elaborada segundo os valores crescentes (do menor para o maior) do total de pontos obtido.

31.9.1 – Em caso de «ex-aequo» no somatório de “pontos fictícios” das três corridas de qualificação, o desempate para a formação da grelha da corrida Final, far-se-á (*sendo sucessivamente aplicada até ser encontrado o desempate*) pela seguinte ordem:

- a) Pela melhor classificação obtida na pior corrida de qualificação dos Condutores.
- b) Pelo melhor tempo total de corrida efectuado numa das três corridas de qualificação.

32 - GRELHAS DE PARTIDA

32.1 – Corridas de Qualificação:

As grelhas de partida para as Corridas de Qualificação serão sempre compostas com um total (máximo) de 20 (vinte) viaturas no formato sequencial de 3x2x3x2x3x2x3x2, devendo a linha imaginária transversal da pista que intersecta o início de cada caixa de largada, estar obrigatoriamente separada de um mínimo de 6 (seis) metros no sentido longitudinal da pista e constituídas segundo as normas definidas em 31.7.

Cabendo ao Director da Prova definir, de acordo com as características da respectiva pista, qual o espaçamento efectivo a respeitar entre cada uma das linhas de partida.

Essa definição carecerá da aprovação do CCD e deverá ser publicada em Aditamento emitido nos termos definidos em 7.5 das presentes Prescrições Específicas.

Todos os condutores deverão ser colocados nos lugares previamente determinados, sem qualquer opção de preferência/escolha de lugar.

32.1.1. - Contudo, e por excepção, o Conductor que, na sequência dos resultados verificados nos treinos cronometrados, tenha obtido a Pole Position, poderá optar por escolher a sua posição na grelha de partida para a 1ª corrida de qualificação de entre as três posições da primeira linha de partida.

Sendo que, e nesse caso, o Conductor que pelos resultados obtidos nos treinos cronometrados ocupe a posição (2 ou 3) que o detentor da Pole Position vier a escolher, passará a ocupar na linha de partida a posição 1 que caberia ao detentor da Pole Position.

Esta mesma regra, será igualmente aplicável para as grelhas de partida das 2ª e 3ª corridas de qualificação; sendo que, nesse caso, a determinação do Conductor que ocupará a Pole Position, resultará das condições definidas em 31.7.

Essa opção do detentor da Pole Position deverá pelo próprio ser previamente comunicada à Direcção da Prova e só poderá ser efectuada antes da formação definitiva da respectiva Pré-Grelha.

32.2 – Caso um ou mais Concorrentes não alinhem numa das Corridas de Qualificação, o seu, ou seus, lugares na grelha de partida serão deixados vagos, não podendo ser ocupados

32.3 – Corrida Final

A grelha de partida da Corrida Final será composta com um total (máximo) de 20 (vinte) viaturas no formato sequencial de 3x2x3x2x3x2x3x2 e constituída segundo as normas definidas em 31.9.:

Devendo a linha imaginária transversal da pista que intersecta o início de cada caixa de largada, estar obrigatoriamente separada de um mínimo de 6 (seis) metros no sentido longitudinal da pista, sendo-lhe integralmente aplicável a mesma clarificação constante em 32.1.

32.3.1 – Caso um (ou mais Concorrentes) não alinhe (m) na final, o (s) seu (s) lugar (es) na grelha de partida será (ão) deixado (s) vago (s), não podendo ser ocupado (s).

32.4 - Deverá ainda evitar-se, quando possível, na constituição das grelhas, a existência de um corredor central, pelo que a separação máxima lateral existente entre duas viaturas na mesma linha, não deverá exceder os 2 (dois) metros.

32.5 – Entre a linha de partida e a primeira curva do circuito, que por razões de segurança deverá obrigar a uma travagem forte, não se poderá verificar uma distância inferior a 80 metros, nem superior a 150 metros. A linha de chegada pode não ser coincidente com a linha de partida.

32.6 - O Regulamento Particular da Prova indicará, claramente, qual a localização da Pole-Position relativamente à grelha de partida, a qual será sempre do lado da pista que corresponda à corda da primeira curva após a linha de partida.

Ex. Primeira curva à esquerda, Pole-Position do lado esquerdo.

32.6.1 – A possibilidade da opção de posicionamento do detentor da Pole Position definida em 32.1.1, é igualmente aplicável na sua integralidade em relação à grelha de partida da corrida Final.

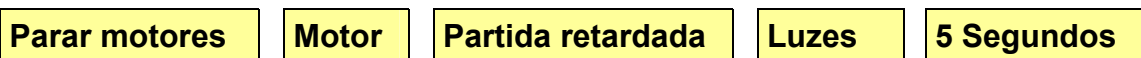
32.7 – A qualquer viatura que na grelha de partida sofra uma avaria que a impeça de se movimentar pelos seus próprios meios, é proibida qualquer ajuda exterior para a repor a trabalhar, seja por parte dos “Assistentes” ou de elementos da organização. Nestas circunstâncias, deverá a mesma ser retirada para local seguro fora da grelha de partida, não sendo autorizada a sua participação nos treinos ou corrida.

A manobra de retirar a viatura para local seguro deverá ser feita com a maior rapidez pelos Comissários no local, não podendo o Director de Prova atrasar a partida por motivos relacionados com quaisquer insistências do Condutor para tentar recolocar o motor a trabalhar.

A falta de cumprimento a esta regra pelo Condutor poderá ser sancionada pelo CCD com uma penalização pecuniária, ou com a exclusão do evento se a atitude do Condutor manifestar desobediência compulsiva.

33 – PROCEDIMENTO DE PARTIDA – SEMÁFOROS

33.1 – O Director da Prova terá à sua disposição os seguintes painéis avisadores (dimensões: 100x50 cm em letras pretas sob fundo branco), que de forma bem visível a todos os Condutores deverão ser mostrados quando aplicável:



33.1.1 – Procedimento de partida:

Durante os procedimentos para a formação da grelha de partida as luzes vermelhas do semáforo estarão permanentemente ligadas.

Quando a grelha de partida estiver completamente formada, um Comissário de Grelha exibirá no final da grelha de partida uma bandeira verde, para informar o Director de Prova / Starter que a formação da grelha está concluída e que estão reunidas as condições para iniciar os procedimentos de partida.

Nota: Não é autorizado que qualquer Comissário atravesse a grelha de partida longitudinalmente para exibir a bandeira verde.

A partir do momento em que no final da grelha for mostrada a bandeira verde, o Director de Prova mandará mostrar a placa “5 segundos”.

Esta placa será exibida de modo estático ou no local da Direcção de Prova ou junto à grelha – em todas as corridas a placa deve ser mostrada sempre no mesmo local – perfeitamente visível a todas as linhas da grelha, sendo no entanto proibido que o elemento responsável pela sua exibição atravesse de qualquer forma a grelha de partida para exibição dessa placa.

A partir do momento da exibição da placa de “5 segundos” e entre os 2 a 5 segundos imediatos, o Director de Prova / Starter apagará as luzes vermelhas do semáforo dando-se assim início à corrida.

Recomenda-se que cada linha de partida esteja equipada com um sistema electrónico e deverá sempre existir uma margem de 20 cm (+/- 2 cm) entre o sistema electrónico (ou linha de partida) e a viatura.

A partida será dada unicamente após o desbloqueamento do sistema de detecção de falsas partidas.

33.2 – O acesso à grelha de partida só será autorizado aos Condutores que se encontrem na Pré-Grelha no momento em que for dada autorização para a formação da grelha de partida.

Qualquer Condutor que não se encontre na Pré-Grelha no momento em que for dada autorização para o acesso à grelha de partida será considerado como não participante na corrida sendo-lhe atribuída a penalização prevista no Art.º 31.5.

Qualquer Condutor presente na grelha de partida e que por avaria técnica não consiga iniciar a corrida nos 5 segundos a seguir ao último, será de imediato removido pelos Comissários para local seguro e nos termos dos Art.º 31.4 e 31.5, classificado em último lugar nessa corrida de qualificação.

Se o caso ocorrer durante uma final, será classificado em último lugar nessa final

33.3 – Nas grelhas de partida das corridas de qualificação e finais, não é obrigatório parar os motores dos veículos.

33.4 – Semáforo / Luzes de Partida

33.4.1– Especificações de instalação correspondente às luzes de partida.

Todas as luzes utilizadas para sinalizar a partida numa corrida deverão ser claramente visíveis por todos os condutores que se encontrem na grelha de partida sentados na sua posição normal de condução.

As luzes deverão ser duplas e instaladas acima da pista sobre um pórtico colocado entre 10 a 25 m, após a linha de partida.

A fila inferior de luzes deverá estar a pelo menos 4 m de altura acima da pista.

Uma eventual colocação lateral de luzes deverá ser definida de maneira a assegurar uma melhor visibilidade de qualquer lugar da grelha.

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

Todas as luzes de sinalização deverão ser colocadas a jusante do pórtico

O circuito comutador deverá permitir as seguintes combinações:

- Todas as luzes apagadas
- Somente as luzes vermelhas acesas

34 - INTERRUPTÃO DA CORRIDA

34.1 - Se for necessário parar uma corrida, devido a acidente que provoque a obstrução da pista, ou porque as condições climáticas a tornaram impraticável, ou ainda por qualquer outras razões de força maior, o Director de Prova exhibirá uma bandeira vermelha na zona da linha de chegada e ordenará que de imediato todos os postos de sinalização na pista, apresentem bem visível, uma bandeira vermelha imóvel.

Após a apresentação da bandeira vermelha, todos os Condutores deverão deixar de correr, reduzindo drasticamente a velocidade, e dirigirem-se em velocidade lenta para a grelha de partida (ou para o local que no momento lhes for indicado pelos Oficiais de Prova).

34.2 - A apresentação de bandeiras vermelhas no circuito só pode ser ordenada pelo Director de Prova ou no seu impedimento pelo Director Adjunto.

Os Comissários Desportivos poderão igualmente dar instruções à Direcção de Prova para que seja mostrada a bandeira vermelha

34.3 - No caso da corrida ter sido interrompida numa das corridas de qualificação, esta será anulada e integralmente repetida, podendo as viaturas ser reabastecidas de acordo com o previsto no Art.º 34.4.b).

Para a operação de reabastecimento, é dado um tempo limite de 15/20 minutos findos os quais encerra o acesso à Pré-Grelha.

A repetição da corrida de qualificação será efectuada no prazo de até 30 minutos, não ficando a Organização obrigada a aguardar por qualquer participante que não tenha acedido à Pré-Grelha no tempo estipulado.

34.4 - Caso a corrida seja interrompida numa Final, aplicar-se-á o seguinte procedimento:

a) Quando já tenham sido percorridos mais de **80 %** do número de voltas previstas **(arredondado para o número inteiro imediatamente superior no caso de resultarem decimais)**, a corrida será dada como terminada.

A classificação dessa Final, será a que se tiver verificado na volta imediatamente anterior à da amostragem da bandeira vermelha.

Ex.	Amostragem da bandeira vermelha	7ª. Volta
	<i>Última passagem pela meta</i>	6ª. Volta
	<i>Classificação a considerar</i>	6ª. Volta

b) Quando tenham sido percorridos menos de **80%** do número de voltas previstas **(arredondado para o número inteiro imediatamente superior no caso de resultarem decimais), a corrida será anulada e integralmente repetida.**

Ex.	Amostragem da bandeira vermelha	6ª. Volta
	<i>Última passagem pela meta</i>	5ª. Volta
	<i>Classificação a considerar</i>	5ª. Volta

Nestas circunstâncias será autorizado o reabastecimento das viaturas sendo dado para esta operação, um tempo limite de 15/20 minutos findos os quais encerra o acesso à Pré-Grelha.

A repetição da corrida de qualificação será efectuada no prazo de até 30 minutos.

Não ficando a Organização obrigada a aguardar por qualquer participante que não tenha acedido à Pré-Grelha no tempo estipulado.

A nova grelha de partida será formada de acordo com a posição que cada Condutor detinha para o início da corrida de qualificação ou corrida final interrompida. Todos os lugares dos Condutores que não participem na repetição ficarão vagos.

34.5 - Tanto nas corridas de qualificação como nas corridas finais, apenas as viaturas que tenham tomado parte na partida inicial, e que entretanto não hajam desistido oficialmente ou sido desclassificadas, e que tenham podido aceder à grelha de partida pelos seus próprios meios, poderão alinhar para a segunda partida.

Qualquer viatura que no decurso da corrida de qualificação ou corrida final interrompida, não esteja em condições de circular pelos seus próprios meios, deverá ser colocada em lugar seguro que não cause risco de acidente para os participantes, ou se tal for possível deverá ser rebocada para o Parque dos Concorrentes, ficando impedida de participar na repetição da corrida.

Todas as viaturas que não tenham cruzado a linha de chegada na volta anterior à amostragem da bandeira vermelha, não serão autorizadas a reiniciarem a corrida de qualificação ou corrida.

Por “desistente” entende-se todo o Condutor que tenha abandonado a viatura, de acordo com o definido no Art.º 42.7 das presentes Prescrições.

34.6 – Qualquer eventual penalização por falsa partida aplicada nas corridas de qualificação ou corridas finais anuladas, não terá qualquer reflexo na formação da grelha de partida seguinte para repetição da corrida de qualificação ou corrida final entretanto anulada.

35 - FINAIS

35.1 – As finais serão disputadas em 7 (sete) voltas, independentemente do perímetro da pista em que se realize a prova.

35.2 – Caso um ou mais Concorrentes não alinhem numa Final, o seu, ou seus, lugares na grelha de partida serão deixados vagos, não podendo ser ocupados, sendo-lhes atribuída a classificação de últimos classificados nessa final, tendo em conta as suas posições após a corrida de qualificação.

Não são permitidas repescagens.

35.3 - Estão autorizados a participar na Corrida Final, todos os Condutores que se encontrem nas condições previstas no artigo 32.3 das presentes Prescrições Específicas.

36 - FALSAS PARTIDAS

36.1 - Haverá uma falsa partida sempre que uma viatura se mova do seu lugar na grelha antes da (s) luz (es) vermelha (s) se apagar (em).

36.2 – Quando se verifique uma falsa partida, os procedimentos de partida não serão interrompidos, dando-se na mesma início à corrida.

A (os) Condutor (es) infractor (es) será aplicada pelos Comissários Desportivos uma penalização em tempo de 30 segundos a adicionar ao tempo de corrida.

36.3 - Os Condutores que tenham efectuado uma falsa partida, deverão ser avisados do facto através da amostragem de uma bandeira de triângulos preta e branca apresentada acompanhada do (s) número (s) do (s) Condutor (es), escritos a branco num quadro com fundo preto, que será apresentada na linha de meta e que servirá, também, para comunicar ao Condutor que a penalização de 30 segundos lhe irá ser aplicada.

Porém, esta amostragem da bandeira não será considerada como aviso de conduta e/ou condução anti-desportiva.

No entanto, e se durante o desenrolar da corrida de qualificação ou final em que o mesmo Condutor fez uma falsa partida, esse mesmo Condutor tiver conduta ou efectuar manobras passíveis de serem consideradas condução anti-desportiva, a bandeira de pré-aviso poder-lhe-á ser novamente apresentada.

36.4 - Deverão existir meios electrónicos para detecção de falsas partidas.

Além do sistema electrónico deverão ser designados Juizes de Facto – para verificar eventuais falsas partidas – os quais deverão ser nomeados e publicitados no Regulamento Particular ou em Aditamento.

37 – FINAL DE CORRIDA

37.1 - O final de corrida será controlado sobre uma linha situada em frente do posto de Cronometragem, sendo neste local assinalado o fim da corrida através da exibição de uma bandeira de xadrez preta e branca.

38 - CONTROLE ANTIDOPAGEM

38.1 - De acordo com o estabelecido no Art.º. 44.º das Prescrições Gerais aplicáveis às Provas de Automobilismo e Karting.

Este controle será sempre efectuado em instalações apropriadas do circuito onde se desenrolar a prova.

39 - CONTROLE ANTI-ALCOOL

39.1 - De acordo com o estabelecido no Art.º. 45.º das Prescrições Gerais aplicáveis às Provas de Automobilismo e Karting e por iniciativa da entidade federativa ou dos Organizadores da Prova, poderá ser efectuado em qualquer momento da prova, utilizando para o efeito aparelhos de medição devidamente aferidos e oficiais, o controle de grau de alcoolémia dos Condutores.

Independentemente de sanções disciplinares mais graves que lhe possam vir a ser aplicadas pela FPAK, será de imediato excluído da prova qualquer Condutor que apresente um grau de alcoolémia superior a 0,10 gr/l.

40 – CLASSIFICAÇÕES

40.1 – Em cada corrida de qualificação ou corrida final, a classificação será estabelecida segundo o número de voltas completas efectuadas ao circuito e para aqueles que tenham cumprido o mesmo número de voltas, segundo a ordem da última passagem pela linha de meta.

Toda a classificação considerará as eventuais penalizações em tempo (ou outras) a aplicar pelo CCD.

40.2 - A corrida será dada como terminada com a amostragem da bandeira de final de corrida (bandeira de xadrez) à passagem do primeiro classificado pela linha de chegada, sendo igualmente mostrada esta bandeira a todos os Condutores que cruzem a linha de chegada após o primeiro classificado.

40.3 – **Contudo, e se** o sinal de fim da corrida (bandeira de xadrez) for mostrado por razões diferentes de haver sido completado o número de voltas previsto (erro de Cronometragem ou do Director da Prova, por exemplo) serão seguidos os seguintes procedimentos:

40.3.1 – Corridas de qualificação: para efeitos de classificação será considerado o momento em que o veículo que comanda a corrida passou na meta pela última vez antes de ser mostrado **(antecipadamente)** o sinal de fim de corrida.

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

<i>Exemplo</i>	<i>Número de voltas previstas</i>	<i>5 voltas</i>
	<i>Amostragem da bandeira de xadrez</i>	<i>4ª volta</i>
	<i>Classificação a considerar</i>	<i>3ª volta</i>

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

<i>Exemplo</i>	<i>Número de voltas previstas</i>	<i>5 voltas</i>
	<i>Amostragem da bandeira de xadrez</i>	<i>3ª volta</i>
	<i>Classificação a considerar</i>	<i>2ª volta</i>

40.3.2 – Corridas Finais: para efeitos de classificação será considerado o momento em que o veículo que comanda a corrida passou na meta pela última vez antes de ser mostrado o sinal de fim de corrida.

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

<i>Exemplo:</i>	<i>Número de voltas previstas</i>	<i>7 voltas</i>
	<i>Amostragem da bandeira de xadrez</i>	<i>6ª volta</i>
	<i>Classificação a considerar</i>	<i>5ª volta</i>

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

<i>Exemplo</i>	<i>Número de voltas previstas</i>	<i>7 voltas</i>
	<i>Amostragem da bandeira de xadrez</i>	<i>5ª volta</i>
	<i>Classificação a considerar</i>	<i>4ª volta</i>

40.4 - Se por outro lado, tanto numa corrida de qualificação quanto na corrida final, o sinal de final de corrida for mostrado atrasadamente, seja por que razão for, a classificação final será considerada como válida no momento exacto em que a corrida deveria ter terminado.

<i>Exemplo:</i>	<u><i>Qualificação</i></u>	<u><i>Final</i></u>
	<i>Número de voltas previstas</i>	<i>5 voltas</i>
	<i>Amostragem da bandeira de xadrez</i>	<i>6ª volta</i>
	<i>Classificação a considerar</i>	<i>5ª volta</i>
		<i>7 voltas</i>
		<i>8ª volta</i>
		<i>7ª volta</i>

40.5 - Os serviços de Cronometragem deverão continuar a funcionar até 3 (três) minutos após a passagem pela meta da viatura classificada em 1º lugar.

Uma vez esgotado este tempo, os serviços de Cronometragem encerrarão a cronometragem da respectiva 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 se esgotar o referido espaço de tempo.

40.6 - Depois de haverem recebido o sinal de final da corrida, todos os Condutores deverão dirigir obrigatoriamente as suas viaturas para o Parque de Concorrentes após uma corrida de qualificação e ao Parque Fechado após uma corrida final.

40.7 - As viaturas serão classificadas segundo o número de voltas completas efectuadas ao circuito e para aqueles que tenham cumprido o mesmo número de voltas, segundo a ordem da última passagem pela linha de meta.

Se duas ou mais viaturas vítimas de um incidente não puderem continuar em prova, em qualquer Final, serão escalonadas tendo em conta a sua última passagem pela meta, ou caso aconteça na primeira volta, a sua posição relativa na grelha de partida.

40.7.1 – Contudo, caso no Regulamento Particular da Prova conste a obrigatoriedade de utilização da “Joker Lap”, e apenas nos casos previstos em 40.3.1.a) e 40.3.2.a), se qualquer condutor não tiver cumprido a passagem obrigatória na “Joker Lap” anteriormente ao momento da amostragem (antecipada) da bandeira de xadrez, ser-lhe-á aplicada uma penalização adicional em tempo de 5 (cinco) segundos, a somar ao tempo que haja efectivamente registado na classificação final a considerar para a respectiva corrida.

40.7.2 – Idêntica penalidade poderá ser aplicável pelo CCD, se nos termos previstos em 40.4, ao atraso na mostragem da bandeira de xadrez no final da corrida, corresponder simultânea e comprovadamente uma falha na actualização sequencial decrescente do Conta-voltas que possa ter induzido em erro os Condutores em pista.

No entanto, a aplicação desta penalidade ficará sujeita ao inteiro critério do CCD. O qual decidirá face ao conhecimento dos factos de que disponha, se há lugar à aplicação apenas desta penalidade ou se deverá ser aplicada a penalidade prevista em 31.1.3.

40.8 - O Vencedor da Final será considerado como o vencedor da prova.

40.9 – Para efeitos de pontuação no Campeonato de Portugal de Crosscar, e nos termos estabelecidos no regulamento daquele Campeonato, serão consideradas para cada Condutor as duas melhores classificações obtidas em duas das três Corridas de Qualificação, bem como a classificação obtida na Corrida Final.

41 - PARQUE FECHADO

41.1 - No final da prova, os Condutores que tenham participado na Final deverão obrigatoriamente conduzir as suas viaturas para o Parque Fechado seguindo as instruções dos Comissários de Pista. O Regulamento Particular da Prova deverá indicar claramente o local e acesso ao Parque Fechado.

Os Organizadores deverão, em caso de manifesta impossibilidade dos Condutores, promoverem à remoção dos respectivos veículos para o Parque Fechado.

Os veículos permanecerão em Parque Fechado até que o Colégio de Comissários Desportivos dê autorização para a sua saída, decorridos que sejam no mínimo trinta minutos sobre a afixação no Quadro Oficial da classificação final provisória.

42 - DIREITOS E OBRIGAÇÕES DOS CONCORRENTES

42.1 - A partida apenas poderá ser dada pelo Director de Corrida, quando todas as condições de segurança do público e dos Condutores estejam asseguradas.

42.2 - Os Condutores deverão obrigatoriamente respeitar a sinalização que lhes for apresentada pelo Director de Prova ou Director de Corrida e/ou pelos Comissários da prova.

42.3 - É proibido ultrapassar a balizagem da pista. Toda a viatura que ultrapasse as delimitações da pista, deverá obrigatoriamente parar.

Não podendo retomar a pista sem expressa autorização do comissário do local e sem que isso constitua obstáculo para os outros Condutores em pista.

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

O não cumprimento desta obrigação determinará, para o infractor, a desclassificação na corrida ou treinos.

No caso da sua reentrada em pista causar obstrução a outro ou outros Concorrentes, o infractor será desclassificado dos treinos, corrida de qualificação ou final, conforme o caso.

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

42.5 - Os toques voluntários em outros Concorrentes poderão levar à exclusão imediata da prova, por decisão do Colégio de Comissários Desportivos.

42.6 - Sempre que uma viatura fique imobilizada na pista, os Comissários de Pista deverão intervir, sob protecção da bandeira amarela, até que a viatura seja colocada em local que não ofereça perigo, ou até que a mesma possa, pelos seus próprios meios, retomar a corrida.

42.7 - O Condutor de qualquer viatura que haja ficado definitivamente imobilizada na pista, deverá sair imediatamente da mesma, dirigindo-se para uma Zona de Segurança próxima da sua viatura, onde se deverá manter até ao final da sessão de treinos, corrida de qualificação ou corrida final.

O abandono desse local pelo Condutor, antes de terminada a sessão de treinos, corrida de qualificação ou corrida final, ou até à remoção / reboque da viatura, implicará a sua imediata exclusão dessa sessão de treinos, corrida de qualificação ou corrida final.

Estará excluído desta obrigatoriedade qualquer Condutor que, exclusivamente por indicação do Médico da Prova, seja obrigado a abandonar o local para ser assistido.

42.8 - A todo o Condutor que tenha recebido ajuda exterior à organização da prova, será aplicada a penalização de desclassificação da corrida de qualificação ou final.

42.9 - As decisões do Director da Prova ou dos Comissários Desportivos sobre esta matéria são inapeláveis.

43 – PRÉMIOS – DISTRIBUIÇÃO DE PRÉMIOS

43.1 – O regulamento particular da prova deve mencionar o horário da distribuição de prémios, bem como o tipo de prémios a distribuir.

No mínimo haverá distribuição de prémios para os três melhores classificados na corrida Final.

43.1.1 - Uma cerimónia oficiosa de distribuição de prémios deve ser efectuada após a corrida final, ficando os Condutores e Organizadores abrangidos pelos artigos 43.3, 43.3.1 e 43.3.2.

43.1.2 - Para todas as Categorias / Divisões incluídas num mesmo programa de uma prova a cerimónia oficiosa de distribuição de prémios tem de estar concluída até às 17h00.

43.2 - Se a distribuição de prémios tiver lugar no mesmo dia do final da prova e à hora prevista no Regulamento Particular da Prova (tal como definido em 43.1.2), os Condutores classificados que não se apresentem pessoalmente na cerimónia, perderão direito aos prémios.

Sem que daí resulte qualquer alteração na classificação ou nos prémios dos restantes Concorrentes.

43.2.1 - Se a distribuição de prémios estiver programada para mais de duas horas depois da afixação das classificações finais, os Condutores não serão obrigados a comparecer.

Nesse caso, cabe aos Organizadores remetê-los aos premiados no mais curto espaço de tempo possível.

43.3 – Efectuando-se obrigatoriamente uma distribuição de prémios oficiosa após o final da corrida final, com base nas classificações finais provisórias da prova, e se posteriormente essas classificações vierem a ser alteradas pelo CCD (ou pelo TAN da FPAK), tal obrigará a que de imediato, os Condutores a quem tenham sido indevidamente entregues – mesmo que oficiosamente – esses prémios, procedam à sua devolução à Organização.

43.3.1 - Na eventual impossibilidade dessa devolução poder acontecer no mesmo dia da manifestação (por ausência do premiado ou outra razão justificável), o Organizador notificará nos (3) três dias seguintes à manifestação (ou decisão do TAN da FPAK), por qualquer meio futuramente comprovável, o Concorrente em causa, o qual no decorrer dos 8 (oito) dias seguintes deverá devolver os prémios indevidamente recebidos.

43.3.2 – No caso de não terem sido devolvidos aos Organizadores, será aplicável pelo CCD ou pela FPAK, ao Concorrente em falta, uma multa entre € 500,00 e € 1 250,00, a qual reverterá a favor dos Organizadores.

Acessoriamente outras sanções poderão ser aplicadas pela FPAK.

43.4 - Nos termos previstos no § 4.º do Art.º 34º das Prescrições Gerais Aplicáveis às Provas de Automobilismo e Karting, a não comparência na cerimónia de distribuição de prémios de uma prova, sem prévia justificação por parte de Conductor (es) premiado (s), será punida disciplinarmente.

44 - RECLAMAÇÕES – APELOS

44.1 - Nos termos definidos nos Art.º 24º a 27º das PGAPAK 2008.

45 - DIVERSOS

45.1 – Em caso de força maior (condições climatéricas adversas, impraticabilidade da pista, etc.), o Director da Prova poderá solicitar ao Colégio de Comissários Desportivos a interrupção (ou eventual adiamento) da prova, devendo a decisão do CCD ser publicada em Comunicado oficial e dada a conhecer de imediato a todos os Concorrentes.

45.2 – Os Organizadores deverão obrigatoriamente permitir a todos os Condutores que participem na prova, de assistir às outras corridas da mesma prova e de circular dentro do circuito, sem contudo terem acesso à pista.

46 – RESTRIÇÕES – MODIFICAÇÕES

46.1 – Em casos excepcionais, poderão os Clubes Organizadores propor à FPAK, quando do envio do projecto de Regulamento Particular da Prova para aprovação, algumas restrições ou alterações às presentes Prescrições Específicas de Crosscar.

As quais, de qualquer modo, só se tornarão válidas após aprovação expressa por parte da FPAK, comunicada aos Organizadores por escrito.

Tais casos excepcionais, se constarem no projecto de regulamento a submeter à aprovação da FPAK, deverão ser referenciados no documento (carta, fax ou E-mail) que envie o projecto de regulamento particular, por forma a que a FPAK tenha prévio conhecimento de tais casos

46.2 – Dessas eventuais alterações às presentes Prescrições Específicas de Crosscar, deverão os Clubes Organizadores dar conhecimento expresso a todos os Concorrentes, através de circulares especiais, nas quais única e exclusivamente tal seja referido.

46.3 – Eventuais alterações ou aditamentos às presentes Prescrições Específicas poderão ser efectuadas a qualquer momento pela FPAK, sendo introduzidas no texto regulamentar em caracteres destacados a “**bold**” e surgindo no topo do texto a menção

ACTUALIZADO EM *(data)*

A validade de tais alterações terá efeitos imediatos a partir da data constante nessa referência e da sua consequente publicação no site da FPAK – www.fpak.pt.