

# PRESCRIÇÕES GERAIS APLICÁVEIS ÀS PROVAS DE AUTOMOBILISMO e KARTING – 2010

ACTUALIZAÇÃO EM 04-01-2010

## I — INTRODUÇÃO

Art.º 1.º – A Federação Portuguesa de Automobilismo e Karting é uma Instituição de Utilidade Pública Desportiva, tem a sua sede em Lisboa, e rege-se pelos seus Estatutos, devidamente aprovados pelos Conselho Superior do Desporto, Comité Olímpico de Portugal, Instituto do Desporto de Portugal (IDP) e pela sua própria Assembleia-geral.

§ 1º - A Direcção da Federação Portuguesa de Automobilismo e Karting estipulará, anualmente, os preços a cobrar pelas licenças desportivas dos praticantes e autoridades desportivas, bem como das taxas de inscrição das competições no calendário desportivo nacional.

§ 2º - A Direcção da Federação Portuguesa de Automobilismo e Karting estipulará, anualmente, os preços a cobrar pela inspecção de pistas ou outros locais onde os clubes organizadores pretendam levar a efeito competições, bem como das homologações, inspecções de provas e outras taxas aplicáveis.

§ 3º - A Direcção da Federação Portuguesa de Automobilismo e Karting estabelecerá, anualmente, a regulamentação para os diferentes Campeonatos, Taças, “Challenges”, Critérios ou Troféus, bem como para a emissão de Licenças Desportivas, aprovação de pistas e organização de provas.

§ 4º - A Direcção da Federação Portuguesa de Automobilismo e Karting elaborará, anualmente, o Calendário Desportivo Nacional para o ano seguinte, tendo em conta os interesses da modalidade e o Calendário Desportivo Internacional da FIA (incluindo o da CIK-FIA).

O número de provas que constitui o calendário anual de um Campeonato, Taça ou Troféu, Nacional ou Regional, será definido pela Direcção da FPAK.

§ 5º - Para efeitos de regulamentação específica do automobilismo e do karting, bem como para as relações com os clubes federados, os praticantes e demais licenciados, a Federação Portuguesa de Automobilismo e Karting rege-se pelo Código Desportivo Internacional (que se considera aqui integralmente transcrito e que constitui nos termos do seu Art.º 53º o Regulamento Desportivo Nacional) e pelas Prescrições Gerais de Automobilismo e Karting em vigor.

§ 6º - À Direcção da FPAK, caberá a aplicação dos Artigos 151 a 170 do Código Desportivo Internacional, na sequência dos relatórios dos Comissários Desportivos das competições ou por sua própria iniciativa.

§ 7º - O Tribunal de Apelação Nacional, a que se referem os Artigos 180º e 181º do Código Desportivo Internacional, será a última instância de recurso para qualquer diferendo entre a entidade federativa, os clubes federados e os praticantes.

Nos mesmos e exactos termos previstos no § 5º, o Tribunal de Apelação Nacional rege-se igualmente segundo as normas constantes do Regulamento do Tribunal de Apelação Internacional da FIA.

§ 8º - Nos termos definidos pela Direcção da FPAK na sua reunião plenária de 22 de Outubro de 2007, a partir de 1 de Janeiro de 2008, todos os Campeonatos Nacionais passaram a utilizar a nova designação oficial de “Campeonato de Portugal”, sendo contudo mantida, no que se refere aos respectivos vencedores, a designação de “Campeão Nacional”.

## II — APLICAÇÃO

Art.º 2.º – As presentes Prescrições Gerais aplicam-se a todas as provas de automobilismo e Karting inscritas no Calendário Desportivo Nacional, bem como à regulamentação específica vigente para as mesmas provas.

§ 1º - A FPAK poderá autorizar em relação a uma determinada prova, após pedido devidamente fundamentado apresentado pelos respectivos organizadores, a exceptualidade pontual de alguma (s) das normas constantes das presentes Prescrições Gerais.

§ 2º - Qualquer modificação às presentes “Prescrições Gerais” será introduzida no texto regulamentar em caracteres destacados a “**bold**” e no topo do texto surgirá a menção

ACTUALIZAÇÃO EM (data)

A validade de tais alterações terá efeitos imediatos a partir da data constante nessa referência e da sua consequente publicação no site oficial da FPAK – [www.fpak.pt](http://www.fpak.pt).

## III — REGULAMENTAÇÃO DAS COMPETIÇÕES

Art.º 3.º – Até à publicação dos Anuários do Desporto Automóvel e do Karting 2010, a regulamentação desportiva e técnica de automobilismo e karting que vigorará em 2010, será aquela que estiver publicada no site oficial da FPAK – [www.fpak.pt](http://www.fpak.pt).

§ 1º - Entretanto, considerar-se-á que toda a regulamentação publicada nos Anuários do Desporto Automóvel e do Karting – *que desde 2004 são exclusivamente fornecidos em suporte informático (CD Rom)* – tem como data de actualização, a mesma data de emissão do respectivo CD-ROM, por ter sido essa a data de fecho para os Anuários.

§ 2º - Contudo e após a publicação dos Anuários do Desporto Automóvel e do Karting, toda a regulamentação desportiva ou técnica neles contida, estará, como é óbvio, sujeita a actualizações pontuais.

§ 3º - Qualquer ulterior modificação a essa regulamentação, será introduzida no respectivo texto regulamentar em caracteres destacados a “**bold**” e no topo superior direito do texto surgirá a menção

ACTUALIZAÇÃO EM (data)

§ 4º - A validade de tais alterações terá efeitos imediatos a partir da data constante nessa referência e da sua consequente publicação no site oficial da FPAK ([www.fpak.pt](http://www.fpak.pt)).

§ 5º - Pelo que, e para a aplicação correcta dos regulamentos, toda a regulamentação cuja data de actualização seja posterior às acima referidas e se encontre publicada no site oficial da FPAK, nela constando a data da respectiva actualização (a qual corresponderá à sua efectiva entrada em vigor), prevalecerá, quer sobre a regulamentação constante nos Anuários FPAK, quer sobre quaisquer outras versões anteriores dos mesmos regulamentos que hajam sido previamente publicadas no site oficial da FPAK.

§ 6º - Por força da aplicação dos § 1º a 5º do Art.º 3º das presentes Prescrições Gerais, é necessário dotar as salas dos CD de equipamento informático com possibilidade de ligação permanente à Internet, de forma a possibilitar a consulta on-line à regulamentação em vigor.

Permitindo assim poder provar / demonstrar a qualquer Concorrente, Condutor, Chefe de Equipa ou a qualquer outro interlocutor válido, da validade / actualidade da regulamentação aplicada pelos CD.

Art.º 4.º – Ao inscrever uma ou mais competições num Campeonato, Taça ou Troféu Nacional/Regional, o respectivo Clube Organizador assume a responsabilidade da realização dessa competição ou competições, de acordo com as normas em vigor para a respectiva competição e com os projectos de regulamento apresentados na data prevista, devidamente aprovados pela FPAK, salvo caso de força maior devidamente comprovado.

As mesmas competições deverão ser inscritas no Calendário Desportivo Nacional – segundo as normas em vigor – e pagas atempadamente as respectivas taxas de direitos de inscrição no calendário. Nenhuma prova poderá englobar na sua designação a referência “Grande Prémio”, sem que haja sido previamente obtida pela FPAK a devida autorização junto da FIA.

As provas nacionais que queiram acolher Concorrentes titulares de uma licença nacional ou internacional emitida por uma ADN estrangeira deverão respeitar integralmente o disposto no Artigo 18º do CDI.

§ 1.º - A falta de cumprimento do que estabelece o presente artigo, quando não deva atribuir-se a motivos de força maior alheios ao Clube Organizador, devidamente comprovados e reconhecidos pela FPAK, determinará a não participação do Clube infractor nos Campeonatos ou Troféus Nacionais / Regionais do ano seguinte.

§ 2.º - O Clube Organizador reservar-se-á o direito de anular uma prova, mediante prévia autorização da FPAK, se à data do fecho das inscrições (mencionada no Regulamento Particular da Prova), o número de inscritos for inferior ao número mínimo estipulado pela regulamentação do Campeonato / Taça / Troféu, ou em caso de força maior que não permita a efectivação da mesma.

Nesse caso, o Clube Organizador, obriga-se a informar todos os Concorrentes inscritos, no mais curto espaço de tempo, por correio registado, telefax ou telegrama, da decisão tomada.

§ 3.º - Os Clubes organizadores terão que apresentar para definitiva aprovação pela FPAK, os regulamentos completos das competições de acordo com o respectivo Regulamento Tipo e mencionando o número das licenças dos respectivos Oficiais da Prova, até 60 dias antes da data marcada para o seu início.

§ 4.º - As provas cujo projecto de regulamento não seja entregue na sede da FPAK dentro dos prazos expressos no corpo deste artigo, poderão ser substituídas por outras de características semelhantes, por simples decisão da Direcção da FPAK.

§ 5.º - Serão excluídas dos Campeonatos, Taças ou Troféus Nacionais / Regionais, as provas cujos regulamentos definitivos, não estejam publicados e em distribuição, na sede do Clube organizador e na FPAK (Lisboa, Funchal e Matosinhos), trinta dias antes da data do fecho das inscrições, estabelecida nos mesmos regulamentos.

O mesmo se verifica em relação aos Cadernos de Itinerários (quando aplicável) que deverão estar em distribuição – no mínimo – a partir do 10º dia antes da prova.

Em relação ao Regulamento Particular da Prova (na sua versão definitiva), os Organizadores deverão preferencialmente optar por o remeter à FPAK através de correio electrónico, não sendo nesse caso necessário o envio de qualquer exemplar impresso.

No que se refere à publicação de uma versão impressa do Regulamento (definitivo) da prova, tal obrigação 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](http://www.fpak.pt)).

§ 6.º - Os Organizadores das provas inscritas no Calendário Desportivo Nacional deverão exibir – na capa do regulamento, na capa do programa, nas folhas oficiais e nas classificações a afixar – a par do símbolo do Clube Organizador, o da FPAK (com as dimensões mínimas de 2,5 cm) e o do Campeonato ou Troféu (se existir).

Quando se tratar de provas integradas em Calendários Internacionais FIA, além daqueles, deverá ser ainda exibido o símbolo do Campeonato/Taça FIA ou CIK-FIA (se existir).

Ralis e Todo o Terreno: junto à partida, no pódio de chegada e no enquadramento da cerimónia da distribuição de prémios, deverá ser igualmente hasteada ao lado da bandeira nacional, a bandeira do Clube Organizador, a bandeira da FPAK (e da FIA, quando se tratar de provas integradas em Calendários Internacionais FIA).

Montanha: junto à partida ou chegada e no enquadramento da cerimónia da distribuição de prémios, deverá ser igualmente hasteada ao lado da bandeira nacional, a bandeira do Clube Organizador, a bandeira da FPAK (e da FIA, quando se tratar de provas integradas em Calendários Internacionais FIA).

Circuitos (incluindo OffRoad e Karting): deverá ser igualmente hasteada ao lado da bandeira nacional, a bandeira do Clube Organizador, a bandeira da FPAK (e da FIA, quando se tratar de provas integradas em Calendários Internacionais FIA) em local visível e no enquadramento da cerimónia da distribuição de prémios (Pódio).

§ 7.º - Todos os Oficiais de Prova (à excepção dos Médicos da Prova e dos elementos do Gabinete de Imprensa), deverão figurar, com o seu número de Licença Desportiva e cargo específico, no Regulamento Particular da Prova ou seus eventuais Aditamentos. Os mesmos deverão ser obrigatoriamente detentores de Licença Desportiva válida para o ano em curso e correspondente às funções que irão desempenhar

§ 8.º - O não cumprimento do prescrito em qualquer um dos parágrafos anteriores implica o pagamento de uma multa de € 1 000,00 sendo ainda factor de apreciação global da prova.

§ 9.º - A Comissão Organizadora de um Troféu Monomarca ou Formula obriga-se, pelo simples facto de haver previamente inscrito determinada prova como integrante do Calendário do respectivo Troféu ou Formula no ano em curso, a participar nessa prova específica.

Exceptuam-se casos de força maior devidamente justificados, e aceites pela Direcção da FPAK após consultado o Clube Organizador da prova em questão.

§ 10.º - São igualmente aplicáveis na sua integralidade, aos Promotores / Comissões Organizadoras de qualquer Troféu Monomarca ou Formula, as disposições constantes do presente artigo.

§ 11.º - A Comissão Organizadora de um Troféu Monomarca ou Formula, que pretenda substituir uma prova previamente inscrita no Calendário oficial da FPAK (como prova integrante do respectivo Troféu ou Formula do ano em curso) por outra prova diferente, deverá indemnizar o Clube Organizador da prova substituída, em valor correspondente à taxa de inscrição dessa prova no Calendário Desportivo Nacional, tal como estipulado na Tabela de Direitos de Inscrição no Calendário Desportivo Nacional do ano em curso.

Sem que tal valor haja sido comprovadamente liquidado a esse Clube, não será autorizada qualquer substituição de provas pela FPAK.

Caso a nova prova que a Comissão Organizadora do Troféu ou Formula pretenda inscrever, se venha a disputar fora do território nacional, a indemnização aplicável nos termos acima referidos será aumentada em 100 % (cem por cento).

§ 12.º - O não cumprimento do disposto nos parágrafos anteriores, poderá levar à aplicação à Comissão Organizadora do Troféu ou Formula, de uma das penalidades previstas no Art. 153º do CDI.

§ 13.º - Não será autorizada qualquer competição de automobilismo ou karting que inclua no seu programa provas destinadas a motos e/ou motocicletas, salvo expressa autorização prévia da FPAK para o efeito.

§ 14.º - Atendendo às restrições que vêm sendo ultimamente colocadas à FPAK, no que concerne à autorização oficial das provas de estrada a realizar nos meses de Verão e no sentido de se evitar a potencial criação de eventuais focos de incêndio nas zonas florestais normalmente utilizadas por essas provas, nenhuma prova de Ralis de 1ª categoria ou de Ralis Todo Terreno se poderá disputar no território continental, durante os meses de Julho e Agosto. Esta regra não será aplicável às Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira.

#### IV — VEÍCULOS

Art.º 5.º – Os Campeonatos são reservados a Concorrentes / Condutores cujos veículos estejam em conformidade com a respectiva regulamentação técnica e de acordo com o definido nos Regulamentos Particulares das provas que os integram.

§ 1º - Nos termos do Art.º 21 a) do CDI e salvo indicação em contrário sobre a ficha de homologação, que exclua certas evoluções, as viaturas dos Grupos A e N são autorizadas, durante um período suplementar de quatro anos após haver expirado a sua homologação, a participar em Ralis nacionais e internacionais (excepto nos do Campeonato do Mundo de Ralis) bem como nas provas do Campeonato de Portugal de Montanha e Campeonato de Portugal de Resistência Turismos e GT's, nas condições seguintes:

Estas viaturas poderão alinhar à partida e ser classificadas conjuntamente com as viaturas homologadas, em plenas condições de igualdade.

A participação de viaturas homologadas assim definidas só poderá ser autorizada desde que as fichas de homologação devidamente preenchidas – mesmo que a sua validade tenha expirado – sejam apresentadas nas verificações administrativas e técnicas, e que as viaturas se mantenham em absoluta conformidade com as especificações técnicas de origem, estejam em bom estado de conservação e condições de participação, sujeitas à discrição dos Comissários Técnicos.

A dimensão dos restritores dos turbos utilizados nessas viaturas bem como o seu peso mínimo devem estar de acordo com os regulamentos em vigor à data da prova em que participem.

§ 2º - Nos termos previstos na regulamentação internacional é interdita a participação em qualquer prova inscrita no Calendário Desportivo Nacional 2010 de viaturas equipadas com sistemas GPL ou gás.

Art.º 6.º – Os regulamentos particulares de todas as competições que contam para um Campeonato, estabelecerão a mesma diferenciação por grupos e/ou classes, de acordo com a regulamentação do respectivo Campeonato ou Taça / Troféu.

## V — CONCORRENTES E CONDUTORES

Art.º 7.º – O simples facto de um Condutor se classificar em qualquer prova de um Campeonato ou Taça / Troféu Nacional / Regional, permitir-lhe-á pontuar para o respectivo Campeonato ou Taça / Troféu, desde que à classificação obtida, corresponda pontuação de acordo com a regulamentação específica desse Campeonato ou Taça / Troféu.

§ 1º - Salvo no caso em que o regulamento do respectivo Campeonato / Taça / Troféu o defina diferentemente (ex.: inscrição obrigatória num Campeonato), em todas as provas dos Campeonatos / Taças / Troféus Nacionais / Regionais, em que ao abrigo do disposto no Art.º 18 do CDI participem Condutores estrangeiros, tais Condutores serão retirados da classificação para efeitos da pontuação nos Campeonatos / Taças / Troféus Nacionais / Regionais.

§ 2º - No caso de Condutores estrangeiros, detentores de licenças da UE ou países assimilados por decisão da FIA, incluindo os Condutores de países com os quais o Estado Português ou a União Europeia tenham acordos de reciprocidade, os mesmos receberão tratamento – em termos da classificação nos Campeonatos / Taças / Troféus – idêntico aos licenciados nacionais, sendo-lhes contudo vedado ostentar o título de Campeão Nacional, mas outorgável apenas o de Vencedor do Campeonato de Portugal.

Art.º 8.º – Nos Campeonatos Nacionais ou Regionais, Taças e Troféus, serão admitidos, exclusivamente, Condutores que sejam detentores de Licenças Desportivas de acordo com as normas definidas nos regulamentos das respectivas competições e com o Mapa de Compatibilidade anexo ao Regulamento de Emissão de Licenças Desportivas da FPAK em vigor no ano em curso.

§ Único – Nos termos do acordo de reciprocidade firmado entre a RFEA e a FPAK, os Concorrentes/Condutores Espanhóis que sejam detentores de Licença Desportiva Nacional (Estatal) ou Internacional RFEA, poderão igualmente participar nas provas de Campeonatos / Troféus Nacionais ou Regionais disputadas em Portugal nas mesmas condições dos concorrentes nacionais.

Deverá contudo ser tido em atenção que as licenças “autonómicas” (restritas apenas para a participação em provas regionais das respectivas regiões autonómicas Espanholas) não são válidas em Portugal.

Art.º 9.º – Para participar em qualquer prova, é obrigatória a apresentação das licenças desportivas de Concorrente, Condutor (Regionais, Nacionais ou Internacionais) ou Navegador quando for o caso, nos termos do CDI e da regulamentação sobre licenças.

Nas provas inscritas no Calendário Internacional da FIA e disputadas integralmente em território nacional, não serão exigíveis licenças internacionais aos licenciados portugueses.

Nas provas internacionais de Campeonatos FIA ou CIK-FIA, serão exigíveis licenças internacionais aos licenciados portugueses.

§ 1º - O documento / recibo comprovativo de haver sido requerida uma Licença Desportiva em data anterior à prova, não poderá em caso algum, substituir a apresentação pelo Concorrente ou Condutor, da respectiva Licença Desportiva.

§ 2º - O facto de um licenciado participar numa prova, sem que esteja habilitado com a licença correspondente à categoria dessa prova, determinará a aplicação ao Clube Organizador, bem como ao licenciado em causa, de uma das penalidades previstas no Art. 153.º do CDI.

§ 3.º - É da inteira responsabilidade do Concorrente assegurar-se que todas as pessoas relacionadas com a sua inscrição numa prova respeitem todas as disposições do CDI, dos Regulamentos Técnico e Desportivo pelos quais as mesmas são disputadas.

Se um detentor de Licença de Concorrente Colectiva estiver impossibilitado de estar presente na prova para a qual se inscreveu, deve designar por escrito (em papel timbrado do detentor da respectiva licença de Concorrente) e devidamente assinado e carimbado, o seu representante oficial nessa prova.

O representante designado pelo Concorrente “moral” deverá exhibir, sempre que lhe seja requerido pelos CD, documento que certifique a sua qualidade legal como representante efectivo do titular da Licença de Concorrente Colectiva.

Em qualquer momento da prova, o representante de um veículo nela inscrito é responsável conjunta e solidariamente com o Concorrente pelo respeito do conjunto de disposições do CDI e da regulamentação FPAK (ou FIA, ou CIK/FIA, quando aplicáveis).

§ 4.º - Os Concorrentes devem assegurar-se de que os seus veículos respeitam as condições de conformidade e de segurança, durante toda a duração da prova (treinos e corridas).

§ 5.º - Toda e qualquer pessoa relacionada de qualquer forma com um veículo inscrito ou que por qualquer outra razão se encontre nas zonas do “Paddock”, boxes, Pit Lane, zonas/parques de assistência ou na pista, deve usar permanentemente a credencial de acesso apropriada ao local em que se encontre.

§ 6.º - Responsabilidade comum do Concorrente e do Condutor (Art. 123º do CDI)

O signatário da inscrição será responsável pelos actos e omissões do seu Condutor, do seu mecânico ou dos seus passageiros.

Além disso, cada um destes últimos, será igualmente responsável por qualquer infracção ao presente Código ou ao regulamento nacional da ADN respectiva.

Art.º 10.º – Para que a classificação de um Condutor numa competição conte para um Campeonato ou Taça / Troféu Nacional / Regional, o Condutor tomará o compromisso formal de conduzir ele próprio, exclusivamente, o respectivo veículo nas provas especiais / sectores selectivos – quando se trate de uma prova a contar para um Campeonato de Ralis ou de Todo o Terreno – nos treinos oficiais e corridas (subidas) nas provas de velocidade em circuito fechado ou de montanha.

§ 1º - Todo o Condutor que, durante uma competição não puder, por motivo de força maior, respeitar o estipulado no presente artigo, deverá comunicar o facto por escrito, aos Organizadores. Se se constatar qualquer infracção ao estipulado deverão os organizadores comunicar o facto à FPAK. A classificação do Condutor, neste caso, contará para a competição, mas poderá não contar para o Campeonato ou Taça / Troféu Nacional / Regional.

§ 2.º - Em provas de velocidade, um Concorrente que pretenda desistir de uma prova depois de a ter iniciado, pode solicitá-lo ao Director da Prova, obrigatoriamente, por escrito.

No caso de deferimento pelos CD, o Concorrente/Condutor em causa, perde o direito a qualquer pontuação no Campeonato ou Taça / Troféu respectivo, ficando dispensado de apresentar a sua viatura no Parque Fechado. Se um Condutor estiver sob reclamação ou verificação imposta pelos CD, não lhe é permitido solicitar desistência da prova.

Art.º 11.º – Em cada competição integrada num Campeonato de Circuitos ou de Montanha, um Condutor só poderá participar com um único veículo em cada Grupo ou Categoria.

Art.º 12.º – Num Campeonato / Taça / Troféu Nacional / Regional, um Condutor poderá mudar livremente de veículo, de competição para competição.

Art.º 13.º – Para cada prova de um Campeonato / Taça / Troféu Nacional / Regional, as inscrições encerrarão até 5 (cinco) dias antes do início da competição (prazo limite).

§ 1º - As inscrições para cada prova do Campeonato ou Taça / Troféu deverão ser recebidas, exclusivamente, nas instalações do Clube organizador ou na FPAK – Lisboa, Funchal ou Matosinhos.

§ 2º - As taxas de inscrição serão integralmente reembolsadas:

a) Aos candidatos cuja inscrição não tenha sido aceite pela Comissão Organizadora, por haver sido excedido o número máximo de inscritos previsto no Regulamento Particular da Prova:

b) No caso de a prova não se realizar, nos termos do § 4.º do Art. 4º das presentes Prescrições Gerais.

Art.º 14.º – Os Clubes organizadores das competições, pelo simples facto de as terem inscrito no Calendário Desportivo Nacional e de as mesmas integrarem, por decisão da FPAK, um Campeonato ou Taça / Troféu Nacional / Regional, obrigam-se, nos termos da legislação desportiva nacional em vigor, a aceitar a inscrição e participação nessas competições de qualquer Concorrente ou Condutor que seja detentor de Licença Desportiva – exigível para essa competição – válida no ano em curso.

Art.º 15.º – A lista de inscritos a enviar à FPAK pelo Clube organizador de cada prova, antes da sua realização, considerar-se-á incompleta e inaceitável, se não incluir os nomes (e respectivos números de licença desportiva) de todos os Concorrentes, Condutores ou Navegadores (nos casos em que tal é permitido), bem como a indicação correcta do grupo e classe dos veículos participantes.

§ 1.º - Esta lista deverá estar na sede da FPAK até às 18 horas da terça-feira que antecede a verificação técnica inicial e afixada na sede do Clube organizador com a mesma antecedência.

Para as provas integradas em Campeonatos (Europeus ou Mundiais) ou Taças FIA, a lista de inscritos deverá dar entrada na sede da FPAK, até oito dias antes da data marcada para as Verificações Técnicas.

§ 2.º- O não cumprimento do prescrito no parágrafo anterior, implicará o pagamento de uma multa de € 1 000,00 sendo ainda factor a considerar na apreciação global da prova.

§ 3.º - O Concorrente poderá, livremente, substituir o veículo declarado por outro da mesma classe/grupo (ou divisão) até à verificação técnica inicial (do respectivo veículo).

§ 4.º - Em cada competição, após a publicação da lista de inscritos, não será autorizada a substituição de qualquer Concorrente nem a admissão de qualquer outro.

§ 5.º - Qualquer rectificação na lista oficial de inscritos enviada à FPAK – nomes de Condutores e/ou Navegadores ou veículos – será sancionada pelos Comissários Desportivos presentes, em maioria.

§ 6.º - Apenas em provas nacionais, os Comissários Desportivos poderão autorizar, em casos excepcionais e somente por motivos justificados, a eventual substituição dos dois membros da equipa, tendo em atenção, contudo, o disposto no § 4.º deste mesmo Artigo. No caso de tal suceder, os CD deverão exarar em acta as razões pelas quais essa dupla substituição foi autorizada.

§ 7.º - O Clube organizador, obriga-se a afixar – e distribuir – a lista de participantes autorizados (pelos CD) a tomar parte na competição, após a verificação técnica inicial. O não cumprimento desta disposição, implica o pagamento de uma multa de € 1 000,00 sendo ainda factor de apreciação global da prova.

§ 8.º - O Clube organizador obriga-se a utilizar e a colocar à disposição quer dos CD quer dos Comissários Técnicos e demais Oficiais da prova, todos os “Documentos FPAK” de utilização obrigatória, cujos modelos se encontram disponíveis no “site” oficial da FPAK e serão remetidos em versão “Word” para todos os Associados em “CD-ROM”.

## VI — VERIFICAÇÃO DOCUMENTAL E TÉCNICA

Art.º 16.º – Os boletins de inscrição dos Concorrentes, em cada competição, deverão mencionar as características dos veículos (matrícula - *apenas em provas de estrada* - e número do quadro/chassis) e número da ficha de homologação de cada veículo. Sem estas indicações, o veículo em causa, não poderá tomar parte na respectiva competição.

§ 1º - É da inteira e exclusiva responsabilidade do Concorrente, definir claramente no acto de inscrição na prova, qual o Grupo / Divisão / Categoria / Classe em que pretende inscrever o seu veículo.

A omissão de tal informação, poderá levar à sua inclusão na Lista de Inscritos na prova, num Grupo / Divisão / Categoria / Classe diferente daqueles em que pretende participar, sem que daí resulte qualquer responsabilidade para o Clube Organizador.

§ 2º - Um eventual erro nas referências ao Grupo / Divisão / Categoria / Classe, só poderá ser corrigido nos mesmos termos previstos no § 2º do Artigo 17º e até à publicação da Lista de Participantes autorizados a tomar parte na competição. A partir da publicação dessa Lista, nenhuma outra modificação poderá ser introduzida no que respeita ao Grupo / Divisão / Categoria / Classe em que o Concorrente participará na prova.

§ 3º - A viatura objecto de verificação deverá apresentar no início da mesma, ficha de homologação completa em original, devidamente validada por autenticação da FPAK (ou FIA, CIK-FIA ou outra ADN) não sendo aceites fotocópias.

Salvo caso de força maior devidamente reconhecido pelos Comissários Desportivos da prova (ou pela FPAK), a ficha de homologação, o Passaporte Técnico FPAK (ou Ficha de Identificação FIA quando for o caso) deverão sempre acompanhar o veículo inscrito.

Art.º 17.º – Nenhum veículo poderá alinhar à partida para qualquer competição sem que tenha sido submetido à verificação técnica. Só as equipas que tenham sido aprovadas nas verificações administrativas, podem apresentar o seu veículo nas verificações técnicas. O simples facto de apresentar uma viatura às verificações técnicas iniciais, é considerado como uma declaração implícita por parte do Concorrente da integral conformidade do seu veículo.

§ 1.º - As verificações efectuadas antes das competições, deverão incidir sobre:

- a) Documentação dos Concorrentes e Condutores, bem como, quando aplicável, dos membros das respectivas Equipas;
- b) Identificação do veículo inscrito, tendo por base a respectiva ficha de homologação (ou passaporte técnico), as características do mesmo e a sua conformidade com o boletim de inscrição;
- c) Inspeção dos elementos de segurança.

§ 2.º - Se no momento das verificações técnicas que antecedem a partida, se constatar que um veículo não corresponde ao grupo ou divisão e/ou à classe no qual foi inscrito, esse veículo poderá, por decisão exclusiva dos Comissários Desportivos e sob proposta dos Comissários Técnicos, ser mudado para o grupo ou divisão e/ou classe correspondentes.

§ 3.º - Qualquer Concorrente que se apresente às verificações administrativas ou técnicas iniciais fora do horário que foi estabelecido para a sua verificação, só poderá ser verificado por autorização expressa dos Comissários Desportivos (sob proposta do Director da Prova) e segundo o novo horário que tal decisão vier a definir.

Essa eventual autorização implicará, contudo, e salvo caso de força maior aceite pelos Comissários Desportivos, a aplicação obrigatória pelos CD ao Concorrente em falta, de uma penalidade pecuniária de, no mínimo, €250,00.

A qual deverá ser liquidada ao Clube Organizador em momento anterior à publicação da Lista de Participantes, sem o que, o Concorrente não poderá constar da Lista Oficial de Participantes autorizados a participar nessa competição.

§ 4.º - Por outro lado, o Clube organizador obriga-se a fazer cumprir integralmente o programa horário previsto (e aprovado) para as verificações iniciais (documentais e técnicas) da prova. O não cumprimento desse horário (com uma tolerância máxima de 30 minutos), implicará a aplicação ao Clube Organizador de uma multa de €5 000,00, sendo ainda factor de apreciação global da prova.

§ 5.º - Se os Organizadores, após autorização dos CD da prova, decidirem efectuar verificações técnicas em pormenor, estas apenas poderão ser realizadas no final da competição.

§ 6.º - Os resultados de eventuais verificações técnicas efectuadas no final de uma sessão de treinos, deverão ser dados a conhecer aos CD até 1 hora antes do início da corrida. Na impossibilidade de os mesmos serem conhecidos em tempo, a viatura respectiva deverá ser selada (ou marcada) pelo Comissário Técnico Chefe da prova, a peça (ou conjunto de peças) sob verificação, e no final da corrida, a viatura só poderá sair do parque fechado, após autorização expressa dos CD, recebido que seja o relatório definitivo sobre a verificação entretanto efectuada.

Art.º 18.º – Os equipamentos de segurança, a exigir a todos os participantes nos Campeonatos ou Taças / Troféus Nacionais / Regionais, são definidos como segue:

- **Veículos** – Dispositivos de segurança:

- (cf. Art.º 253.º Anexo “J” ao CDI)
- (cf. Art.º 3.1) – Segurança dos Karts do Regulamento Técnico da CIK-FIA

- **Condutores**

a) Todos os condutores e co-pilotos devem obrigatoriamente usar um fato de competição, assim como luvas (facultativas para os co-pilotos), roupa interior longa, uma balaclava, meias e sapatos, homologados em conformidade com a norma FIA 8856-2000. Os utilizadores devem assegurar-se de que o vestuário não é demasiado apertado, uma vez que isso reduziria o nível de protecção.

Os bordados cosidos directamente no fato devem sê-lo apenas à camada mais superficial desta peça de vestuário, de forma a melhorar o isolamento térmico.

O material utilizado como fundo (ou suporte) das insígnias publicitárias, assim como o fio utilizado para as unir ao fato, devem ser resistentes às chamas (ver Anexo I da norma FIA 8856-2000 para saber mais sobre as exigências detalhadas e outras recomendações.)

Os condutores de monolugares que participem em provas de partida parada devem utilizar luvas de cor bastante visível e que contraste com a cor predominante do veículo, para que possam atrair a atenção do Starter em caso de dificuldades.

b) Todos os condutores que participem em provas em circuito, de montanha ou em provas especiais de rali, deverão utilizar um capacete em conformidade com uma das normas da lista técnica nº 25 do Anexo J.

Os condutores de viaturas abertas devem obrigatoriamente usar capacetes integrais com uma protecção do queixo fazendo parte integrante da estrutura do capacete e conformes a uma norma aprovada pela FIA. Esta medida é recomendada para as viaturas abertas históricas e para as viaturas da divisão 3/3A de Autocross.

Recomenda-se vivamente que os condutores das séries internacionais, cujo regulamento técnico inclua disposições em matéria de resistência das estruturas aos choques dos regulamentos técnicos da Fórmula Um ou GP2 da FIA, utilizem capacetes em conformidade com a Norma FIA 8860-2004.

#### c) Dispositivos de Retenção da Cabeça (“HANS”)

Em todas as provas é recomendado que os Condutores utilizem um dispositivo de retenção da cabeça aprovado pela FIA nos termos do Art.º 3 do Capítulo III do Anexo L do C.D.I.

A utilização desse dispositivo é já obrigatória nos Campeonatos e Taça de Portugal de Circuitos, Campeonato de Portugal de Ralis, Campeonato dos Açores de Ralis, Campeonato da Madeira de Ralis. e Campeonato de Portugal de Todo Terreno (*sendo que nestes quatro últimos, essa obrigatoriedade é extensiva ao 2º Conductor*).

A partir de 1 de Janeiro de 2010, passará igualmente a ser obrigatória em todas as provas de velocidade em circuito (Campeonatos e Taças de Portugal de GT e de Sport Protótipos e quaisquer Fórmulas ou Troféus que decorram em circuitos de velocidade) bem como em todas as provas do Campeonato de Portugal de Montanha (apenas para a Categoria 2).

A FPAK divulgará até 30 de Setembro de 2010, quais os restantes Campeonatos em que tal utilização será obrigatória a partir de 1 de Janeiro de 2011.

d) (cf. Art.º 3.2) – Segurança dos Equipamentos do Regulamento Técnico da CIK-FIA

§ 1.º - A verificação da conformidade dos equipamentos referidos em a), b), c) e d), poderá ser efectuada em qualquer momento da prova, não sendo necessário efectuar o seu controlo prévio nas Verificações Técnicas iniciais de cada prova.

§ 2.º - A constatação em qualquer momento da prova (treinos e corridas em provas de velocidade ou durante o desenrolar do percurso de provas de estrada – Ralis ou Todo o Terreno), de que um Conductor não está equipado com capacete e vestuário de acordo com as normas obrigatórias acima referidas, levará à aplicação obrigatória pelos Comissários Desportivos de uma das penalidades previstas nos Artigos 152 e 153 do CDI.

§ 3º - A utilização de joalharia sob a forma de “piercings” ou colares metálicos (em volta do pescoço) é interdita durante qualquer competição e poderá consequentemente ser controlada antes da partida de uma prova.

Art.º 19.º – A constituição da Comissão Técnica, em cada competição dos Campeonatos ou Taças / Troféus Nacionais / Regionais, deverá constar, obrigatoriamente, do projecto do regulamento da respectiva prova e carece de aprovação da FPAK.

#### Comissário Técnico responsável

As verificações e controlos técnicos serão efectuados em todas as provas dos calendários FPAK sob a responsabilidade de um comissário técnico, designado no Regulamento Particular da prova como “Comissário Técnico Chefe”. O Comissário Técnico Chefe é o único acreditado para a apresentação ao Director de Prova dos diferentes relatórios que devem ser redigidos.

Ele poderá ser chamado a assistir às reuniões dos CD.

Previamente, ele assegurará e organizará os meios humanos, materiais e estruturas necessárias que devem ser colocadas à disposição pelo Organizador para a realização de toda a sua missão e para os diferentes controlos técnicos que se julguem necessários. Deverá dispor dos documentos e materiais para assegurar essa função.

Poderá apresentar, por iniciativa própria, um relatório dos controlos visuais e as anomalias técnicas que tenha detectado durante o desenrolar da prova, para além do relatório dos controlos que tenham sido efectuados a pedido do Director de Prova, durante ou no final da mesma. Em caso de viaturas acidentadas (com danos significativos) ou em que hajam sido detectadas anomalias ou desconformidades técnicas consideradas graves, deverá ainda enviar um relatório detalhado sobre o assunto ao Departamento Técnico da FPAK.

Um Delegado Técnico designado pela FPAK para uma prova ou uma série de provas, poderá assistir em todas as suas funções, o Comissário Técnico Chefe da prova. Poderá igualmente, e se para tal for designado, assumir as funções de Comissário Técnico Chefe da prova. Ele deverá, após cada prova, enviar ao Departamento Técnico da FPAK um relatório completo e detalhado sobre as verificações técnicas efectuadas.

#### Efectivos

A duração das verificações técnicas deve ser programada em função do número de veículos a controlar e do número de Comissários Técnicos.

O número mínimo de Comissários Técnicos, para além do Comissário Técnico responsável para cada prova é o seguinte:

- 1 Comissário Técnico para cada 12 viaturas por hora de verificações técnicas
- 1 Comissário Técnico (+ 4 colaboradores) para as pesagens livres e obrigatórias
- 1 Comissário Técnico (+ 1 colaborador) para o controle sonométrico dos escapes
- 1 Comissário Técnico (+ 4 colaboradores) para o controle dos pneus

§ 1.º - Nos Troféus Monomarca e Formulas, os respectivos Promotores têm o direito de designar um Comissário Técnico para integrar a Comissão Técnica da respectiva prova.

§ 2.º - Em cada competição, os Comissários Técnicos deverão elaborar um relatório escrito após as respectivas Verificações Técnicas.

§ 3.º - Os Comissários Técnicos só poderão utilizar os “Documentos FPAK” de utilização obrigatória, cujos modelos se encontram disponíveis no “site” oficial da FPAK e serão remetidos em versão “Word” para todos os Associados em “CD-ROM”.

Art.º 20.º – Em todas as provas de Campeonatos ou Taças / Troféus organizados pela FPAK, bem como nas provas dos Troféus Monomarca ou Formula, uma verificação mais completa e detalhada, podendo eventualmente envolver a desmontagem de veículos, será obrigatoriamente determinada pelos respectivos Comissários Desportivos, por sua iniciativa, por proposta do Director da Prova, ou por solicitação expressa dos organizadores dos Troféus Monomarca.

§ 1.º - Caso a Comissão Organizadora de um Troféu Monomarca ou Formula, pretenda efectuar verificações técnicas, notificará o Director de Prova (o mais tardar até antes da entrada em Parque Fechado), informando-o do seguinte:

- a) Relação das viaturas a verificar.
- b) Descriminação dos órgãos mecânicos que pretende verificar

Se as verificações do ponto anterior não puderem ser efectuadas durante o tempo regulamentar do Parque Fechado, a Comissão Organizadora do Troféu Monomarca ou Formula deverá indicar a data, hora e local em que as mesmas terão início.

§ 2.º - Em ambos os casos, as verificações envolverão os veículos classificados nos primeiros lugares da classificação geral e/ou de cada um dos grupos, assim como, eventualmente, outros veículos, qualquer que seja a posição oficiosamente alcançada na classificação. Idênticas verificações poderão ser determinadas pela FPAK.

§ 3º - A não conformidade de qualquer veículo com as prescrições do Anexo “J” ao CDI, com a ficha de homologação respectiva (ou Passaporte Técnico), ou com as normas do Regulamento Técnico particular de uma Taça / Troféu / Formula, implicará a desclassificação do Concorrente, sem prejuízo de outras penalidades aplicáveis nos termos do CDI, podendo levar à exclusão do Condutor do Campeonato ou da Taça / Troféu Nacional / Regional.

## VII — CLASSIFICAÇÃO

Art.º 21.º – Os organizadores das provas integradas em Campeonatos ou Taças / Troféus Nacionais / Regionais obrigam-se a apresentar as classificações oficiais respectivas – que existam – num prazo tal, que possa dar cumprimento ao que está estabelecido no Art.º 34.º destas Prescrições Gerais.

§ 1.º - Em todas as provas de Velocidade, Autocross, Ralicross, Crosscar, Karting e Montanha, as classificações oficiais provisórias, devem ser sempre afixadas, 15 (quinze) minutos após ter sido dado o sinal de final de corrida ao último Condutor classificado. Se por qualquer razão, tal não for possível, o Organizador terá que afixar no Quadro Oficial da Prova a nova hora a que as mesmas serão afixadas.

§ 2.º - Se por outro lado, as classificações forem afixadas antes de decorridos 15 minutos após ter sido dado o sinal de final de corrida, o prazo de 30 minutos para reclamação, ao abrigo do disposto nos Art. 171º a 174º do CDI, só começará a contar, a partir do exacto momento em que deveriam ter sido afixadas.

§ 3.º - Final antecipado de uma corrida – Circuito (Velocidade / OffRoad / Karting)

Sem prejuízo das normas previstas na respectiva regulamentação, no que se refere aos poderes do Director de Prova (ou Director de Corrida) e dos Comissários Desportivos, para suspenderem ou darem por terminada uma corrida (por razões de segurança ou por a pista se encontrar bloqueada ou impraticável), aplicar-se-à nos casos abaixo previstos, e para definir o

momento em que uma corrida deve ser considerada como terminada definitivamente, a seguinte regulamentação:

a) Se numa corrida disputada em tempo determinado (corrida ao tempo), se verificar que durante o seu decorrer, e por quaisquer razões eventuais, não há viaturas em prova na pista (seja por que motivo for – despistes, abandono, imobilização nas boxes, etc.) a corrida será dada como terminada no momento exacto em que deveria terminar, se o tempo previsto para a sua duração for igual ou inferior a 30 (trinta) minutos.

A classificação da corrida nesse caso será a que os serviços de cronometragem determinarem após a última passagem pela linha de meta (ou pela linha correspondente à linha de meta na via interior do Pit-Lane) da última viatura que a tenha transposto durante o período normal da corrida. Contudo, e se essa última passagem registada, se verificar em momento anterior ao que corresponderia a 60 % (sessenta por cento) do tempo total determinado para a corrida, tal classificação terá apenas efeitos estatísticos, devendo a corrida ser de imediato anulada pelos CD.

b) Se numa corrida disputada em tempo determinado (corrida ao tempo), o tempo previsto para a sua duração for superior a 30 (trinta) minutos mas igual ou inferior a 120 (cento e vinte) minutos e se verificar que durante o seu decorrer, e por quaisquer razões eventuais, não há viaturas em prova na pista (seja por que motivo for – despistes, abandono, imobilização nas boxes, etc.) a corrida será dada como terminada no momento exacto que corresponda à multiplicação por 2 (dois) do tempo total registado pela última viatura que transpôs a linha de meta (ou pela linha correspondente à linha de meta na via interior do Pit-Lane) em condições normais de corrida.

Desde que essa multiplicação não resulte em tempo total superior ao inicialmente previsto para a duração total da corrida, caso em que prevalecerá o tempo inicialmente previsto.

A classificação da corrida nesse caso será a que os serviços de cronometragem determinarem após a última passagem pela linha de meta (ou pela linha correspondente à linha de meta na via interior do Pit-Lane) da última viatura que a tenha transposto durante o período normal da corrida.

Contudo, e se essa última passagem registada se verificar em momento anterior ao que corresponderia a 60 % (sessenta por cento) do tempo total determinado para a corrida, tal classificação terá apenas efeitos estatísticos, devendo a corrida ser de imediato anulada pelos CD.

c) Se numa corrida disputada em tempo determinado (corrida ao tempo), o tempo previsto para a sua duração for superior a 180 (cento e oitenta) minutos e se verificar que durante o seu decorrer, e por quaisquer razões eventuais, não há viaturas em prova na pista (seja por que motivo for – despistes, abandono, imobilização nas boxes, etc.) a corrida será dada como terminada no momento que corresponda a 60 (sessenta) minutos completos após o exacto momento da última passagem pela linha de meta (ou pela linha correspondente à linha de meta na via interior do Pit-Lane) da última viatura que a tenha transposto durante o período normal da corrida.

A classificação da corrida nesse caso será a que os serviços de cronometragem determinarem após a última passagem pela linha de meta (ou pela linha correspondente à linha de meta na via interior do Pit-Lane) da última viatura que a tenha transposto durante o período normal da corrida.

Contudo, e se essa última passagem registada, se verificar em momento anterior ao que corresponderia a 60 % (sessenta por cento) do tempo total determinado para a corrida, tal classificação terá apenas efeitos estatísticos, devendo a corrida ser de imediato anulada pelos CD.

d) Se numa corrida disputada em número de voltas determinado (X voltas) ou em distância determinada (corrida à distância), se verificar que durante o seu decorrer, e por quaisquer razões eventuais, não haja viaturas em prova na pista (seja por que motivo for – despistes, abandono, imobilização nas boxes, etc.) a corrida será dada como terminada no momento que corresponda ao resultado da multiplicação do número total de voltas previsto (ou o que corresponda à distância inicialmente prevista) pelo melhor tempo (absoluto) por volta registado nessa mesma corrida.

Segundo a seguinte fórmula:  $T_c = V \times L$ , em que  $T_c$  será o tempo total de corrida,  $V$  o número total de voltas previsto e  $L$  a volta mais rápida registada na corrida até ao momento (desprezando-se nesse caso os decimais).

*Ex. Numa corrida com a duração prevista de 10 voltas e a melhor volta (na corrida) registada seja correspondente a 1 m 35,125 s, a corrida será dada por terminada no momento em que se completarem 15 minutos e 50 segundos após o momento exacto da partida efectiva da corrida (luz verde ou extinção da luz vermelha do semáforo).*

e) Contudo, e no caso de corridas disputadas em número de voltas determinado (X voltas) ou em distância determinada (corrida à distância), cujo tempo normal de corrida corresponderia aos limites de tempo definidos em b) e c), será utilizada a mesma regra para determinação do final da corrida aplicável às corridas ao tempo.

A classificação da corrida nesses casos será a que os serviços de cronometragem determinarem após a última passagem pela linha de meta (ou pela linha correspondente à linha de meta na via interior do Pit-Lane) da última viatura que a tenha transposto durante o período normal de corrida.

Contudo, e se essa última passagem registada, se verificar em momento anterior ao que corresponderia a 60 % (sessenta por cento) do número total de voltas determinado para a corrida (arredondado para o número inteiro imediatamente superior) ou o número de voltas que corresponderia à distância inicialmente prevista, tal classificação terá apenas efeitos estatísticos, devendo a corrida ser de imediato anulada pelos CD.

f) Se no regulamento de uma determinada competição compreendendo várias mangas, eliminatórias ou corridas no mesmo evento, o resultado destas afectar a (s) grelha (s) de partida de manga (s), eliminatória (s) ou corrida (s) seguinte (s), os CD poderão, se assim o entenderem, constituir a (s) grelha (s) com base nesses elementos estatísticos ou decidir que a grelha de partida anteriormente estabelecida para a manga, eliminatória ou corrida entretanto anulada, seja a mesma que deve ser respeitada para a (s) manga (s), eliminatória (s) ou corrida (s) seguinte (s). Neste (s) caso (s) nenhuma reclamação poderá ser apresentada sobre a constituição da (s) grelha (s).

#### § 4º - Final antecipado de um Rali ou de um Rali Todo o Terreno

Se uma prova de Rali ou de Todo Terreno – pontuável para um Campeonato, Taça ou Troféu – não se puder disputar até ao seu final, seja por que razões for, as classificações da prova serão estabelecidas com o total dos tempos (considerados apenas ao segundo) registados nas PE (ou SS) efectivamente percorridas, acrescido das eventuais penalizações entretanto aplicadas.

Nesse caso, a atribuição das pontuações para o Campeonato, Taça ou Troféu será efectuada da seguinte forma:

- a) Se tiverem sido percorridos mais de 67 % da distância inicialmente prevista como quilometragem total das Provas Especiais (ou Sectores Selectivos) – os pontos serão atribuídos na totalidade;
- b) Se tiverem sido percorridos menos de 67 % mas mais do que 50 % da distância inicialmente prevista como quilometragem total das Provas Especiais (ou Sectores Selectivos) – os pontos serão atribuídos em apenas metade;
- c) Se tiverem sido percorridos menos de 50 % da distância inicialmente prevista como quilometragem total das Provas Especiais (ou Sectores Selectivos) – não serão atribuídos quaisquer pontos;
- d) Para estabelecer as percentagens em relação à distância efectivamente percorrida sobre a distância inicialmente prevista como quilometragem total das Provas Especiais (ou Sectores Selectivos) deverá utilizar-se como referência a quilometragem total efectivamente realizada pela equipa que comandar a classificação da prova no momento em que a mesma tiver sido interrompida.
- e) Estas regras serão aplicáveis mesmo que apenas uma equipa tenha percorrido a distância utilizada como referência.

§ 5º - As mesmas regras definidas no § anterior serão aplicáveis a qualquer prova de Ralis ou de Todo o Terreno que haja sido disputada até ao seu final, mas em que durante o seu decorrer hajam sido anulados (as) – seja por razões de segurança ou por quaisquer outras razões – Provas Especiais ou Sectores Selectivos que a integravam, e de que resultem os mesmos pressupostos referidos nas alíneas a), b), c), d) e e) do § anterior.

Art.º 22.º – Os organizadores deverão:

- 1) Imediatamente após conclusão da prova, remeter por fax para a FPAK, as Listas de Participantes e Classificações finais da prova;
- 2) Entregar impreterivelmente e de forma ordenada, na sede da FPAK, até ao quinto dia útil após conclusão da prova, os seguintes documentos:
  - a) Relatório da prova, assinado pelos Comissários Desportivos em maioria;
  - b) Duplicados – ou fotocópias – de todos os boletins de inscrição dos Concorrentes inscritos, devidamente preenchidos com menção obrigatória das respectivas licenças desportivas e das características dos veículos participantes;
  - c) Fotocópia do alvará da prova;
  - d) Fotocópia da apólice de seguro;
  - e) Classificações (que existam) definitivas ou não, ordenadas quer na classificação de grupos ou divisões, quer na classificação geral;
  - f) Carta de controlo espécimen, para as provas integradas em Campeonatos de Ralis ou Todo o Terreno;
  - g) Grelha efectiva da partida para as provas em circuito, da qual constem todos os Condutores, que ao sinal de partida (acender da luz verde ou extinção das luzes vermelhas) tenham ultrapassado a linha de partida;

- h) Cópias das actas das reuniões dos Comissários Desportivos;
- i) Cópias dos relatórios dos Comissários Técnicos;
- j) Lista de participantes, com indicação clara dos números das respectivas licenças desportivas.
- l) Cópia do Regulamento definitivo e respectivos Aditamentos.
- m) Dossier de imprensa (que poderá ser completado posteriormente).

Nota: Estes mesmos documentos poderão ser remetidos por “E-mail” ou em “CD-ROM”, sendo apenas necessário o envio dos documentos originais, quando se tratar de casos de reclamações ou apelos apresentados ao abrigo do CDI.

§ 1.º - Independentemente das classificações haverem ficado suspensas, todo o processo da prova deve ser entregue no prazo definido neste artigo, sendo os elementos referentes aos casos mencionados nos § 1.º e 2.º, remetidos após terem sido publicadas as classificações oficiais definitivas.

§ 2.º - No caso de as classificações – parciais ou na sua totalidade – terem ficado suspensas, em virtude de uma qualquer reclamação ou de uma verificação ordenada pelos organizadores ou pela FPAK, o Clube organizador obriga-se a, decorridos no máximo 2 dias após a respectiva decisão dos Comissários Desportivos:

- a) Notificar os interessados, do local, dia e hora da afixação dos resultados, por carta registada, telefax ou telegrama, cuja recepção pelos interessados se deverá verificar no prazo máximo de 3 dias após a expedição.
- b) Afixar as referidas classificações no prazo mínimo de 3 dias e máximo de 5 dias após a data de expedição da notificação.

§ 3.º - As classificações a que se refere o parágrafo anterior, devem, após se terem tornado definitivas, ser entregues na sede da FPAK no prazo de três dias úteis.

§ 4.º - Poderão os Clubes organizadores enviar todos os elementos suplementares que julgarem convenientes, para apoiar as classificações obtidas. A eventual apresentação desses elementos não dispensa o determinado nas várias alíneas do corpo deste artigo.

§ 5.º - O não cumprimento por parte dos organizadores, do que estabelecem os artigos 21.º e 22.º, implicará, em todos os casos, a possibilidade da não inclusão do Clube infractor nos Campeonatos ou Taças / Troféus Nacionais / Regionais do ano seguinte, bem como o pagamento de uma multa de € 1 500,00.

Art.º 23.º – As pontuações dos Campeonatos ou Taças / Troféus Nacionais / Regionais serão oficialmente afixadas na sede da FPAK nos dias 1 ou 15 (ou primeiro dia útil imediato) de cada mês, às 12 horas.

§ 1º - A publicação pontual dessas classificações no site Internet da FPAK – [www.fpak.pt](http://www.fpak.pt) – não tem qualquer carácter regulamentar, tendo apenas efeito informativo.

§ 2º - Para o estabelecimento da classificação final de um Campeonato, Taça ou Troféu, em relação aos Condutores que totalizem exactamente o mesmo número de pontos, o desempate será efectuado da seguinte forma:

- a) Em função do maior numero de primeiros lugares, segundos lugares, terceiros lugares, etc., obtidos pelos Condutores nas classificações gerais das provas em que participaram e que serviram para constituir o respectivo total de pontos.

*Ex.: um 7º lugar na classificação geral de uma prova valerá mais do que um qualquer número de 8º lugares; um 8º lugar na classificação geral de uma prova valerá mais do que um qualquer número de 9º lugares; e assim sucessivamente.*

b) No caso de mesmo assim se manter o empate, e excepto para os Ralis, o desempate far-se-á pela melhor classificação geral obtida na primeira prova do respectivo Campeonato.

c) Para os Ralis, o desempate far-se-á, nesse caso, em função do maior número de melhores tempos efectuados na primeira Prova Especial de cada Rali do Campeonato.

d) Caso mesmo assim se mantenha o empate, a FPAK designará ela mesma o Vencedor e desempatará os outros eventuais casos, baseando-se sobre quaisquer outros critérios que entenda apropriados.

§ 3.º - Em qualquer prova de velocidade em circuito, em caso de empate absoluto (comprovado pela cronometragem electrónica) entre dois ou mais Condutores na classificação final de uma corrida, as pontuações atribuíveis serão adicionadas e divididas equitativamente pelos Condutores em questão.

*Ex. Dois Condutores terminam a corrida no primeiro lugar, com um empate absoluto em tempo de prova (confirmado pela cronometragem electrónica).*

*Serão declarados vencedores os dois Condutores, sendo as pontuações correspondentes aos 1º e 2º lugar adicionadas e divididas igualmente pelos dois.*

*Se ao 1º lugar corresponderem 10 pontos e ao 2º lugar 6 pontos, a soma daí resultante de 16 pontos é dividida por 2, resultando que a pontuação a atribuir a cada um dos Condutores é de 8 (oito) pontos.*

*Neste caso não haverá 2º classificado e o 3º classificado receberá a pontuação normal para o 3º lugar. Esta mesma regra é aplicável em todas as posições da classificação final de uma corrida.*

§ 4.º - Em qualquer Campeonato / Taça / Troféu (Nacional ou Regional) de Automobilismo ou Karting e salvo se o respectivo regulamento o determinar de forma diferente, serão obrigatoriamente considerados para a respectiva classificação final, todos os resultados obtidos pelos Concorrentes na totalidade das competições que integrarem esse Campeonato / Taça / Troféu. Contudo, e para efeitos de classificação final num Campeonato / Taça / Troféu, poderá o respectivo regulamento prever a obrigatoriedade de um número mínimo de participações (ou de pontuações) para que o Concorrente seja considerado classificado.

## VIII — RECLAMAÇÕES E APELOS

Art.º 24.º – Os Concorrentes têm o direito de reclamação que lhes confere o Código Desportivo Internacional, restrito à sua classificação no Campeonato ou Taça / Troféu Nacional / Regional. No termo de reclamação, não poderão impugnar-se as classificações das competições que contam para o Campeonato ou Taça / Troféu, mas apenas a classificação neste.

§ Único – A Taxa de Reclamação nacional é fixada em **€500,00**.

Art. 25.º - Em cada prova de automobilismo, no caso de reclamação, o depósito de garantia para cobertura de despesas com a eventual desmontagem, sempre que o teor da reclamação a isso obrigue, será de:

-€ **1 000,00** quando incidir apenas sobre um determinado órgão (motor, transmissão, direcção, sistema de travagem; instalação eléctrica; carroçaria, etc.);

- € **2 000,00** quando a reclamação incidir sobre diferentes órgãos da viatura.

Em qualquer caso, o Concorrente reclamado ou cujo veículo seja objecto de uma verificação por determinação dos Comissários Desportivos da prova e/ou da FPAK, deverá colocar à disposição dos verificadores técnicos, quando a intenção de verificação lhe for comunicada, uma equipa de mecânicos munida de equipamento suficiente para proceder às verificações pretendidas.

§ 1.º - As despesas resultantes de trabalho de oficina e transporte de um veículo serão de conta do reclamante se a reclamação for julgada improcedente e de conta do reclamado se a mesma for julgada procedente.

§ 2.º - Se as despesas originadas pela reclamação, tais como, verificação, transportes, etc., forem superiores ao montante do depósito de garantia, a diferença será de conta do reclamante. Se aquela for julgada improcedente; e no caso da despesa ser inferior, a diferença será devolvida ao reclamante.

§ 3.º - Todas as reclamações deverão ser apresentadas por escrito e entregues ao Director da Prova, juntamente com a taxa de reclamação (§ único do Art.º 24º) e o depósito de caução previsto no presente artigo.

Se a reclamação for considerada infundada, a taxa de reclamação não será devolvida ao reclamante.

§ 4.º - Se a reclamação for considerada infundada e as despesas originadas pela reclamação, tais como, verificação técnica, transportes, etc., forem superiores ao montante do depósito de garantia, a diferença será de conta do reclamante.

Nas mesmas condições, e no caso da despesa ser inferior, a diferença será devolvida ao reclamante.

Art.º 26.º – Quando a verificação técnica de um veículo for determinada pela FPAK ou por uma das entidades organizadoras das provas de um Campeonato ou Taça / Troféu Nacional / Regional ou solicitada pelos organizadores de um Troféu Monomarca / Formula, estas suportarão apenas os encargos relacionados com a verificação e o transporte (se o veículo inspeccionado estiver em conformidade) decorrendo sempre da inteira responsabilidade do respectivo Concorrente quaisquer despesas relacionadas com a desmontagem e posterior montagem dos órgãos verificados.

Se eventualmente se verificar a não conformidade do veículo, o Concorrente em causa será debitado por todas as despesas resultantes de transporte, oficinas, etc.

§ 1.º - Os Concorrentes serão obrigados a fazer conduzir os seus veículos sob a fiscalização – consoante os casos – da entidade organizadora ou da FPAK, sob pena de desclassificação, para o local que lhes for designado, local onde os mesmos lhes serão entregues depois de efectuadas todas as operações de verificação.

§ 2.º - A entidade organizadora – ou a FPAK – determinará a extensão de uma verificação efectuada por sua iniciativa, pelo que se reserva o direito de dar a mesma por concluída quando e sempre o entenda como conveniente.

§ 3.º - Em qualquer caso, as verificações técnicas terão início, obrigatoriamente, durante um dos três dias úteis imediatamente seguintes ao do final da prova.

Contudo, e independentemente da data do início das verificações, as mesmas terão obrigatoriamente de estar concluídas até ao final do quinto dia útil imediatamente seguinte ao do final da prova, com excepção dos resultados de eventuais análises de combustível ou óleos.

Art.º 27.º – A Taxa de Apelação nacional é fixada em **€2 500,00**.

## IX — DISPOSIÇÕES DIVERSAS

Art.º 28.º – Nos termos da alínea c) do Art. 149º do CDI, são considerados como Juizes de Facto todos os Oficiais da Prova mencionados no Regulamento Particular da Prova e seus eventuais Aditamentos.

Art.º 29.º – O organizador de uma prova, deverá referir, no regulamento particular, qual a publicidade – no caso dela existir – a afixar pelos Concorrentes nos números e nas placas de competição, publicidade esta que será obrigatória.

§ 1.º - O regulamento deverá ainda referir qualquer outra publicidade susceptível de ser negociada entre os Concorrentes e o organizador.

§ 2.º - O capítulo XVII do Código Desportivo Internacional regula todos os aspectos susceptíveis de dúvidas sobre a afixação de publicidade.

§ 3.º - É autorizada a publicidade nos veículos dos participantes nas provas dos Campeonatos ou Taças / Troféus Nacionais / Regionais de acordo com a “Regulamentação para a admissão de publicidade em veículos que participem em competições desportivas”.

§ 4.º - A publicidade sobre as viaturas de competição bem como sobre os fatos dos pilotos é admitida em todas as provas organizadas pelos Clubes Associados da FPAK.

Três categorias de publicidade serão admitidas:

- Publicidade FPAK
- Publicidade dos Organizadores das provas
- Publicidade dos Concorrentes

### § 5.º - Publicidade FPAK

A FPAK tem a possibilidade de fazer constar no regulamento (ou por aditamento ao regulamento) de todos os Campeonatos, Taças ou Troféus FPAK, uma cláusula que especifique os locais reservados à publicidade obrigatória FPAK (nas viaturas exclusivamente).

Em nenhum caso, esta publicidade obrigatória FPAK pode ser modificada ou desprezada pelos Organizadores de provas ou pelos Concorrentes.

a) Nos Campeonatos, Troféus ou Taças nacionais (incluindo do das Regiões Autónomas) reservados a viaturas automóveis, essa publicidade obrigatória corresponderá a:

- 1) uma banda de 10 cm (altura) a toda a largura da parte superior do pára-brisas;
- 2) ou a duas bandas de 10 cm (altura) x 25 cm (largura) a colocar de cada um dos lados na parte superior do pára-brisas;

b) Para os Campeonatos, Troféus e Taças de Karting, a FPAK poderá exigir a afixação de uma determinada publicidade no painel frontal e na carenagem frontal.

O regulamento (ou aditamento) do Campeonato, Taça ou Troféu FPAK, poderá impor uma interdição de toda a publicidade concorrente das marcas ou produtos que sejam objecto da publicidade obrigatória FPAK.

## § 6.º - Publicidade dos Organizadores de provas

Os Organizadores estão autorizados a contratar publicidade para afixação nas viaturas participantes na sua prova.

### a) Publicidade obrigatória dos Organizadores de provas

Sob reserva de que estes espaços não sejam utilizados pela publicidade obrigatória FPAK, a publicidade obrigatória dos Organizadores será colocada exclusivamente acima e/ou abaixo dos números de competição. Esta publicidade deverá ocupar um espaço total de 22 x 50 cm em cima e/ou abaixo dos números de competição.

Em caso de impossibilidade (monolugares por exemplo), a (s) banda (s) poderá (ão) ser colocada (s) na proximidade imediata dos números, mas de maneira a não interferir com a sua leitura pelos serviços de cronometragem.

A publicidade obrigatória não poderá em nenhum caso ser negligenciada pelos Concorrentes.

### b) Publicidade facultativa dos Organizadores de provas

Sob reserva de que estes espaços não sejam utilizados pela publicidade obrigatória FPAK, a publicidade facultativa dos Organizadores será colocada exclusivamente em duas faixas de 25 x 10 cm de altura.

Colocadas de cada lado da parte mais alta do pára-brisas (1 faixa à direita e outra à esquerda), caso tal colocação não colida com o disposto no § 5.º das presentes Prescrições.

Se for o caso, então a publicidade facultativa dos Organizadores só poderá ser colocada ao centro da parte mais alta do pára-brisas, no espaço deixado livre pela aplicação do nº 2 da alínea a) do mesmo § 5.º.

No que diz respeito às viaturas sem pára-brisas, uma única faixa de 25 x 20 cm de altura deverá ser colocada no capot, o mais próximo possível do Condutor e perpendicularmente ao eixo longitudinal do veículo.

Os Organizadores de provas deverão indicar no regulamento particular (ou por aditamento até trinta dias antes da prova) de que tipo de publicidade se trata (marca, produto, etc.). Os Concorrentes terão o direito de recusar esta publicidade.

A recusa poderá implicar um aumento dos direitos de inscrição de no máximo até 100%.

Uma publicidade facultativa que tenha por objecto uma marca ou produto naturalmente concorrente à do participante, não poderá implicar um aumento dos direitos de inscrição para o Concorrente que a recuse.

Por outro lado, sublinhe-se que os Concorrentes que tenham aceite ou recusado esta publicidade facultativa, serão colocados num mesmo plano de igualdade para a aplicação do regulamento particular da prova, nomeadamente no que se refere à atribuição de prémios de classificação final da prova.

## § 7.º - Publicidade dos Concorrentes

Sob reserva da aplicação das disposições relativas à publicidade FPAK e à publicidade dos Organizadores de provas tais como acima previstas, os Concorrentes estão autorizados a colocar toda a publicidade sobre os seus veículos e fatos de competição, na condição que esta não seja de carácter político ou religioso, nem injuriosa, e que respeite as disposições legais em vigor.

Os Concorrentes têm o direito de negociar directa e livremente com os seus patrocinadores.

Os seus compromissos recíprocos, deverão respeitar, na sua aplicação, as presentes disposições, bem como as da regulamentação da respectiva disciplina.

São proibidos todos e quaisquer painéis publicitários que impliquem a modificação da carroçaria, o perfil do veículo ou que sejam salientes em relação à carroçaria.

A fim de evitar as dificuldades de leitura por parte dos serviços de cronometragem nas provas nocturnas, é proibida toda a publicidade luminescente.

Art.º 30.º – Qualquer prescrição não incluída no regulamento particular de uma prova, só será válida em caso de força maior ou de segurança, se tiver sido comunicada a todos os Concorrentes e se existir uma prova material de que todos dela tomaram conhecimento.

Art.º 31.º – No caso de não realização de alguma (s) prova (s) inscrita (s) num Campeonato ou Taça / Troféu Nacional / Regional, poderá a FPAK considerar a substituição dessa (s) prova (s) por outra (s) de características semelhantes, para satisfazer as condições estabelecidas na regulamentação específica do Campeonato / Taça / Troféu.

Neste caso, a (s) prova (s) substituta (s) realizar-se-á (ão) na (s) data (s) que for (em) aprovada (s) pela FPAK. E será (ão) organizada (s) por Clube (s) a quem será (ão) endereçado (s) convite (s).

Art.º 32.º – A participação num Campeonato ou Taça / Troféu, implica para os Clubes organizadores das competições inscritas e para os Concorrentes, não poderem considerar a FPAK responsável, total ou parcialmente, por qualquer acidente que possa ocorrer durante as mesmas competições. Nem por qualquer consequente prejuízo ou dano material ou pessoal, que, eventualmente, causem ou sofram os mesmos Clubes, Concorrentes ou terceiros.

Art.º 33.º – Todos os casos não previstos nestas Prescrições Gerais ou dúvidas de interpretação, serão resolvidos pela Direcção da FPAK, em conformidade com as prescrições do CDI e da complementar Regulamentação de Provas de Automobilismo e Karting.

Art.º 34.º – Os Clubes organizadores, obrigam-se a proceder à entrega dos prémios das respectivas provas:

- a) No próprio dia da competição, no caso das provas integradas nos Campeonatos de Circuitos, OffRoad, Karting e Montanha ou Taças / Troféus Nacionais / Regionais;
- b) Até 3 horas após o final da competição, quando se trate de uma prova integrada num Campeonato de Ralis ou de Todo o Terreno.

§ 1.º - O não cumprimento, por parte dos organizadores do que estabelece o corpo deste artigo, levará à aplicação – acumulável – das seguintes sanções:

- a) Não participação do Clube infractor no Campeonato do ano seguinte
- b) Pagamento de uma multa de € 1 250,00.

§ 2.º - Os prémios correspondentes a qualquer prova dos Campeonatos Nacionais ou Taças / Troféus Nacionais / Regionais, só serão entregues aos Concorrentes e Condutores que se apresentem pessoalmente na respectiva cerimónia.

§ 3.º - Os premiados que não estejam presentes nesta cerimónia – salvo se a regulamentação do respectivo Campeonato / Taça / Troféu o definir diferentemente – perderão o direito aos prémios que lhe estiverem destinados, sem que, por isso, se verifique qualquer alteração, quer na classificação da prova, quer nos prémios destinados aos restantes Concorrentes.

§ 4.º - Contudo, e desde que a cerimónia de entrega de prémios decorra dentro do horário previsto no respectivo Regulamento Particular da prova, a não comparência (nos termos definidos no § 2.º deste Artigo) nessa cerimónia (sem que tal facto tenha sido devida e previamente justificado ao Organizador e autorizado por escrito pelos CD da prova) dos três primeiros classificados em termos absolutos bem como dos vencedores de cada uma das Categorias, Divisões ou Grupos que integraram a prova, será punida, no caso de ser a 1ª infracção da época desportiva em curso, com uma multa de € 1 000,00 (Mil Euros).

Caso tal infracção se repita numa mesma época desportiva, o Concorrente e o Condutor serão impedidos (por reincidência da infracção) de participar na prova seguinte do mesmo Campeonato, Taça ou Troféu que corresponda ao da prova em que a infracção haja sido cometida.

No caso de provas em estrada (Ralis ou Todo o Terreno) em que a equipa seja constituída por dois Condutores, esta obrigatoriedade é igualmente extensiva ao 2º Condutor / Navegador.

§ 5.º - Todas as cerimónias de entrega de prémios de qualquer competição inscrita no Calendário Desportivo Nacional, devem respeitar as normas previstas no “Protocolo para a entrega de troféus nas provas pontuáveis para Campeonatos, Taças e Troféus Nacionais de Portugal”, que constitui um anexo às presentes Prescrições.

Art.º 35.º – Em todas as competições será obrigatório um seguro de prova o qual deverá garantir a responsabilidade civil do Concorrente em relação a terceiros, nos exactos termos do seguro obrigatório do ramo automóvel e da concomitante legislação aplicável.

O prémio de seguro anexo aos direitos de inscrição, deverá garantir a responsabilidade civil do Concorrente em relação a terceiros.

O Seguro de Responsabilidade Civil da prova não afectará as apólices de seguro pessoais efectuadas por um Concorrente ou por qualquer participante da Prova.

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 igualmente a formular qualquer reclamação contra estes.

Não são considerados terceiros, os elementos possuidores de credenciais válidas para a prova e que se encontrem em locais interditos pelo Organizador da prova.

§ 1º – Para todas as competições inscritas no Calendário Desportivo Nacional é obrigatório o “Seguro FPAK de Responsabilidade Civil”.

## § 2º – DESCRIÇÃO DA COBERTURA DO SEGURO

Nos termos do Decreto-Lei nº 291/2007 de 21 de Agosto (*transposição da 5ª Directiva da UE*), os capitais mínimos obrigatórios para o seguro das provas desportivas são desde 1 de Dezembro de 2009, de € 20.000.000,00 e € 6.000.000,00, em danos corporais e materiais, respectivamente.

O prémio de seguro anexo à taxa de inscrição garante a responsabilidade civil da viatura do segurado e do concorrente relativo a eventuais acidentes que venham a ocorrer durante a realização da prova.

A apólice de seguro estará válida (Art. 16 b do CDI) desde as verificações administrativas e técnicas, até um dos seguintes limites (o que se verificar mais tarde):

- tempo limite de protesto ou apelo, ou final de qualquer audiência

- fim das verificações técnicas finais
- altura de exclusão ou desistência do evento
- final da distribuição de prémios

Em caso de acidente, o concorrente (ou um seu representante) deverá comunicar por escrito à organização, no prazo máximo de 24 horas, as circunstâncias do acidente, bem como os nomes e moradas dos eventuais feridos.

Os danos próprios dos pilotos, dos veículos concorrentes ou dos seus veículos de assistência, não estão cobertos por esta apólice.

Art.º 36.º – Em todas as competições nacionais, o Colégio de Comissários Desportivos será constituído por 3 (três) elementos.

Contudo, para provas de resistência com seis ou mais horas de duração e de forma a permitir que estejam sempre presentes um número mínimo de três Comissários Desportivos, o CCD deverá ser constituído por 5 (cinco) elementos.

O Organizador designará e colocará à permanente disposição dos CD, um (a) Secretário (a) do CCD, que seja licenciado (a) – no mínimo – como Comissário Desportivo Estagiário e que será o (a) responsável por todos os procedimentos administrativos inerentes ao regular funcionamento do CCD.

§ 1.º - Cabe, exclusivamente, à Direcção da FPAK, a nomeação oficial do Colégio de Comissários Desportivos, bem como do respectivo Presidente, na sequência das propostas de constituição do CCD apresentadas pelo respectivo Clube Organizador.

§ 2.º - Contudo, e para as provas de Campeonatos de Portugal de Automobilismo e Karting, caberá, exclusivamente, à Direcção da FPAK, a nomeação do Presidente do Colégio de Comissários Desportivos. Os restantes membros do Colégio de Comissários Desportivos serão propostos pelo respectivo Clube Organizador, podendo neste caso, um deles, pertencer ao mesmo Clube que organiza a prova.

§ 3.º - Durante todo o desenrolar da prova, os Comissários Desportivos estarão permanentemente em contacto com o Director da Prova.

• O local, a data e hora da primeira reunião dos Comissários Desportivos deverão constar obrigatoriamente do regulamento particular de cada prova.

- Conteúdo das decisões: A data, a hora, as assinaturas do conjunto dos Comissários Desportivos e o artigo do regulamento no qual essas decisões se baseiam, devem imperativamente constar em todas as decisões tomadas durante ou após a conclusão da prova em questão.

- Notificação das decisões: A notificação dessas decisões deverá ser feita por afixação e por entrega em mão própria ao Concorrente, com registo de recepção.

Em caso de intenção de Apelo regulamentarmente declarada junto do CCD, este último deverá acusar a recepção do mesmo por escrito.

- Procedimentos de notificação: Toda a decisão de exclusão, desclassificação ou penalização de um Condutor, que só poderá ser pronunciada pelos Comissários Desportivos, será comunicada da seguinte forma:

Através de notificação escrita entregue ao Concorrente, o qual deverá confirmar por assinatura o seu recebimento. Qualquer eventual recusa por parte do Concorrente em confirmar por assinatura o seu recebimento, deverá ser reportada de imediato aos CD, os quais registarão no original do documento a seguinte menção:

**”NOTIFICADO ÀS ...h ...m, MAS RECUSANDO ASSINAR A NOTIFICAÇÃO”**

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

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

- Os Comissários Desportivos devem utilizar exclusiva e obrigatoriamente os “Documentos Oficiais FPAK 2010” cujos modelos se encontram disponíveis no “site” oficial da FPAK e que serão igualmente remetidos num “CD-ROM” em versão “Word” a todos os Associados.

§ 4.º - É fortemente recomendado – não sendo contudo factor impeditivo – a todos os Licenciados (Autoridade Desportiva) não integrarem a lista de Oficiais de Prova bem como nela desempenharem qualquer função oficial a nível organizativo, caso nessa prova participem parentes ou afins com eles relacionados em qualquer grau de linha recta ou até ao 2.º grau da linha colateral.

§ 5.º - Excepcionalmente, e apenas para as provas dos Campeonatos ou Troféus Regionais de Ralis (VSH) que se disputem conjuntamente com provas de Campeonatos Nacionais de Ralis, o Colégio de Comissários Desportivos – exclusivamente para a prova dos VSH – deverá ser constituído da seguinte forma:

- a) Por 3 (três) elementos, sendo obrigatoriamente o Presidente, um dos membros do CCD da prova principal e os restantes dois elementos, Comissários Desportivos Estagiários a propor pelo próprio Clube Organizador
- b) Ou em alternativa por 5 (cinco) elementos, sendo 3 (três) dos membros do CCD os mesmos que integrem o CCD da prova principal e os restantes dois elementos Comissários Desportivos Estagiários a propor pelo próprio Clube Organizador.

Em qualquer dos casos, estes Comissários Desportivos Estagiários actuarão e intervirão sempre como C.D. efectivos da prova para a qual foram designados, permitindo-lhes assim tomar conhecimento directo e activo com todos os procedimentos regulamentares de um CCD.

No seu Relatório Final da Prova, o Presidente do CCD deverá fazer menção expressa da presença dos Comissários Desportivos Estagiários e sua respectiva identificação (nome completo e número de Licença Desportiva).

O Presidente do CCD, complementar e confidencialmente, deverá emitir e remeter à FPAK um relatório específico em que transmita a sua apreciação pessoal quanto ao grau de conhecimento dos regulamentos e das normas regulamentares por eles (individualmente) evidenciado.

Art.º 37.º – Sempre que a Direcção da FPAK decida não atribuir (ou retirar) os pontos para um Campeonato / Taça / Troféu, obtidos por um Condutor em determinada (s) prova (s), tal facto pode não conduzir a que os classificados imediatamente a seguir àquele, obtenham melhoria da sua posição em termos de pontuação.

Art.º 38.º – A Direcção da FPAK poderá anular um Campeonato ou Taça / Troféu Nacional / Regional ou uma competição pontuável para um deles, em que se verifique haver sido falseado o espírito da competição.

Art.º 39.º – Sempre que os regulamentos de um Campeonato ou Taça / Troféu Nacional / Regional, estabeleçam um número mínimo de participantes, para que uma prova seja pontuável para esse Campeonato / Taça / Troféu, no caso de à partida de uma prova não ter sido cumprido esse mínimo, aplicar-se-á a seguinte regra de ponderação para efeitos de pontuação no Campeonato / Taça / Troféu:

a) Número de participantes inferior a metade (arredondado para o número inteiro imediatamente superior) do número mínimo –

Não será atribuído qualquer ponto, e como tal, a prova não será pontuável.

b) Número de participantes igual a metade (arredondado para o número inteiro imediatamente superior) do número mínimo –

Serão atribuídos apenas metade dos pontos, arredondados para o número inteiro imediatamente inferior.

c) Números de participantes superior a metade (arredondado para o número inteiro imediatamente superior) do número mínimo –

Os pontos atribuíveis pela classificação na prova, serão multiplicados por um quociente percentual, correspondente à divisão do número real de participantes pelo número mínimo estabelecido nos regulamentos do Campeonato/Taça / Troféu, sendo os resultados assim obtidos, arredondados para o número inteiro imediatamente inferior.

*Ex. Número mínimo = 8 / número real = 7 –*

*(As pontuações serão atribuíveis em apenas 87,5 por cento),*

*Pontuação: 1º classif. (20 pontos x 87,5 % = 17,5) = 17 pontos.*

d) Considerar-se-á como participante numa prova:

Em Circuitos (incluindo OffRoad e Karting):

Todo o Conductor que tenha tomado lugar na respectiva grelha de partida (mesmo que saindo do Pit-Lane ou Pré-Grelha) de uma manga ou corrida e após o sinal de partida (luz verde) tenha passado a linha de partida.

Em provas de Montanha:

Todo o Conductor que tenha ultrapassado a linha de partida em qualquer uma das subidas de corrida.

Em Ralis (incluindo Todo-o-Terreno):

Toda a equipa que se tenha apresentado à partida do Rali, e que após o sinal do Controlador, tenha, pelos seus próprios meios, ultrapassado a placa de final de zona de controlo respectiva.

## **Art.º 40.º – Relatórios de Observação FPAK**

Observadores

§ 1.º - A FPAK poderá designar para cada prova um Observador, que terá como missão elaborar um relatório detalhado sobre a organização e a qualidade desportiva da mesma, segundo o modelo de relatório especificamente estabelecido para a respectiva disciplina.

Ele não poderá em nenhum caso ser Oficial de prova (salvo a título excepcional e depois do acordo prévio da FPAK), Concorrente ou Condutor, na prova para a qual tenha sido designado.

Para todas as provas que sejam candidatas a integrar um Campeonato Nacional ou Regional, a FPAK designará um Observador.

O Relatório de Observação FPAK de uma prova, será remetido ao respectivo Clube Organizador no prazo máximo de 15 (quinze) dias após realização da mesma.

§ 2.º - O Clube Organizador disporá de um prazo de 10 (dez) dias após recepção do mesmo, para apresentar por escrito à FPAK, qualquer reclamação, pedido de esclarecimento ou de rectificação sobre o conteúdo do respectivo Relatório.

No caso de expirado esse prazo, não haver sido apresentada pelo respectivo Clube Organizador, qualquer solicitação de revisão ao Relatório de Observação FPAK, este passará a considerar-se como final e definitivo.

§ 3.º - Qualquer reclamação, pedido de esclarecimento ou de rectificação sobre o conteúdo desse Relatório, apresentada no prazo definido no § 2.º será analisada pela Direcção da FPAK.

Que solicitará ao (s) Observador (es) FPAK que o (s) elaborou (aram), os seus comentários adicionais sobre a reclamação, pedido de esclarecimento ou de rectificação, que haja sido apresentada pelo respectivo Clube Organizador.

Tais comentários adicionais do (s) Observador (es), incluindo qualquer eventual rectificação ao referido Relatório, deverão ser comunicados por escrito à FPAK no prazo máximo de 8 (oito) dias.

§ 4.º - A Direcção da FPAK analisará a comunicação do Clube Organizador e os comentários adicionais produzidos pelo (s) Observador (es) e decidirá em última instância sobre se há lugar ou não à introdução de quaisquer rectificações ao Relatório da Prova.

A decisão da Direcção da FPAK será comunicada ao respectivo Clube Organizador.

Caso a Direcção da FPAK decida introduzir quaisquer rectificações ao Relatório inicial, será remetida de imediato ao respectivo Clube Organizador, uma versão rectificada do Relatório de Observação da prova, versão essa que será final e definitiva.

Caso a Direcção da FPAK decida não considerar justificável qualquer rectificação ao mesmo, a versão inicial do Relatório de Observação da prova será considerada como final e definitiva.

§ 5.º - – O (s) Relatório (s) do (s) Observador (es) FPAK a uma determinada prova, só poderá (ao) ser contudo remetido (s) nos termos e prazos previstos no presente Artigo, após recepção pela FPAK do processo completo da prova, a elaborar pelo respectivo Clube Organizador, segundo os termos e prazos definidos no Artigo 22º das Prescrições Gerais aplicáveis às provas de Automobilismo e Karting.

Art.º 41.º – A participação de um licenciado em qualquer prova fora da UE ou países assimilados por decisão da FIA, carece – em conformidade com o Art.º 70 do CDI – de autorização prévia da FPAK, a qual deve ser requerida até 5 dias antes do início da prova.

#### **Art.º 42.º – PASSAPORTE TÉCNICO (Veículos Automóveis)**

§ 1.º - A fim de obterem o Passaporte Técnico os Concorrentes deverão, para o efeito, preencher uma requisição onde são indicados os dados referentes ao veículo. O Concorrente será o único responsável da veracidade dos dados consignados na requisição.

§ 2.º - Uma vez recebida a requisição, a FPAK procederá à emissão do correspondente Passaporte Técnico, que será um documento de apresentação imprescindível nas verificações técnicas anteriores a cada prova de um Campeonato ou Taça / Troféu.

§ 3.º - O preenchimento – sob supervisão do Comissário Técnico – da parte respectiva dos Passaportes Técnicos, só se poderá efectuar fora das provas, salvo se o Organizador tiver previamente estabelecido um horário para o efeito, o qual deve ser independente dos horários das verificações técnicas iniciais da prova.

§ 4.º - Qualquer alteração aos dados mencionados na requisição deverá ser comunicada — necessariamente por escrito — à organização antes do fecho das inscrições da prova em questão. A não advertência de qualquer alteração, poderá acarretar a exclusão da prova, ficando a decisão ao critério exclusivo dos Comissários Desportivos.

#### **Art.º 43.º – ENTREGA DE PRÉMIOS**

§ 1.º - Os prémios correspondentes aos Campeonatos, Taças e Troféus Nacionais / Regionais, só serão entregues aos Concorrentes que se apresentem pessoalmente na respectiva cerimónia anual – Gala dos Campeões (Nacional ou Regional) – para a qual serão expressamente convidados.

§ 2.º - Os premiados que não estejam presentes nessa cerimónia, salvo caso de força maior devidamente comprovado (e aceite a respectiva justificação pela FPAK), perderão o direito aos prémios que lhes estiverem destinados, sem que por isso se verifique qualquer alteração, quer na classificação, quer nos prémios destinados aos restantes Concorrentes

§ 3.º - A falta de comparência não justificada nos termos do parágrafo anterior implicará a aplicação de uma multa de valor entre € 1 000,00 e € 2 000,00.

### **X — CONTROLES ANTIDOPAGEM – ALCOOLÉMIA**

#### **Art.º 44.º – Controle Antidopagem**

É proibida a dopagem a todos os praticantes, dentro e fora das competições, nos termos da legislação nacional, da Regulamentação Nacional Antidopagem e do Código Desportivo Internacional da Federação Internacional do Automóvel (FIA).

O regulamento aplicável consta de documento específico intitulado “Regulamentação Nacional Antidopagem” (devida e oportunamente aprovado pelo CNAD), o qual se considera parte integrante das presentes Prescrições Gerais.

A lista de referência das substâncias ditas “dopantes” ou dos métodos de dopagem interditos aos praticantes do desporto automóvel e karting, é a lista fixada pelas organizações internacionais competentes e ratificada pelo CNAD, denominada “Lista de Substâncias e Métodos Proibidos – Código Mundial Antidopagem”.

#### **Art.º 45.º – Controle de alcoolémia:**

Por iniciativa da FPAK ou dos Organizadores da prova, poderá ser efectuado em qualquer momento de uma prova um controle de alcoolémia, utilizando métodos e aparelhos de medição devidamente aferidos e oficiais.

Independentemente de sanções disciplinares mais graves que lhes possam vir a ser aplicadas pelo Conselho Disciplinar da FPAK, qualquer Condutor que apresente um grau de alcoolémia superior a 0,10 gr/L será de imediato excluído da prova. Esta sanção não é passível de recurso.

## XI — OUTRAS DISPOSIÇÕES

Art.º 46.º – É autorizado, que facultativamente, os Condutores Campeões Nacionais de qualquer categoria de Automobilismo e Karting do ano anterior, possam usar nos seus fatos de competição, na parte superior da manga esquerda, um escudo de Portugal, com as dimensões de 7 x 7 cm. Esta autorização cessa com o final da época imediatamente seguinte aquela em que o respectivo título tenha sido obtido.

Art.º 47.º – Nos circuitos permanentes (Velocidade, Karting ou OffRoad) homologados pela FPAK, apenas se poderão realizar competições automobilísticas ou de Karting de acordo com o Código Desportivo Internacional.

§ Único – O não cumprimento do acima estipulado, motivará a aplicação pela FPAK de uma das penalidades previstas no CDI.

**Art.º 48.º – PARTICIPAÇÃO DE ACIDENTE** – Qualquer Condutor que durante uma prova, tenha sido envolvido (seja ou não o causador) num acidente, deverá, obrigatoriamente, efectuar a correspondente participação por escrito à Organização da Prova, no prazo máximo de 48 horas após o acidente.

§ Único – O não cumprimento do acima estipulado, motivará a aplicação pela FPAK, de uma das penalidades previstas no CDI.

### **Art. 49.º - NORMAS DE COMPORTAMENTO DOS CONDUTORES QUE REPRESENTEM PORTUGAL**

Um Condutor que participe em Portugal ou no estrangeiro, em corridas válidas para um Campeonato Internacional FIA e que, portanto, tenha conhecimento de representar Portugal, será obrigado a:

- Conhecer as normas segundo as quais se desenrola a prova;
- Participar com material conforme o Regulamento Técnico em vigor;
- Ter comportamento correcto para com os Oficiais de Prova e para com o representante da Autoridade Desportiva Nacional ou Internacional;
- Ter sempre uma conduta marcadamente desportiva e correcta;
- Não ter um comportamento que possa trazer prejuízo à imagem do nosso Desporto ou de que resultem desportivamente danos a outros Concorrentes Portugueses;
- Vestir na cerimónia de apresentação dos participantes e em todas as ocasiões que sejam comunicadas pelo representante português presente na corrida, o vestuário oficial eventualmente fornecido pela FPAK;
- Aplicar no vestuário oficial uma bandeira Nacional e o emblema da FPAK, no formato de 10x5 cm, e a marca de algum patrocinador oficial da Federação;
- Não aplicar no vestuário oficial marcas de patrocinadores pessoais, sem ter feito pedido antecipado à FPAK e ter obtido a necessária autorização;
- Respeitar as directivas do representante Português presente na corrida;
- Participar na cerimónia oficial de entrega de prémios;
- Aderir às iniciativas que a FPAK julgue dever empreender para a promoção do automobilismo desportivo e Karting.

O desrespeito a tais normas levará à aplicação de sanções disciplinares.

## **Art.º 50.º – DIREITOS COMERCIAIS**

§ 1.º - Todos os direitos comerciais relativos a todos os Campeonatos ou Troféus, Nacionais ou Regionais pertencem à FPAK (excluindo os referentes a qualquer Campeonato FIA, caso em que pertencem à FIA).

§ 2.º - Sem o consentimento escrito da FPAK (ou da FIA quando for o caso), nenhuma organização, empresa comercial ou marca, poderá ser associada com um Campeonato ou Troféu organizado sob a égide da FPAK (ou Campeonato, Troféu, Taça ou “Challenge” FIA, quando for o caso). A mesma regra é aplicável (excepto no caso de utilização pessoal por amadores) a todas as formas de imagens em movimento de um Campeonato ou Troféu organizado sob a égide da FPAK (ou Campeonato, Troféu, Taça ou “Challenge” FIA, quando for o caso).

Pelo que e à excepção das imagens colhidas numa competição incluída no Calendário Desportivo Nacional, por qualquer estação televisiva de sinal aberto ou fechado, em cumprimento da legislação específica em vigor e nomeadamente do direito à informação, qualquer outra transmissão, retransmissão ou reprodução de imagens, sem prévia autorização da FPAK (ou FIA se for o caso) e da respectiva Entidade Organizadora de uma competição, é estritamente proibida.

§ 3.º - Todos os organizadores que hajam inscrito provas nos Campeonatos, Taças ou Troféus, Nacionais ou Regionais organizados sob a égide da FPAK (ou Campeonatos, Troféus, Taças ou “Challenge” FIA e todos os organizadores que hajam inscrito provas para as Séries Internacionais autorizadas, quando for o caso), devem respeitar as provisões do presente artigo.

### § 4.º - Câmaras de Vídeo a Bordo de Viaturas de Competição

A instalação de câmaras – 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. 50º das Prescrições Gerais Aplicáveis às Provas de Automobilismo e Karting.

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.

*Nota: Nas provas que integrem os Campeonatos de Portugal de Circuitos, de Ralis e de Ralis Todo o Terreno (para os quais existe um acordo de cedência exclusiva de imagens celebrado entre a FPAK e empresa “TSM”) apenas poderá ser autorizada a instalação de quaisquer câmaras vídeo nas viaturas participantes nessas competições, desde que tal seja previamente requerido por escrito pela “TSM” junto da Comissão Organizadora da prova (ou junto dos CD, depois dela iniciada) e dessa solicitação constar expressamente a concordância do respectivo Concorrente. Não sendo consequentemente autorizada a montagem de câmaras vídeo em quaisquer outras viaturas participantes.*

a) Compete ao Comissário Técnico Chefe da prova, constatar e confirmar durante as verificações técnicas iniciais, que as câmaras – vídeo instaladas nas viaturas, estão montadas segundo as condições de segurança exigíveis em relação ao (s) ocupante (s) da viatura.

b) No seu relatório das Verificações Técnicas iniciais, o Comissário Técnico Chefe informará o Director da Prova e dos Comissários Desportivos, de quais as viaturas em que, devidamente autorizadas, se encontram instaladas câmaras – vídeo.

c) À excepção das viaturas de Troféus Monomarca ou Fórmulas, a eventual montagem de câmaras – vídeo em qualquer outro momento da prova, só poderá ser efectuada após expressa autorização dos Comissários Desportivos, que determinará que o Comissário Técnico Chefe confirme as condições de segurança dessa instalação.

d) No caso de Troféus Monomarca (incluindo Fórmulas) as respectivas Comissões Organizadoras – que sejam detentoras dos respectivos direitos de imagem – darão prévio conhecimento à Comissão Organizadora da Prova, da sua intenção de montar câmaras – vídeo a bordo das viaturas de competição do respectivo Troféu ou Fórmula.

Nesse caso, a identificação da (s) viatura (s) em que se pretenda montar uma câmara – vídeo, deverá ser dada a conhecer por escrito ao Director da Prova e aos Comissários Desportivos – até 60 (sessenta) minutos antes do início da sessão de treinos ou corrida (para circuitos e montanha) e antes de terminadas as Verificações Técnicas iniciais (para as restantes provas). O Director da Prova – ou os Comissários Desportivos – se assim o entender (em), poderá (ão) mandar certificar pelo Comissário Técnico Chefe, a correcta montagem da (s) câmara (s) – vídeo na (s) viatura (s) assim designada (s).

e) Os Comissários Desportivos poderão determinar em qualquer momento da prova, a selagem de quaisquer câmaras – vídeo instaladas em viaturas participantes na competição e a entrega para efeitos de visionamento pelos Comissários Desportivos, das “cassetes” nelas montadas.

f) Após visionamento, e salvo se for entendimento dos 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.

As Prescrições Gerais aplicáveis às Provas de Automobilismo e Karting, atrás reproduzidas, aplicam-se igualmente ao Karting.

Especificamente para o “Karting” serão ainda aplicáveis as seguintes Prescrições complementares:

## XII — KARTING

Art.º 51.º – As presentes Prescrições Gerais aplicam-se às provas dos Campeonatos de Portugal e das Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira, dos Troféus Nacionais ou Regionais e da Taça de Portugal de Karting, bem como a quaisquer outras provas candidatas à integração nas respectivas competições.

Art.º 52.º – O número de provas que constituem o calendário dos Campeonatos de Portugal e das Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira, dos Troféus Nacionais ou Regionais e da Taça de Portugal de Karting, será definido pela Direcção da FPAK.

§ Único – As inscrições pelos Clubes Organizadores das competições integradas nos Campeonatos de Portugal e das Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira, dos Troféus Nacionais ou Regionais e da Taça de Portugal de Karting, dependerão de convite a formular pela FPAK aos Clubes Organizadores detentores de alvará de Organizador de Provas de Automobilismo e Karting.

Art.º 53.º – Os Campeonatos de Portugal ou das Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira, Troféus Nacionais ou Regionais e Taça de Portugal de Karting, são reservados a Condutores cujos Karts estejam em conformidade com as categorias estabelecidas nos Regulamentos Técnicos Nacional e Internacional de Karting.

§ Único – Os regulamentos particulares de todas as competições pontuáveis para os Campeonatos de Portugal ou das Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira, Troféus Nacionais ou Regionais e Taça de Portugal de Karting, estabelecerão a mesma diferenciação por categorias, independentemente de, em cada uma dessas provas, pontuarem ou não, para o Campeonato ou Taça, todas as categorias participantes.

Art.º 54.º – Em cada competição dos Campeonatos de Portugal ou das Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira, Troféus Nacionais ou Regionais e Taça de Portugal de Karting, um Condutor não poderá participar em mais de duas categorias, ressalvando-se sempre a graduação da respectiva licença de Condutor, no caso de detentores de licenças "K".

§ 1.º - Em relação a cada prova, o Concorrente mencionará, obrigatoriamente no respectivo Boletim de Inscrição, a categoria em que pretende participar, bem como o número da licença desportiva e a completa identificação do Condutor por si designado.

§ 2.º - No caso de um mesmo Condutor ser inscrito em duas categorias diferentes na mesma prova, deverá preencher um Boletim de Inscrição para cada uma das categorias em que pretende participar.

§ 3.º - Em todas as provas nacionais das categorias etárias Cadetes e Juvenis, serão admitidos, exclusivamente, os Condutores detentores de licenças FPAK Regional, válidas no ano em curso.

Art.º 55.º – Os boletins de inscrição em cada prova deverão mencionar (quando for o caso) o número de homologação de cada motor e de cada chassis.

Na falta desta indicação a inscrição não será considerada válida.

§ Único – Salvo caso de força maior devidamente reconhecido pelos Comissários Desportivos ou pela FPAK, a ficha de homologação deverá acompanhar sempre os principais componentes (chassis, motor, ignição, carburador, pneus, escape, silenciador de admissão, travões, caixas laterais, protecções traseiras, etc.) do Kart inscrito.

Art.º 56.º – Nenhum Kart poderá alinhar para quaisquer treinos oficiais cronometrados sem que tenha sido previamente submetido às verificações documental e técnica, que deverão incidir sobre:

- a) Documentação dos Concorrentes;
- b) Identificação do Kart inscrito;
- c) Inspeção dos elementos de segurança;
- d) Selagem e/ou marcação do chassis, motor e peças anexas (ignição, carburador, embraiagem ou outras) e marcação dos pneus a utilizar na prova.

§ 1º – Reparação de motores: os motores apresentados a verificação serão selados/marcados de forma a permitir a sua identificação.

A sua abertura e reparação durante a prova são autorizadas, mas apenas nos termos previstos no Art.º 17.11 das Prescrições Específicas de Karting 2010, e sem que contudo seja permitida qualquer alteração à sua conformidade com os regulamentos técnicos.

Verificações técnicas rigorosas no sentido de verificar a sua total conformidade, serão efectuadas aleatoriamente durante qualquer fase da prova

§ 2º – No caso de se verificar ter havido substituição do (s) motor (es) ou chassis submetido (s) à verificação técnica inicial, ou se no decurso de uma verificação intermédia se verificar que o motor ou chassis não corresponde à ficha de homologação apresentada ou não está de acordo com o regulamento técnico da categoria, o Condutor será excluído do evento.

§ 3º – No caso de uma eventual substituição ou reparação, deverá o material substituído ser submetido a nova Verificação Técnica. Contudo, e obrigatoriamente, deverá ter sido dado prévio conhecimento ao Comissário Técnico Chefe da prova, da intenção de substituir ou reparar material já verificado, para que por este possam ser tomadas as necessárias medidas do controlo regulamentar a efectuar.

§ 4º – Os pneus não poderão ser substituídos.

§ 5º - Os Organizadores deverão prever a presença de um controle de Verificação Técnica até ao momento de início dos treinos cronometrados: ou no caso de provas sem treinos cronometrados, até sessenta minutos antes do início da 1ª corrida/manga.

Art.º 57.º – Os Comissários Desportivos de cada prova, determinarão obrigatoriamente no final de cada prova, a verificação técnica dos seguintes Karts:

a) Do 1.º classificado de cada categoria (definido pelo somatório de todas as pontuações obtidas na totalidade das corridas dessa prova, independentemente de para efeitos de Campeonato ou Troféu poderem não ser consideradas todas as pontuações).

b) De um Condutor sorteado em cada categoria, escolhido entre os restantes Condutores que alinharam nas corridas 1, 2 e 3.

§ 1.º - Tal verificação respeitará, no mínimo, o “check list” obrigatório constante do Caderno de Encargos para Organizadores – 2010.

A sua extensão poderá ser eventualmente ampliada a outros órgãos, por determinação exclusiva dos Comissários Desportivos, seja por sua própria decisão ou na sequência de proposta do Comissário Técnico Chefe ou do Delegado Técnico da FPAK.

§ 2.º - Em qualquer dos casos, implicará que a respectiva classificação final provisória fique suspensa até que sejam concluídas as verificações obrigatórias e que os Comissários Desportivos decidam torná-la oficial e definitiva.

§ 3.º - Idênticas ou outras verificações poderão ser determinadas pela FPAK.

§ 4.º - A não conformidade de qualquer Kart com o Regulamento Técnico Nacional ou Internacional de Karting ou com a Ficha de Homologação, após as mangas ou corridas, implicará a exclusão do Concorrente da prova em causa, sem prejuízo de outras sanções disciplinares que a FPAK entenda vir a aplicar. Qualquer infracção técnica detectada no decurso ou após conclusão dos treinos cronometrados implicará a anulação automática de todos os tempos obtidos, sendo o Condutor posicionado no último lugar da grelha.

Havendo mais do que um Condutor nestas circunstâncias, o posicionamento será efectuado de acordo com a ordem cronológica em que a infracção tiver sido verificada.

Se tal não for possível determinar, por sorteio a efectuar pelos CD.

§ 5.º - Quando o Concorrente não se encontrar a bordo do Kart inscrito, todas as suas obrigações e responsabilidades incumbem na totalidade ao Condutor, quando este tiver idade igual ou superior a dezoito anos.

Se a idade do Condutor for inferior a dezoito anos essa responsabilidade incumbe ao Concorrente inscrito.

§ 6.º - É da inteira responsabilidade do Concorrente assegurar-se que todas as pessoas relacionadas com a sua inscrição numa prova respeitem todas as disposições do CDI e dos Regulamentos Técnico e Desportivo pelos quais a mesma é disputada.

Qualquer Concorrente detentor de Licença Colectiva inscrito na prova, deve designar e identificar por escrito em papel timbrado do Concorrente, o seu representante oficial nessa prova, fazendo entrega desse documento o mais tardar nas verificações documentais.

Em qualquer momento da prova, o representante de um Kart nela inscrito, é responsável conjunta e solidariamente com o Concorrente pelo respeito do conjunto de disposições do CDI e da regulamentação FPAK (ou CIK/FIA, quando aplicável).

§ 7.º - Responsabilidade comum do Concorrente e do Condutor (Art. 123º do CDI)

O signatário da inscrição será responsável pelos actos e omissões do seu Condutor, do seu mecânico ou dos seus assistentes. Além disso, cada um destes últimos será igualmente responsável por qualquer infracção ao presente Código ou ao regulamento nacional da ADN respectiva.

§ 8.º - Os Concorrentes devem assegurar-se de que os seus Karts respeitam as condições de conformidade e de segurança, durante toda a duração dos treinos e das corridas.

§ 9.º - Toda e qualquer pessoa relacionada de qualquer forma com um Kart inscrito ou que por qualquer outra razão se encontre nas zonas de “Paddock”, parque de assistência ou na pista, deve usar permanentemente a credencial de acesso apropriada ao local em que se encontre.

§ 10.º - Caso a Comissão Organizadora de um Troféu Monomarca de Karting, pretenda efectuar verificações técnicas, notificará o Director de Prova (o mais tardar até antes da entrada em Parque Fechado), informando-o do seguinte:

- a) Relação dos Karts a verificar.
- b) Discriminação dos órgãos mecânicos que pretende verificar
- c) Se as verificações do ponto anterior não puderem ser efectuadas durante o tempo regulamentar do Parque Fechado, deverá indicar a data, hora e local em que as mesmas terão início.

§ 11.º - Entre as várias corridas de cada categoria, os Karts apenas poderão sair do Parque de Desmontagem decorridos que sejam 15 (quinze) minutos após a amostragem da bandeira de xadrez ao último condutor classificado.

Qualquer reclamação de ordem técnica contra um qualquer Kart deverá ser apresentada aos CD dentro dos mesmos 15 (quinze minutos) subsequentes a essa amostragem da bandeira de xadrez – independentemente de a classificação da respectiva corrida haver já sido ou não afixada.

Decidindo os CD por indicação dos Comissários Técnicos, se o material reclamado (e do reclamante) poderá sair do parque depois de devidamente selado para posterior verificação ou pela retenção do material do reclamado (e do reclamante).

Art.º 58.º – No caso de não realização de alguma (s) prova (s) inscrita (s) no Calendário Nacional de Karting (Campeonatos ou Taça), poderá a FPAK considerar a substituição dessa (s) prova (s) por outra (s) de características semelhantes, para satisfazer as condições estabelecidas na regulamentação particular dos Campeonatos de Portugal ou das Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira e da Taça de Portugal de Karting.

§ Único – Nesse caso, a (s) prova (s) substituinte (s), realizar-se-á (ão) na (s) data (s) que vier (em) a ser aprovada (s) pela FPAK e será (ão) organizada (s) por Clube (s) organizador (es) a quem será (ão) endereçado (s) convite (s) pela FPAK.

Art.º 59.º – A Federação Portuguesa de Automobilismo e Karting, poderá anular em qualquer categoria, um Campeonato ou Troféu Nacional ou Regional ou a Taça de Portugal de Karting ou uma qualquer competição pontuável para os mesmos, em que se verifique ter sido falseado o espírito da competição.

Art.º 60.º – Específica e unicamente para as provas de Karting e em caso de reclamação, o depósito de garantia para cobertura de despesas nos termos do Art. 25º destas Prescrições Gerais, será reduzido em 50 %, passando a ser em cada um dos casos, o seguinte:

**a) €500,00**

**b) €1 000,00**

mantendo-se sem qualquer alteração o restante texto.

§ Único – No caso de uma qualquer reclamação técnica apresentada por um Concorrente contra um Kart de determinada categoria, o (s) Kart (s) - da mesma categoria - inscritos pelo Concorrente reclamante, será (ão) obrigatória e igualmente verificado (s) nos mesmos pontos que os do Kart objecto de reclamação.