



Prescrições Específicas de Velocidade 2017

Publicado em 25.01.2017

Actualizado em 14.06.2017

| ARTIGO | DESCRIÇÃO |
|--------|---|
| 1 | DEFINIÇÕES |
| 2 | CONDIÇÕES DE REALIZAÇÃO DE PROVAS DE CIRCUITO |
| 3 | OBRIGAÇÕES E CONDIÇÕES GERAIS |
| 4 | ORGANIZAÇÃO DA PROVA |
| 5 | LICENÇAS DESPORTIVAS |
| 6 | VIATURAS ADMITIDAS - NÚMERO MÁXIMO AUTORIZADO |
| 7 | INSCRIÇÕES |
| 8 | PROVAS RESISTÊNCIA - EQUIPAS - CONSTITUIÇÃO |
| 9 | PROVAS PONTUÁVEIS - HORÁRIOS ELIMINADO |
| 10 | NÚMEROS DE COMPETIÇÃO |
| 11 | OFICIAIS |
| 12 | INSTRUÇÕES E COMUNICAÇÕES AOS CONCORRENTES |
| 13 | PENALIDADES |
| 14 | CRONOMETRAGEM - OUTROS EQUIPAMENTOS DAS VIATURAS |
| 15 | DISCIPLINA GERAL NO PADDOCK E BOXES; PIT LANE E USO DAS INSTALAÇÕES |
| 16 | DISCIPLINA GERAL DE SEGURANÇA |
| 17 | VERIFICAÇÕES |
| 18 | VERIFICAÇÕES ADMINISTRATIVAS |
| 19 | CHEFES DE EQUIPA |
| 20 | VERIFICAÇÕES TÉCNICAS |
| 21 | PNEUS |
| 22 | PESAGEM |
| 23 | CARBURANTE - COMBUSTÍVEL - COMBURENTES |
| 24 | REABASTECIMENTOS |
| 25 | PIT LANE E ASSISTÊNCIA NAS "BOXES" |
| 26 | ZONA DE SINALIZAÇÃO AOS CONDUTORES (MURO DAS BOXES) |
| 27 | BRIEFING |
| 28 | TREINOS LIVRES, OFICIAIS E WARM UP |
| 29 | PARAGEM DOS TREINOS |
| 30 | GRELHA DE PARTIDA |
| 31 | PROCEDIMENTO DE PARTIDA |
| 32 | CORRIDA |
| 33 | VIATURA DE SEGURANÇA (SAFETY CAR) |
| 34 | SUSPENSÃO DA CORRIDA |
| 35 | RETOMAR DA CORRIDA |
| 36 | CHEGADA |
| 37 | PARQUE FECHADO |
| 38 | CLASSIFICAÇÃO |
| 39 | ATRIBUIÇÃO DE PONTUAÇÕES |
| 40 | CERIMÓNIA DE PÓDIO |
| 41 | CONFERÊNCIA DE IMPRENSA |
| 42 | DIVERSOS |

Art. 1 - DEFINIÇÕES

Art. 1 - As presentes Prescrições Específicas de Velocidade (PEV) têm como finalidade estabelecer o quadro regulamentar, aplicável a todas as provas de circuito que se realizem em Portugal (bem como competições nacionais disputadas fora do território nacional).

Art. 2 - CONDIÇÕES DE REALIZAÇÃO DE PROVAS DE CIRCUITO

2.1 - As provas de circuito só poderão decorrer:

a) em pistas permanentes, homologadas pela FPAK ou FIA.

b) em pistas eventuais (na via pública ou em recintos privados) autorizadas pelas entidades Oficiais (Câmara Municipal, GNR ou PSP), desde que homologadas pela FPAK ou FIA.

Art. 3 - OBRIGAÇÕES E CONDIÇÕES GERAIS

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

Durante o tempo que um condutor se encontrar em pista, a sua representação perante a Direcção da Prova e o CCD será cumulativamente assumida pelo concorrente (ou seu representante) ou pelo seu Chefe de Equipa (licenciado pela FPAK) designado durante as Verificações Administrativas.

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

3.3 - Em cada corrida do mesmo evento, um condutor não poderá utilizar mais do que uma viatura. Não são autorizadas viaturas de reserva. Os comissários técnicos poderão identificar as viaturas durante as verificações técnicas, para garantir o cumprimento do presente artigo. Qualquer infracção a este artigo, levará à desqualificação do evento.

Art. 4 - ORGANIZAÇÃO DA PROVA

O clube organizador, a denominação da prova, o tipo de corridas a disputar e a data da realização, são mencionados no regulamento de prova que após aprovado pela FPAK completará as presentes Prescrições.

Art. 5 - LICENÇAS DESPORTIVAS

5.1 - Todos os concorrentes e condutores têm de ser titulares de licenças desportiva correspondente às diversas competições que integram e ao estipulado no regulamento de emissão de licenças desportivas.

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

A posse e apresentação desta licença serão necessárias para requerer aos organizadores das provas ou promotores da competição, os passes dos campeonatos, taças, desafios e troféus nacionais / monomarca.

Art. 6 - VIATURAS ADMITIDAS - NÚMERO MÁXIMO AUTORIZADO

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

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

Art. 7 - INSCRIÇÕES

7.1 - Toda a omissão ou falsa declaração no que respeita às características da viatura inscrita poderá implicar a exclusão ou desqualificação do concorrente, sem prejuízo de sanções mais graves que lhe venham a ser aplicadas pela FPAK.

7.2 - O número máximo (facultativo) de condutores aceites para a inscrição em cada prova e a data limite para efeitos de inscrição na prova serão estipulados no respectivo regulamento particular respeitando os prazos estipulados pelo Art. 9.7 das PGAK.

7.3 - Em situações excepcionais poderá a FPAK, em provas realizadas em Portugal, autorizar que a mesma viatura participe em mais que uma competição no mesmo evento. Tal solicitação tem de ser efectuada à FPAK.

7.4 - Ausência a uma prova - Compete ao clube organizador ou ao promotor (caso se aplique) a decisão da devolução integral ou de parte do valor da inscrição.

Art. 8 - PROVAS RESISTÊNCIA - EQUIPAS - CONSTITUIÇÃO

8.1 - Provas até 60 minutos de duração

a) em cada prova a equipa será constituída dois ou mais condutores.

b) opcionalmente, e desde que assim o declare o concorrente no respectivo boletim de inscrição da prova, a equipa poderá designar um único condutor para participar na competição a *SOLO* (um único condutor para a totalidade da prova - treinos e corrida - numa mesma viatura).

c) em caso de força maior devidamente comprovado, poderá o CCD autorizar que uma equipa inscrita com dois condutores possa participar nas corridas com apenas um único condutor.

c.1) caso esta alteração ocorra após a realização dos treinos cronometrados para a qual o condutor desistente se qualificou o outro condutor começará a 1ª corrida do último lugar da grelha (salvo se houver algum concorrente penalizado que será sempre último).

c.2) caso esta alteração ocorra após a realização da 1ª corrida o concorrente em causa começará a 2ª corrida do último lugar da grelha (salvo se houver algum concorrente penalizado que será sempre último).

8.2 - Provas com duração superior a 60 minutos

a) Em cada prova as equipas serão constituídas pelo seguinte número de condutores:

a.1) provas até 120 minutos Máximo de três

a.2) provas superior a 120 minutos Mínimo de dois e máximo de seis

b) até ao final das verificações administrativas, as equipas compostas por dois condutores podem solicitar ao CCD a inclusão de mais condutores até perfazerem o número máximo permitido indicado na alínea a).

8.3 - É interdito um condutor integrar duas equipas numa mesma prova excepto se o regulamento da competição o autorizar.

8.4 - Identificação dos condutores - A identificação de condutores para categorias com mais do que um condutor será definida no regulamento de cada competição bem como todo o procedimento de troca de pilotos.

Art. 9 - PROVAS PONTUÁVEIS - HORÁRIOS

Eliminado

Art. 10 - NÚMEROS DE COMPETIÇÃO

10.1 - Os números de competição têm de estar de acordo com o previsto no Art. 16 do CDI salvo disposição em contrário no regulamento desportivo da competição. Para facilidade de leitura pela cronometragem (no caso das viaturas fechadas), um número de competição adicional tem de ser colocado no tejadilho da viatura;

10.2 - Nomes dos Condutores nos Vidros

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

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

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

10.2.2 - No caso dos condutores que não participem em viaturas de Turismo ou GT, os seus nomes têm de figurar nas viaturas como descrito no Art. 16 do CDI, salvo disposição em contrário no regulamento desportivo da competição.

10.3 - Número e Nome do Conductor (Adicional no Pára-Brisas)

10.3.1 - A exibição de um número de competição adicional no pára-brisas nas viaturas de Turismo e GT é obrigatória e terá que respeitar as seguintes condições:

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

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

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

10.3.2 - O nome do condutor no pára-brisas é obrigatório e tem que respeitar as seguintes condições:

a) o nome terá de ser escrito em caracteres brancos sem fundo (vinil recortado) e fixado do lado contrário ao do condutor, localizado a 2 cm da parte inferior do número de competição adicional.

b) a altura máxima não pode exceder os 8 cm e não pode ser inferior a 6 cm

c) a largura máxima do traço das letras é de 2 cm.

Art. 11 - OFICIAIS

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

11.1 - CCD - Um mesmo CD não deverá actuar em mais do que dois CCD na mesma prova, sendo aconselhável que o faça apenas num único. As categorias de campeonatos nacionais terão um CCD e os troféus e desafios, outro.

11.2 - Oficiais da Prova

11.2.1 - A lista dos oficiais de prova tem de ser entregue juntamente com o processo de aprovação do regulamento particular e tem de constar, no mínimo de:

- Comissários Desportivos;
- Director da Prova;
- Director de Corrida, que poderá actuar como *starter* das categorias para as quais haja sido nomeado;
- Directores Adjuntos;
- Secretário da Prova;
- Responsável pela Segurança;
- Comissário Técnico Chefe (o qual tem de estar identificado com um **colete de cor AZUL**; com a indicação de ambos os lados **Comissário Técnico Chefe**;
- Comissários Técnicos-adjuntos (os quais têm de estar identificados com um **colete de cor AZUL**; com a indicação de ambos os lados **Comissário Técnico**;
- Comissários Técnicos dos troféus monomarca (o qual tem de estar identificado com um **colete de cor AZUL**; com a indicação de ambos os lados **Comissário Técnico**;
- Responsáveis pelas Relações com os Concorrentes (um para as categorias dos campeonatos nacionais e taças de Portugal e um segundo para as restantes categorias que integrem o mesmo evento), sendo obrigatória a publicação da sua foto no regulamento particular da prova, e a utilização de colete com a indicação de ambos os lados **RELAÇÕES COM OS CONCORRENTES**;
- Os Comissários de Parque;
- Os Juízes de Facto;
- Responsáveis pelo Controlo de Velocidade;
- O Responsável da Cronometragem;
- O Responsável pelos resultados da prova;
- O Médico-Chefe (licenciado em medicina). No caso específico e de acordo com o Art. 4.2.2 e 4.2.3 das PGAK, aos médicos e paramédicos em serviço numa prova, não é exigida Licença desportiva salvo para as provas de campeonatos FIA em que o médico chefe da prova e os paramédicos têm que ter licença.

11.2.2 - Para todas as provas dos campeonatos nacionais e taça de Portugal de circuitos, a FPAK poderá nomear um director de corrida.

11.3 - Específica e exclusivamente para as provas dos campeonatos e taças o director de prova desempenhará as suas funções sob tutela do director de corrida, nomeado pela FPAK.

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

a) controlar o desenrolar dos treinos e corrida, o respeito pelos horários e, caso julgue necessário, propor ao CCD eventuais modificações do horário conforme previsto no CDI, nas presentes prescrições e de qualquer outra regulamentação aplicável.

b) mandar parar qualquer condutor no cumprimento das normativas do CDI, das presentes prescrições e de qualquer outra regulamentação aplicável.

c) interromper o desenrolar dos treinos ou da corrida (se julgar que a sua continuação pode ser perigosa) em conformidade com o CDI, das presentes prescrições e de qualquer outra regulamentação aplicável e assegurar-se de que a nova partida se efectuará conforme os procedimentos neles previstos.

d) o procedimento de partida.

e) a utilização da viatura de segurança (*safety car*)

f) a suspensão e o retomar da corrida

11.4 - O director de corrida, o director de prova, o delegado técnico e o CCD, têm de estar presentes no evento a partir do início das verificações administrativas.

Art. 12 - INSTRUÇÕES E COMUNICAÇÕES AOS CONCORRENTES

12.1 - O CCD poderá dar instruções aos concorrentes, através de aditamentos. Tais aditamentos, têm de ser entregues a todos os concorrentes - que têm de confirmar, por assinatura, o recebimento dos mesmos - e afixados no quadro oficial

12.2 - Todas as decisões tomadas pelo CCD têm de ser afixadas no quadro oficial (excepto as relativas a verificações técnicas a efectuar).

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

12.4 - Qualquer decisão ou comunicação do CCD, comissários técnicos ou do director de corrida, que diga respeito particularmente a um determinado concorrente, tem de ser comunicada a este, imediatamente e por escrito o qual tem de acusar a sua recepção através de assinatura.

Exclusivamente para decisões não apeláveis como *Passagem pelo pit lane (drive through)*, de paragem no *pit lane (stop & go)* tem de se ter em conta o procedimento descrito no Art. 13.9.

Igualmente o CCD publicará as conclusões dos comissários técnicos sobre cada viatura verificada.

Estes resultados não compreenderão quaisquer dados técnicos particulares, salvo no que diga respeito ao resultado de uma eventual análise de combustível ou dos pontos em que uma viatura seja considerada em não conformidade com o regulamento técnico.

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

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

12.7 - O concorrente ou o seu representante legal tem de estar localizável durante toda a duração do evento e só abandonar o circuito após a publicação das classificações finais oficiais, sob pena de penalidades a aplicar pelo CCD.

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

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

Um condutor que não respeite tais sinais pode ser sancionado pelo CCD podendo ir até à desqualificação do evento dependendo da gravidade da infracção.

Art. 13 - PENALIDADES

13.1 - O CCD poderá aplicar as penalizações previstas nas PEV, assim como qualquer outra que disponham de acordo com o CDI ou de outros regulamentos aplicáveis.

Poderão igualmente actuar nesse sentido a pedido do director de corrida ou de prova.

13.2 - Incidente - significa, qualquer ocorrência ou série de ocorrências, envolvendo um ou mais condutores, ou qualquer acção por parte de um condutor que tenha sido comunicada ao CCD pelo director de corrida ou prova (ou notada pelo CCD e comunicada ao director de corrida ou prova para posteriores averiguações), e que:

- a) obrigue a interrupção dos treinos ou à suspensão/paragem de uma corrida.
- b) constitua uma violação da regulamentação;
- c) motive a falsa partida de uma ou mais viaturas;
- d) provoque uma colisão;
- e) force um outro condutor a sair da pista;
- f) impeça qualquer manobra legal de ultrapassagem a outro condutor;
- g) desobedeça ou ignore as instruções ou indicações dadas pelos oficiais de prova;
- h) conduta e / ou condução anti-desportiva;
- i) Infracção no *pit lane*;
- j) desrespeito pelas bandeiras de sinalização;

13.3 - Ficará ao critério do CCD decidir se os condutores envolvidos num incidente, devem ser penalizados.

13.3.1 - Se o CCD investigar um incidente, uma mensagem informando todas as equipas será notificada nos monitores de cronometragem.

Esta mensagem também poderá ser repetida através da instalação sonora do circuito.

13.3.2 - Qualquer condutor envolvido numa colisão ou num incidente (cf. Art. 13.2), e se tiver disso sido notificado pelo CCD durante a corrida (cf. Art. 13.3.1) ou nos trinta minutos após o final dos treinos ou das corridas, não poderá abandonar as instalações do circuito sem prévia autorização do CCD, sob pena de ser sancionado com uma multa de no mínimo 250 €.

13.4 - Além das penalidades previstas no Art. 12.3 do CDI, o CCD poderão aplicar a qualquer condutor implicado num incidente uma ou mais das seguintes penalidades, simultaneamente se for o caso e / ou em substituição ou complemento de outras sanções disponíveis:

- a) Penalidades em tempo
 - a1) de passagem pelo *pit lane* (*drive through*).
 - a2) de paragem no *pit lane* (*stop & go*)
 - a3) anulação do tempo de treinos cronometrados.
- b) perda de posições na grelha de partida
- c) penalização em lugares na classificação final
- d) penalização em voltas
- e) **desqualificação** - significa que uma pessoa ou pessoas, não podem continuar a participar numa Competição. A Desqualificação pode ser em parte da Competição (i.e. manga, final, treino livre, treino de qualificação, corrida, etc.) para toda a Competição ou sobre algumas partes da Competição, de uma mesma Prova, à descrição dos comissários desportivos, e pode ser pronunciada, durante ou depois da Competição ou numa parte da Competição, conforme determinado pelos comissários desportivos. Os resultados da pessoa desqualificada, serão anulados.
- f) **exclusão** - elimina a título definitivo quem tivesse o direito de tomar parte numa Competição. Ela tem ainda como consequência a anulação da Inscrição feita anteriormente, bem como da perda da taxa de inscrição.

O CCD poderá suspender a aplicação de uma qualquer penalidade, se assim o entenderem.

13.5 - Como norma geral, as infracções cometidas nos treinos levarão à anulação dos tempos de

treinos cronometrados - que se considerem necessários - ou à perda de posições na grelha de partida. Em casos cuja gravidade assim o determine, a penalização poderá ir até à desqualificação da prova.

13.6 - Não obstante o descrito no artigo anterior, o CCD poderá transferir as seguintes penalidades dos treinos para a corrida:

a) uma passagem pelo *pit lane* (*drive through*)

b) uma paragem no *pit lane* (*stop & go*)

O momento da aplicação destas penalidades, tem de ser definido na notificação escrita entregue ao concorrente. Como regra geral, essa aplicação deve ser efectuada após as três primeiras voltas da partida efectiva da corrida e nunca depois da quinta volta da corrida.

13.7 - Durante a corrida, os incidentes susceptíveis de serem sancionados com uma penalização, serão resolvidos, normalmente com uma penalização de passagem pelo *pit lane* (*drive through*).

Ou em alternativa, se o CCD considerar essa penalização insuficiente, por uma paragem no *pit lane* (*stop & go*) com os segundos que entenderem, podendo ir até à desqualificação nos casos de um incidente grave.

13.7.1 - Naqueles incidentes cujas circunstâncias assim o aconselhem, poderão ser aplicadas penalizações diferentes para a corrida seguinte do mesmo evento, ou para corridas que tenham lugar em eventos seguintes.

13.8 - Sobre as penalidades previstas no presente Art. 13.4 a1), a2) e b) não existe direito de apelo (Art. 12.2.4 do CDI).

13.9 - Penalizações de Pit Lane - no caso da aplicação de uma penalização imediata em tempo de passagem pelo "PIT LANE" (*drive through* ou de *stop & go*) o seguinte procedimento tem de ser aplicado:

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

Contudo e a menos que o condutor já tenha entrado na via de acesso às boxes, para cumprimento da penalidade, as penalidades não poderão ser cumpridas durante a intervenção do *safety car*, sendo que ao número de voltas de intervenção do *safety car*, serão adicionadas às duas voltas permitidas antes de entrar.

Caso o sistema de transmissão de tempos não se encontre a funcionar o chefe de equipa será de imediato chamado a comparecer junto do CCD ou Direcção de Prova onde lhe será dada a informação da penalidade aplicada.

b) Definições

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

b.2) paragem no PIT LANE (*stop & go*) - têm de entrar no *pit lane* e parar à frente da sua box ou dirigir-se directamente para a Zona de Penalização, caso assim definido no regulamento particular da prova ou no briefing, onde imobilizará a sua viatura. A equipa é responsável pela contagem do tempo bem como do reiniciar da marcha do carro. Um oficial de prova controlará o respeito pelo tempo de penalização.

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

c) em ambos os casos, a viatura não poderá parar em qualquer outra zona do *pit lane*, já que nenhuma intervenção na viatura, é permitida, sendo punível com pena que poderá ir até à desqualificação da prova,

d) no caso de corridas por voltas: se o CCD decidir aplicar uma das penalidades previstas no decorrer das últimas três voltas (o que não permite o cumprimento por parte do condutor da penalidade

aplicada) ou após o final da corrida, serão, em sua substituição, adicionadas ao tempo total de corrida dos condutores penalizados, as seguintes penalizações em tempo:

d.1) passagem pelo PIT LANE (drive through): substituída por penalização de 25 segundos.

d.2) STOP & GO de 0 segundos: substituída por penalização de 30 segundos.

d.3) STOP & GO de 5 ou mais segundos: substituída por penalização que deverá tomar como base o tempo de penalização referido em d.2) ao qual se adicionará a duração da penalidade aplicada.

e) no caso de corridas ao tempo: se o CCD decidir aplicar uma das penalidades previstas no decorrer dos últimos dez minutos da corrida (o que não permite o cumprimento por parte da Equipa da penalidade aplicada) ou após o final da corrida, serão, em sua substituição, adicionadas ao tempo total de corrida das Equipas penalizadas, as seguintes penalizações em tempo.

e.1) passagem pelo PIT LANE (drive through): substituída por penalização de 30 segundos.

e.2) STOP & GO de 0 segundos: substituída por penalização de 40 segundos.

e.3) STOP & GO de 10 ou mais segundos: substituída por penalização que deverá tomar como base o tempo de penalização referido em e.2) ao qual se adicionará a duração da penalidade aplicada.

f) no caso das penalidades previstas em d.1), d.2), d3), e.1), e.2), e.3) caso o CCD entenda mais apropriado pode aplicar penalizações em voltas.

Art. 14 - CRONOMETRAGEM - OUTROS EQUIPAMENTOS DAS VIATURAS

14.1 - Sistema de Cronometragem

14.1.1 - Será utilizada nos treinos livres, cronometrados e corridas, aparelhagem cujo registo de tomada de tempos não seja comandado manualmente e esteja habilitada a medir até ao centésimo de segundo.

14.1.2 - Um sistema paralelo, por célula ou outro (não dependente do sistema electrónico), tem de ser utilizado para reconfirmação em caso de eventual avaria do sistema principal. No caso de perda ou avaria do *transponder*, será válida a cronometragem alternativa.

14.1.3 - Para os campeonatos, taças, desafios e troféus nacionais ou monomarca, é obrigatório o sistema de cronometragem electrónico efectuando-se o mesmo através de um sistema de *transponder*. Todos os participantes têm de tê-lo na sua posse. Caso algum dos participantes não possua um *transponder* próprio, tem de solicitar o aluguer do mesmo ao serviço de cronometragem do circuito, para que o possa instalar na sua viatura.

14.1.3.1 - É obrigatório que todos os concorrentes dos campeonatos, taças, troféus nacionais, desafios, troféus monomarca e fórmulas que participem em provas de circuito tenham instalado na sua viatura um *transponder* com as seguintes características:

Marca: AMB / MYLAPS

Referência: TranX260 ou TranXPro

Características: Autónomo e alimentado por bateria

Ou compatíveis com descodificadores AMB / MYLAPS.

14.1.3.1.1 - Nos eventos em que as provas nacionais sejam prova suporte de corridas internacionais poderá esta competição utilizar outro sistema de cronometragem que não o descrito no Art. 14.1.3.1.

14.1.4 - Todos os concorrentes possuidores de *transponder* individual têm de durante as verificações administrativas informar o organizador do número de identificação do seu "TP" (através de um documento oficial) para que o mesmo possa ser registado no sistema de cronometragem.

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

14.1.6 - A correcta colocação do *transponder* é da responsabilidade do concorrente, o mesmo tem de ser fixado na cava da roda do lado direito da viatura não podendo a sua colocação ultrapassar 60 cm de distância ao solo. Sempre que a viatura se encontrar em pista tem de estar correctamente instalado e em perfeitas condições de funcionamento. Qualquer falta de atribuição de tempos por não funcionamento ou incorrecta colocação do *transponder* é responsabilidade do concorrente.

14.2 - Condições Gerais Relativamente às Viaturas

14.2.1 - É proibida a utilização de sistemas de telemetria ou de qualquer outra base informática

que permita a transmissão de dados entre a viatura em movimento e a zona das boxes e vice-versa, sempre que a viatura se encontrar em pista, salvo os instalados pelos comissários e cronometristas oficiais da prova para controlo do desenrolar da mesma.

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

14.2.3 - É permitida a utilização de sinais de dispositivos de cronometragem *lap triggers* das boxes para a viatura.

Os emissores dos marcadores de voltas têm de ser auto-alimentados (com sistema autónomo de alimentação por bateria) e uma vez instalados, o seu funcionamento tem de ser autónomo (não pode depender de operações manuais nem pode estar ligado a mais nenhum equipamento colocado nas boxes ou Pit Wall, seja por meio de fios eléctricos, fibra óptica ou outro meio).

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

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

14.2.4 - Caso qualquer sistema *lap trigger* instalado numa viatura / *Pit Wall* interfira no sistema de cronometragem do circuito, o concorrente será notificado pelo director de corrida para retirar de imediato tal sistema da respectiva viatura.

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

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

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

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

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

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

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

15.4 - Nos eventos Racing Weekend a organização do *paddock* bem como as solicitações relativas à utilização do *paddock* tem de ser efectuadas junto da Full Eventos.

15.5 - É proibido efectuar qualquer tipo de testes de rodagem com as viaturas de prova em qualquer zona do *paddock* bem como a realização de derrapagens ou piões.

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

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

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

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

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

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

15.11 - Toda a pessoa relacionada de algum modo com um concorrente inscrito que se encontre em qualquer das zonas referidas no Art. 3.21 do CDI, tem de ser portadora durante todo o evento dos correspondentes passes oficiais, válidos para a zona em questão.

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

15.13 - A má utilização das referidas instalações será da responsabilidade dos utilizadores.

15.14 - Todo o material - incluindo os pneus - têm de estar dentro das boxes.

15.15 - É da responsabilidade das equipas retirar das instalações dos circuitos, os pneus usados.

15.16 - Credenciais de acesso - os passes oficiais para os concorrentes inscritos nos campeonatos, taças, desafios, troféus nacionais ou monomarca, e respectivos membros das suas equipas serão distribuídos pelos promotores oficiais dos mesmos e só poderão ser utilizados pelas pessoas a quem foram distribuídos e nos locais para onde os mesmos sejam válidos.

Todas as pessoas a quem foram entregues esses passes, terão de os manter bem visíveis sempre que estiverem presentes no evento.

Compete a cada concorrente assegurar-se de que todos os elementos da sua equipa ostentam de modo permanente e visível os passes no decurso de um evento.

15.16.1 - Passes de Pit Lane - tem de ser criado por todos os promotores e organizadores um passe de pit lane ou identificação para cada competição sendo a sua distribuição limitada e restrita a todos os membros das equipas que tenham que trabalhar na área de pit lane. A permanência no pit lane sem o respectivo passe será penalizada.

15.16.2 - Recorda-se que todas as pessoas portadoras de passes oficiais atribuídos pelos promotores ou clubes organizadores não estão cobertas pelo seguro da prova.

Art. 16 - DISCIPLINA GERAL DE SEGURANÇA

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

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

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

16.3 - Durante os treinos e corridas, os condutores deverão apenas utilizar a pista e devem sempre respeitar as disposições dos regulamentos aplicáveis relativas à condução em circuito (CDI, Anexo L, *Capítulo IV*).

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

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

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

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

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

16.9 - Uma viatura não pode fazer marcha-atrás pelos seus próprios meios no *pit lane*.

16.10 - Todas as reparações numa viatura, durante os treinos e corrida, só poderão ser efectuadas nas zonas de *pit-lane*, boxes, pré-grelha e *paddock* ou de acordo com o descrito no Art. 34. Qualquer infracção a esta regra poderá levar à desqualificação da prova.

16.11 - Desde o início e até ao final dos treinos, *warm up* ou corridas e até que todas as viaturas - pelos seus próprios meios ou de outro modo - tenham dado entrada na zona de acesso ao *pit lane* ou no parque fechado, à excepção das autoridades desportivas e oficiais de prova ninguém está autorizado a aceder à pista.

16.12 - Em qualquer momento da prova, a utilização de um dispositivo de accionamento do motor de arranque exterior à viatura, apenas é autorizada no *paddock*, boxes, na via interior do *pit lane* e na grelha de partida. Qualquer infracção a esta regra poderá implicar as seguintes penalidades:

a) durante os treinos cronometrados - anulação da totalidade dos tempos.

b) durante a corrida - desqualificação. Com excepção do referido no Art. 13.9 b3).

16.13 - Nenhuma matéria ou substância sólida, líquida ou gasosa ou de qualquer outra natureza poderá ser colocada ou retirada da viatura (excepto quando se trate de uma prova com mais de 60 minutos de duração)

a) durante os treinos cronometrados - até ao levantamento do parque fechado. A infracção a esta regra implica anulação da totalidade dos tempos.

b) durante a corrida - até ao levantamento do parque fechado. A infracção a esta regra implica desqualificação da corrida.

16.14 - É obrigatório que nos termos dos Capítulo III do Anexo L ao CDI, e conforme o Art. 11 das PGAK que todos os condutores utilizem durante o treino livre, os treinos cronometrados, *warm up*, corridas de qualificação e corridas finais o respectivo equipamento.

16.15 - A circulação no *pit lane* efectuar-se-á com a máxima precaução de segurança e a uma velocidade máxima não superior a 60 km/h.

16.15.1 - Durante o decorrer dos treinos (livres ou cronometrados) e corridas, será utilizado um sistema de controlo de velocidade instantânea (por "radar") operado por um juiz de facto.

16.15.2 - A qualquer condutor que ultrapasse a velocidade máxima permitida durante os treinos (livres ou cronometrados), *warm up* ou durante as voltas de reconhecimento, será aplicada uma multa correspondente a 50 € por cada 5 km/h (ou fracção) acima do limite.

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

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

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

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

b) em caso de reincidência na mesma prova, ao critério do CCD, que poderá ir até à desqualificação;

16.15.4.1 - As penalidades definidas nos Art. 16.15.4 a) e 16.15.4 b), não são vinculativas. Pode o CCD, ao abrigo do Art. 12 do CDI, agravar o tempo de duração das mesmas, se o entender como justificável.

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

As viaturas que acedam ou abandonem o mesmo não poderão pisar as linhas excepto em caso de força maior, reconhecido como tal pelo CCD. Todo o incumprimento desta regra implicará durante os treinos uma multa de 150 € podendo ir até à desqualificação e nas corridas a um *drive through* podendo ir até à desqualificação.

16.17 - Nos treinos e corrida, é proibido efectuar ensaios de partida, excepto na zona de aceleração compreendida entre o semáforo do final do *pit lane* e a entrada da pista. Salvo se o Director de Corrida indicar outra disposição durante o *briefing*.

16.18 - No caso de utilização de escapatórias, a reentrada em pista apenas poderá ser feita após autorização expressa do Comissário de Pista no local.

Os Organizadores obrigam-se a referir expressamente no regulamento particular da prova, de quais as escapatórias do circuito onde estará colocado um comissário de pista, controlando a reentrada em pista dos condutores que tenham nelas entrado. Sendo sempre da responsabilidade do condutor o seu regresso à pista em segurança.

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

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

- um condutor será considerado como tendo saído da pista, se nenhuma parte da sua viatura permanecer em contacto com a pista.

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

16.20 - São interditas em pista quaisquer manobras susceptíveis de prejudicar outros concorrentes, tais como mudar várias vezes de direcção para defender a posição, toques deliberados, empurrar outro concorrente para fora de pista, efectuar mudanças anormais de direcção com o intuito de prejudicar outro concorrente ou efectuar manobras de condução anti-desportiva.

Todo o condutor que cometa alguma das infracções antes referidas, será objecto de relatório para o CCD que decidirá a penalidade a aplicar.

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

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

Neste caso, poderão ser mostradas bandeiras azuis a todos os condutores.

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

16.24 - Durante os treinos ou corrida, uma viatura que se imobilize na pista tem de ser removida o mais rapidamente possível, a fim de que a sua presença não constitua perigo ou cause transtorno aos outros condutores.

Se o condutor estiver impossibilitado de movimentar a sua viatura de uma posição perigosa é dever dos comissários de pista prestar-lhe ajuda.

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

a) em Treinos Livres: ao critério inapelável do director de corrida ou director de prova. Caso seja autorizada a retomar, após a sua reparação, tem de ser verificada pelos comissários técnicos da prova para poder retomar os treinos.

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

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

Sobre esta matéria não serão aceites quaisquer reclamações.

b) em Treinos Cronometrados - fim do treino para o concorrente. Só poderá regressar à pista para voltar ao *pit lane*.

c) nas corridas - poderá retomar a corrida independentemente do tipo de ajuda recebida desde que não tenha aproveitado essa ajuda para colocar o motor em funcionamento.

16.25 - No decurso de uma corrida (com duração superior a 60 minutos) se uma viatura se imobilizar na pista, por despiste ou avaria, e caso não possa atingir as boxes pelos seus próprios meios, a organização providenciará o seu transporte para as boxes.

Após a sua reparação, tem de ser verificada pelos comissários técnicos da prova para poder retomar a corrida.

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

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

Sobre esta matéria não serão aceites quaisquer reclamações.

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

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

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

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

16.30 - Salvo nos casos autorizados pelo CDI e pelas presentes PEV, nenhuma pessoa estranha à organização, à excepção do condutor, poderá tocar numa viatura imobilizada na pista, a não ser nas boxes ou na pré-grelha de partida.

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

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

16.33 - Qualquer infracção cometida contra as disposições do CDI ou das presentes PEV, relativas à disciplina geral de segurança, poderá levar à exclusão da prova do respectivo condutor a ser pronunciada pelo CCD.

16.34 - Bandeiras amarelas

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

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

16.34.2 - Qualquer infracção a esta regra será penalizada por decisão do CCD como segue:

a) durante o decorrer de um Treino Livre

a.1) primeira infracção: Anulação do melhor tempo do treino cronometrado.

a.2) segunda infracção: perda de (n) posições na grelha de partida

a.3) terceira infracção: saída do último lugar da grelha de partida

b) durante o decorrer de um Treino Cronometrado

b.1) primeira infracção: anulação dos dois melhores tempos

b.2) segunda infracção: perda de **N** posições na grelha de partida

b.3) terceira infracção: anulação de todos os tempos registados

As decisões tomadas pelo CCD por não respeitar uma ou mais bandeiras amarelas, não são apeláveis.

c) durante o decorrer de uma corrida:

c.1) primeira infracção: passagem pelo *pit lane* (*drive through*)

c.2) segunda infracção: penalização com a adição de 60 segundos ao seu tempo final da corrida ou a dedução de uma volta.

c.3) terceira infracção: desqualificação da corrida.

16.35 - Iluminação - Provas Resistência - todas as viaturas têm de ter as luzes exigidas para uma homologação rodoviária, em perfeito estado de funcionamento durante todo o decorrer dos treinos e corrida.

Cabe ao director de corrida (ou de prova caso não tenha sido nomeado director de corrida) decidir se uma viatura tem de ser mandada parar, para reparar o seu sistema de iluminação.

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

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

Art. 17 - VERIFICAÇÕES

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

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

17.3 - O director de corrida, o CCD e o médico chefe da prova podem solicitar a um condutor que se submeta a um exame médico em qualquer momento da prova.

17.4 - O CCD de uma prova poderá ainda:

17.4.1 - Mandar verificar as condições de conformidade de uma viatura ou de um condutor, a todo o momento de uma prova;

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

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

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

17.4.5 - Sobre o descrito no presente Art. 17.4, não existe direito de apelo.

Art. 18 - VERIFICAÇÕES ADMINISTRATIVAS

Em cada evento, haverá lugar a uma verificação administrativa incidindo sobre a documentação do concorrente, do condutor, chefe de equipa, equipa / assistentes, validade das licenças desportivas.

18.1 - Quando das verificações administrativas de cada evento as equipas com dois condutores serão obrigadas a indicar a ordem do 1º e 2º condutores.

Esta ordem será válida tanto para os treinos cronometrados como para as corridas. O 1º condutor que participe na sessão de qualificação será o que irá partir para corrida, os outros irão participar segundo a ordem pela qual foram indicados durante as verificações administrativas, salvo indicação em contrário no regulamento da competição.

Esta ordem só poderá ser alterada por motivos de força maior e desde que autorizada pelo CCD.

Toda a equipa que pretenda efectuar tal alteração será penalizada com cinco lugares na grelha de partida para cada corrida.

18.2 - No caso de equipas com um condutor este terá de participar nas duas sessões de treinos cronometrados, excepto em casos devidamente autorizados pelo CCD.

Art. 19 - CHEFES DE EQUIPA

19.1 - Na altura das verificações administrativas cada concorrente tem de designar um chefe de equipa (licenciado pela FPAK) que será o seu representante legal, perante a organização e o CCD, nas verificações, reuniões, comunicados, penalidades, etc.

19.2 - Entre outras, ao chefe de equipa serão atribuídas as seguintes funções:

- efectuar as verificações administrativas e técnicas
- comunicar a composição definitiva da equipa
- assinar e acusar a recepção de aditamentos e comunicações do CCD.
- assistir ao *briefing* juntamente com os condutores

Art. 20 - VERIFICAÇÕES TÉCNICAS

20.1 - O organizador tem de especificar no regulamento particular da prova o local e o acesso às verificações técnicas iniciais.

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

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

20.4 - Os números de competição e o nome do condutor assim como a publicidade obrigatória têm de figurar na viatura desde o início das verificações técnicas.

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

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

20.6 - O CCD poderá em qualquer momento da prova, mandar verificar uma viatura por meio de controlo SONOMÉTRICO de modo a garantir que os limites de ruído em vigor na actual legislação nacional sejam respeitados. Essa verificação será realizada pelos comissários técnicos.

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

20.7 - O director de corrida, poderá ordenar em qualquer momento dos treinos ou da corrida, que uma viatura envolvida num acidente seja mandada parar, para que uma verificação técnica sumária seja efectuada pelos comissários técnicos.

20.8 - Os controlos e verificações técnicas serão efectuados apenas por comissários técnicos indicados no regulamento particular da prova e sob a responsabilidade do comissário técnico chefe, os quais serão igualmente responsáveis pelas operações de parque fechado.

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

20.9 - As verificações técnicas no final da prova, tem de realizar-se na presença do concorrente da viatura a verificar ou do seu representante.

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

20.10 - Os comissários técnicos (por delegação do CCD) poderão reter uma ou mais peças da viatura com o fim de as controlar posteriormente. Estas peças serão devidamente marcadas na presença do concorrente ou seu representante, o qual receberá uma cópia da acta de selagem com uma descrição das respectivas marcas.

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

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

O concorrente concorda que neste caso, a desqualificação da primeira sessão de treinos ou da primeira corrida, envolverá também a desqualificação da segunda sessão de treinos ou da segunda corrida.

Excepto se as peças que originarem tal exclusão tenham sido alteradas/substituídas após a primeira sessão de treinos ou primeira corrida.

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

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

Numa manga ou corrida - com a desqualificação (na manga ou na corrida) ou com a exclusão da prova, se a gravidade da infracção constatada assim o determinar.

Art. 21 - PNEUS

21.1 - Os pneus *slick* são autorizados para as categorias em que tal esteja previsto.

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

21.3 - A utilização em tempo seco de pneus específicos para chuva está proibida durante os treinos cronometrados, mangas de qualificação e corrida.

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

A utilização de qualquer dispositivo que permita aos pneus conservar as suas *performances* com uma pressão interna igual ou inferior à pressão atmosférica, é interdita em todas as provas pontuáveis para os campeonatos, taças, desafios e troféus monomarca e fórmulas.

21.5 - O uso de qualquer tipo de aquecimento químico e/ou térmico dos pneus (aquecedores de pneus) durante toda a duração do evento é proibido, excepto se o regulamento de uma qualquer categoria o permitir expressamente.

21.6 - Nas categorias em que os regulamentos obriguem a marcação de pneus, a hora e o local de marcação será indicada no regulamento particular da prova.

21.6.1 - Cada pneu será marcado, na presença do concorrente ou seu representante, pelos comissários técnicos nomeados para o efeito, sobre o seu flanco externo, ou, a pedido do concorrente, sobre os dois flancos.

21.7 - A limitação de pneus durante os treinos cronometrados, *warm up* e corrida a sua forma de verificação durante a prova, estará prevista nos regulamentos de cada categoria; caso sejam omissos poderá ser definida pelo delegado técnico ou pelo comissário técnico chefe.

21.8 - Cada condutor, não poderá utilizar, para os treinos cronometrados, *warm up* e corrida, outros pneus que não os marcados previamente, expressamente para essa prova, salvo o caso de *pneus de chuva* utilizados exclusivamente com pista molhada, cuja utilização é livre.

21.9 - No caso de um concorrente pretender utilizar pneus marcados em provas anteriores, estes poderão ser novamente marcados, desde que seja respeitado o número total previsto no regulamento técnico da respectiva categoria.

21.10 - Em caso de utilização de pneus não marcados, as penalizações serão atribuídas da seguinte forma:

a) nos treinos cronometrados - anulação da totalidade dos tempos registados

b) na corrida - desqualificação.

21.11 - Durante os treinos cronometrados e corridas, só devem encontrar-se nas boxes os pneus marcados para esse evento.

21.12 - Pela apresentação do painel *Pista Molhada*, aos condutores será atribuída a livre escolha do tipo de pneus a utilizar, salvaguardando-se o estipulado nos regulamentos desportivos e técnicos particulares de cada categoria.

Ficando contudo entendido, nesse caso, que a sessão de treinos ou a corrida serão consideradas como realizadas em pista molhada.

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

21.13 - **Eliminado.**

21.14 - No caso de utilização de pneus de chuva e sempre que a pista seja declarada pelo director de corrida como pista molhada, as luzes frontais assim como as de nevoeiro e as luzes traseiras vermelhas da viatura têm de manter-se acesas.

O comissário técnico chefe poderá verificar o seu correcto funcionamento a todo o momento. Ficará ao critério do director de corrida decidir se uma viatura deve ser mandada parar porque a sua luz traseira não funciona. No caso de uma viatura ter sido mandada parar por este motivo, a viatura poderá voltar à pista tão logo o problema tiver sido reparado.

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

21.15.1 - **Eliminado.**

Art. 22 - PESAGEM

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

22.2 - O organizador será responsável por ter disponível na sua prova, tanto nos treinos como nas corridas, uma balança calibrada por um órgão oficial e que será a única cujas medições serão consideradas válidas.

Admite-se contudo uma tolerância no peso de até 3 Kg.

22.2.1 - O documento que atesta a certificação da balança tem de ser apresentado pelo director da prova na 1ª reunião do CCD. Para efeitos de pesagem em competição automóvel, uma certificação da balança em termos de *Metrologia Legal* é dispensável, não sendo a sua falta passível de reclamação. O documento de calibração atesta a validade da medição da balança.

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

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

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

22.5.1 - Durante e após os treinos cronometrados:

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

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

c) durante os treinos cronometrados, o comissário técnico chefe, por solicitação do CCD, seleccionará ao acaso as viaturas que serão pesadas.

Através de uma bandeira vermelha ou semáforo vermelho, colocada (o) na via de acesso às boxes, o comissário técnico chefe informará o condutor de que a sua viatura foi seleccionada para pesagem.

d) a partir do momento em que ao condutor é exibida a bandeira vermelha ou semáforo vermelho, ele tem de dirigir-se directamente para a zona de pesagem e desligar o motor da viatura.

e) a viatura pesada, e os resultados serão comunicados de imediato e por escrito ao respectivo condutor o qual tem de assinar a respectiva ficha de pesagem. Cópia dos mesmos, têm de ser entregues com o relatório das pesagens ao CCD.

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

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

h) se pelo incorrecto cumprimento das instruções transmitidas pelos comissários de pesagem, resultarem danos no equipamento de pesagem, o concorrente/conductor será responsável pela reparação dos equipamentos danificados.

22.5.2 - Qualquer infracção detectada, no controle de pesagem, durante ou no final dos treinos cronometrados e salvo se a insuficiência de peso verificada, tiver sido motivada pela perda accidental de uma peça da viatura por razão devidamente justificada, levará à aplicação pelo CCD, da sanção de anulação total dos tempos e colocação do condutor / equipa no final da grelha de partida imediatamente a seguir ao condutor / equipa com o pior tempo.

22.6 - Depois da Corrida - cada viatura que passe a linha de meta no final de uma manga ou corrida poderá ser pesada. Se for pesada sem o seu condutor, o peso deste, determinado segundo o

Art. 22.5.1.b) será acrescentado para controlo do peso mínimo exigido pelo respectivo regulamento técnico.

22.6.1 - Qualquer infracção detectada, no controle de pesagem, efectuado no final de uma manga ou corrida e salvo se a insuficiência de peso verificada, tiver sido motivada pela perda accidental de uma peça da viatura, por razão devidamente justificada, levará à aplicação, pelo CCD da sanção de desqualificação do condutor / equipa da manga ou corrida onde for detectada a infracção.

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

Art. 23 - CARBURANTE - COMBUSTÍVEL - COMBURENTES

23.1 - O carburante ou combustível a utilizar será conforme estabelecido no Art. 252.9 do Anexo J do CDI. A eventual utilização de carburante ou combustível não conforme, durante os treinos cronometrados ou corrida, poderá implicar a exclusão da prova, sendo o facto comunicado à FPAK para aplicação de outras sanções.

23.2 - Para efeitos de recolha de amostras para análise de carburante ou combustível todas as viaturas têm de dispor de pelo menos 3 litros de combustível, aquando da sua entrada em parque fechado no final dos treinos oficiais, mangas ou das corridas.

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

a) após qualquer sessão de treinos cronometrados, implicará a anulação dos tempos.

b) no final de uma manga ou corrida: desqualificação.

23.4 - No final dos treinos oficiais e corridas, sob instruções emitidas pelo CCD, os comissários técnicos poderão recolher amostras do carburante ou combustível utilizado pelas viaturas participantes, para verificar a sua concordância com o estabelecido no Anexo J ao CDI.

23.5 - A recolha de amostras de carburante ou combustível realizar-se-á retirando três amostras de um litro para bidões oficiais que serão devidamente identificados e selados segundo o procedimento usado para a selagem de peças a reter.

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

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

Art. 24 - REABASTECIMENTOS

24.1 - Nas corridas em que os reabastecimentos são permitidos tal **tem de** constar do regulamento da competição. Por razões de segurança, os reabastecimentos serão feitos no exterior da box, na zona imediatamente em frente à respectiva box de cada equipa e com o motor da viatura desligado, ou em parque de reabastecimento a definir no regulamento particular da prova cumprindo igualmente as seguintes normas de segurança:

a) Em frente á respectiva box

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

2 - um assistente, equipado com roupa ignífuga (fato de competição, luvas, balaclava), homologados em conformidade com a norma FIA 8856-2000 (lista técnica nº 27) cuja única função é a de estar munido de um extintor de (no mínimo) 5 Kg tem que estar presente.

3 - tem de ser efectuado com o motor da viatura desligado e estando esta com as quatro rodas no solo ou com "skates" de forma a poder mover-se a viatura.

4 - o piloto não pode estar no carro durante a operação de reabastecimento.

5 - durante a operação de reabastecimento não é autorizada qualquer outra operação de qualquer tipo na viatura.

6 - em caso de derrame durante a operação o concorrente é responsável pela limpeza da área após a viatura sair.

7 - **É expressamente proibida a utilização de roupas inflamáveis, junto com os fatos ignífugos, tais como coletes de sinalização, kispos, e similares.**

b) Em parque de abastecimento

1 - os organizadores devem prever um sistema de bombas de gasolina standard industrial.

2 - não são permitidos abastecimentos de combustível por meio de jerricans com funil.

3 - os elementos responsáveis pelas operações de abastecimento têm de respeitar a exigências do ponto a)1 acima descrito.

4 - no parque de abastecimento tem de haver um carro de fogo.

c) Única de reabastecimento - num treino ou corrida, independentemente das classes ou categorias nela integradas, os reabastecimentos serão todos de acordo com a alínea a) ou alínea b). Não será aceite misturar as duas alíneas.

24.2 - Durante o decorrer das operações de reabastecimento não é permitida a troca de condutores. Contudo e no caso da alínea a) acima, após concluída totalmente a operação de reabastecimento, poder-se-á proceder à troca de condutores.

24.3 - Nas provas de com mais de uma hora de duração são permitidos durante a corrida, os reabastecimentos de qualquer matéria ou substância sólida, líquida ou gasosa ou de qualquer outra natureza nas boxes.

Art. 25 - PIT LANE E ASSISTÊNCIA NAS BOXES

25.1 - A zona de desaceleração faz parte da área das boxes.

25.2 - Durante os treinos, *warm up* e corrida, somente está autorizado o acesso às boxes pela zona de desaceleração.

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

a) a via mais próxima do muro de separação entre a pista e o *pit lane* é denominada *VIA RÁPIDA*.

Toda a viatura que se encontre na *VIA RÁPIDA* tem de estar com o condutor a bordo sentado na sua posição normal de condução e em ordem de marcha, inclusive quando a viatura estiver a ser empurrada pelos mecânicos;

b) a via mais próxima das boxes é denominada *VIA INTERIOR*. Zona onde é permitido trabalhar nas viaturas;

c) toda a viatura que circule na *VIA RÁPIDA* tem prioridade sobre as que se encontrem na *VIA INTERIOR*;

d) é proibido percorrer o *pit lane* a uma velocidade anormalmente lenta que possa prejudicar outros concorrentes em prova. A infracção a esta regra implicará a aplicação de uma passagem pelo *pit lane* (*drive through*)

25.4 - Os concorrentes não podem pintar linhas ou marcas em nenhuma zona do *pit lane*.

25.5 - Nenhum material pode ser abandonado na *VIA RÁPIDA*.

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

25.7 - Todo o condutor que tenha ultrapassado a sua box, não poderá recuar até ao seu local de assistência, sem que a sua viatura seja empurrada pelos seus mecânicos ou assistentes.

25.8 - Num evento com várias corridas, os concorrentes não podem utilizar o *pit lane* senão durante os seus treinos e corrida ou por autorização expressa do director de corrida.

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

25.8.1 - Qualquer infracção leva à aplicação de uma multa mínima de 150 € que será sucessivamente agravada para o dobro em caso de reincidência no decorrer do mesmo campeonato, taça ou troféu.

25.9 - Durante todo o evento, além das autoridades desportivas e oficiais da prova, apenas poderão permanecer na zona de boxes, *pit lane* e zonas de sinalização, os elementos devidamente licenciados e credenciados afectos às equipas que no momento tenham viaturas em pista.

25.10 - Antes do início ou reinício de uma qualquer sessão de treinos oficiais, *warm up* ou corrida todas as viaturas deverão permanecer na via lenta do *pit lane* até que a luz verde do semáforo de saída do *pit lane* seja aceso, excepto nos casos previstos nos Art. 31.1.7 e 34.

Art. 26 - ZONA DE SINALIZAÇÃO AOS CONDUTORES (MURO DAS BOXES)

26.1 - O chefe de equipa e um assistente (licenciados FPAK) por viatura serão admitidos junto à pista (muro das boxes), em local especialmente designado para o efeito, permitindo-se apenas que esse chefe de equipa e/ou o assistente forneçam informações através de sinalização apropriada.

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

26.2 - Durante o decorrer dos treinos e corrida somente podem aceder ao muro do *pit lane*, os elementos devidamente identificados de cada uma das equipas participantes no treino ou corrida que se esteja a desenrolar nesse preciso momento. A localização dos membros da equipa e as reparações das viaturas, só pode ser na zona do *pit lane* destinada a cada concorrente.

26.3 - O acesso ao muro das boxes, só poderá ser efectuado, antes do início de cada treino ou após a partida da corrida. O chefe de equipa e o assistente, aí colocados, não poderão abandonar esse local antes do final dos treinos ou corridas, bem como a ele não terão acesso após o início dos respectivos treinos ou corridas.

26.4 - Após o final dos treinos ou corridas dos respectivos condutores, o chefe de equipa e os assistentes aí colocados, têm de abandonar de imediato o local, permitindo a entrada dos assistentes, da categoria seguinte.

Art. 27 - BRIEFING

27.1 - O director de corrida ou o director de prova realizarão um *briefing*, em local e hora definidos no regulamento da prova, o qual deve ser preferencialmente efectuado no mínimo sessenta minutos antes da primeira actividade oficial em pista da categoria em questão.

Todos os concorrentes (ou os representantes que estes tenham indicado) e os condutores das viaturas admitidas a participar nos treinos oficiais e corrida, são obrigados a participar no *briefing* e assinar a respectiva folha de presenças.

27.2 - O secretário da prova será o responsável pelo controle de acesso e registo de presenças dos concorrentes (ou seus representantes) e dos condutores na reunião. Podendo delegar tal função num elemento a designar pelo organizador do evento, dando desse facto conhecimento ao CCD.

27.3 - À entrada da sala de *briefing* após a assinatura da folha de presenças por parte de cada condutor e concorrente (ou o representante nomeado) este receberá um documento escrito que incluirá as seguintes informações:

a) dados do circuito

a.1) comprimento

a.2) localização da grelha de partida

a.3) localização da *pole position*

a.4) localização da linha de partida

a.5) localização do semáforo de partida

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

a.7) localização da zona de *stop & go* (caso se aplique).

a.8) localização linha de chegada

a.9) localização do parque fechado

a.10) localização das verificações técnicas finais

a.11) localização da direcção de prova e CCD

a.12) sinalização nocturna - será indicado aos concorrentes a partir de que momento é obrigatório circular com as luzes acesas.

Este será também o momento a partir do qual os comissários de pista utilizarão também sinalização nocturna.

a.13) outros tópicos de interesse

b) mapa do circuito

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

Qualquer atraso no acesso ao *briefing* dará lugar à aplicação pelo CCD, de uma multa de 150 €. O CCD convocará o concorrente (ou o seu representante) e o condutor que não tenha assinado a folha

de presenças, a fim de lhe comunicar a penalidade imposta, dando-lhe também os detalhes do *briefing*.

27.4.1 - Qualquer eventual ausência ao *briefing* (desde que a respectiva justificação não seja aceite pelo CCD) dará lugar à aplicação de uma das penalidades previstas no Art. 12.3 do CDI. O CCD convocará o concorrente e o condutor que não tenham assinado a folha de presenças, a fim de conhecer da justificação dessa ausência e de lhes comunicar a penalidade imposta, dando-lhes conhecimento dos detalhes transmitidos no *briefing*.

27.5 - Caso o concorrente (ou seu representante) e/ou o condutor não compareçam à convocatória do CCD, até 60 minutos antes do início dos treinos oficiais, o condutor será excluído da prova.

27.6 - Eliminado.

27.7 - Se o director de corrida o entender como eventualmente necessário, um *briefing* suplementar (segundo as mesmas regras) para uma determinada categoria, poderá - após autorização do CCD e conseqüente publicação em decisão específica - ser realizado anteriormente à corrida, desde que o seu final anteceda em no mínimo 60 minutos, o início da respectiva corrida.

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

Art. 28 - TREINOS LIVRES, OFICIAIS E WARM UP

28.1 - Desde o início dos treinos livres é obrigatória a presença de todo o sistema de segurança (ambulâncias, carros de incêndio, carros com sistema de corte e desencarceramento), médicos e paramédicos, bem como de todos os oficiais de prova necessários ao seu bom desenrolar.

28.2 - Existem três tipos de treinos oficiais:

a) Treinos Livres - sessão não obrigatória, aberta a todos os condutores e viaturas, autorizadas a participar em cada uma das categorias do evento e que se deverá realizar antes de serem efectuados os treinos cronometrados.

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

b) Treinos Cronometrados - sessão obrigatória para todos os condutores e viaturas, que desejem participar numa corrida de cada uma das categorias do evento, e tenham sido autorizados.

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

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

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

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

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

28.3 - Uma viatura não poderá ser qualificada por mais do que um condutor. Exceptua-se o caso em que, numa mesma competição, a equipa seja composta por dois ou mais condutores.

28.4 - Excepto nos casos previstos no Art. 30.3, nenhum condutor poderá tomar parte numa corrida sem ter participado numa sessão de treinos cronometrados e ter realizado um tempo que o qualifique, mesmo no caso em que a equipa seja composta por dois ou mais condutores.

28.5 - Durante os treinos um semáforo estará colocado na saída das boxes. As viaturas só poderão sair do *pit lane* quando o semáforo verde lhes for apresentado. A saída não autorizada do *pit lane* (semáforo vermelho) poderá implicar uma penalização que poderá ir até à desqualificação.

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

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

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

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

Contudo, e em caso de circunstâncias excepcionais, poderá o CCD autorizar que essa equipa participe na corrida nos termos previstos no Art. 30.3 das PEV.

Se várias equipas forem aceites desta forma, a ordem de colocação na grelha de partida será determinada pelo CCD, matéria sobre a qual, não existe apelo.

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

28.10.1 - Da decisão do CCD sobre esta matéria não existe direito de apelo.

28.11 - Compete apenas ao director da corrida ou da prova, a decisão de declarar a situação de *pista molhada* durante os treinos cronometrados.

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

28.12 - Se o número de viaturas inscritas numa categoria ultrapassar o número máximo de viaturas autorizadas a participar nos treinos cronometrados, poderão ser organizadas tantas mangas de treinos, quantas as necessárias.

Dividindo-se as viaturas conforme determinam os regulamentos de cada categoria ou nos casos não previstos, ao critério do CCD.

28.13 - **Eliminado.**

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

Art. 29 - PARAGEM DOS TREINOS

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

29.2 - A decisão de parar os treinos só pode ser tomada exclusivamente pelo director de corrida (ou na sua ausência pelo director de prova).

29.3 - O director da corrida pode interromper os treinos, as vezes e o tempo que julgue necessário, para limpar a pista ou permitir a retirada de uma viatura acidentada. Salvo em casos excepcionais, esse tempo deverá ser recuperado pelo menos para se cumprir o tempo mínimo de treinos cronometrados.

Exclusivamente no caso de treinos livres, o director de corrida com o acordo do CCD, pode decidir não prolongar o período de treinos após uma interrupção, não sendo nesse caso admissível qualquer reclamação.

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

29.4 - No caso em que uma ou várias sessões de treinos cronometrados sejam interrompidas, não se admitirá nenhuma reclamação relativa às interrupções.

29.5 - Logo que o sinal de paragem seja dado, todos os condutores reduzirão imediatamente a velocidade das suas viaturas, dirigindo-se a baixa velocidade para a zona das boxes, sendo proibido ultrapassar.

Todos os condutores têm de ter em atenção que:

- a)** viaturas de competição, de serviço ou de intervenção médica (incluindo ambulâncias) poderão estar nesse momento a circular na pista a baixa velocidade;
- b)** o circuito poderá estar completamente obstruído na sequência de um acidente;
- c)** a alteração das condições climatéricas poderá ter tornado o circuito impraticável

Todas as viaturas imobilizadas na pista serão retiradas para um local seguro.

29.6 - Dos Treinos (Bandeiras Amarelas em toda a pista) - no caso de um incidente em que não seja necessário parar uma sessão de treinos, o director de corrida (ou na sua ausência o director de prova ou os seus adjuntos), declaram a *sessão neutralizada* - bandeiras amarelas em toda a pista.

Aplicar-se-á o seguinte procedimento:

- o director de corrida comunicará através dos monitores da cronometragem (sempre que seja possível e se as instalações do circuito o permitirem) *sessão neutralizada* (bandeiras amarelas em toda a pista).

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

- todos os postos de sinalização ao longo do circuito apresentarão bandeiras amarelas agitadas.

- todos os tempos registados após ter sido dada a indicação de *sessão neutralizada* não serão considerados.

- se um condutor não diminuir a velocidade e efectuar um tempo superior quando a *sessão estiver neutralizada* ser-lhe-á aplicada pelo CCD a anulação dos tempos que este achar conveniente

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

FINAL DA NEUTRALIZAÇÃO DOS TREINOS.

- através de uma mensagem nos monitores da cronometragem (sempre que seja possível e se as instalações do circuito o permitirem) *FINAL DA NEUTRALIZAÇÃO DOS TREINOS.* Esta comunicação também poderá ser efectuada pelo director de corrida através da instalação sonora do circuito ou através de uma placa (100 x 50 cm) de fundo verde e letras a branco com a indicação *FINAL DA NEUTRALIZAÇÃO DOS TREINOS* colocada na linha de meta.

- todos os postos de sinalização ao longo do circuito apresentarão bandeiras verdes agitadas durante uma volta.

- a partir do momento em que as bandeiras verdes agitadas são mostradas, no final da neutralização todos os tempos registados voltarão a ser considerados.

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

No caso de que tal incidente envolva mais do que uma viatura, e o CCD conclua que nenhum condutor tenha responsabilidade directa no mesmo, o CCD poderá decidir não os penalizar.

Da decisão do CCD sobre esta matéria não existe direito de apelo.

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

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

a) numa sessão de treinos livres - será multado em 150 €

b) numa sessão de treinos cronometrados - ser-lhe-á retirado o melhor tempo efectuado.

Art. 30 - GRELHA DE PARTIDA

30.1 - No final das sessões de treinos cronometrados será publicada a classificação provisória com o melhor tempo de cada condutor, assinada pelo director da corrida.

30.2 - Se, de acordo com os Art. 28.12 e 28.13 se realizaram duas ou mais mangas de treinos, e sempre que não exista norma específica a este respeito no regulamento particular correspondente,

a lista de viaturas admitidas a participar será composta pelo mesmo número de viaturas procedentes de cada manga de treinos e os suplentes contemplados no Art. 28.10, procederão um de cada manga.

30.3 - O CCD poderá autorizar a participação numa corrida, a condutores ou equipas que não tenham realizado um tempo mínimo para qualificação por razões de força maior. Estes só poderão ser admitidos nas seguintes condições:

- não eliminarem nenhum outro condutor ou equipa normalmente qualificado;
- não se exceder o número máximo de viaturas autorizadas em pista para a corrida;
- que o condutor ou equipa tenha conhecimento do circuito;
- os condutores ou equipas assim admitidos partirão nas últimas posições da grelha de partida pela ordem dos melhores tempos efectuados;

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

30.4.1 - Todo o concorrente cujas viaturas estejam impossibilitadas de tomar a partida por qualquer razão - ou que tenha a certeza de que as suas viaturas não estejam prontas para tomar a partida - tem de informar o Director da Corrida do facto, até ao limite de 60 minutos anteriores à partida da corrida.

Em relação à não participação numa eventual 2ª corrida, tal como referido no Art. 30.4, esse limite será reduzido a 30 minutos.

Se uma, ou várias viaturas são retiradas, os intervalos da grelha serão preenchidos sendo as eventuais viaturas designadas como suplentes admitidas a participar nos últimos lugares da grelha.

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

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

30.5.1 - De acordo com os regulamentos de cada uma das categorias, as grelhas de partida poderão ser definidas por outros métodos que não exclusivamente pelo resultado dos treinos de qualificação.

30.6 - O condutor que tenha registado o melhor tempo partirá para a corrida na *pole position* a qual é definida na homologação da pista emitida pela FPAK ou FIA.

30.7 - Os restantes lugares da grelha de partida, excepto nos casos especiais anteriormente referidos, serão colocados de acordo com os seguintes critérios:

a) nos casos de uma única sessão de treinos cronometrados, o segundo lugar será ocupado pelo 2º classificado, o 3º lugar pelo 3º classificado e assim sucessivamente.

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

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

30.9 - Todos os condutores (ou equipas) penalizados com a anulação de tempos no decurso de um evento serão colocados no final da grelha.

A respectiva ordem de colocação na grelha será definida pelo CCD, seja por sorteio, seja por qualquer outro critério que na opinião do CCD se afigure como o mais correcto.

Sobre os critérios utilizados pelo CCD e os consequentes posicionamentos atribuídos, não existe direito de reclamação ou de apelo.

Art. 31 - PROCEDIMENTO DE PARTIDA

O tipo de procedimento de partida será definido no regulamento particular da prova e no seu horário. O director da corrida terá à sua disposição os seguintes painéis:

(dimensões 50 x 50 cm)

| | |
|------------|----|
| SAFETY CAR | SC |
|------------|----|

(dimensões 100 x 50 cm)

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

31.1 - Procedimento de Partida 15 Minutos - a partir do início da volta de apresentação (bandeira verde), e até que todos os condutores tenham partido, a zona de sinalização aos condutores (muro das boxes), tem de estar livre de qualquer elemento, à excepção dos bombeiros, oficiais da prova e forças da segurança no desempenho das suas funções.

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

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

31.1.3 - Uma penalidade em tempo será imposta a todo o condutor que efectue uma falsa partida.

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

31.1.5 - 15 Minutos antes da hora de partida para a volta de formação, o semáforo da saída do *pit lane* passa a verde e as viaturas saíam das boxes para a ou as voltas de reconhecimento.

Uma vez imobilizados na sua posição de partida na pré grelha os motores serão desligados, não os podendo pôr em marcha até à apresentação da placa de 1 minuto.

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

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

31.1.6 - 12 Minutos antes da hora de partida para a volta de formação, um sinal sonoro anunciará que a saída do *pit lane* vai ser encerrada dentro de 2 minutos.

31.1.7 - 10 Minutos antes da hora de partida para a volta de formação:

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

Qualquer viatura que ainda se encontre nas boxes poderá partir para a corrida, após a partida da corrida quando aberto o *pit lane*. A viatura só poderá ser conduzida para a saída do *pit lane* pelo respectivo condutor ao volante.

31.1.8 - A proximidade da partida será anunciada pela apresentação de painéis.

31.2 - Procedimento de Partida 10 Minutos

31.2.1 - 10 Minutos antes da hora de partida para a volta de formação, o semáforo da saída do *pit lane* passará a verde e as viaturas sairão das boxes para uma volta de reconhecimento dirigindo-se directamente para o seu lugar na grelha de partida.

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

Uma vez imobilizados na sua posição de partida na pré grelha os motores serão desligados, não os podendo pôr em marcha até à apresentação da placa de 1 minuto

31.2.2 - 7 Minutos antes da hora de partida para a volta de formação, um sinal sonoro anunciará que a saída do *pit lane* vai ser encerrada dentro de 2 minutos.

31.3 - Procedimento de Partida (comum aos dois tipos)

31.3.1 - 5 Minutos antes da hora de partida para a volta de formação:

a) na grelha de partida será mostrado um painel indicador de 5 minutos.

b) o *safety car*, com os rotativos apagados, iniciará uma volta completa ao circuito e colocar-se-á na sua posição.

c) termina o prazo para eventuais trocas de pneus (excepto no caso específico definido no Art. 31.3.9 b) e b2) pelo que as rodas têm de estar devidamente montadas nas viaturas. Depois deste sinal as rodas só poderão ser mudadas nas boxes.

d) será aplicada uma penalidade de *drive through* (passagem pelo *pit lane*) a todo o condutor cuja viatura não tenha as rodas montadas quando é apresentado o painel de 5 minutos.

31.3.2 - 3 Minutos antes da hora de partida para a volta de formação:

a) na grelha de partida serão mostrados simultaneamente, o painel indicador de 3 minutos e o painel de *PISTA LIMPA*. O Director de Corrida pode ordenar o início da evacuação da pista mais cedo.

b) fecha o acesso à grelha de partida.

c) todas as pessoas, excepto os condutores, oficiais de prova, os membros das equipas e os operadores de TV, têm de abandonar a grelha de partida.

d) os aquecedores de pneus (nas categorias em que a sua utilização é permitida) poderão ser utilizados até à apresentação do painel indicador de 3 minutos

e) quando da apresentação do painel indicador de 3 minutos todas as viaturas têm de ter as rodas no solo.

f) será aplicado um *drive through* (passagem pelo *pit lane*) a todo o condutor cuja viatura não tenha as rodas no solo.

31.3.3 - 1 Minuto antes da hora de partida para a volta de formação:

a) na grelha de partida serão mostrados simultaneamente, o painel indicador de 1 minuto e o painel de motores.

b) termina o prazo para que seja realizada qualquer operação de ajuda mecânica exterior nas viaturas que estejam na grelha de partida.

c) os motores têm de ser accionados com os condutores ao volante.

d) todos os membros das equipas e os operadores de TV têm de abandonar a grelha antes que seja mostrado o painel seguinte.

31.3.4 - 15 Segundos antes de partida para a volta de formação:

a) na grelha de partida será mostrado um painel indicador de 15 segundos.

b) caso um condutor necessite de ajuda após a apresentação deste painel, tem de imediato levantar o braço ou abrir a porta da viatura no caso das viaturas fechadas e, a partir do momento em que restantes as viaturas tenham saído da grelha os comissários retirarão o carro para o *pit lane*, pelo percurso mais perto, onde será permitido à equipa trabalhar no carro podendo este partir do *pit lane* quando este for aberto. Enquanto o carro é retirado da grelha o piloto não pode tentar colocar o carro a trabalhar beneficiando dessa ajuda.

c) neste caso os comissários têm de sinalizar a viatura imobilizada agitando bandeiras amarelas no

muro das boxes, desde esta, até à última linha da grelha.

31.3.5 - Início da volta de formação:

a) após este sinal, será apresentada uma bandeira verde agitada ou semáforo verde aceso para indicar que as viaturas têm de efectuar uma volta de formação, mantendo a ordem da grelha de partida e seguindo o condutor da *pole position*.

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

As viaturas serão seguidas por uma viatura oficial tendo de rolar a uma velocidade relativamente constante e a formação têm de ser a mais compacta possível.

b) durante a volta de formação, as ultrapassagens estão proibidas, excepto se um condutor que não tenha podido arrancar da grelha de partida imediatamente após a exibição da bandeira ou semáforo verde, mas que antes da última viatura colocada na grelha ter passado pela linha de partida, o possa fazer pelos seus próprios meios, está autorizado a reocupar o seu lugar na grelha durante a volta de formação, até ao local definido pelo Director de Corrida ou Prova para a formação da grelha (partidas rolantes) ou até à entrada na grelha de partida (partidas paradas) desde que não coloque em risco a sua segurança e a dos outros condutores em pista.

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

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

d) Eliminado

e) uma penalização em tempo será imposta a todo o condutor que, a juízo do CCD, tenha ultrapassado sem necessidade, outro condutor durante a volta de formação.

31.3.6 - Durante a volta de formação é proibido:

a) efectuar ensaios de partida

b) atrasar-se da viatura precedente.

c) efectuar ultrapassagens, salvo para passar uma viatura manifestamente mais lenta do que o resto da formação.

d) efectuar manobras de ziguezague (excepto nas zonas definidas pelo director de corrida ou prova no *briefing*).

e) a todo o condutor que efectue uma destas manobras e mantenha a sua posição na grelha no momento da partida será penalizado com a penalidade de passagem pelo *pit lane* (*drive through*).

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

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

31.3.9 - Mudança de condições meteorológicas:

a) Antes da abertura do *pit lane*

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

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

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

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

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

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

a.6) no final dessas voltas param no seu lugar na grelha de partida, sendo os motores desligados.

b) Depois do fecho do *pit lane*

b.1) se uma corrida não tiver sido declarada como molhada e começar a chover depois de ser mostrado o painel 5 minutos mas antes de ser dada a partida para a volta de formação, será mostrado na linha de partida um painel *PARTIDA RETARDADA*.

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

c) Partida iminente da corrida

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

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

c.3) qualquer apresentação de um painel de 10 segundos tem de ser sempre acompanhada de um sinal sonoro.

31.3.10 - Logo que o director de corrida ou de prova entenda que estão reunidas as condições para se retomarem os procedimentos de partida será anunciada a nova hora de partida, sempre com o mínimo de 10 minutos de antecedência. A 10 minutos da volta de formação será apresentado o painel de 10 minutos, reiniciando-se o procedimento de partida standard a partir do painel de 5 minutos

31.3.11 - Todas as infracções ou disposições ao CDI ou às PEV, relativas aos procedimentos de partida serão penalizadas com uma passagem pelo *pit lane* (*drive through*) podendo ir até à desqualificação.

31.4 - Procedimento de Partida Parada

31.4.1 - A grelha de partida terá uma formação escalonada 1 x 1

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

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

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

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

A qualquer momento - entre um mínimo de 1 e um máximo de 3 segundos - após a aparição da luz vermelha, a partida para a corrida será dada pelo apagar da luz vermelha. Todo o condutor que não pare na sua correcta posição na grelha de partida poderá ser penalizado pelo CCD.

31.4.3 - Se um problema surge quando as viaturas regressam à grelha de partida no final da volta de formação, será aplicado o procedimento seguinte:

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

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

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

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

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

A equipa das ditas viaturas poderão no *pit lane* rectificar o problema e se o conseguirem, a viatura poderá partir para a corrida do *pit lane*.

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

De cada vez em que tenha ocorrido qualquer destes problemas a corrida disputar-se-á em menos uma volta nas corridas em que a distância é determinada pelo número de voltas. Caso a corrida seja disputada em tempo, o tempo começa a contar com o início da volta extra de formação.

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

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

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

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

As viaturas que tenham provocado o atraso na partida, somente poderão partir no último lugar da grelha de partida, desde que estejam em condições técnicas de o fazer. Para assegurar o cumprimento desta regra, um comissário de pista com uma bandeira amarela, colocar-se-á ao lado da viatura em questão para impedir que esta se mova antes que todos os outros tenham partido para a nova volta de formação.

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

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

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

31.5 - No caso em que seja necessário aplicar o Art. 31.4.3, a corrida contará para o campeonato, taça ou troféu, independentemente do número de vezes que este procedimento se tenha que repetir e da redução subsequente da distância total da corrida.

31.6 - Nenhum reabastecimento será autorizado, se mais do que um procedimento de partida se mostrar necessário.

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

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

31.8 - Em circunstâncias excepcionais, uma corrida poderá ser iniciada atrás do *safety car*, aplicando-se nesse caso o Art. 33.

31.9 - Procedimento de Partida Rolante

31.9.1 - A grelha de partida terá uma formação a par 2 x 2

31.9.2 - Após a apresentação do painel de 15 segundos a viatura da organização *leading car*, iniciará a sua marcha.

31.9.3 - Após este painel uma bandeira verde será apresentada e iniciarão uma volta de formação, mantendo as respectivas posições da grelha.

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

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

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

a) qualquer incumprimento desta regra sem motivo poderá ser penalizado.

31.9.5 - Durante a volta de formação o semáforo de partida estará vermelho.

31.9.6 - A viatura da organização (*leading car*) sairá de pista na conclusão da volta de formação, caso o director de corrida esteja de acordo com a formação.

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

31.9.8 - O *pole position* será responsável por manter a velocidade imposta pela viatura da organização (*leading car*).

Não sendo permitidas quaisquer alterações significativas de velocidade (quer do *pole position*, quer dos condutores que o seguem) até que a luz vermelha dos semáforos de partida seja apagada.

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

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

31.9.11 - Caso surja algum problema durante a volta de formação actuar-se-á da seguinte maneira:

a) se a viatura da organização (*leading car*) ainda permanece em pista, e as condições de formação da grelha assim o exigirem, o director de corrida ordenará que a viatura da organização (*leading car*) efectue uma ou mais voltas suplementares antes de se retirar.

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

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

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

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

Art. 32 - CORRIDA

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

32.2 - Quando o director de corrida tiver declarado a corrida como molhada, um painel indicador *PISTA MOLHADA* será mostrado nas linhas de meta e de saída do *pit lane*, com visibilidade para

todos os condutores que se encontrem na pista, durante as primeiras cinco voltas. Uma corrida que não tenha sido declarada como molhada não será interrompida em caso de chuva a não ser que a pista fique bloqueada ou se revele perigoso continuar. A partir desse momento todos os condutores poderão utilizar pneus para chuva.

32.3 - Após a declaração pelo director de corrida de *PISTA MOLHADA*, passa a ser da única responsabilidade dos condutores, assegurarem-se de que as suas viaturas estão equipadas com os pneus adequados para as condições da pista.

32.4 - Se as viaturas permanecerem com pneus *slick*, daí resultando serem reportadas ao director de corrida ou de prova, situações em que o condutor não está a controlar a sua viatura, o director da corrida ou de prova reservar-se-á o direito de mandar mostrar a bandeira de advertência preta / branca (em diagonal), ou mesmo a bandeira preta, aos condutores nessa situação.

Art. 33 - VIATURA DE SEGURANÇA (SAFETY CAR)

Em todos os eventos dos campeonatos, taças e troféus utilizar-se-á uma viatura específica para neutralizar uma corrida por motivos de segurança. Para o efeito, as regras aplicáveis serão as definidas no Art. 2.9 do Anexo H do CDI.

Art. 34 - SUSPENSÃO DA CORRIDA

Se for necessário suspender uma corrida, devido a acidente que provoque a obstrução da pista, ou porque as condições climatéricas a tornaram impraticável, ou ainda por quaisquer outras razões de força maior, o director de corrida (ou o director de prova) ordenará que uma bandeira vermelha agitada seja mostrada na linha de partida e que as luzes vermelhas e amarelas intermitentes dos semáforos da partida sejam acesas.

Simultaneamente, bandeiras vermelhas agitadas serão mostradas em todos os postos pelos comissários de pista, pelo que as ultrapassagens estão interditas, a saída das boxes é encerrada e todas as viaturas têm de dirigir-se para a linha de bandeira vermelha onde têm de parar em formação de grelha (salvo indicação em contrário no briefing ou no regulamento da prova).

Caso o líder da corrida não seja o primeiro em frente à linha, todas as viaturas entre o líder e a linha, receberão instruções para completar outra volta antes de se retomar a corrida.

Se houver viaturas bloqueadas na pista, em consequência de uma total obstrução desta, estas serão trazidas quando a pista estiver desobstruída e serão colocadas na ordem que ocupavam quando a mesma foi suspensa. A ordem será a última possível de apurar.

Estas viaturas podem retomar a corrida.

O *safety car* será colocado em frente às viaturas que se encontram antes da linha de bandeira vermelha.

Enquanto a corrida está suspensa:

- nem a corrida nem a cronometragem param.
- pode-se trabalhar nas viaturas que pararam antes da linha de bandeira vermelha ou que entraram para o *pit lane*, contudo estes trabalhos não podem prejudicar o retomar da corrida.
- os reabastecimentos estão interditos, a não ser que a referida viatura já esteja na entrada do *pit lane* quando o sinal de suspensão for apresentado e o regulamento do campeonato/troféu o permita.
- apenas os oficiais de prova e os elementos das equipas podem aceder à grelha.

As viaturas podem entrar no *pit lane*, mas uma penalidade de passagem pelo *pit lane* (*drive through*) será imposta a todas as viaturas que sejam empurradas para o *pit lane* ou que entrem no mesmo depois de sinalizada a suspensão da corrida.

Toda a viatura que tenha entrado ou já estivesse no *pit lane* no momento da suspensão, não incorre na penalidade de passagem pelo *pit lane* (*drive through*). Todas as viaturas que estejam no *pit lane* podem entrar em pista uma vez que a corrida seja recomeçada.

Contudo, as viaturas que já estavam ou tinham entrado no *pit lane* no momento da suspensão serão libertadas antes das outras que entraram mais tarde.

Com base no acima descrito, qualquer viatura que pretenda entrar em pista fá-lo-á pela ordem de

chegada à saída de boxes e pelos seus próprios meios, excepto se uma viatura for anormalmente lenta. Durante todo o procedimento os **condutores têm de** acatar as instruções dos oficiais de prova.

Art. 34 A - SUSPENSÃO DE UMA CORRIDA COM DURAÇÃO IGUAL OU INFERIOR A 60 MINUTOS

a) como excepção ao previsto no Art. 34, e no que se refere à menção *nem a corrida nem a cronometragem pára*, no caso de corridas disputadas ao tempo, cuja duração total prevista seja igual ou inferior a 60 minutos, a cronometragem parará no exacto momento em que as primeiras viaturas se imobilizem antes da linha da bandeira vermelha. A ordem da nova partida será a última possível de apurar de acordo com a regulamentação em vigor.

Tão logo estejam reunidas as condições consideradas indispensáveis para o efeito pela direcção de prova a corrida será retomada atrás do *safety car*, assim que a bandeira verde for exibida na *pianha* de partida ou os semáforos verdes se acenderem e simultaneamente a cronometragem da corrida será igualmente reiniciada a partir do exacto momento em que havia sido interrompida.

b) contudo, numa corrida disputada ao tempo, cuja duração total prevista seja igual ou inferior a 60 (sessenta) minutos, se a suspensão da corrida ocorrer quando já tiver sido cumprido mais de 75% do tempo total previsto para a duração da corrida (*arredondado para a volta ou o minuto inteiro imediatamente inferior no caso de resultarem minutos e segundos*), esta não será retomada.

Neste caso, a classificação final será a que se tiver verificado no final da penúltima volta que o 1º classificado tiver completado anteriormente àquela em que tiver sido mostrado o sinal de paragem de corrida; *Ex.: bandeira vermelha no decorrer da 7ª volta, classificação no final da 5ª volta.*

Art. 35 - RETOMAR DA CORRIDA

O intervalo será o mínimo possível. Assim que se saiba a hora a que a corrida vai ser retomada as equipas serão avisadas por meio da apresentação da indicação de 10 minutos.

Serão apresentados sinais de *10 Min, 5 Min, 3 Min, 1 Min e 15 Seg*, sendo cada um deles acompanhado de um sinal sonoro audível.

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

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

Os aquecedores de pneus (nas categorias em que a sua utilização é permitida) poderão ser utilizados até à apresentação do painel indicador de 3 minutos

Quando da apresentação do painel indicador de 3 minutos todas as viaturas têm de ter as rodas no solo.

Será aplicado um *drive through* (passagem pelo *pit lane*) a todo o condutor cuja viatura não tenha as rodas no solo no momento em que o painel de 3 minutos for mostrado.

Após a apresentação da indicação de 3 minutos, as viaturas que estão entre o líder e a linha de bandeira vermelha, serão autorizados a efectuar uma volta sem contudo se poderem ultrapassar, para se juntarem à linha de viaturas que segue o *safety car*.

Com a apresentação do sinal de 1 minuto os motores têm de ser postos em marcha e os elementos das equipas têm de abandonar a grelha levando todo o seu equipamento até que a indicação de 15 segundos seja apresentada.

Qualquer condutor que necessite de assistência após a indicação de 15 segundos tem de sinalizar aos comissários para que estes possam agitar as bandeiras amarelas para informar os restantes.

Assim que todas as viaturas abandonem a grelha pelos seus próprios meios, os comissários empurrarão as viaturas paradas para o *pit lane* onde os seus mecânicos poderão trabalhar sobre as mesmas.

A corrida será retomada atrás do *safety car* assim que a bandeira verde for exibida ou os semáforos verdes se acenderem. Todos os condutores têm de arrancar com precaução, pois pode ainda haver oficiais de prova e elementos das equipas nas bermas da pista.

Quando a bandeira verde ou os semáforos verdes forem apresentados, o *safety car* abandonará a grelha com todas as viaturas alinhadas pela ordem em que pararam antes da linha de bandeira vermelha, mantendo uma distância inferior a 5 viaturas em relação ao *safety car*.

O *safety car* entrará para as boxes no final dessa volta a não ser que não estejam todas as viaturas em linha ou ainda haja equipamento ou pessoal das equipas na grelha ou ocorra outro acidente que necessite da intervenção do *safety car*.

Assim que a última viatura da linha passe pela saída de boxes, a luz de saída das boxes acende-se em verde de modo a que as viaturas que estão para sair se possam juntar à linha de viaturas que segue o *safety car*.

Não é permitido efectuar ultrapassagens, salvo para passar uma viatura manifestamente mais lenta do que o resto da formação.

Neste caso, os condutores só podem ultrapassar para restabelecer a ordem em que estavam antes da linha de bandeira vermelha.

Um condutor que se tenha atrasado ao abandonar a sua posição não pode ultrapassar uma outra viatura em marcha, se tiver ficado imóvel após a transposição da linha de bandeira vermelha pelas outras viaturas, e tem de manter-se no fim da fila de viaturas que seguem atrás do *safety car*. Se houver vários condutores nesta situação, estes têm de manter-se no final da fila de viaturas, segundo a ordem pela qual partiram.

Será aplicado *drive through* ou um *stop & go* de 10 segundos, a qualquer condutor que, segundo o parecer do CCD, tiver ultrapassado sem necessidade um outro veículo durante a primeira volta. Durante esta volta, aplica-se integralmente o previsto no Art. 2.9 do Anexo H ao CDI.

Se a corrida não puder ser retomada a classificação final será a do momento em que a viatura que segue em primeiro lugar da corrida, tiver passado a linha de meta pela penúltima vez, antes de haver sido dado o sinal de suspensão da corrida.

Art. 36 - CHEGADA

36.1 - O sinal de final da corrida (*bandeira de xadrez*) será dado na linha de meta ao primeiro classificado, esgotados que esteja a distância ou o tempo de duração de corrida

36.2 - Se o sinal de final de corrida for mostrado por razão diferente da de haver sido completado o número total de voltas previsto ou o tempo total previsto (final antecipado) a corrida será considerada como terminada no momento em que a viatura que comandar a corrida tenha passado na meta pela última vez antes de ser mostrado o sinal de final de corrida.

Se por outro lado, o sinal de final de corrida for mostrado tardiamente, seja por que razão for, a classificação final será considerada como válida, no momento exacto em que a corrida deveria ter terminado.

36.3 - Depois de haverem recebido o sinal de final de corrida, todos os condutores têm de percorrer uma volta completa ao circuito, salvo indicação em contrário no regulamento particular de prova ou no briefing, dirigindo-se, sem paragens, para o parque fechado, através da zona de desaceleração ou eventualmente, por qualquer outro acesso que esteja claramente definido no regulamento particular da prova, respectivos aditamentos ou briefing.

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

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

Qualquer violação desta regra será passível de sanções, que poderão ir até à desqualificação.

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

Art. 37 - PARQUE FECHADO

37.1 - O parque fechado que tem de ser completamente vedado, suficientemente grande e protegido, a fim de assegurar que pessoa alguma não autorizada possa ter acesso.

37.2 - O regulamento do parque fechado aplica-se a toda a zona compreendida entre a linha de chegada e a entrada da zona do parque fechado após a bandeira de xadrez.

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

Os organizadores têm de em caso de manifesta impossibilidade dos condutores, devidamente reconhecida pelo CCD (ex.: caso de acidente), promover a remoção das respectivas viaturas para o parque fechado.

Qualquer viatura que se encontre no *pit lane* a efectuar alguma reparação ou outra operação tem de cessar tal intervenção, colocando-se à disposição dos oficiais para conduzir a viatura para o parque fechado.

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

37.5 - Só os oficiais de prova encarregados dos controlos técnicos ou do acesso podem permanecer no interior do parque fechado. Nenhuma intervenção poderá ser efectuada sem a autorização desses oficiais de prova.

37.6 - Todo o concorrente que pretenda uma neutralização do período de parque fechado no final de uma sessão de treinos cronometrados, tem de solicitá-la ao CCD. Neste caso será colocado no final da grelha de partida na corrida correspondente a essa sessão de treinos.

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

37.8 - A eventual retirada de uma viatura do parque fechado antes da abertura oficial do mesmo, constitui infracção disciplinar grave e será comunicada ao CCD, que poderá pronunciar a desqualificação do concorrente em questão, independentemente de eventuais sanções disciplinares que lhe venham a ser posteriormente aplicadas pelo Conselho Disciplinar da FPAK.

37.9 - Todo o concorrente que pretenda uma neutralização do período de parque fechado no final de uma primeira corrida, tem de solicitá-la ao CCD. Neste caso será colocado no final da grelha de partida da segunda corrida.

37.10 - Qualquer infracção ao regime de parque fechado será comunicada ao CCD que poderão aplicar uma das penalidades previstas no Art. 12.3 do CDI.

Art. 38 - CLASSIFICAÇÃO

38.1 - O primeiro da classificação será aquele que tenha percorrido a distância prevista, no menor espaço de tempo. Todas as viaturas serão classificadas, tendo em conta o número de voltas completas que tenham realizado e para aqueles que tenham totalizado igual número de voltas, segundo a sua ordem de passagem pela linha de meta.

De acordo com o descrito no Art. 21 do CDI, a linha de chegada é a que estabelece a ordem de chegada real das viaturas, por isso, e em caso de dúvida, o *foto-finish* será o que determinará a ordem de chegada.

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

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

38.3 - Serão classificados todos os condutores ou equipas que tenham efectuado a partida (cruzar a linha de partida). Para os condutores ou equipas que não tenham completado a corrida a classificação será estabelecida em função da distância percorrida. Caso se verifiquem situações de empate (dois condutores que desistam na mesma curva em simultâneo) o desempate será

efectuado em função da passagem pela LINHA entre os dois condutores em causa. Salvo disposição em contrário no regulamento da respectiva competição.

38.4 - A classificação oficial provisória assinada pelo responsável pela cronometragem e pelo director da corrida será publicada de acordo com o Art. 12.1 das PGAK.

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

Art. 39 - ATRIBUIÇÃO DE PONTUAÇÕES

39.1 - Se uma corrida tiver sido suspensa de acordo com os Art. 34 ou 34 A, sem que possa ser reiniciada em conformidade com o Art. 35, aplicar-se-ão as seguintes regras de pontuação:

- a) se o condutor que comandar a corrida tiver efectuado menos de uma volta, nenhum ponto será atribuído;
- b) se o condutor que comandar a corrida tiver efectuado mais de uma volta, será atribuída a totalidade dos pontos.

Art. 40 - CERIMÓNIA DE PÓDIO

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

40.2 - A elaboração da lista de convidados para procederem à entrega de prémios será da responsabilidade exclusiva do clube organizador da prova.

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

Art. 41 - CONFERÊNCIA DE IMPRENSA

Todos os condutores classificados nos três primeiros lugares de cada categoria, após o final da cerimónia do pódio devem estar disponíveis para uma conferência de imprensa, a qual se realizará 10 minutos após o final da cerimónia do pódio, na sala destinada aos órgãos de comunicação social.

Art. 42 - DIVERSOS

Os organizadores terão de disponibilizar um espaço de estacionamento reservado e devidamente identificado, para utilização exclusiva do CCD, direcção da prova e oficiais FPAK.

ACTUALIZAÇÕES

| Art. / Data | Estado | Art. / Data | Estado | Art. / Data | Estado |
|-------------------|--------|-------------|--------|-------------|--------|
| 24.1 a) 7 - 14.06 | Novo | | | | |
| | | | | | |

| | |
|--|--|
| | |
|--|--|