

Publicado em 05.02.2020

Atualizado em 10.09.2020

ARTIGO	DESCRIÇÃO
1	DEFINIÇÕES
2	CONDIÇÕES DE REALIZAÇÃO DE COMPETIÇÕES EM CIRCUITO
3	OBRIGAÇÕES E CONDIÇÕES GERAIS
4	ORGANIZAÇÃO DA COMPETIÇÃO
5	LICENÇAS DESPORTIVAS
6	VIATURAS ADMITIDAS - NÚMERO MÁXIMO AUTORIZADO
7	INSCRIÇÕES
8	NÚMEROS DE COMPETIÇÃO
9	OFICIAIS
10	INSTRUÇÕES E COMUNICAÇÕES AOS CONCORRENTES
11	PENALIDADES
12	CRONOMETRAGEM - OUTROS EQUIPAMENTOS DAS VIATURAS
13	DISCIPLINA GERAL NO PADDOCK E BOXES; PIT LANE E USO DAS INSTALAÇÕES
14	DISCIPLINA GERAL DE SEGURANÇA
15	VERIFICAÇÕES
16	VERIFICAÇÕES ADMINISTRATIVAS
17	DIRETOR DESPORTIVO
18	VERIFICAÇÕES TÉCNICAS
19	PNEUS
20	PESAGEM
21	CARBURANTE - COMBUSTÍVEL - COMBURENTES
22	PIT LANE E ASSISTÊNCIA NAS "BOXES"
23	ZONA DE SINALIZAÇÃO AOS PILOTOS (MURO DAS BOXES)
24	BRIEFING
25	TREINOS LIVRES, OFICIAIS E WARM UP
26	PARAGEM DOS TREINOS
27	GRELHA DE PARTIDA
28	PROCEDIMENTO DE PARTIDA
29	CORRIDA
30	VIATURA DE SEGURANÇA (SAFETY CAR)
31	SUSPENSÃO DA CORRIDA
32	RETOMAR DA CORRIDA
33	CHEGADA
34	PARQUE FECHADO
35	CLASSIFICAÇÃO
36	ATRIBUIÇÃO DE PONTUAÇÕES
37	CERIMÓNIA DE PÓDIO
38	CONFERÊNCIA DE IMPRENSA
39	DIVERSOS
40	CONTROLES ANTIDOPAGEM e ANTI-ALCOOL
	REGRAS ESPECÍFICAS PARA COMPETIÇÕES DE RESISTÊNCIA
41	CONCORRENTES E PILOTOS
42	DIRETORES DESPORTIVOS
43	VERIFICAÇÕES ADMINISTRATIVAS
44	ILUMINAÇÃO
45	FÓRMULA DA COMPETIÇÃO
46	TROCA DE CONDUTORES
47	REABASTECIMENTOS
48	CLASSIFICAÇÃO
ANEXO I	NUMERAÇÃO
ANEXO II	PLANO DE CONTIGÊNCIA FPAK

Art. 1 - DEFINIÇÕES

1.1 - As presentes Prescrições Específicas de Velocidade (adiante designadas por PEV) têm como finalidade estabelecer o quadro regulamentar, aplicável a todas as competições de velocidade que se realizem em Portugal, organizadas sob a égide da FPAK e pontuáveis para Campeonatos, Taças, Challenges (Desafios) e Troféus Nacionais / Monomarca. (bem como competições nacionais disputadas fora do território nacional).

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

1.3 - As presentes Prescrições aplicam-se em todas as competições de velocidade inscritas no Calendário Desportivo Nacional.

Art. 2 - CONDIÇÕES DE REALIZAÇÃO DE COMPETIÇÕES EM CIRCUITO

2.1 - As competições em circuito só poderão decorrer:

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

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 piloto designado no boletim de inscrição, quando este tiver idade igual ou superior a 18 anos.

Durante o tempo que um piloto (mesmo para aquele que tiver idade inferior a 18 anos) se encontrar em pista, a sua representação perante a Direcção da Prova e o CD será cumulativamente assumida pelo concorrente (ou seu representante) ou pelo seu Diretor Desportivo de Equipa (licenciado pela FPAK) designado durante as Verificações Administrativas.

3.2 - Os concorrentes, durante o desenrolar da competição, 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 piloto 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 infração a este artigo, levará à desqualificação do evento.

Art. 4 - ORGANIZAÇÃO DA COMPETIÇÃO

4.1 - Qualquer competição de circuito, inscrita no Calendário Desportivo Nacional, é organizada de acordo com, as normas do CDI da FIA e seus anexos, as PGAK, as presentes prescrições específicas de velocidade, o (s) Regulamento (s) do (s) Campeonato (s), Taça (s), Challenge (s) Troféu (s) Nacional (ais) e dos regulamentos específicos dos Troféus Monomarca ou Fórmulas (quando aplicável) os quais todos os concorrentes e pilotos aceitam, e se comprometem a cumprir rigorosamente, pelo simples facto da sua inscrição.

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

Art. 5 - LICENÇAS DESPORTIVAS

5.1 - Todos os concorrentes e pilotos 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 - As competições nacionais que queiram acolher concorrentes/pilotos titulares de uma licença nacional ou internacional emitida por uma ADN estrangeira deverão respeitar integralmente o disposto no Artigo 2.3 do CDI.

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

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

Art. 6 - VIATURAS ADMITIDAS - NÚMERO MÁXIMO AUTORIZADO

6.1 - As competições pontuáveis para os campeonatos, taça (s), challenge (s) e troféu (s) nacionais / monomarca ou fórmulas estão reservadas às viaturas definidas pelos respetivos Regulamentos Desportivos e Técnicos.

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

6.3 - 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 desqualificação do concorrente, sem prejuízo de sanções mais graves que lhe venham a ser aplicadas pela FPAK.

7.2 - Todo o concorrente que após estar inscrito não possa estar presente na mesma, terá que justificar por escrito (via fax ou email) ao organizador o motivo da sua ausência. A não justificação determinará a aplicação ao concorrente de uma das penalidades previstas no Art. 12.3 do CDI.

7.2.1 - Compete ao clube organizador ou ao promotor (caso se aplique) a decisão da devolução integral ou de parte do valor da inscrição caso o concorrente inscrito justifique a sua ausência na competição.

7.3 - 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.

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

7.5 - O valor da taxa de inscrição para cada uma das Categorias que integrem o evento será obrigatoriamente precisado no regulamento particular da competição.

Excetuam-se as Categorias que por força da regulamentação em vigor tenham já definida a taxa de inscrição nos seus respetivos regulamentos específicos.

Art. 8 - NÚMEROS DE COMPETIÇÃO

8.1 - 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;

8.2 - Nomes dos Pilotos nos Vidros

8.2.1 - Todos os pilotos 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.

8.2.2 - No caso dos pilotos 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.

8.3 - Número e Nome do Pilotos (Adicional no Para-Brisas)

8.3.1 - A exibição de um número de competição adicional no para-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 piloto, 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.

8.3.2 - O nome do piloto no para-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 piloto, 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. 9 - OFICIAIS

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

9.2 - Oficiais da Competição

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

- Comissários Desportivos;
- Diretor da Prova;
- Diretor de Corrida, que poderá atuar como *starter* das categorias para as quais haja sido nomeado;
- Diretores 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 (quando aplicável os quais têm de estar identificados 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 e taças de Portugal de circuitos e um segundo para as restantes categorias que integrem o mesmo evento), sendo obrigatória a publicação da sua foto no regulamento particular da competição, e a utilização de colete com a indicação de ambos os lados ***RELAÇÕES COM OS CONCORRENTES***;
- Os Comissários de Parque;
- Os Juizes de Facto;
- Responsáveis pelo Controlo de Velocidade;
- O Responsável da Cronometragem;
- O Responsável pelos resultados da competição;
- O Médico-Chefe (licenciado em medicina). No caso específico e de acordo com o Art. 4.2.2 e 4.3 das PGAK, aos médicos e paramédicos em serviço numa competição, não é exigida Licença desportiva salvo para as competições de campeonatos FIA em que o médico chefe da competição e os paramédicos têm que ter licença.

9.2.2 - Para todas as competições dos campeonatos nacionais e taça de Portugal de circuitos, a FPAK poderá nomear um diretor de corrida.

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

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

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

- b) mandar parar qualquer piloto 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 efetuará 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

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

Art. 10 - INSTRUÇÕES E COMUNICAÇÕES AOS CONCORRENTES

10.1 - Os CD poderão 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.

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

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

10.4 - Qualquer decisão ou comunicação do CD, 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 por 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. 11.9 abaixo.

Igualmente os CD publicarão 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.

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

10.6 - As organizações das competições, 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 da competição entendam divulgar através deste sistema de informação.

10.7 - 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 CD.

10.8 - As instruções oficiais transmitem-se aos pilotos 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 competição.

10.9 - Os sinais transmitidos aos pilotos por meio de bandeiras previstas no Anexo H do CDI têm de ser imediatamente respeitados.

Um piloto que não respeite tais sinais pode ser sancionado pelo CD podendo ir até à desqualificação do evento dependendo da gravidade da infração.

Art. 11 - PENALIDADES

11.1 - Os CD poderão aplicar as penalizações previstas nas presentes PEV, assim como qualquer outra que disponham de acordo com o CDI ou de outros regulamentos aplicáveis.

Poderão igualmente atuar nesse sentido a pedido do diretor de corrida ou de prova.

11.2 - **Incidente** - significa, qualquer ocorrência ou série de ocorrências, envolvendo um ou mais pilotos, ou qualquer ação por parte de um piloto que tenha sido comunicada aos CD pelo diretor de corrida ou prova (ou notada pelos CD e comunicada ao diretor de corrida ou prova para posteriores averiguações),

e que:

- a) obrigue a interrupção dos treinos ou à suspensão/paragem de uma corrida de acordo com o Art. 32.
- b) constitua uma violação das presente PEV ou do CDI;
- 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 piloto;
- g) desobedeça ou ignore as instruções ou indicações dadas pelos oficiais da competição;
- h) conduta e / ou condução antidesportiva;
- i) Infração no *pit lane*;
- j) desrespeito pelas bandeiras de sinalização;

11.3 - Ficará ao critério dos CD decidir se os pilotos envolvidos num incidente, devem ser penalizados.

11.3.1 - Se os CD investigam 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.

11.3.2- Qualquer piloto envolvido numa colisão ou num incidente (cf. Art. 11.2), e se tiver disso sido notificado pelos CD durante a corrida (cf. Art. 11.3.1) ou nos trinta minutos após o final dos treino ou da(s) corrida(s), não poderá abandonar as instalações do circuito sem prévia autorização dos CD, sob pena de ser sancionado com uma multa de no mínimo 250 €.

11.4 - Além das penalidades previstas no Art. 12.3 do CDI, os CD poderão aplicar a qualquer piloto 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 competição, 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.

Os CD poderão_suspender a aplicação de uma qualquer penalidade, se assim o entenderem.

11.5 - Como norma geral, as infrações 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 competição.

11.6 - Não obstante o descrito no artigo anterior, os CD poderão transferir as seguintes penalidades dos treinos para a corrida:

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

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

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

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

Ou em alternativa, se os CD considerarem 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.

11.7.1 - 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.

11.8 - Sobre as penalidades previstas no presente Art. 11 não existe direito de apelo (Art. 12.2.4 do CDI).

11.9 - Penalizações em tempo - 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 diretor desportivo de equipa, o diretor de corrida mandará exhibir (no local utilizado para informar os pilotos) ao piloto em questão, o painel - passagem pelo *pit lane* (*drive through*) ou de paragem no *pit lane* (*stop & go*) acompanhado do número de competição do piloto penalizado. A partir deste momento o piloto em questão não pode passar a linha de controlo mais do que duas vezes.

Contudo e a menos que o piloto 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 diretor desportivo de equipa será de imediato chamado a comparecer junto dos CD 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 diretamente para a Zona de Penalização caso assim definido no regulamento particular da prova competição 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 competição,

d) no caso de corridas por voltas: se o CD decidirem aplicar uma das penalidades previstas no decorrer das últimas três voltas (o que não permite o cumprimento por parte do piloto da penalidade aplicada) ou após o final da corrida, serão, em sua substituição, adicionadas ao tempo total de corrida do(s) piloto(s) penalizado(s), 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 os CD decidirem 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 os CD entendam mais apropriado pode aplicar penalizações em voltas.

12.1 - Sistema de Cronometragem

12.1.1 - 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.

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

12.1.3 - Para os campeonatos, taças, desafios e troféus nacionais ou monomarca, é obrigatório o sistema de cronometragem eletrónico efetuando-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.

12.1.3.1 - 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: Autónimo e alimentado por bateria

Ou compatíveis com descodificadores AMB / MYLAPS.

12.1.3.1.1 - Nos eventos que incluam somente competições nacionais ou sejam competição suporte de corridas internacionais em que haja outro sistema de cronometragem que não o descrito no Art. 12.1.3.1.2 nestes casos o clube organizador tem de mencionar no regulamento particular da competição como é que os concorrentes devem proceder no sentido da sua substituição

12.1.4 - 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.

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

12.1.6 - A correta 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 corretamente instalado e em perfeitas condições de funcionamento. Qualquer falta de atribuição de tempos por não funcionamento ou incorreta colocação do *transponder* é responsabilidade do concorrente.

12.2 - Condições Gerais Relativamente às Viaturas

12.2.1 - 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 competição para controlo do desenrolar da mesma.

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

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

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

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

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

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

12.2.5 - Durante toda a duração de uma competição, 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. 13 - DISCIPLINA GERAL NO PADDOCK E BOXES; PIT LANE E USO DAS INSTALAÇÕES

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

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

13.3 - 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 competição.

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.

13.4 - A organização do *paddock* bem como as solicitações relativas à sua utilização tem de ser efetuadas junto do Organizador / Promotor oficial do evento.

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

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

13.7 - 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.

13.8 - A zona do *pit lane*, das boxes, da pista e o local reservado à sinalização aos pilotos (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.

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

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

13.11 - 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.

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

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

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

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

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

13.16.1 - 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 respetivo passe será penalizada.

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

Art. 14 - DISCIPLINA GERAL DE SEGURANÇA

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

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

14.2 - Qualquer piloto que pretenda abandonar a pista para se dirigir à zona das boxes ou *paddock*, tem de assinalar com antecedência aos outros pilotos 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 pilotos.

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

14.4 - Todo o piloto 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.

14.5 - 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 competição.

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

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

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

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

14.10 - Todas as reparações numa viatura, durante os treinos e corrida, só poderão ser efetuadas nas zonas de *pit-lane*, boxes, pré-grelha e *paddock* ou de acordo com o descrito no Art. 32. Qualquer infração a esta regra poderá levar à desqualificação da competição.

14.11 - 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 exceção das autoridades desportivas e oficiais da competição ninguém está autorizado a aceder à pista.

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

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

b) **durante a corrida** - desqualificação. Com exceção do referido no Art.11.9 b3).

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

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

b) **durante a corrida** - até ao levantamento do parque fechado. A infração a esta regra implica

desqualificação da corrida.

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

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

14.15.1 - 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.

14.15.2 - A qualquer piloto 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 fração) acima do limite.

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

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

14.15.4 - Durante o decorrer da corrida, os CD aplicarão uma das seguintes penalidades a todo o piloto que ultrapasse os limites de velocidade impostos no Art. 14.15.

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

b) em caso de reincidência na mesma competição, ao critério dos CD, que poderá ir até à desqualificação;

14.15.4.1 - As penalidades definidas nos Art. 14.15.4 a) e 14.15.4 b), não são vinculativas. Podem os CD, ao abrigo do Art. 12 do CDI, agravar o tempo de duração das mesmas, se o entender como justificável.

14.16 - 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 exceto em caso de força maior, reconhecido como tal pelos CD. 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.

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

14.18 - 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 competição, de quais as escapatórias do circuito onde estará colocado um comissário de pista, controlando a reentrada em pista dos pilotos que tenham nelas entrado. Sendo sempre da responsabilidade do piloto o seu regresso à pista em segurança.

14.19 - Os pilotos 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 piloto 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 piloto pode retomar a corrida. Todavia, isso tem de ser feito no respeito das normas de segurança e sem daí retirar qualquer vantagem.

14.20 - São interditas em pista quaisquer manobras suscetíveis de prejudicar outros concorrentes, tais como mudar várias vezes de direção para defender a posição, toques deliberados, empurrar outro concorrente para fora de pista, efetuar mudanças anormais de direção com o intuito de prejudicar outro concorrente ou efetuar manobras de condução antidesportiva.

Todo o piloto que cometa alguma das infrações antes referidas, será objeto de relatório para os CD que decidirão a penalidade a aplicar.

14.21 - Quaisquer das manobras referidas nos Art. 14.19 e 14.20 ou qualquer outra de carácter antidesportivo, a repetição de faltas graves ou a evidência de falta de controlo da viatura (tal como as saídas de pista), serão penalizadas pelos CD de acordo com a sua gravidade e frequência, com pena que poderá ir da simples advertência à desqualificação da competição.

14.22 - 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.

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

14.24 - 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 pilotos.

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

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

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

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

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

Sobre esta matéria 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.

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

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

14.27 - Nenhum piloto 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.

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

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

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

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

14.32 - Qualquer infração cometida contra as disposições do CDI ou das presentes PEV, relativas à disciplina geral de segurança, poderá levar à exclusão da competição do respetivo piloto a ser pronunciada pelos CD.

14.33 - Bandeiras amarelas

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

Em consequência, pilotos têm de diminuir a sua velocidade, ficando preparados para mudar a direção ou

mesmo parar, sendo proibido ultrapassar.

14.33.2- Qualquer infração a esta regra será penalizada por decisão dos CD como segue:

a) durante o decorrer de um **Treino Livre**

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

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

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

b) durante o decorrer de um **Treino Cronometrado**

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

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

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

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

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

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

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

c.3) terceira infração: desqualificação da corrida.

14.35 - Iluminação - 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 diretor de corrida (ou de prova caso não tenha sido nomeado diretor 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 competição.

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. 15 - VERIFICAÇÕES

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

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

15.3 - O diretor de corrida, os CD e o médico chefe da competição podem solicitar a um piloto que se submeta a um exame médico em qualquer momento da competição.

15.4 - Os CD de uma competição poderão ainda:

15.4.1 - Mandar verificar as condições de conformidade de uma viatura ou de um piloto, a todo o momento de uma competição;

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

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

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

15.4.5 - Sobre o descrito no presente Art. 15.4, não existe direito de apelo.

15.5 - A lista definitiva de concorrentes / pilotos de cada categoria autorizados a participar na competição (lista de participantes), será definitivamente encerrada após o término das operações de verificações, e obrigatoriamente afixada no Quadro Oficial até um máximo de 60 minutos antes do início dos treinos de cada categoria.

Art. 16 - VERIFICAÇÕES ADMINISTRATIVAS

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

Devem-se privilegiar os métodos e processos digitais.

À data da competição, os concorrentes terão obrigatoriamente de se fazer acompanhar dos originais dos documentos enviados, cuja exibição poderá ser solicitada pela organização.

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

Esta ordem será válida tanto para os treinos cronometrados como para as corridas. O 1º piloto que participe na sessão de qualificação será o que irá partir para a 1ª 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 pelos CD.

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

16.2 - No caso de equipas com um piloto este tem de participar na sessão de treinos cronometrados, exceto em casos devidamente autorizados pelos CD.

Art. 17 - DIRETOR DESPORTIVO

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

17.2- Entre outras, ao diretor desportivo de equipa serão atribuídas as seguintes funções:

- efetuar as verificações administrativas e técnicas
- comunicar a composição definitiva da equipa
- assinar e acusar a receção de aditamentos e comunicações dos CD.
- assistir ao *briefing* juntamente com os piloto(s)

Art. 18 - VERIFICAÇÕES TÉCNICAS

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

18.2 - 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.

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

18.4 - Os números de competição e o nome(s) do(s) piloto(s) assim como a publicidade obrigatória têm de figurar na viatura desde o início das verificações técnicas.

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

Qualquer lastro "não declarado e não selado", não será considerado nos procedimentos de pesagem durante o decorrer da competição.

18.6 - Os CD poderão em qualquer momento da competição, mandar verificar uma viatura por meio de controlo SONOMÉTRICO de modo a garantir que os limites de ruído em vigor na atual legislação nacional sejam respeitados. Essa verificação será realizada pelos comissários técnicos.

18.6.1 - 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 respetivos regulamentos e ou prescrições técnicas.

18.7 - O diretor 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 efetuada pelos comissários técnicos.

18.8 - Os controlos e verificações técnicas serão efetuados apenas por comissários técnicos indicados no regulamento particular da competição 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 pilotos, dentro do âmbito da sua atuação, bem como fazer cumprir todas as operações técnicas do parque fechado.

18.9 - As verificações técnicas no final da competição, 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 ato 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.

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

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

18.11 - 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 competição e, se uma viatura for objeto de uma reclamação ou verificação técnica no final da primeira sessão de treinos ou da primeira corrida e caso não haja possibilidade de se efetuarem as verificações naquele momento, as peças objeto de tais verificações serão seladas e verificada a sua legalidade, no final da segunda sessão de treinos cronometrados ou da segunda corrida.

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

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

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

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

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

Art. 19 - PNEUS

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

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

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

19.4 - 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 formulas.

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

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

19.6.1 - 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.

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

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

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

19.10 - 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.

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

19.12 - Pela apresentação do painel *Pista Molhada*, aos pilotos 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 afeta a totalidade do evento, mantendo-se a limitação para o resto da competição, se não se voltarem a verificar condições de pista molhada.

19.13 - No caso de utilização de pneus de chuva e sempre que a pista seja declarada pelo diretor 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 correto funcionamento a todo o momento. Ficará ao critério do diretor 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.

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

Art. 20 - PESAGEM

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

20.2 - O organizador será responsável por ter disponível na sua competição, 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.

20.2.1 - O documento que atesta a certificação da balança tem de ser apresentado pelo diretor da prova na 1ª reunião dos 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.

20.3 - - 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.

20.4 - 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.

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

20.5.1 - 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 pilotos participantes no evento e desde que previsto no regulamento particular da competição, serão pesados antes do início da competição, devidamente vestidos com o seu equipamento de corrida completo. O seu peso será anotado numa ficha de pesagem sob o controle do comissário técnico chefe a qual tem de ser assinada pelo respetivo piloto. A falta de comparência à pesagem implicará a desqualificação da competição.

c) durante os treinos cronometrados, o comissário técnico chefe, por solicitação do CCD, selecionará 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 piloto de que a sua viatura foi selecionada para pesagem.

d) a partir do momento em que ao piloto é exibida a bandeira vermelha ou semáforo vermelho, ele tem de dirigir-se diretamente 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 respetivo piloto o qual tem de assinar a respetiva ficha de pesagem. Cópia dos mesmos, têm de ser entregues com o relatório das pesagens aos CD.

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 piloto não poderão abandonar a zona de pesagem sem o consentimento do comissário técnico chefe.

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

20.5.2 - Qualquer infração detetada, no controle de pesagem, durante ou no final dos treinos cronometrados e salvo se a insuficiência de peso verificada, tiver sido motivada pela perda acidental de uma peça da viatura por razão devidamente justificada, levará à aplicação pelos CD, da sanção de anulação total dos tempos e colocação do piloto / equipa no final da grelha de partida imediatamente a seguir ao piloto / equipa com o pior tempo.

20.6 - 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 piloto, o peso deste, determinado segundo o Art. 22 20.5.1.b) será acrescentado para controlo do peso mínimo exigido pelo respetivo regulamento técnico.

20.6.1 - Qualquer infração detetada, no controle de pesagem, efetuado no final de uma manga ou corrida e salvo se a insuficiência de peso verificada, tiver sido motivada pela perda acidental de uma peça da viatura, por razão devidamente justificada, levará à aplicação, pelos CD da sanção de desqualificação do piloto / equipa da manga ou corrida onde for detetada a infração.

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

Art. 21 - CARBURANTE - COMBUSTÍVEL - COMBURENTES

21.1 - 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 desqualificação da competição, sendo o facto comunicado à direção FPAK para aplicação de outras sanções.

21.2 - 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.

21.3 - 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.

21.4 - No final dos treinos oficiais e corridas, sob instruções emitidas pelos CD, 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.

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

21.6 - O primeiro bidão será enviado ao laboratório para ser efetuada a respetiva análise. O segundo bidão ficará na posse do clube organizador da competição 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.

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

Art. 22 - PIT LANE E ASSISTÊNCIA NAS BOXES

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

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

22.3 - 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 piloto 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 competição. A infração a esta regra implicará a aplicação de uma passagem pelo *pit lane* (*drive through*)

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

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

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

22.7 - Todo o piloto 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.

22.8 - 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 diretor 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.

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

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

22.10 - 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, exceto nos casos previstos nos Art. 29.1.7 e 32.

Art. 23 - ZONA DE SINALIZAÇÃO AOS PILOTOS (MURO DAS BOXES)

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

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

23.2 - Durante o decorrer dos treinos, warm up, manga ou corrida somente podem aceder ao muro do *pit lane*, os elementos devidamente identificados de cada uma das equipas participantes no treino, warm up, manga 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.

23.3 - O acesso ao muro das boxes, só poderá ser efetuado, antes do início de cada treino ou após a partida da corrida. O diretor desportivo de equipa e o assistente, aí colocados, não poderão abandonar esse local antes do final dos treinos warm up, manga ou corridas, bem como a ele não terão acesso após o início dos respetivos treinos warm up, manga ou corridas.

23.4 - Após o final dos treinos ou corridas dos respetivos pilotos, o diretor desportivo de equipa e os assistentes aí colocados, têm de abandonar de imediato o local, permitindo a entrada dos assistentes, da categoria seguinte.

Art. 24 - BRIEFING

24.1 - O diretor de corrida ou o diretor de prova realizarão um *briefing*, em local e hora definidos no regulamento da competição, o qual deve ser preferencialmente efetuado no mínimo sessenta minutos antes da primeira atividade oficial em pista da categoria em questão.

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

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

24.3 - À entrada da sala de *briefing* após a assinatura da folha de presenças por parte de cada piloto 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) Informação do local onde se podem efetuar de ensaios de partida

a.9) Informação sobre o acesso à saída do Pit-lane (Art. 22.10 das PEV)

a.10) localização linha de chegada

a.11) localização do parque fechado

a.12) localização das verificações técnicas finais

a.13) localização da direção de prova e CD

a.14) sinalização noturna - será indicado aos concorrentes a partir de que momento é obrigatório circular com as luzes acesas.

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

a.15) outros tópicos de interesse

b) mapa do circuito

24.4 - Os concorrentes são os responsáveis pela assistência dos seus pilotos ao *briefing*.

Qualquer atraso no acesso ao *briefing* dará lugar à aplicação pelos CD, de uma multa de 150 €. Os CD convocarão o concorrente (ou o seu representante) e o piloto que não tenha assinado a folha de presenças, a fim de lhes comunicar a penalidade imposta.

O Concorrente deverá estar presente em *briefing* a ser apresentados pelo DP/DC em hora a definir por este.

24.4.1 - Qualquer eventual ausência ao *briefing* (desde que a respetiva justificação não seja aceite pelos CD) dará lugar à aplicação de uma das penalidades previstas no Art. 12.3 do CDI. Os CD convocarão o concorrente e o piloto que não tenham assinado a folha de presenças, a fim de conhecer da justificação dessa ausência e de lhes comunicar a penalidade imposta.

O Concorrente deverá estar presente em *briefing* a ser apresentados pelo DP/DC em hora a definir por este.

24.5 - Caso o concorrente (ou seu representante) e/ou o piloto não compareçam à convocatória dos CD, até 60 minutos antes do início dos treinos oficiais, o piloto será desqualificado da competição.

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

24.7 - 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 competição, o clube organizador será multado em 500 € por esse atraso

Art. 25 - TREINOS LIVRES, OFICIAIS E WARM UP

25.1 - 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.

25.2 - Existem três tipos de treinos oficiais:

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

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

b) Treinos Cronometrados - sessão obrigatória para todos os pilotos 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 pilotos 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.

25.3 - Uma viatura não poderá ser qualificada por mais do que um piloto. Excetua-se o caso em que, numa mesma competição, a equipa seja composta por dois ou mais pilotos.

25.4 - Exceto nos casos previstos no Art. 28.3, nenhum piloto 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 pilotos.

25.5 - 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.

25.6 - 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.

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

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

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

Contudo, e em caso de circunstâncias excecionais poderão os CD autorizar que essa equipa participe na corrida nos termos previstos no Art. 28.3das PEV.

Se vários pilotos ou equipas forem aceites desta forma, a ordem de colocação na grelha de partida será determinada pelos CD, matéria sobre a qual, não existe apelo.

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

25.10.1 - Da decisão dos CD sobre esta matéria não existe direito de apelo.

25.11 - Compete apenas ao diretor 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 pilotos que se encontrem em pista, bem como dos que eventualmente se encontrem parados nas boxes. Quando tecnicamente possível, será anunciado nos monitores de cronometragem.

25.12 - 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 dos CD.

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

Art. 26 - PARAGEM DOS TREINOS

26.1 - 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 respetiva sessão, o diretor 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*.

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

26.3 - O diretor 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 excecionais, esse tempo deverá ser recuperado pelo menos para se cumprir o tempo mínimo de treinos cronometrados.

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

Por outro lado, e se no parecer dos CD, essa paragem tiver sido causada deliberadamente por um piloto, 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.

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

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

Todos os pilotos 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.

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

Aplicar-se-á o seguinte procedimento:

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

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

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

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

- se um condutor não diminuir a velocidade e efetuar um tempo superior quando "*a sessão estiver neutralizada FCY*" ser-lhe-á aplicada pelos CD 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 efetuada pelo diretor de corrida através da instalação sonora do circuito.

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

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

26.7 - 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 piloto que causou tal incidente será anulado.

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

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

26.8 - 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.

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

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

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

Art. 27 - GRELHA DE PARTIDA

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

27.2 - Se, de acordo com os Art. 25.12 e 25.13 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. 25.10, procederão um de cada manga.

27.3 - Os CD poderão autorizar a participação numa corrida, a pilotos 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 piloto ou equipa normalmente qualificado;
- não se exceder o número máximo de viaturas autorizadas em pista para a corrida;
- que o piloto ou equipa tenha conhecimento do circuito;
- os pilotos ou equipas assim admitidos partirão nas últimas posições da grelha de partida pela ordem dos melhores tempos efetuados;

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

27.4.1 - 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 Diretor 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. 27.4, 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.

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

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

No caso de não ser possível a realização dos treinos cronometrados por motivos de força maior, para a elaboração da grelha de partida da corrida considerar-se-ia, em primeiro lugar os tempos dos treinos livres ou na sua falta do warm up (caso haja). Caso algum piloto não tiver qualquer tempo por não ter efetuado treinos livres ou warm up será colocado no final da grelha. No caso de haver mais do que um piloto sem tempo a colocação na grelha será determinada pelos Comissários Desportivos, matéria sobre a qual não existe direito de apelo.

27.5.1 - 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.

27.6 - O piloto 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.

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

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

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

27.8 - 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*.

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

A respetiva ordem de colocação na grelha será definida pelos CD, seja por sorteio, seja por qualquer outro critério que na opinião dos CD se afigure como o mais correto.

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

Art. 28 - PROCEDIMENTO DE PARTIDA

O tipo de procedimento de partida será definido no regulamento particular da competição e no seu horário. O diretor 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	ENGINE
PISTA LIMPA	CLEAR TRACK
PISTA MOLHADA	WET TRACK
PARTIDA RETARDADA	START DELAYED
VOLTA DE FORMAÇÃO EXTRA	EXTRA FORMATION LAP
LUZES	LIGHTS
CHUVA	RAIN
STOP & GO	STOP & GO
DRIVE THROUGH	DRIVE THROUGH
10 MINUTOS ; 5 MINUTOS ; 3 MINUTOS ; 1 MINUTO ; 15 SEGUNDOS ; 5 SEGUNDOS	

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

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

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

28.1.3 - Uma penalidade em tempo será imposta a todo o piloto que efetue uma falsa partida se esta for relatada pelos juizes de partida, juizes de facto, diretor de corrida ou starter ou constatada pelos comissários desportivos.

28.1.4 - 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.

28.1.5 - 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 uma volta de reconhecimento.

No final dessa volta, pararão no seu lugar na grelha de partida e os motores serão desligados, não os podendo pôr em marcha até à apresentação da placa de 1 minuto. Os carros clássicos e legends não precisam desligar o motor na grelha.

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

Qualquer piloto 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. 14.15.2 ou 14.15.3 destas PEV.

28.1.6 - 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.

28.1.7 - 10 Minutos antes da hora de partida para a volta de formação:

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

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

ao volante.

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

28.2 - Procedimento de Partida 10 Minutos

28.2.1 - 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 diretamente para o seu lugar na grelha de partida.

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

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

28.2.2 - 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.

28.3 - Procedimento de Partida (comum aos dois tipos)

28.3.1 - 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 (exceto no caso específico definido no Art. 3128.3.9

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 piloto cuja viatura não tenha as rodas montadas quando é apresentado o painel de 5 minutos.

28.3.2 - 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 Diretor de Corrida pode ordenar o início da evacuação da pista mais cedo.

b) fecha o acesso à grelha de partida.

c) todas as pessoas, exceto os pilotos, 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 piloto cuja viatura não tenha as rodas no solo.

28.3.3 - 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 acionados com os pilotos 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.

28.3.4 - 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 piloto 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 a viatura para o *pit lane*, pelo percurso mais perto, onde será permitido à equipa trabalhar na viatura podendo este partir do *pit lane* quando este for aberto. Enquanto a viatura é retirada da grelha o piloto não pode tentar colocar a viatura a trabalhar beneficiando dessa ajuda.

c) neste caso os comissários têm de sinalizar a viatura (ou viaturas) imobilizada(s) agitando bandeiras amarelas no muro das boxes, desde esta, até à última linha da grelha para avisar os pilotos que partem em posições posteriores.

28.3.5 - Início da volta de formação:

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

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

As viaturas serão seguidas por uma viatura oficial. Durante esta volta, as viaturas, têm de rolar a uma velocidade relativamente constante e a formação têm de ser a mais compacta possível.

b) durante a volta de formação, as ultrapassagens estão proibidas, exceto se um piloto 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 recuperar o seu lugar na grelha durante a volta de formação, até ao local definido pelo Diretor 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 pilotos em pista.

c) um piloto 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 pilotos não tenham podido arrancar da grelha de partida têm de ficar no final da grelha pela ordem que tiverem arrancado para efetuar a volta de formação.

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

d) uma penalização em tempo será imposta a todo o condutor que, a juízo dos CD, tenha ultrapassado sem necessidade, outro piloto durante a volta de formação.

28.3.6 - Durante a volta de formação é proibido:

a) efetuar ensaios de partida

b) atrasar-se da viatura precedente.

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

d) efetuar manobras de ziguezague (exceto nas zonas definidas pelo diretor de corrida ou prova no *briefing*).

e) a todo o piloto que efetue 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*).

28.3.7 - 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*.

28.3.8 - 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*.

28.3.9 - Mudança de condições meteorológicas:

a) Antes da abertura do *pit lane*

a.1) se no momento de abertura do *pit lane* para a volta de reconhecimento, tiver ocorrido uma mudança de condições meteorológicas entre os treinos e a corrida, o diretor de corrida ou 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 efetuarem mais do que uma volta de reconhecimento, os pilotos terão de passar entre cada volta - a velocidade reduzida - pelo *pit lane*, sem que em nenhum caso atravessem a grelha.

Qualquer piloto 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 14.15.2 ou 16 14.15.3 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 pilotos disporão de 10 minutos para mudar os pneus na grelha. Ultrapassado esse período de tempo será mostrado o painel de 5 minutos e seguir-se-á o procedimento definido.

c) Partida iminente da corrida

c.1) se a partida está iminente e segundo a opinião do diretor de corrida ou de prova, a quantidade de água na pista for tal que não se possa rodar com segurança, mesmo que com pneus de "chuva", o diretor de corrida ou 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.

28.3.10 - Logo que o diretor 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

28.3.11 - Todas as infrações 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.

28.4 - Procedimento de Partida Parada

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

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

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

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

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

A qualquer momento - entre um mínimo de 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 piloto que não pare na sua correta posição na grelha de partida poderá ser penalizado pelos CD.

28.4.3 - 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 piloto 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 piloto 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* retificar o problema e se o conseguirem, a viatura poderá partir para a corrida do *pit lane*.

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

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

28.4.4 - 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 piloto estiver nessa situação, os posicionamentos no final da grelha respeitarão a ordem das suas anteriores posições respetivas na grelha.

28.5 - No caso em que seja necessário aplicar o Art. 28.4.3, 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.

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

28.7 - 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.

28.7.1 - Qualquer piloto 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.

28.8 - Em circunstâncias excepcionais, uma corrida poderá ser iniciada atrás do *safety car*, aplicando-se nesse caso o Art30.

28.9 - Procedimento de Partida Rolante

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

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

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

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

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

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

a) qualquer incumprimento desta regra sem motivo justificado implicará a aplicação pelos CD de uma das penalidades previstas no Artigo 11.7 das presentes Prescrições

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

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

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

28.9.8 - 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 pilotos que o seguem) até que a luz vermelha dos semáforos de partida seja apagada.

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

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

28.9.11 - Caso surja algum problema durante a volta de formação atuar-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 diretor de corrida ordenará que a viatura da organização (*leading car*) efetue 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.

28.10 - Procedimento de Partida Rápido

28.10.1 - Os carros saem do *pit lane* na sua posição da grelha de partida atrás do *leading car* sendo dada a partida na primeira passagem pela meta, sem nunca pararem na grelha.

Art.- 29 - CORRIDA

29.1 - Durante a corrida, os pilotos 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 pilotos que vão entrar em pista da eventual aproximação de outros pilotos em velocidade de corrida.

29.2 - Quando o diretor 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 pilotos 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 pilotos poderão utilizar pneus para chuva.

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

29.4 - Se as viaturas permanecerem com pneus *slick*, daí resultando serem reportadas ao diretor de corrida ou de prova, situações em que o piloto não está a controlar a sua viatura, o diretor 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, ao(s) piloto(s) nessa situação.

29.5 - Neutralização das Corridas "FCY" (Bandeiras Amarelas em toda a pista) - no caso de um incidente em que não seja necessário parar uma corrida, o diretor de corrida (ou na sua ausência o diretor de prova ou os seus adjuntos), declaram "a *sessão neutralizada-FCY*" (bandeiras amarelas em toda a pista).

Aplicar-se-á o seguinte procedimento:

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

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

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

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

- se um condutor não diminuir a velocidade e efetuar um tempo superior quando "a *sessão estiver neutralizada FCY*" ser-lhe-á aplicada pelos CD 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 DA CORRIDA.

- através de uma mensagem nos monitores da cronometragem (sempre que seja possível e se as instalações do circuito o permitirem) **FINAL DA NEUTRALIZAÇÃO DA CORRIDA.** Esta comunicação também poderá ser efetuada pelo diretor de corrida através da instalação sonora do circuito.

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

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

Art. 30 - 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 (*Safety car*). Para o efeito, as regras aplicáveis serão as definidas no Art. 2.10 do Anexo H do CDI.

Art. 31 - 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 diretor de corrida (ou o diretor 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 o *pit lane* parando pela ordem em que entraram numa fila única na via rápida do *pit lane* imobilizando-se o primeiro carro junto ao semáforo de saída.

Caso o líder da corrida não seja o primeiro na saída do *pit lane*, todas as viaturas à frente do líder, 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 na via rápida do pit lane ou que entraram para na via de serviço *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 permanecer na via rápida do pit lane. As viaturas que entrarem na via de serviço do *pit lane*, terão uma penalidade de passagem pelo *pit lane* (*drive through*) será imposta a todas as viaturas que sejam empurradas para a via de serviço *pit lane* ou que entrem na mesma 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, exceto se uma viatura for anormalmente lenta. Durante todo o procedimento os pilotos têm de acatar as instruções dos oficiais de prova.

Art. 31A - SUSPENSÃO DE UMA CORRIDA COM DURAÇÃO IGUAL OU INFERIOR A 60 MINUTOS

a) como exceção ao previsto no Art.31, 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 exato 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 direção 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 exato 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 (nos termos do Art. 32) 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. 32 - 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 piloto 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 piloto 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 efetuar 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 piloto 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 pilotos 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 efetuar ultrapassagens, salvo para passar uma viatura manifestamente mais lenta do que o resto da formação.

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

Um piloto 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 pilotos 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 piloto que, segundo o parecer dos CD, tiver ultrapassado sem necessidade um outro veículo durante a primeira volta. Durante esta volta, aplica-se integralmente o previsto no Art. 2.10 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. 33 - CHEGADA

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

33.2 - As corridas serão disputadas ao tempo O sinal de final da corrida (bandeira de xadrez) será apresentado na linha de meta ao primeiro classificado no final da volta durante a qual se haja esgotado o tempo total previsto para a duração da corrida.

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

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

terminado.

33.4 - Depois de haverem recebido o sinal de final de corrida, todos os pilotos têm de percorrer uma volta completa ao circuito, salvo indicação em contrário no regulamento particular de competição 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 competição, respetivos aditamentos ou briefing.

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

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

Qualquer violação desta regra será passível de sanções, a pronunciar pelos CD, 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.

33.5 - Caso um piloto, depois de lhe ter sido mostrada a bandeira de xadrez no final da corrida, efetuar uma nova volta completa ao circuito e passar de novo pela linha de meta, será penalizado em pelos CD de acordo com o Art 12.3 do CDI

Art. 34 - PARQUE FECHADO

34.1 - 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.

34.2 - 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.

34.3 - 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 respetivas viaturas para o parque fechado.

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

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

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

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

34.7 - Após terem estacionado a viatura no parque fechado, os pilotos 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.

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

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

34.10 - Qualquer infração ao regime de parque fechado será comunicada aos CD que poderão aplicar uma das penalidades previstas no Art. 12.3 do CDI.

Art. 35 - CLASSIFICAÇÃO

35.1 - 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.

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

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

35.3 - Serão classificados todos os pilotos ou equipas que tenham efetuado a partida (cruzar a linha de partida). Para os pilotos ou equipas que não tenham completado a corrida a classificação será estabelecida em função da distância percorrida. Caso se verifiquem situações de empate (dois pilotos que desistam na mesma curva em simultâneo) o desempate será efetuado em função da passagem pela *LINHA* entre os dois pilotos em causa. Salvo disposição em contrário no regulamento da respetiva competição.

35.4 - A classificação oficial provisória assinada pelo responsável pela cronometragem e pelo diretor 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 pelos CD nos termos da regulamentação em vigor.

Art.36 - ATRIBUIÇÃO DE PONTUAÇÕES

36.1 - Se o final de uma corrida for antecipado segundo as normas previstas no Art. 13.7 das PGAK, a FPAK determinará quais as pontuações atribuíveis.

36.2 - Se uma corrida tiver sido suspensa de acordo com os Art. 31 ou 31A, sem que possa ser reiniciada em conformidade com o Art. 32, aplicar-se-ão as seguintes regras de pontuação:

- a) se o piloto que comandar a corrida tiver efetuado menos de duas voltas, nenhum ponto será atribuído (salvo disposição em contrário na regulamentação particular da competição);
- b) se o piloto que comandar a corrida tiver efetuado mais de duas voltas, será atribuída a totalidade dos pontos (salvo disposição em contrário na regulamentação particular da competição).

Art. 40 37 - CERIMÓNIA DE PÓDIO

37.1 - 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.

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

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

Art. 38 - CONFERÊNCIA DE IMPRENSA

Todos os pilotos 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. 39 - DIVERSOS

Os organizadores terão de disponibilizar um espaço de estacionamento reservado e devidamente identificado, para utilização exclusiva dos CD, direção da prova e oficiais FPAK.

Art. 40 - CONTROLES ANTIDOPAGEM e ANTI-ALCOOL

40.1 - O controlo antidopagem será efetuado de acordo com o Art. 18 das PGAK e o Regulamento Nacional Antidopagem. O local e o seu acesso serão descritos no regulamento particular da competição.

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

REGRAS ESPECIFICAS PARA COMPETIÇÕES DE RESISTÊNCIA

Art. 41 - CONCORRENTES E PILOTOS

41.1 - Um piloto não pode inscrever-se numa competição nem participar em mais do que uma viatura.

41.2 - EQUIPAS - CONSTITUIÇÃO

41.2.1 - Competições até 60 minutos de duração

a) em cada competição a equipa será constituída por um ou dois pilotos

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

c) em caso de força maior devidamente comprovado, poderão os CD autorizar que uma equipa inscrita com dois pilotos possa participar na (ou nas) corrida (s) com apenas um único piloto.

c.1) caso esta alteração ocorra após a realização dos treinos cronometrados para a qual o piloto desistente se qualificou, o outro piloto 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).

41.2.2 - Competições com duração superior a 60 minutos

a) Em cada competição as equipas serão constituídas pelo seguinte número de pilotos:

a.1) competições até 120 minutos Máximo de três

a.2) competições superiores a 120 minutos Mínimo de dois e máximo de seis

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

41.2.3 - É interdito um piloto integrar duas equipas numa mesma competição.

41.3 - Identificação dos Pilotos - de acordo com a regulamentação particular de cada competição.

Art. 42 - DIRETORES DESPORTIVOS

a) Na altura das verificações administrativas cada concorrente deverá designar um diretor desportivo (obrigatoriamente licenciado pela FPAK) que para todos os efeitos será o seu representante legal perante a organização e/ou os comissários desportivos nas verificações, reuniões, comunicados, sanções, etc.

b) Entre outras, ao diretor desportivo serão atribuídas as seguintes funções:

Efetuar as verificações administrativas e técnicas

Comunicar a composição definitiva da equipa

Assinar e acusar a receção de aditamentos e comunicações dos CD.

Assistir ao Briefing juntamente com os pilotos

Art. 43 - VERIFICAÇÕES ADMINISTRATIVAS

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

43.2 - Competições com duração até 60 minutos

a) Quando das verificações administrativas de cada evento as equipas com dois Condutores (conf. 41.2.1a)) serão obrigadas a indicar a ordem do 1º e 2º pilotos.

É nesta altura que os concorrentes devem informar qual a ordem dos pilotos.

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

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

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

b) No caso de Equipas com um piloto (conf. 41.2.1b)) este terá de participar nas duas sessões de treinos cronometrados, exceto em casos devidamente autorizados pelos CD ocupando então o último lugar da grelha na corrida respetiva.

c) No caso de troféus monomarca, as Equipas com dois pilotos (conf. 41.1.1a)) serão obrigadas a indicar a ordem do 1º e 2º pilotos após a realização dos treinos cronometrados

Esta ordem será válida para as corridas. Esta ordem só poderá ser alterada por motivos de força maior e desde que autorizada pelos Comissários Desportivos.

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

43.3 - Competições com duração superior a 60 minutos

Quando das verificações administrativas de cada evento as equipas (conf. 41.2.2 a) ou b)) serão obrigadas a indicar a ordem dos pilotos.

É nesta altura que os concorrentes devem informar qual a ordem dos pilotos.

Esta ordem será válida tanto para os treinos cronometrados como para as corridas (o 1º piloto 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).

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

Art. 44 - ILUMINAÇÃO

Todas as viaturas devem ter as luzes exigidas para uma homologação rodoviária, em perfeito estado de funcionamento durante todo o decorrer dos treinos e corrida.

Cabe ao Diretor 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 expressa 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 aceite pelos comissários técnicos.

44.1 - SINALIZAÇÃO NOCTURNA (quando aplicável)

a) No Briefing será indicado aos concorrentes a partir de que momento é obrigatório circular com as luzes acesas.

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

Art. 45 - FORMULA DA COMPETIÇÃO

Em todos os Regulamentos Desportivos de competições de Velocidade tem de estar definida a fórmula da competição. Nos casos em que tal não aconteça será aplicada a seguinte fórmula:

45.1 - Treinos Oficiais - Generalidades

a) São considerados como Treinos Oficiais, os descritos no programa horário do regulamento particular da competição, como Livres e Cronometrados.

b) Em qualquer destes treinos só poderão participar as viaturas e os pilotos que tenham sido admitidos a participar pelos CD.

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

45.2 - Treinos Livres

a) Competições com duração até 60 minutos

Haverá uma sessão de treinos livres com uma duração mínima de 20 (vinte) minutos e máxima de 40 (quarenta) minutos.

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

b) Competições com duração superior a 60 minutos

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

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

45.3 - Treinos Cronometrados

a) Competições com duração até 60 minutos

a.1) Haverá uma sessão de Treinos Cronometrados obrigatória para todos os pilotos que tenham sido admitidos a participar pelos CD, com a duração mínima de 15 (quinze) minutos e máxima de 35 (trinta e cinco) minutos.

b) Competições com duração superior a 60 minutos

b.1) Haverá uma sessão de Treinos Cronometrados obrigatória para todos os pilotos que tenham sido admitidos a participar pelos CD, com a duração mínima de 60 (sessenta) minutos e máxima de 90 (noventa) minutos.

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

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

Contudo, e por recomendação do Diretor de Corrida, os CD poderão excecionalmente autorizar um piloto que não haja cumprido esse mínimo a participar na corrida.

Nesse caso, nunca poderá ser esse piloto, o membro da equipa que irá iniciar a corrida.

e) No caso de nenhum dos pilotos de uma equipa ter efetuado o mínimo estabelecido de voltas cronometradas ao circuito no decurso da sessão de treinos cronometrados, os CD ao abrigo do Art. 27 das PEV, poderão autorizar a equipa a participar na corrida, sendo esta colocada no último lugar da grelha. Contudo, se houver mais do que uma equipa nesta situação, as suas posições na grelha de partida ficarão ao critério dos CD.

Dessa decisão dos CD não haverá direito de Apelo.

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

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

Contudo, e em caso de circunstâncias excecionais, poderão os CD autorizar que essa Equipa participe na corrida nos termos previstos no Art. 27.3 das PEV.

Se várias Equipas forem aceites desta forma, a ordem de colocação na grelha de partida será determinada pelos CD.

Da decisão dos CD sobre esta matéria não existe apelo.

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

45.4 - Grelha de Partida

a) Competições com duração até 60 minutos

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

45.5 - Competições com duração superior a 60 minutos

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

45.6 - Procedimento de Partida

Em todas as corridas de resistência as partidas serão lançadas, sendo os procedimentos exatamente os mesmos que estão definidos nos Art. 28.1 a 28.3.11 e 28.9 das PEV.

45.7 - Corridas

45.7.1 - As corridas serão disputadas ao tempo.

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

45.7.2 - No decurso de uma corrida (com duração até ou superior a 60 minutos), se uma viatura se imobilizar na pista, seja por que razão for, é dever dos Comissários de Pista prestar-lhe ajuda.

Neste caso, o piloto pode receber ajuda exterior (reboque, "rescue", trator) dos comissários de pista para retirar a viatura do local em que se encontra.

No entanto, o motor deverá ser sempre repostado em marcha exclusivamente através do motor de arranque da própria viatura.

No caso de o piloto beneficiar dessa ajuda para repor o motor da viatura em marcha, será aplicada automaticamente a penalidade de desqualificação da corrida.

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

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

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

Sobre esta matéria não serão aceites quaisquer reclamações.

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

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

45.9 - Distâncias de Condução

A viatura deverá ser conduzida por todos os pilotos da Equipa.

45.9.1 - Competições com duração até 60 minutos

a) Durante o decorrer da corrida é obrigatória uma paragem na via interior do Pit Lane para troca de pilotos (equipas com 2 pilotos - Art. 41.2.1a) e para cumprimento do tempo de Handicap correspondente (quando aplicável).

A qual terá de ser efetuada entre o 20º e o 30º minuto da corrida (nunca antes do minuto 20m.00s.000 e nunca depois do minuto 29m.59s.999).

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

Essa paragem terá de ser realizada exclusivamente na zona prevista para a troca de pilotos (ZONA DE NEUTRALIZAÇÃO) ou em frente à box de cada equipa, será o diretor de corrida ou de prova que comunicará no briefing e deverá respeitar os mesmos e exatos termos definidos no Artigo 46 das PEV.

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

O tempo de condução começará a contar a partir da altura em que o piloto ultrapasse a linha de saída do Pit Lane e terminará na altura em que o mesmo piloto ultrapassar a linha de entrada do mesmo Pit Lane.

Para o primeiro turno de condução, a contagem do tempo iniciar-se-á a partir do momento em que for dado o sinal de partida para a corrida.

a.1) Não completar um período mínimo de condução de 20 minutos dará lugar à aplicação de uma penalização à equipa de 60 (sessenta) segundos a adicionar ao tempo total de corrida.

b) Durante a corrida, e no caso de participação a "Solo" (conf. 42.2.1 b)), é igualmente obrigatório efetuar uma paragem no Pit Lane não se efetuando (*neste caso*) qualquer troca de pilotos, mas a equipa terá de cumprir o tempo de Handicap correspondente (quando aplicável).

A paragem obrigatória terá de ser efetuada entre o 20º e o 30º minuto da corrida (nunca antes do minuto 20m.00s.000 e nunca depois do minuto 29m.59s.999) o controlo do tempo de entrada será efetuado pela cronometragem através do loop de entrada do Pit Lane ou caso não exista tal loop no circuito o mesmo controlo será efetuado pela cronometragem através de células.

Essa paragem terá de ser realizada exclusivamente na mesma zona prevista para a troca de pilotos (ZONA DE NEUTRALIZAÇÃO) e deverá respeitar os mesmos e exatos termos definidos no Art. 46 das PEV. Poderá o diretor de corrida ou de prova permitir que a troca seja efetuada em frente à box de cada equipa; tal será anunciado no briefing.

45.9.2 - Competições com duração superior a 60 minutos

a) Durante o decorrer da corrida é obrigatório a cada equipa efetuar entre cada turno de condução uma paragem no Pit Lane (via interior) para troca de pilotos a qual não pode ser efetuada nos primeiros 10 (dez) minutos nem nos últimos 10 (dez) minutos da corrida.

Essa paragem terá de ser realizada exclusivamente na zona prevista para a troca de pilotos (ZONA DE NEUTRALIZAÇÃO) e deverá respeitar os mesmos e exatos termos definidos no Artigo 46 das PEV.

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

O tempo de duração de condução começará a contar a partir da altura em que o piloto ultrapasse a linha de saída do Pit Lane e terminará na altura em que o mesmo piloto ultrapasse a linha de entrada do mesmo Pit Lane.

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

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

45.9.3 - A gestão e o controlo do tempo de condução de cada piloto são da inteira responsabilidade da equipa.

45.9.4 - Se por razão de força maior, a corrida for suspensa e aplicados os Art. 31 e 32 das PEV, o tempo de suspensão da corrida conta como tempo de condução para o piloto que na altura da interrupção se encontrar a conduzir, podendo assim ser (ou não) o mesmo piloto a reiniciar a corrida.

Art. 46 - TROCA DE CONDUTORES

46.1 - Em todas as competições em circuito em que estejam previstas trocas de pilotos durante uma corrida e independentemente da sua duração total, deverão ser obrigatoriamente respeitados, por razões de segurança, os seguintes procedimentos:

46.2 - O local (ou locais) onde se efetuarão obrigatoriamente as mudanças de pilotos será (ão) indicado (s) no Briefing e será (ão) designado (s) como "Zona de Neutralização".

46.2.1 - Nos "Briefing", serão obrigatoriamente descritos todos os procedimentos a respeitar durante a operação de troca de pilotos.

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

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

46.4 - Durante a mudança de pilotos (no caso de equipas com dois pilotos) ou paragem (no caso de equipas a Solo), apenas poderá permanecer junto da viatura, 1 (um) "Assistente" (devidamente identificado), além dos pilotos respetivos.

A infração a esta regra será penalizada com uma passagem pelo Pit Lane ("Drive Throug").

a) Nas corridas definidas no Art. 45.9.1 das presentes prescrições, durante a paragem para a troca de pilotos (no caso de equipas com dois pilotos) ou paragem (no caso de equipas a Solo), nenhuma intervenção de carácter técnico - à exceção do aperto dos cintos de segurança, eventual limpeza dos vidros para brisas e faróis, poderá ser efetuada na viatura.

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

Qualquer infração ao disposto neste artigo será penalizada com uma passagem pelo Pit Lane ("Drive Throug").

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

b) Nas corridas definidas no Art. 45.9.2 das presentes Prescrições durante a paragem para a troca de pilotos ("ZONA DE NEUTRALIZAÇÃO"), após a troca de pilotos podem ser efetuadas operações de carácter técnico ou de manutenção e deverá ter-se em conta o seguinte:

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

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

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

46.5 - Nas corridas definidas no Art. 45.9.1 das presentes Prescrições, quando da mudança de pilotos, a viatura terá que permanecer totalmente imobilizada (por motivos de segurança) em no mínimo 45 (quarenta e cinco) segundos.

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

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

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

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

46.6 - O tempo de paragem - tempo para percorrer o pit lane - para a troca de piloto efetuar-se-á no Pit Lane junto à box de cada equipa, na zona denominada via interior.

O tempo em movimento será aquele que se calculará como necessário para percorrer o pit lane (espaço entre as duas linhas brancas de entrada e saída), a uma velocidade nunca superior a 60 Km / hora, o qual será publicado pelos CD de cada competição por aditamento.

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

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

46.7 - Nas corridas definidas no Art. 45.9.2 das presentes prescrições (corridas com duração superior a 60 minutos), quando da mudança de pilotos, a viatura terá que permanecer totalmente imobilizada (por motivos de segurança) em no mínimo 60 (sessenta) segundos.

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

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

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

Para tal efeito, os condutores serão informados no briefing da distância exata entre estes dois pontos (e a sua exata localização no pit lane) bem como do tempo de passagem entre esses dois pontos à velocidade máxima permitida.

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

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

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

46.9 - A não paragem na "ZONA DE NEUTRALIZAÇÃO" para cumprimento do disposto no presente artigo 53, será penalizada com três voltas a deduzir ao número total de voltas completado pela equipa em questão, a que acrescerá uma penalização em tempo, equivalente ao tempo definido para a respetiva equipa nos termos do Art. 46.7.b).

Art. 47 - REABASTECIMENTOS

47.1 - 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 respetiva 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:

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

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

3 - os reabastecimentos serão da inteira responsabilidade do concorrente têm de ser efetuados 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 - nas operações de reabastecimento, será permitida exclusivamente a utilização de um bidão de 25 litros no máximo com bocal próprio para reabastecimento e sendo este efetuado exclusivamente por força da gravidade.

Não será permitido qualquer outro equipamento, nomeadamente depósitos com mangueiras e torneiras acopladas, exceto se se tratar de equipamentos de reabastecimento oficialmente aprovados pela FIA.

5 - o piloto não pode estar no interior da viatura durante a operação de reabastecimento.

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

47.2 - Reabastecimento fora do pit lane

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

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

c - os elementos responsáveis pelas operações de reabastecimento têm de respeitar a exigências do Art. 47.1 acima descrito.

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

47.3 - Durante o decorrer das operações de reabastecimento não é permitida a troca de pilotos nem qualquer outra operação de qualquer tipo. Contudo, após concluída totalmente a operação de

reabastecimento, poder-se-á proceder à troca de Condutores, nos termos definidos pelo Art. 46.7 das PEV.

47.4 - Nas competições de resistência (com mais de uma hora de duração) são permitidos durante a corrida, os reabastecimentos de óleos lubrificantes na zona das boxes.














Art. 48 - CLASSIFICAÇÃO

48.1 - O primeiro da classificação será a equipa 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 aquelas que tenham totalizado igual número de voltas, segundo a sua ordem de passagem pela linha de meta.

48.2 - Exceto nos casos em que o regulamento desportivo da categoria imponha outras regras, só serão classificadas as equipas que tenham completado um número de voltas igual ou superior a 75 % (setenta e cinco por cento) do número total de voltas (arredondado para o número inteiro imediatamente inferior em caso de número ímpar) realizadas pela equipa vencedora de cada Grupo ou Categoria.

ANEXO I

<p style="text-align: center;">NORMAS NUMERAÇÃO 2019</p>  <div style="text-align: center;"> <p>60 CM</p>  <p>8 CM 10 CM</p> </div> <div style="text-align: center;">    </div> <ul style="list-style-type: none"> ■ Turismos = 2 até 33 ■ GT = 34 até 66 ■ Super Seven = 67 até 99 <p style="font-size: 2em; font-weight: bold; text-align: center;">1234567890</p>	<p style="text-align: center;">NORMAS NUMERAÇÃO 2019</p>  <div style="text-align: center;"> <p>10 CM ALTURA</p>  </div> <div style="text-align: center;">  </div> <div style="text-align: center;">  </div> <p style="text-align: center;">NORMAS NUMERAÇÃO 2019</p>  <div style="text-align: center;"> <p>10 CM ALTURA</p>  </div> <div style="text-align: center;">  </div> <div style="text-align: center;">  </div>
---	--

<https://www.fpak.pt/sites/default/files/ficheiros/2020-06/FPAK%20Plano%20Continge%CC%82ncia%20Covid%2012%2005%202020%20Versao%20Final.pdf>

ATUALIZAÇÕES

Art. / Data	Estado	Art. / Data	Estado	Art. / Data	Estado
16 / 22.06	Atualizado	ANEXO II / 22.06	Novo	10.4 / 10.09	Atualizado

Art. 10.4	<p>10.4 - Qualquer decisão ou comunicação do CD, 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 por através de assinatura.</p> <p>Exclusivamente para decisões não apeláveis como <i>passagem pelo pit lane (drive through)</i>, de paragem no <i>pit lane (stop & go)</i> tem de se ter em conta o procedimento descrito no Art. 12.9 abaixo.</p> <p>Igualmente os CD publicarão as conclusões dos comissários técnicos sobre cada viatura verificada.</p> <p>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.</p>
-----------	---