

Publicado em 18.06.2019

Atualizado em XX.XX.2019

ARTIGO	INTRODUÇÃO
1	REGULAMENTAÇÃO
2	DEFINIÇÃO
3	QUEM PODE COMPETIR
4	OBJETIVO DA DRAG RACING
5	RESPONSABILIDADE
6	MÉTODOS DE TEMPO
7	E.T. HANDICAP RACING
8	O SISTEMA DE PARTIDA
9	O QUE É UM "BREAK-OUT" E "RED LIGHT"
10	CATEGORIAS
11	CONDIÇÕES DE REALIZAÇÃO
12	ORGANIZAÇÃO DA PROVA
13	OFICIAIS DE PROVA E SUAS FUNÇÕES
14	INSTRUÇÕES E COMUNICAÇÃO AOS CONCORRENTES
15	OBRIGAÇÕES E CONDIÇÕES GERAIS DOS CONCORRENTES
16	LICENÇAS DESPORTIVAS
17	TIPOS DE LICENÇA
18	CORRIDAS DE OBSERVAÇÃO
19	CIDADÃOS ESTRANGEIROS
20	VEÍCULOS
21	NÚMEROS DE COMPETIÇÃO
22	PUBLICIDADE
23	VERIFICAÇÕES
24	DIRETOR DESPORTIVO DE EQUIPA
25	DISCIPLINA GERAL NO PADDOCK E USO DAS INSTALAÇÕES
26	REGULAMENTAÇÃO DOS DÉCIBELIS
27	REABASTECIMENTOS
28	PASSEIROS
29	WARM-UPS
30	DESCRIÇÃO DA PROVA
31	GRELHA DE PARTIDA
32	PROCEDIMENTOS DE CORRIDA
33	PARQUE FECHADO
34	PENALIDADES, SUSPENSÃO E EXCLUSÃO
35	RECORDS NACIONAIS DE DRAG RACING
36	PONTUAÇÃO
37	CERIMÓNIA DE PÓDIO
38	DIREITOS COMERCIAIS
39	SEGUROS DE PROVA
40	RECLAMAÇÕES E APELOS
41	RESTRICÇÕES E MODIFICAÇÕES

ANEXO I	"PINHEIRINHOS" OU "CHRISTMAS TREE"
ANEXO II	TICKETS - EXEMPLO
ANEXO III	CATEGORIAS DE VEÍCULOS
ANEXO IV	GRELHAS DE EMPARELHAMENTO

INTRODUÇÃO

Mas porquê 1/4 milha?

Quando terminou a II Guerra Mundial e os americanos retornavam a casa, estes procuraram um meio que lhes desse mais brilho e adrenalina às suas vidas. Juntando os conhecimentos mecânicos a carros baratos e velhos, nasce assim a cultura Hot Rod. Bastava dois hot-rods encontrarem-se num sinal vermelho que o desfecho era aquele que todos nós sabemos.

Naquela época a distância média de um quarteirão nos EUA era de 201 metros (1/8 de milha). Como a maioria dos semáforos costumavam ser separados por dois quarteirões, as corridas acabavam sendo disputadas numa distância de 1/4 de milha (402 metros). O facto de a distância ser relativamente curta favorecia outros fatores importantes para a popularidade desta atividade: a competitividade e o espetáculo.

Se a distância fosse maior, ganharia sempre o carro mais potente, mas com 1/4 de milha o que prevalecia era o talento do condutor. Pelo espetáculo, pois os 400 metros permitem a quem assiste, ver o início e o fim da corrida.



Art. 1 - REGULAMENTAÇÃO

As presentes **Prescrições Específicas de Drag Racing** (PEDR) têm como finalidade estabelecer o quadro regulamentar, aplicável a todas as provas de Drag / Arranques que se realizem em Portugal (bem como competições nacionais disputadas fora do território nacional). Regulamentadas pela **Prescrições Gerais de Automobilismo e Karting** (PGAKs), **FPAK Drag Racing - Regulamento Técnico, Requisitos de Classes, Regulamento Desportivo Drag Racing, Código Desportivo Internacional** da FIA (CDI) e **FIA Drag Racing** e seus apêndices.

Art. 2 - DEFINIÇÃO

Em termos básicos, uma corrida de Drag / Arranques é uma competição de aceleração entre dois veículos a partir de uma partida parada sobre um percurso reto. O padrão aceite para essa distância é ou um quarto de milha (402,336 m) ou uma oitava milha (201,168 m). Esta competição é iniciada por meio de um dispositivo eletrónico comumente chamado de "Árvore de Natal" ou "Pinheirinho". Ao sair da linha de partida, cada concorrente ativa um temporizador que é, por sua vez, parado quando o mesmo veículo atinge a linha de chegada. O tempo percorrido entre o início e o fim designa-se o ET (Elapsed Time / Tempo Decorrido) do veículo que serve para medir o desempenho e, muitas vezes, serve para determinar as desvantagens durante a competição.

Art. 3 - QUEM PODE COMPETIR

Virtualmente qualquer um pode competir nas drag races. Todos os pilotos deverão requerer uma licença válida e serem capazes de manobrar com segurança o seu veículo. O veículo deverá atender aos critérios básicos de segurança (exemplo: ter bons travões, estar equipados com cintos de segurança). Isto aplica-se aos veículos de circulação legal, que serão incluídos na categoria Street Legal. Os carros com alterações e

mais rápidos devem de estar em conformidade com requisitos mais rigorosos como descrito no Regulamento FPAK Drag Racing.

Art. 4 - OBJETVO DA DRAG RACE

O principal objetivo de uma corrida de Drag é o piloto ser o vencedor geral na categoria da competição na qual o veículo dele ou dela está inserido. Uma série de eliminações de dois carros, em estilo de torneio, são realizadas. O veículo perdedor em cada corrida é eliminado enquanto os pilotos vencedores progridem em provas sucessivas de competição. Esta série de corridas continua até que seja declarado um vencedor. Esse piloto é considerado o vencedor da categoria.

Art. 5 - RESPONSABILIDADE

A principal responsabilidade pela condição e funcionamento de um veículo em competição cabe ao proprietário e piloto do veículo. A principal preocupação dos operadores de pista e dos clubes organizadores é a de proporcionar um lugar para realizar eventos. FIA e FPAK produzem orientações com base na experiência adquirida na produção de eventos a cada ano e circula informações válidas para ajudar a perpetuar o desporto e manter uma boa organização. A responsabilidade total pelo progresso da corrida de drag / arranques, no entanto, deve ser compartilhada por todos os associados ao desporto. A observância das normas estabelecidas nas PEDR, Regulamento FPAK Drag Racing e o apêndice da FIA Drag Racing no anuário FIA é fundamental a sua leitura.

Art. 6 - MÉTODOS DE TEMPO

3.1 - Duas performances separadas são monitorizadas para cada corrida:

a) ET ou Tempo Decorrido: O carro deixa a linha de partida, conectando o feixe que ativa o temporizador eletrônico. À medida que o carro continua através do percurso, o temporizador registra os segundos decorridos e frações de segundos até que o carro passe o feixe da linha de chegada e pare o temporizador.

b) Velocidade: A velocidade máxima é determinada pelo carro quando passa um feixe de luz adicional, na linha de chegada.

Art. 7 - E. T. HANDICAP RACING

Enquanto alguns pilotos escolhem veículos que constroem com certas especificações para estar numa determinada classe Nacional, um número cada vez maior de pilotos escolhem carros para competir em categorias divididas com base somente no desempenho ou E.T. (decorrido tempo). Isto é conhecido como E.T. Handicap Racing. Esta forma de Drag Racing oferece um bom ponto de partida para o novato que deseja se envolver neste desporto.

Nesta forma de corrida:

7.1 - Dois veículos de diferentes níveis de desempenho podem correr numa mesma base de competição.

7.2 - Os tempos previstos para cada veículo são comparados, com o carro mais lento recebendo um início igual à diferença dos dois. Com este sistema, qualquer dois veículos podem ser emparelhados em uma corrida competitiva. Por exemplo: o carro "A" foi cronometrado em 17,78, 17,74 e 17,76 segundos para o quarto de milha (402,336 m), e o condutor sente que um "dial-in" de 17,75 é apropriado. Entretanto, o condutor do carro "B" registou tempos decorridos de 15,27, 15,22 e 15,26 na mesma pista ele optou por um "dial-in" de 15,25. Consequentemente, o carro "A" vai ter uma vantagem de 2,5 segundos no início sobre o carro "B" quando a "árvore" inicia a luz verde de partida para cada carro.

7.3 - Se ambos os veículos percorrem o quarto de milha exatamente no tempo decorrido predeterminado, a vitória vai para o condutor que reage mais rápido para o sinal de partida. Essa reação ao sinal de partida é chamada de "tempo de reação". Ambas as faixas são cronometradas independentemente um do outro, e o relógio não começa até que o veículo realmente se mova. Por causa disto, um veículo pode às vezes parecer ter uma vantagem matemática em tempos decorridos mas realmente perde a corrida. Este fato torna os reflexos na linha de partida extremamente importante na corrida de drag.

Art. 8 - O SISTEMA DE PARTIDA

8.1 - Todas as corridas começam com o início parado, e a cronometragem é realizada com um sistema de partida comumente referenciado como "Pinheirinho" ou "Árvore de Natal" (**Anexo I**). O sistema é composto por uma série de luzes verticais exibindo uma contagem regressiva visual para cada piloto com segundos pré-definidos (0,3s, 0,4s, 0,5s) das luzes âmbar para a luz verde.

8.2 - É permitida a utilização de sistema autostart em que o responsável pela cronometragem tem controle no tempo de alinhamento da partida dos concorrentes.

8.3 - O sistema de partida tem de referenciar:

- a) Tempo de reação (RT)
- b) 60 pés (18,2 metros)
- c) 330 pés (100 metros)
- d) 1/8 de milha (201 metros)
- e) Velocidade em 1/8 de milha)
- f) 1000 pés (304 metros)
- g) 1/4 de milha (402 metros)
- h) Velocidade em 1/4 de milha
- i) Ticket individual por piloto e por manga (opcional) (**Anexo II**)

8.4 - O Organizador no regulamento particular da prova tem de especificar o tipo de sistema a utilizar para cada categoria.

Art. 9 - "BREAK-OUT" E "RED LIGHT / FALSA PARTIDA"

9.1 - Break-out- Termo usado nas corridas de E.T. Handicap, é quando um condutor for mais rápido que o seu "dial-in" ou tempo pré-determinado e é motivo de desclassificação.

9.1.2 - Na competição entre dois veículos emparelhados, a correrem contra o tempo pré-determinado, a vitória vai para o piloto que se aproximar mais do seu "dial-in" .

9.1.2.1 - não é considerado nas seguintes situações:

1) Quando um concorrente faz uma falsa partida ou cruza uma linha limite. Pois está automaticamente desqualificado.

2) Numa corrida única, pois não tem concorrente para competir.

3) Quando os dois concorrentes fizerem tempos dentro do seu tempo decorrido, o concorrente que tiver menor desfazamento de tempo é o vencedor.

4) Se dois concorrentes fizerem a mesma margem de tempo (com tempos decorridos considerados aos milésimos de segundos), o concorrente que atravessar a linha de chegada primeiro é declarado vencedor.

9.2 - Red Light - falsa partida. É a reação antecipada á luz verde do "pinheirinho". O piloto sai da linha de partida antes do sinal virar para verde.

9.3 - Se ocorrerem infrações duplas, um red light e depois um break-out, o red light será classificado como a pior infração.

Art. 10 - CATEGORIAS

10.1 - Existem dois tipos de competições:

10.1.1 - E.T. Handicap Racing, onde são definidos as categorias de tempos em que os pilotos podem ser inseridos. Estas categorias obedecem a requisitos de classes conforme especificado no regulamento FPAK Drag Racing- *Regulamento Técnico e Requisitos de Classes*.

A) ADVANCED E.T. em que os tempos determinados vão desde os 6.00s a 7.49s

B) E.T SUPER PRO em que os tempos determinados vão desde os 7.00s aos 11.99s

C) E.T PRO em que os tempos determinados vão desde os 9.00s aos 13.99s

D) E.T. SPORTSMAN em que os tempos determinados vão desde os 12.00s aos 19.99s

E) VEICULOS ELÉTRICOS E.T. em que os tempos determinados vão desde os 7.00s ou mais devagar

10.1.2 - Competições baseadas somente na determinação do melhor Tempo Decorrido (E.T) e velocidade, existindo para isso as categorias onde os carros podem ser inseridos, obedecendo a regras técnicas específicas descritas no regulamento FPAK Drag Racing- *Regulamento Técnico e Requisitos de Classes*.

As categorias são as seguintes

- A) STREET 4X2**
- B) STREET 4X4**
- C) PRO 4X2**
- D) PRO 4X4**

10.1.3 -As categorias propostas a campeonato num futuro próximo, são:

- A) PRO-MODIFIED**
- B) TOP METHANOL DRAGSTER**
- C) TOP METHANOL FUNNY CAR**
- D) PRO-STOCK**
- E) FUNNY CAR**
- F) TOP FUEL DRAGSTER**

Art. 11 - CONDIÇÕES DE REALIZAÇÃO

11.1 - As provas de drag /arranques só poderão decorrer:

- a)** Em pistas permanentes, homologadas pela FPAK ou FIA.
- b)** Em pistas não permanentes (na via pública ou em recintos privados) autorizadas pelas entidades Oficiais (Câmara Municipal, GNR ou PSP), desde que homologadas pela FPAK ou FIA.

Art. 12 - ORGANIZAÇÃO DA PROVA

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

12.2 - O clube organizador poderá propor eventos / campeonatos, sob a égide da FPAK consoante aprovação da mesma.

12.3 - O Clube Organizador / Promotor deverá respeitar o estipulado no Art. 3 das PGAKs.

12.4 - Para quaisquer critérios técnicos ou de segurança não previstos nos regulamentos específicos FPAK, o atual livro de regras da FIA será considerado como fonte de referência.

12.5 - O Clube organizador tem plenos poderes para anular uma prova consoante as condições atmosféricas, sem prejuízo dos concorrentes, designando data a seguir (com a autorização da FPAK) para a nova realização da prova. Por estes motivos, o ideal da anulação, antes 48h do início da prova, respeitando o Art. 3.2.2 das PGAKs.

Art. 13 - OFICIAIS DE PROVA E FUNÇÕES

13.1 - De acordo com o estabelecido no Art. 11 do CDI e Art. 4 das PGAK, a lista de oficiais proposta pelo organizador tem de merecer a prévia aprovação da FPAK.

13.2 - A lista dos oficiais de prova tem de constar no regulamento particular e tem de ser constituída pelos seguintes elementos:

- 1 Diretor de Prova
- 1 Secretário da prova

- 1 Responsável pela Segurança
- 1 Responsável pela Cronometragem
- 1 Observador FPAK
- 1 Presidente do Colégio de Comissários
- 2 Comissários Desportivos
- 1 Delegado Técnico FPAK, que será responsável pelas verificações técnicas e tem total autoridade sobre os outros comissários técnicos; (o qual tem de estar identificado com um colete de cor PRETA)
- 1 Comissário Técnico Chefe, responsável pelos Comissários Técnicos (os quais têm de estar identificados com um colete de cor PRETA)
- 1 Delegado Médico Chefe (no caso específico e de acordo com o Art. 4.2.2 e 4.3 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).
- 1 Relações com os concorrentes (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**)

13.3 - O diretor de prova tem plenos poderes nas matérias abaixo indicadas:

- 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)** No procedimento de partida.
- d)** Na aplicação de penalidades por qualquer infração por participante ou veículo.

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

Art. 14 - INSTRUÇÕES E COMUNICAÇÕES AOS CONCORRENTES

14.1 - O diretor de corrida ou o diretor de prova realizarão um briefing, em local e hora definidos no regulamento da prova. Todos os concorrentes (ou os representantes que estes tenham indicado) e os condutores das viaturas admitidas a participar na qualificação e corridas de eliminação, são obrigados a participar no briefing e assinar a respetiva folha de presenças.

14.2 - 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.

14.3 - 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.

14.4 - 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.

14.5 - Todas as decisões tomadas pelo CCD têm de ser afixadas no quadro oficial (exceto as relativas a verificações técnicas a efetuar).

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

14.7 - Qualquer decisão ou comunicação do CCD, comissários técnicos ou do diretor de corrida, que diga respeito particularmente a um determinado concorrente, tem de ser comunicada a este, imediatamente e por escrito, o qual tem de acusar a sua receção através de assinatura. Exclusivamente para decisões não apeláveis como "Break-outs" ou "Falsa partida/Red Light" .

14.8 - 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.

14.9 - O concorrente que fizer as eliminatórias 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.

Art. 15 - OBRIGAÇÕES E CONDIÇÕES GERAIS DOS CONCORRENTES

15.1 - Os concorrentes devem cumprir com o Art. 7 das PGAKs.

15.2 - No caso de o concorrente não se encontrar a bordo da viatura, todas as suas obrigações e responsabilidades, incumbirão na sua totalidade, ao 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 Direção da Prova e o CCD será cumulativamente assumida pelo concorrente (ou seu representante) ou pelo seu Diretor Desportivo de Equipa designado durante as Verificações Administrativas.

15.3 - 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 nos regulamentos FPAK.

15.4 - Um concorrente não poderá utilizar mais do que 1 (uma) viatura na mesma categoria no mesmo evento. Para todas as categorias de competição, incluindo classes de E.T Handicap Racing, um veículo individual não pode ser usado para outras classes. Os veículos devem permanecer na mesma categoria inscrita, com um condutor inscrito durante o mesmo evento.

15.5 - Os concorrentes devem garantir que possuem uma licença de competição válida para o evento e a categoria de veículo conforme FPAK Drag Racing - Regulamentação Geral art. 10.4 e Art. 8 das PGAKs.

15.6 - A inscrição no evento será feita através do Portal FPAK conforme descrito no Art.9.3 das PGAKs ou junto do Clube Organizador / Promotor conforme indicado no regulamento particular da prova.

15.7 - 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.

15.8 - A exibição de qualquer identificação, crachá ou passe será considerada para identificar a pessoa / equipa interessada no evento e implicará a sua aceitação destes regulamentos.

15.9 - Quando um condutor for obrigado a fazer uma corrida de observação antes de participar numa competição / evento é da responsabilidade dos condutores comunicar este fato na ficha de inscrição e aguardar as instruções do diretor da corrida.

15.10 - 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 respetivo regulamento particular respeitando os prazos estipulados pelo Art. 9.7 das PGAK.

15.11 - Em situações excecionais 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 efetuada à FPAK.

15.12 - 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.

15.13 - Qualquer condutor considerado que tenha conduzido de uma forma não compatível com a segurança geral ou cujo comportamento ou acção seja prejudicial para os interesses dos organizadores ou do desporto motorizado em geral pode ser imediatamente excluído da prova.

Art. 16 - LICENÇAS DESPORTIVAS

16.1 - 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.

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

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

16.4 - As licenças dos condutores serão especificamente aprovadas para a categoria de veículo a que são autorizados a conduzir, conforme tabela FPAK.

16.5 - Um novo titular da licença, antes de participar em qualquer competição, deve cumprir os requisitos previstos no n.º 18 ou como pode ser exigido pelo painel de observação.

16.6 - Os condutores que tenham concorrido nos 24 meses anteriores do evento e que tenham um desempenho representativo e um nível de competência conhecido podem receber nova licença sem serem obrigados a qualificar-se como descrito no Art. 18.

16.7 - Um condutor não pode conduzir um veículo de uma categoria superior ao que se aplica uma licença atual, mas pode conduzir qualquer veículo de uma categoria inferior.

16.8 - Um condutor pode ser obrigado a fazer corridas de observação a qualquer momento, independentemente da licença adquirida.

16.9 - Um condutor deve conservar todas as licenças e documentação para fundamentar qualquer pedido de upgrade de categoria ou de licença.

Art. 17 - TIPOS DE LICENÇA

17.1 - A licença recorrente nas categorias em vigor é a Licença "D"

17.2 - Perante o surgimento de novas categorias nesta modalidade, serão criadas atempadamente licenças apropriadas a cada classe.

17.3 - Licenças para concorrentes com deficiência motora, ver anexo L Art. 10 ao CDI

Art. 18 - CORRIDAS DE OBSERVAÇÃO

18.1 - As corridas de observação serão realizadas com o surgimento das categorias indicadas no Art. 10.1.2 e 10.1.3.

18.1 - Um painel de não menos de três pessoas qualificadas, incluindo o Comissário FPAK, deve observar e avaliar a capacidade de um condutor para a categoria da candidatura.

18.6 - Conforme o satisfatório cumprimento das corridas de observação, a FPAK está habilitada a aprovar a licença para a categoria relevante.

18.7 - Upgrade das licenças - para obter uma licença de corrida de drag de um grau superior ao que é actualmente detido, o piloto deve formalizar a sua candidatura à FPAK e fornecer provas escritas do seu palmarés para fundamentar a candidatura, Art. 17.2.

Art. 19 - CIDADÃOS ESTRANGEIROS

19.1 - Dentro do território do Português, um concorrente deve:

- a) Ter uma licença de grau internacional quando inscrita num evento de estatuto internacional,
- b) Independentemente do grau de licença ou do ASN emissor, é obrigatório que um concorrente apresente com a sua entrada para um evento uma declaração de competência, mas isso não deve absolver o concorrente de quaisquer condições adicionais exigidas pelos organizadores ou pela FPAK.
- c) Exceto para um evento de status internacional, os organizadores só podem aceitar uma entrada de um titular de uma licença emitida por um ASN Europeu com a inscrição correta e o logotipo da UE.

Art. 20 - VEÍCULOS

20.1 - Os veículos devem obedecer à FPAK Drag Racing - *Regulamento Técnico e Requisitos de Classes*, em caso de dúvida a FIA Drag Racing será mandatória para qualquer esclarecimento.

20.2 - Passaporte Técnico - Os veículos devem de estar em conformidade com o Art.10.2.2 das PGAKs.

20.3 - Upgrade do passaporte técnico - qualquer alteração ao veículo está sujeita a um novo passaporte técnico a emitir pela FPAK, podendo ser requerido corridas de observação para a validação do mesmo.

20.4 - Os camiões estão proibidos de participar em corridas de drag sem a aprovação prévia da FPAK. Veículos de camiões de produção em série de até 1 tonelada de carga são permitidos.

20.5 - A Junior dragsters não pode ser incluída em nenhuma prova sem a aprovação prévia da FPAK.

20.6 - Os veículos devem estar em condições limpas e apresentáveis durante um evento. A Equipa que assiste um veículo concorrente devem de estar cientes das mesmas considerações.

20.7 - Dar nomes aos veículos sujeita à aprovação de cada clube organizador. A duplicação de nomes não será permitida.

Art. 21 - NÚMEROS DE COMPETIÇÃO

21.1 - Os veículos recebem um número de corrida permanente para o campeonato a decorrer no ano.

21.2 - 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 na trazeira do veículo.

21.3 - Nomes dos Condutores - nos vidros 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. Tem de constar a bandeira nacional, referente á nacionalidade do condutor.

Art. 22 - PUBLICIDADE

22.1 - De acordo com o Art. 15 das PGAKs

22.2 - A publicidade do organizador deve ser exibida conforme Regulamento Particular da Prova

Art. 23 - VERIFICAÇÕES ADMINISTRATIVAS E TÉCNICAS

23.1 - Conforme o Art. 10 das PAKs

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

23.3 - 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.

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

23.5 - VERIFICAÇÕES ADMINISTRATIVAS

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

23.5.2 - Documentos a apresentar: carta de condução, licença desportiva, passaporte técnico.

23.5.3 - 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.

23.6 - VERIFICAÇÕES TÉCNICAS

23.6.1 - Na apresentação de um veículo para Verificações Técnicas Iniciais (VTI), os participantes serão considerados como tendo aceite as condições aos regulamentos e que os veículos e pessoal dentro de sua jurisdição cumprirá os regulamentos durante toda a prova. Todas as principais alterações efectuadas a um veículo (ou seja, o motor ou a alteração da suspensão) devem ser comunicadas ao Diretor de Prova que podem exigir que o veículo seja reexaminado.

23.6.2 - Simultaneamente com a apresentação da sua viatura nas Verificações Técnicas Iniciais, os concorrentes têm de apresentar aos comissários técnicos, o passaporte técnico da viatura. No caso de este documento não ter sido apresentado, o CCD reservar-se-ão o direito de recusar a participação na prova.

23.6.3 - 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.

23.6.4 - 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.

23.6.5 - 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.

23.6.6 - Após a publicação de um resultado provisório final o concorrente poderá ser notificado o mais tardar 30 minutos para verificação técnica final Verificação Técnica Final (VTF).

23.7 - O Diretor de Prova ou CCD de uma prova poderá ainda:

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

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

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

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

23.7.5 - 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.

23.7.6 - Sobre o descrito no presente Art. 23.7, não existe direito de apelo.

23.8 - 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. Como tal, serão os únicos oficiais de prova autorizados a dar instruções aos condutores, dentro do âmbito da sua actuação.

23.9 - 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.

23.10 - 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.

23.11 - Um concorrente pode ser indicado pelo CCD para exame médico.

Art. 24 - DIRETOR DESPORTIVO DE EQUIPA

24.1 - Na altura das verificações administrativas cada concorrente poderá designar um director desportivo de equipa que será o seu representante legal, perante a organização e o CCD, nas verificações, reuniões, comunicados, penalidades, etc.

24.2 - Entre outras, ao director desportivo 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. 25 - DISCIPLINA NO PADOCK E USO DAS INSTALAÇÕES

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

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

25.3 - 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 escrita autorização para a sua instalação.

25.4 - É proibido efetuar qualquer tipo de testes de rodagem com as viaturas de prova em qualquer zona do paddock bem como a realização de derrapagens ou piões e rateres.

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

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

25.7 - Recomenda-se vivamente às equipas, o uso de t-shirt ou polo de manga curta ou comprida e casacos que identifiquem a equipa.

25.8 - É obrigatório o uso de calçado totalmente fechado nas áreas de acesso á pista, zona de burnouts e partida.

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

25.10 - 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.

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

25.12 - É da responsabilidade das equipas no final das provas deixar o recinto limpo e livre de detritos

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

Art. 26 - REGULAMENTAÇÃO DE NÍVEL SONORO

26.1 - O CCD poderá em qualquer momento da prova, solicitar o controlo do nível sonoro, de modo a garantir que os limites de ruído em vigor na atual legislação nacional sejam respeitados. Essa verificação será realizada pelos comissários técnicos.

26.2 - Os limites de ruído obrigatórios estão em vigor em determinadas classes. O Delegado Técnico FPAK irá testar os veículos e aconselhar os concorrentes se não cumprirem os limites de ruído. O nível de ruído será medido utilizando equipamento calibrado posicionado a 1/2 metros a partir da extremidade do (s) tubo (es) de escape, a 45 graus até ao eixo do tubo de saída (Ver diagrama) Os testes serão conduzidos a uma velocidade de motor de 4000 rpm. Se houver mais de uma saída de exaustão, o teste será repetido para cada exaustão e a leitura mais alta será usada. Alternativamente, o teste pode ser conduzido a 2,0 m da borda do veículo em 90 ° para a linha central do veículo, com o microfone 1,2 m acima do solo. As medições serão feitas ao ar livre sem objetos reflectores (por exemplo, paredes, etc.) dentro de 3,0 m (no teste de 0,5 m) ou dentro de 10,0 m (no teste de 2,0 m). Níveis sonoros de fundo devem ser pelo menos 10dB (A) abaixo do nível de medida.

Art. 27 - REABASTECIMENTOS

27.1 - Por razões de segurança, os reabastecimentos serão feitos no exterior da box (na zona imediatamente em frente à respetiva box de cada equipa), ou em parque de reabastecimento a definir no regulamento particular da prova.

27.2 - O abastecimento e a drenagem de veículos fora de uma área designada de abastecimento são proibidos.

27.3 - O motor deve ser desligado durante o abastecimento do veículo e o condutor deve estar fora do mesmo.

27.4 - Durante o reabastecimento não é autorizada qualquer outra operação de qualquer tipo na viatura.

27.5 - O concorrente deve assegurar que durante o abastecimento exista um extintor de incêndio de 2kg

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

Art. 28 - PASSAGEIROS

28.1 - É expressamente proibida nas corridas de Eliminação Drag / Arranques transportarem passageiros nas pistas, sob pena de não alinharem na grelha de partida e perderem a vez na corrida de eliminação e consequentemente os tempos das corridas anteriores.

28.2 - O concorrente nas corridas de Qualificação, pode transportar um elemento da equipa devidamente credenciado (ex: mecânico), de forma a auxiliar no melhoramento da prestação do veículo e todo o equipamento deverá estar conforme a regulamentação do piloto.

28.3 - Os participantes que são inscritos em Prova Extra ou Eventos podem transportar passageiros com as seguintes condições:

- a) O passageiro tem de ter mais que 18 anos.
- b) É obrigatório apresentarem-se no secretariado e apresentarem cartão de cidadão.
- c) Mediante pagamento de uma taxa, será dada uma identificação de entrada em pista (que deverá ser mostrada ao controlador).
- d) Assinam uma declaração de responsabilidade sobre danos que daí possam provir. Nessa declaração deverá estar mencionado o carro e o piloto.
- e) Um máximo de um (1) passageiro por corrida no banco da frente.
- f) Quaisquer regras e regulamentos de segurança impostas ao piloto aplicam-se também ao passageiro.
- g) Todo o equipamento deverá estar conforme a regulamentação do piloto.
- h) É expressamente proibido abrir a janela do passageiro.
- i) Se o carro parar por qualquer motivo, mantenha-se sentado e aguarde as instruções do piloto ou comissários de pista.
- j) O incumprimento destas estas regras levará á exclusão do piloto no evento.

Art. 29 - WARM-UPS

29.1 - É obrigatório que um condutor esteja sentado na posição normal de condução em qualquer altura em que o motor esteja a funcionar, exceto se o motor estiver fisicamente desconectado do sistema de transmissão.

29.2 - É proibido efetuar testes e/ou aquecimento do sistema de travagem, conversor de binário e outros componentes do sistema de transmissão, exceto na área de *burnout*, ou se a viatura estiver elevada do solo por dispositivos adequados (exemplo: preguiças).

29.3 - O não cumprimento destas regras é motivo de exclusão.

Art. 30 - DESCRIÇÃO DA CORRIDA

Numa prova de Drag existem 2 fases: Qualificação e Corrida de Eliminação

30.1 - QUALIFICAÇÃO - Fase inicial da corrida de drag, em que serão qualificados os concorrentes para as corridas de eliminação.

30.1.1 - Nas corridas de qualificação todas as categorias se qualificam conforme regulamento particular da prova, no horário estipulado.

30.1.2 - As grelhas de partida podem ser usadas se houver inscrições antecipadas e os concorrentes inscritos terão prioridade no início da qualificação em todas as provas do campeonato.

30.1.3 - Para constituir uma qualificação oficial todos os carros devem manter os seus motores ligados e fazer a aproximação às células.

30.1.4 - Um concorrente não poderá conduzir mais que um carro na mesma categoria durante o campeonato.

30.1.4 - Para todas as categorias, o mesmo veículo não pode ser usado para outras competições. Os veículos devem permanecer na mesma categoria, com o mesmo condutor durante o campeonato.

30.1.5 - Todas as categorias e classes tem de ter o seu tempo validado na qualificação para ser inserido nas corridas de eliminação.

30.1.6 - Na qualificação, se um concorrente iniciar corretamente as células, mas ao receber o sinal de partida o carro não arrancar e a corrida não for completada, um tempo de 28 segundos será atribuído e é considerado uma corrida de qualificação válida.

30.1.7 - Se mais que um condutor avariar nas condições acima descritas, o condutor que fez a primeira corrida de qualificação terá o melhor lugar na grelha de eliminação após os outros concorrentes.

30.1.8 - Na corrida em que existem tempos decorridos idênticos o condutor com maior velocidade ficará com a posição mais acima na grelha de corrida de eliminação.

30.1.9 - Todos os pilotos que tenham o mesmo ET que o seu índice/ tempo ideal ("dial-in") pessoal, ou mais abaixo, o tempo mais próximo do seu índice é usado para determinar o seu lugar na grelha de corrida de qualificação.

30.1.10 - Para condutores que realizem um tempo decorrido dentro das 1/1000 segundos, o condutor que realizou primeiro receberá o melhor lugar na grelha.

30.1.11 - Se as condições meteorológicas ou outros fatores de atraso que atrasem a qualificação o Diretor de Prova tem a opção de atribuir as pistas para as restantes corridas. Todos os esforços terão de ser feitos para que cada condutor tenha a oportunidade de correr nas duas pistas.

30.1.12 - O Diretor de Prova tem a opção de permitir alteração de condutor ou de veículo nas qualificações somente nas seguintes condições:

Alterações do condutor:

- 1) O condutor substituto deverá ter as licenças regularizadas.
- 2) O condutor terá de permanecer na categoria e na classe em que foi inscrito
- 3) O condutor que foi substituído não poderá voltar ao campeonato, para o veículo que foi substituído.
- 4) Todos os tempos adquiridos em provas anteriores serão nulos para os veículos e condutores envolvidos nas substituições.
- 5) Só é permitida uma (1) alteração durante o campeonato.
- 6) As alterações devem de ser feitas sem prejuízo do horário normal da qualificação. Depois de concluídas as qualificações as substituições não são permitidas.

Alterações do veículo:

- 1) O veículo que foi substituído não pode ser reintegrado no campeonato.
- 2) O veículo de substituição não pode ser utilizado por outro concorrente no mesmo campeonato.
- 3) O veículo de substituição deverá ser da mesma classe e categoria
- 4) O veículo terá de passar por uma nova verificação técnica.
- 5) Só é permitida uma (1) alteração durante o campeonato.
- 6) As alterações devem de ser feitas sem prejuízo do horário normal da qualificação. Depois de concluídas as qualificações as substituições não são permitidas.

30.1.13 - todas as alterações acima descritas tem de ter aprovação do CCD.

30.1.14 - Será permitido a inscrição de dois pilotos no mesmo veículo no mesmo evento. No entanto se os dois pilotos inscritos forem apurados para as eliminatórias, só um concorrente poderá passar para as mesmas, terminando no fim das qualificações a pontuação do segundo concorrente atribuída ao evento.

30.2 - CORRIDA DE ELIMINAÇÃO - uma vez determinado os condutores que se qualificam para as corridas de eliminação, estas serão realizadas após as qualificações. Estas corridas poderão ser realizadas no mesmo dia das qualificações ou no dia a seguir, conforme o número de concorrentes.

30.2.1 - A hora de partida para as eliminações terão de ser validadas pelo CCD e afixadas no quadro oficial.

30.2.2 - O concorrente impreterivelmente tem de se apresentar á sua hora na grelha de partida, sob pena de ser desqualificado.

30.2.3 - Após as qualificações estarem concluídas e determinado o emparelhamento das corridas de eliminação, as grelhas não podem ser alteradas.

30.2.4 - Nas provas da mesma categoria, o condutor mais rápido será colocado na primeira posição da grelha de partida, conforme descrito nas Grelhas FPAK Racing e os seguintes sucessivamente.

30.2.5 - Se porventura a qualificação não se puder realizar, emparelhamento aleatório será usado.

30.3 - SUBSTITUIÇÕES - Uma vez a qualificação estar concluída e o emparelhamento estipulado, os pares não podem ser alterados. Se, entretanto, um concorrente qualificado não conseguir comparecer na primeira eliminatória, um suplente será inserido no seu lugar. O mais rápido que não foi qualificado ocupará esse lugar, o segundo não qualificado ocupará o seguinte lugar e por aí adiante. Só o diretor de prova poderá ou não incluir substituições nos emparelhamentos.

30.4 - Se as condições meteorológicas ou outros atrasos no evento interromperem a qualificação e a sua rotação nas pistas, o diretor de prova tem a opção de atribuir as pistas conforme necessário para as restantes corridas. Todos os esforços serão feitos para que todos os concorrentes na qualificação tenham a oportunidade de correr em cada pista.

Art. 31 - GRELHAS DE PARTIDA

31.1 - GRELHAS DE PARTIDA - Emparelhamento dos veículos e suas categorias serão baseadas nas tabelas de FPAK Grelhas de Partida. **(Anexo III)**

31.2 - Os tempos decorridos na qualificação determinarão a grelha de partida na corrida de eliminação. Exemplo: se existirem 16 qualificados, estes, partirão da seguinte forma: 1 Vs 16; 2 Vs 15; 3 Vs 14; 4 Vs 13; 5 Vs 12; 6 Vs 11; 7 Vs 10; 8 Vs 9.

31.3 - Uma vez estabelecida os pares e a hora de partida, estes não podem ser alterados a não ser que o Diretor de Prova assim o justifique.

31.4 - Emparelhamento aleatório ou por grelhas nas qualificações será especificado no Regulamento Particular da prova.

Art. 32 - PROCEDIMENTOS DE CORRIDA

32.1 - BURNOUTS - área de aquecimento dos pneus

- 1) Todos os "burnouts" antes das corridas são restritos às áreas designadas, usando somente água.
- 2) Se o carro de um concorrente desligar num "burnout" e não reiniciar, pode ser empurrado para trás. Não é permitido manobrar o veículo em sentido contrário até a linha de partida, caso seja permitida á classe designada passar a linha de partida num burnout.
- 3) Não é permitido atravessar uma linha de partida durante um "burnout".
- 4) Rateres não são permitidos durante os "burnouts".
- 5) Nenhuma pessoa está permitida de segurar ou tocar no carro durante os "burnouts".
- 6) Só são permitidos um (1) "burnout".
- 7) Limite de tempo de "burnout": cinco segundos.
- 8) É permitida a presença de um membro da equipa devidamente credenciada.

32.2 - PRÉ-STAGE - início da partida

32.2.1 - Não é permitido a qualquer membro da equipa tocar ou realizar qualquer tipo de intervenção no veículo. Quando o veículo alcançar a linha de pré-stage, todos os procedimentos de pré-corrída devem de estar concluídos.

32.3 - STAGE - uma vez que um carro chega á linha de partida ele deve estar preparado para disparar e correr.

32.3.1 - O condutor não pode desligar o veículo.

32.3.2 - Para ser um vencedor legítimo da corrida, o carro de um concorrente se desligar tem de se reiniciar sozinho. Essa regra também se aplica a corridas únicas. Empurrar e usar qualquer tipo de booster para reiniciar um veículo é proibido, excepto as referenciadas no regulamento FPAK Drag Racing - regulamento técnico e requisitos de classe.

32.3.3 - É proibida a aplicação ou utilização de qualquer dispositivo, mecânico ou eletrónico que permita ao condutor verificar a posição do seu veículo em relação à linha de partida. Somente a observação visual do equipamento da linha de partida pode ser usada para verificar a posição do veículo.

32.3.4 - Ambas as luzes de pré-estágio e de estágio devem ser ativadas para constituir um começo oficial. Se o primeiro concorrente ativou a célula de "pre-Stage" e "stage" e o segundo condutor avança também para a células o diretor de prova pode declará-lo como um começo oficial.

32.3.5 - Se ambos os condutores de uma corrida deixarem a linha antes do sistema de arranque ser activado, ambos são desqualificados, incluindo pilotos em corridas únicas.

32.3.6 - Recebendo o sinal do sistema de partida para arrancar e o concorrente não faz a corrida completa, é expressamente proibido ao concorrente fazer marcha atrás e alinhar na linha de partida.

32.3.7 - O movimento de preparação final, usando a potência aplicada, deve ser feito em um movimento dianteiro que vai da posição pré-stage à stage.

Art. 33 - PARQUE FECHADO

33.1 - Logo após a sua última corrida de eliminação, o concorrente terá de conduzir o seu veículo para um parque fechado a designar pelo Organizador da Prova com uma duração mínima de 30 minutos.

33.2 - Após a entrada da viatura em parque fechado, não é permitido ao concorrente deslocar-se ao seu veículo.

Art. 34 - PENALIDADES, SUSPENSÃO E EXCLUSÃO

34.1 - Ver CDI Art. 12, 13 e 14 e Art. 14 das POKs.

34.2 - Se um membro da equipa tocar no veículo depois que as rodas dianteiras alcancem a linha de pré-stage, isso resultará na desqualificação automática desse veículo.

34.3 - Sobrepor qualquer linha limite, central e lateral, ou se as pistas forem separadas por cones e estes forem sobrepostos o concorrente é excluído.

34.4 - Se a pista for delimitada com várias linhas limites, a adjacente á pista é usada como referência.

34.5 - Passar as linhas laterais intencionalmente em situação de abandono de pista ou em situação de evitar detritos na pista, não é motivo de exclusão.

34.6 - Red Light ou Falsa Partida - o concorrente é excluído.

34.7 - Se os dois concorrentes passarem a linha de partida antes do sistema ser ativado, o condutor que partiu primeiro será desqualificado. Caso haja dúvidas quem partiu primeiro, ambos os pilotos são desqualificados.

34.8 - Nas qualificações estas penalizações só serão consideradas se o piloto incorrer nestas mesmas infrações numa segunda passagem.

34.9 - Quando uma travagem excessiva resulta na perda de controle e o veículo embater nos rails, jerseys, barreiras, iluminação ou se passa as linhas laterais - MESMO QUANDO PASSA A LINHA DE CHEGADA -o concorrente será desqualificado da corrida em questão.

34.10 - É excluído qualquer veículo ou condutor que não esteja conforme os regulamentos a qualquer momento antes, durante ou após a qualificação ou corrida.

34.11 - Conduta antidesportiva, linguagem inadequada, ou conduta prejudicial à corrida;

34.12 - Qualquer condição considerada inseguro, injusto, ou fora de ordem.

34.13 - Qualquer falha relacionada com a cronometragem que dite tempos incorretos levará á exclusão da prova / evento desse mesmo dia.

34.14 - Se um condutor for desclassificado durante a competição por qualquer motivo antes do início efectivo de uma corrida, não pode ser reintegrado.

34.15 - Qualquer condutor ou membros de equipa estarem sob a influência do alcool ou drogas, será excluído do evento.

34.16 - Qualquer condição acima mencionada é motivo de suspensão, multa e ou revogação de privilégios de competição.

34.17 - Quaisquer sanções específicas mencionadas neste regulamento não exclui a imposição de sanções adicionais, conforme considerado adequado.

Art. 35 - RECORDES NACIONAIS DE DRAG RACING

O padrão de excelência de desempenho em corridas de drag é o registo nacional. Estes registos são estabelecidos em condições controladas em eventos de registo autorizados ao longo da época.

35.1 - Cada corrida proposta para record é feita sobre estreita observação dos procedimentos desde o "pré-stage", "stage", corrida, fim e tempo.

35.2 - Todo o carro proposto é minuciosamente inspecionado para determinar se está em conformidade com os requisitos de classes, nomeadamente peso, motor, deslocamento, limitações mecânicas e combustível.

35.3 - De forma a manter a validade de novos records o desempenho de um por cento de um novo record é requerido no mesmo evento.

35.4 - No caso em que durante a corrida o condutor exceder o registo existente, mas não estiver dentro de um por cento, o tempo mais rápido ou a velocidade mais rápida será aceitável para o novo registo de record.

35.5 - Elapsed Time (Tempo decorrido) será gravado e listado até ao milésimo de segundo.

35.6 - Recordes de velocidade serão gravados ao Km/h

35.7 - Se dois concorrentes empatarem no elapsed time no milésimo de segundo no mesmo evento, o desempate será o mais rápido no Km/h

35.8 - Na mesma prova se o empate ainda existir o concorrente que realizou primeiro será o vencedor.

35.9 - Se o record é empatado numa corrida posterior, o record vai para o que realizou primeiro

35.10 - Da mesma forma, se dois concorrentes empatarem na marca de velocidade, o desempate será o tempo decorrido mais rápido estabelecido no Registo Nacional

35.11 - Os records de velocidade podem ser definidos independentemente do ET (tempo decorrido)

35.12 - Records só podem ser fixados na Qualificação ou Eliminação, e até que eliminado por outro record verificando as execuções anteriores permitidas como backup de registo de um por cento

35.13 - Um concorrente não pode estabelecer records com um veículo e depois competir numa classificativa com outro veículo. Somente o condutor que detém o record até ao final da prova com o mesmo veículo será creditado como record estabelecido.

35.14 - Um concorrente que estabelecer record e depois perder esse record no mesmo evento ou corrida não receberá créditos por este record.

Art. 36 - PONTUAÇÃO

36.1 - Provas de 1/4 de milha conforme descrito nos artigos seguintes e 1/8 a pontuação é 50%.

36.2 - Pontos na corrida de Qualificação

- 10 pontos a todos os participantes, 1 corrida de qualificação obrigatória.
- Posição na qualificação:

Posição	Pontos
1º	8
2º	7
3º	6
4º	5
5º ao 6º	4
7º ao 8º	3
9º ao 12º	2
13º ao 16º	1

36.3 - Pontos na corrida de Eliminação:

Grelha (carro)	1-2	3-4	5-8	9-16
1º perdedor	-	20	20	20
2º perdedor	-	-	40	40
3º perdedor	-	-	60	60
2º vencedor	20	40	60	80
1º vencedor	40	60	80	100

36.3.1 - O terceiro lugar será atribuído ao concorrente com menor E.T / tempo decorrido

36.4 - CORRIDAS ÚNICAS -Em situações em que um piloto está a fazer uma corrida sem par, ele é considerado o vencedor uma vez que ele encena e recebe o sinal de largada, ou é declarado vencedor pela partida oficial.

36.5 - Pontos extra são atribuídos da seguinte forma:

- 5 pontos - todos os concorrentes que façam a inscrição previamente, dentro das datas afixadas pela organização da prova e não no dia da prova.
- 20 pontos - se estabelecer um Record de ET Nacional Oficial, no final do campeonato. Não são atribuídos pontos por record de velocidade.

36.6 - Pontuação por participação:

- Uma (1) prova - 5 pontos
- Duas (2) provas - 10 pontos
- Três (3) provas - 15 pontos
- Quatro (provas) - 20 pontos

36.7 - Empates - se numa temporada um empate existir, deverá ser resolvido da seguinte forma e se, após uma etapa um empate ainda permanecer, etapas adicionais devem ser seguidas até que o empate seja quebrado:

a) É revista a temporada das corridas entre os concorrentes. O piloto que tiver mais vitórias entre os outros oponentes, é declarado vencedor.

b) É revista toda a temporada das corridas de eliminação. Piloto com mais corridas ganha o empate.

36.8 - Todos os pontos atribuídos ao piloto não podem ser transferidos em nenhuma circunstância, mesmo que seja substituído.

36.9 - Pontos não são transferidos de uma categoria para a outra.

36.10 - Se o piloto está inscrito numa prova e participa na mesma, mas não termina a prova por motivos alheios á organização, tem direito aos pontos até aí alcançados.

36.11 - Para um piloto ser elegível para ganhar pontos ou prémios, estes têm de exibir publicidade conforme proposta pelo promotor da prova, organização e regulamento particular da mesma.

36.12 - Qualquer concorrente excluído por não estar em conformidade com o regulamento técnico perderá os seus pontos na prova em questão.

Art. 37 - CERIMÓNIA DE PÓDIO

37.1 - A Cerimónia de Pódio deverá realizar-se 30 minutos após a última corrida de eliminação do último concorrente e publicação da classificação oficiosa, de acordo com o descrito no Anexo I das PGAKs

37.2 - O regulamento particular da prova tem de mencionar o horário da distribuição de prémios, bem como o tipo de prémios a distribuir, no mínimo aos três melhores classificados de cada corrida final em cada classe.

37.3 - Nos termos previstos no Art. 16.2 das PGAK a não comparência na cerimónia de distribuição de prémios de uma prova sem prévia justificação por parte de condutor (es) premiado (s) ou a não designação de um homólogo para a cerimónia em questão, será punida disciplinarmente.

37.4 - No caso de existir campeonatos promocionais, o respetivo promotor tem de obter previamente o acordo do clube organizador no que se refere à constituição da lista de convidados para procederem à entrega dos prémios no pódio.

Art. 38 - DIREITOS COMERCIAIS

38.1 - De acordo com o Art. 22 das PGAKs

Art. 39 - SEGUROS DE PROVA

39.1 - Conforme o Art. 17 das PGAKs

Art. 40 - RECLAMAÇÕES - APELOS

40.1 - Nos termos dos Art. 14 das PGAK

Art. 41 - RESTRIÇÕES - MODIFICAÇÕES

41.1 - Inscrição de provas no calendário desportivo nacional - ao inscrever uma prova num campeonato, taça, troféu, desafio, série ou critério, o clube organizador, assume a responsabilidade da sua realização, de acordo com as normas em vigor para a respetiva competição

41.2 - Eventuais alterações ou aditamentos às presentes Prescrições Específicas serão efetuadas de acordo com o Art. 2 das PGAK's.

ACTUALIZAÇÕES

Art. / Data	Estado	Art. / Data	Estado	Art. / Data	Estado

ANEXO I

"PINHEIRINHOS" OU "CHRISTMAS TREE"

PRE-STAGE INDICATOR LIGHTS — warn drivers that they are approaching the starting line and the "staged" position.

STAGE INDICATOR LIGHTS — Signal drivers that they are on the starting line ready for a run.

THREE-AMBER STARTING SYSTEM — The three amber lights in a driver's lane flash at different intervals before the green depending on race class.

GREEN LIGHT — Once the green light is flashed, the driver in that lane is free to make a run

RED LIGHT — If a red light shows in a lane, the vehicle left before the green and is automatically disqualified



ANEXO II

TICKETS - EXEMPLOS

```

Car # ... 16      6
Class ...

DIAL ...
R/T ... .603      .707
60' ... 1.517     1.447
330 ... 4.030     4.184
1/8 ... 5.960     6.485
MPH ... 127.04    106.90
1000 ... 7.597    8.469
1/4 ... 8.964     10.152
MPH ... 163.25    133.63

Left 1st 1.2928
CompuLink AUTOSTART ON !!

Rnd # T0 12/13

..... CompuLink StarTRAK 2005
  
```

```

1:16 PM
19/MAR/2004

Temp F.           68
Relative Humidity 100
Absolute Barometer 29.94

Dodge             Goodyear

----- LEFT ..... RIGHT

Car # ... 220      818
Class ... RP       RP

DIAL ... 15.40     16.60
R/T ... .389      .456
60ft ... 2.423    2.354
330ft ... 6.533    7.091
1/8 ... 9.904     10.821
MPH ... 72.98     66.32
1000 ... 12.795   14.071
1/4 ... 15.245   WIN>> 16.380
MPH ... 91.45     84.38

Left 1st .4473
Right MOV .3803
CompuLink AUTOSTART OFF

Rnd # E3 757/758
  
```

```

----- LEFT ..... RIGHT

Car # ... Test-L   Test-R
Class ...

DIAL ...
R/T ...           .290
60' ...           1.037
330 ...           2.679
1/8 ...           4.018
MPH ...           182.70
1000 ...           5.178
1/4 ...           6.169
MPH ...           225.16

Right 1st NVD
CompuLink AUTOSTART OFF

Rnd # T0 0/813

..... CompuLink StarTrak
  
```

```

----- LEFT ..... RIGHT

Car # ... Test-L   Test-R
Class ...

DIAL ...
R/T ...           .289
60' ...           1.031
330 ...           2.673
1/8 ...           4.013
MPH ...           182.59
1000 ...           5.175
1/4 ...           6.166
MPH ...           226.35

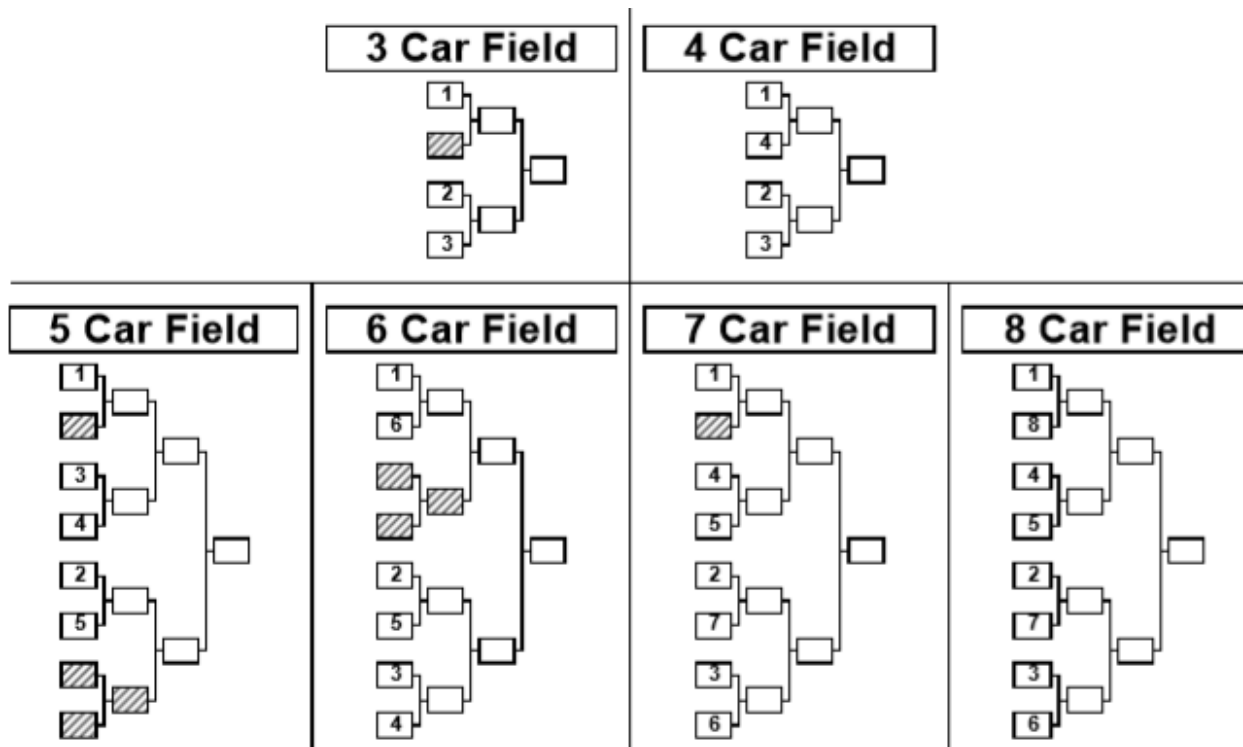
Right 1st NVD
CompuLink AUTOSTART OFF

Rnd # T0 0/819

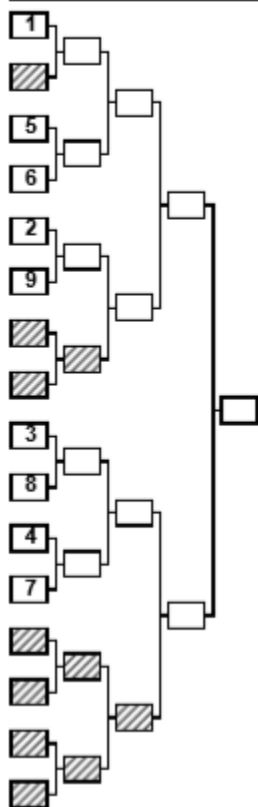
..... CompuLink StarTrak
  
```

ANEXO III

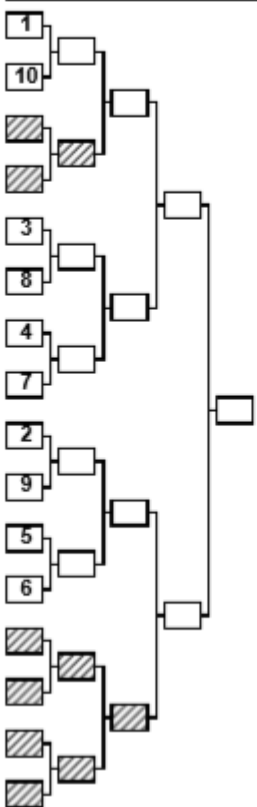
GRELHAS DE EMPARELHAMENTO



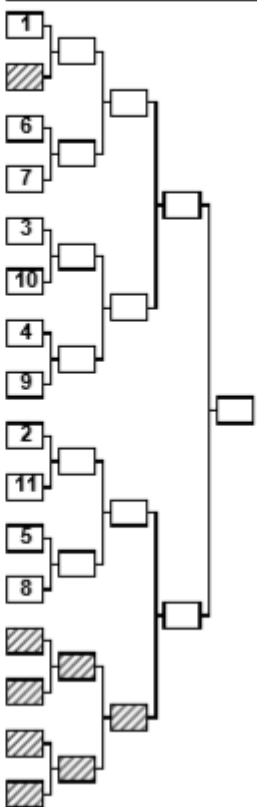
9 Car Field



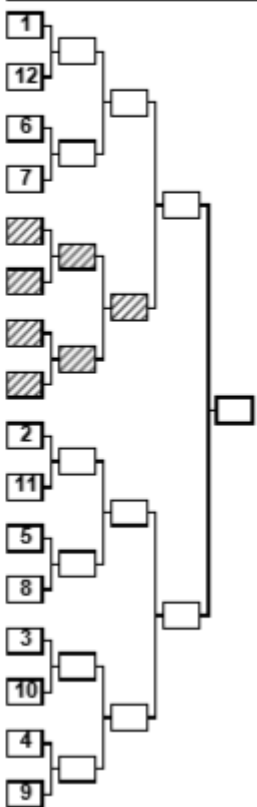
10 Car Field



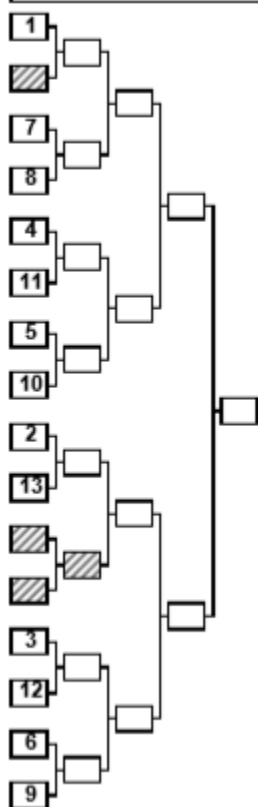
11 Car Field



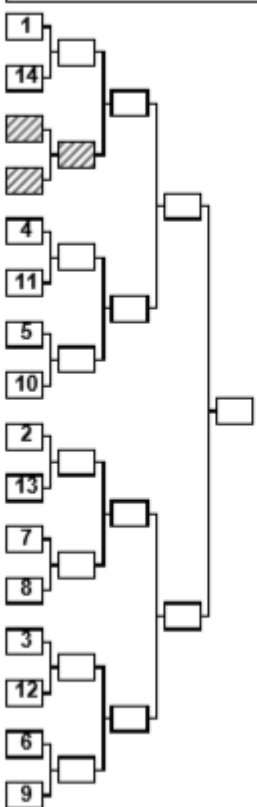
12 Car Field



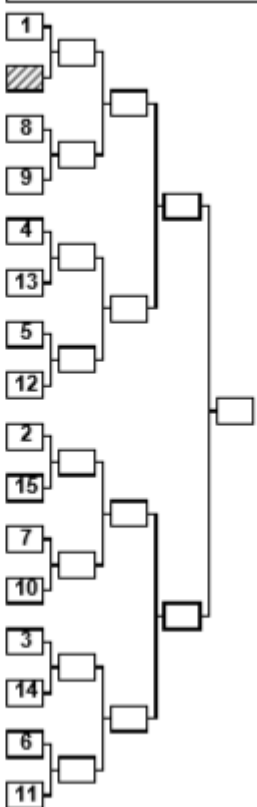
13 Car Field



14 Car Field



15 Car Field



16 Car Field

