

Art.	Índice	Pág
0	DEFINIÇÕES	2
I	INTRODUÇÃO	5
II	APLICAÇÃO	5
III	REGULAMENTAÇÃO DAS COMPETIÇÕES	6
IV	OFICIAIS DE PROVA	7
V	VEÍCULOS	10
VI	CONCORRENTES E CONDUTORES	11
VII	LICENÇAS DESPORTIVAS	11
VIII	VERIFICAÇÃO ADMINISTRATIVAS E TÉCNICAS	13
IX	DOCUMENTAÇÃO E CLASSIFICAÇÕES	16
X	RECLAMAÇÕES E APELOS	19
XI	PUBLICIDADE	20
XII	ENTREGA DE PRÉMIOS	21
XIII	SEGUROS E ACIDENTES	21
XIV	CONTROLOS ANTI DOPAGEM E ANTI ALCOOLÉMIA	23
XV	OUTRAS DISPOSIÇÕES	23
Anexo I	PRESCRIÇÕES COMPLEMENTARES APLICÁVEIS AO KARTING	26
Anexo II	PROTOCOLO DE ENTREGA DE PRÉMIOS EM PROVAS DE CAMPEONATOS E TAÇAS	29
Anexo III	CAMERAS DE FILMAR	31

## Novos Artigos incluídos na última página das PGAK

Em 09-03 - 27.2    Em 07-04 - 23.1

# DEFINIÇÕES

(com base Art. 20 Código Desportivo Internacional da FIA)

As definições abaixo aplicam-se às prescrições gerais e prescrições específicas de todas as modalidades integradas no calendário nacional.

**ADN:** Autoridade Desportiva Nacional - Federação nacional reconhecida pelo Governo e pela FIA como único titular da autoridade desportiva de um país.

**Automóvel:** Veículo que roda em contacto permanente com o solo, com quatro rodas, duas das quais como mínimo asseguram a direccionalidade e a motricidade e que estão constantemente sob controlo do piloto (outras palavras como carro, camião, kart, podem usar-se indistintamente em função do tipo de competição).

**Autorização de Organização:** VISA emitido pela ADN (FPAK) e FIA

**Campeonato:** Um campeonato pode ser constituído por um conjunto de competições ou por uma única.

**Campeonato Internacional:** Campeonato composto unicamente por competições internacionais e organizado pela FIA ou outros organismos autorizados por esta.

**Campeonato Nacional:** Campeonato organizado por uma ADN ou por outro organismo com o acordo da ADN e da FIA.

**Circuito:** Percurso fechado que compreende um conjunto de instalações integradas no mesmo, que começa e termina no mesmo local, construído especialmente para competições automobilísticas. Um circuito pode ser permanente, semi permanente ou provisório (citadino) conforme a natureza das suas características e disponibilidade para competições.

**Classe:** Agrupamento de automóveis, determinado pela sua cilindrada ou outros critérios (anexo D e J)

**Código:** Código Desportivo Internacional da FIA e seus anexos.

**Competição:** Actividade única de automobilismo desportivo com resultados próprios; pode ser composta por uma ou mais provas e uma final, treinos livres, treinos de qualificação, resultados de várias categorias ou grupos ou qualquer outra divisão, contudo deve sempre terminar no final da mesma.

Consideram-se competições as provas em circuito, de montanha, de arranque, os testes, tentativas de record, drift, os ralis, as provas de todo o terreno e qualquer outra forma de competir a critério da FIA.

**Competição fechada:** uma competição nacional pode ser classificada de "fechada" quando está somente aberta a membros de um clube ou titulares de licença (piloto / concorrente) emitidas pela respectiva ADN do país em questão.

**Competição Internacional:** Competição que exige um nível standard de segurança superior segundo as normas emitidas pela FIA no presente código e seus anexos.

**Competição Nacional:** Competição que não corresponde a uma ou várias condições de uma competição internacional.

**Competição de montanha:** Competição na qual cada automóvel parte individualmente para efectuar um mesmo trajecto até alcançar uma linha de chegada situada a uma altitude superior á linha de partida. O tempo gasto a percorrer o espaço entre a linha de partida e a linha de chegada, é o factor determinante para estabelecer a classificação.

**Competição em circuito:** Competição que se disputa num circuito fechado simultaneamente entre dois ou mais automóveis que efectuam o mesmo trajecto e na qual o factor determinante é a velocidade ou distância coberta num determinado tempo.

**Concorrente:** Pessoa física ou jurídica inscrita em uma qualquer competição e titular obrigatoriamente de uma licença emitida pela sua ADN de tutela.

**Concorrente/Condutor Profissional:** Concorrente/conductor profissional titular de uma licença emitida por um País da EU ou assimilado designado como tal pela FIA ou respectiva ADN.

**Concentração Turística:** Actividade de automobilismo desportivo organizada com o simples objecto de reunir turistas ou aficionados num local predefinido.

**Demonstração:** Apresentação de performances de um ou mais automóveis.

**Desqualificação:** A desqualificação elimina de maneira definitiva a quem objecto da mesma o direito de participar em qualquer competição; Tem como consequência a anulação de inscrições realizadas anteriormente bem como a perda dos direitos de inscrição.

**Desfile:** Apresentação de um grupo de automóveis a velocidade moderada em espaços próprios como:

- pista ,
- circuito,
- paddock,
- parque de assistência
- zona de boxes,
- zonas interditas ao publico,

**Exclusão:** A exclusão significa que uma ou várias pessoas não podem continuar participando numa competição. A exclusão pode referir-se a parte ou totalidade de uma competição (por exemplo, manga, final, treinos livres livres, treinos de qualificação, corrida, etc) ou a várias provas de uma mesma competição. Esta decisão está a cargo do CCD e pode aplicar-se durante ou depois de uma competição ou parte dela, sendo anulados todos os resultados.

**FIA:** Federação Internacional do Automóvel.

**Força Maior:** Acontecimento imprevisível, irresistível e externo.

**Handicap:** Meio previsto por regulamento particular de uma competição que visa igualar o mais possível as condições entre participantes.

**Inscrição:** Mediante a inscrição celebra-se um contracto entre o concorrente e o organizador, na presença ou por correspondência.

**Licença:** Certificado de registo emitido pela ADN a qualquer pessoa jurídica ou física (concorrente, conductor, navegador, equipa, organizador, circuito, etc) que deseje participar ou tomar parte , seja em que capacidade em qualquer competição regida pelo código desportivo aplicável .

**Licença Internacional:** Licença emitida por uma ADN em nome da FIA e válida para competições internacionais em função do grau apropriado e sempre que inscritas no calendário desportivo internacional.

**Linha de Cronometragem:** Linha demarcada ou virtual que inicia ou finaliza a cronometragem de um automóvel.

**Linha de Chegada:** Linha de controlo final, demarcada ou virtual como ou sem cronometragem.

**Linha de Partida:** Linha de controlo inicial, demarcada ou virtual como ou sem cronometragem.

**Números de Licença:** Números atribuídos anualmente por uma ADN ás licenças emitidas.

**Organizador:** Uma ADN, um Associado, um Clube Automóvel ou um agrupamento desportivo qualificado pela respectiva ADN.

**Parque Fechado:** Lugar onde os concorrentes / condutores estão obrigados a levar os seus automóveis conforme regulamento de prova aplicável.

**Partida:** Instante em que se dá a ordem de partir a um concorrente isolado ou a vários concorrentes partindo conjuntamente.

**Passageiro:** Pessoa distinta do piloto, transportada por um automóvel e que pesa pelo menos 60 quilogramas.

**Percurso:** Trajecto que deve ser seguido pelos concorrentes

**Piloto:** Pessoa que conduz o automóvel numa competição qualquer e que deve ser portadora da respectiva licença emitida pela ADN ou FIA.

**Programa Oficial:** Documento oficial elaborado pelo organizador que contém todas as informações úteis da competição para informar o público.

**Prólogo:** Competição que se disputa no início da prova, numa distância pré-definida, que determina a ordem de partida e poderá ser organizada no dia anterior.

**Prova:** Uma prova é composta por uma ou varias competições, desfiles, demonstrações ou concentrações turísticas

**Rali:** Competição disputada em estrada com velocidade media imposta, total ou parcialmente em estradas abertas á circulação normal. Um rali é constituído por um itinerário único, o qual deve ser percorrido por todos os automóveis ou por vários itinerários que conduzem a um mesmo ponto de concentração predefinido e seguido ou não de um itinerário comum.

Os itinerários podem compreender uma ou mais provas especiais, ou seja provas organizadas em estrada fechada ao trafego normal e cujo conjunto de resultados, de uma forma geral, determina o estabelecimento de uma classificação geral e final do rali. Os itinerários que não servem de provas especiais, denominam-se itinerários de ligação, onde seja qual for a velocidade, não deve constituir factor para a classificação.

**Rali Sprint:** Competição que obedece às definições de Rali, simplesmente com limitação de quilometragem e quantidade provas especiais de classificação.

**Rali Todo o Terreno / Baja:** Competição disputada em estrada, em apenas um dia, com uma distância máxima de 600 Km ou em 2 dias, com uma distância máxima de 1000 Km, com um descanso de duração mínima de 8 horas e no máximo de 20 horas a respeitar entre 2 etapas, incluindo o Prólogo.

**Regulamento Particular:** Documento oficial expedido pela Comissão Organizadora duma competição em que se regulamentam os detalhes

**Série, Desafio, Troféu ou Critério:** Realização de uma ou mais provas ou competições de uma mesma especialidade (Históricos, Turismos, Formulas, etc.) por um mesmo organizador, promotor ou empresa que intervenha directa ou indirectamente na sua organização.

**Slalom ou Perícias:** Provas de habilidade num percurso fechado ao trânsito, de superfície compactada, que deve ser traçado com mudanças de direcção que impliquem a diminuição da velocidade através de obstáculos artificiais

**Superlicença:** Licença atribuída e emitida pela FIA ao candidato que a solicite, sob reserva que seja titular de uma licença nacional conforme as disposições do Anexo L, obrigatória em alguns campeonatos internacionais da FIA nas condições estabelecidas em cada regulamento

**Suspensão:** A suspensão priva, durante um período determinado de tempo, quem seja objecto da mesma do direito a participar em qualquer competição, quer seja em território da ADN que a pronunciou e em todos os países submetidos á legislação da FIA.

## I - INTRODUÇÃO

**Art. 1** - A Federação Portuguesa de Automobilismo e Karting (FPAK) é uma Instituição de Utilidade Pública Desportiva, com sede em Lisboa, e rege-se pelos seus Estatutos, devidamente aprovados pelo Conselho Nacional do Desporto (CND), Comité Olímpico de Portugal (COP), Instituto Português do Desporto e Juventude (IPDJ) e pela sua própria Assembleia-Geral.

**1.1 - Taxas** - a direcção da FPAK estipulará anualmente, os valores a cobrar pelas licenças desportivas dos praticantes e autoridades desportivas, bem como das taxas de inscrição das competições no calendário desportivo nacional.

**1.2 - Inspeções** - a direcção da FPAK estipulará, anualmente, os valores a cobrar pela inspecção de pistas ou outros locais, onde os clubes organizador pretendam levar a efeito competições, bem como das homologações, observações de provas e outras taxas aplicáveis.

**1.3 - Regulamentação** - a direcção da FPAK estabelecerá, anualmente, a regulamentação para os diferentes campeonatos, bem como para a emissão de licenças desportivas, aprovação de pistas, seguros desportivo e de provas e sua organização. Os regulamentos dos troféus, taças, desafios, séries e critérios serão aprovados pela FPAK, após análise à regulamentação enviada pelos respectivos organizadores/promotores.

**1.4 - Calendário Desportivo Nacional** - a direcção da FPAK elaborará, anualmente, o calendário desportivo nacional para o ano em curso, tendo em conta os interesses da modalidade e o calendário desportivo internacional (incluindo o da CIK-FIA).

**1.5 - Por onde se rege a FPAK** - para efeitos de regulamentação específica do automobilismo e do karting, bem como para as relações com os clubes federados, os praticantes e demais licenciados, a FPAK rege-se pelo Código Desportivo Internacional (CDI), nos termos do seu Art. 2.1.1 e pelas presentes Prescrições Gerais de Automobilismo e Karting (PGAK).

**1.6 - Conselho De Disciplina** - para além das penalidades atribuídas pelos CCD durante as provas, poderá a direcção da FPAK na sequência dos relatórios do CCD, solicitar a abertura de processo disciplinar pelo Conselho de Disciplina.

**1.7 - Tribunal de Apelação Nacional (TAN)** - referido no Art. 14 do CDI, será a última instância de recurso para qualquer diferendo entre a FPAK, clubes federados e praticantes. Nos mesmos e exactos termos previstos no Art. 1.5, das presentes prescrições, o TAN, rege-se igualmente segundo as normas constantes do regulamento do Tribunal de Apelação Internacional da FIA.

**1.8 - Nomenclatura dos campeonatos** - nos termos definidos pela direcção da FPAK todos os Campeonatos Nacionais utilizam a designação oficial de *Campeonato Nacional de...*, bem como em relação às regiões autónomas dos Açores e da Madeira, onde os seus campeonatos continuam a utilizar a designação de *Campeonato de Ralis dos Açores* e *Campeonato de Ralis da Madeira*.

**1.9 - Referência a Grande Prémio, Campeonato ou Taça** - nenhum campeonato, taça, troféu, desafio, série e critério ou prova, poderá englobar na sua designação, a referência *Grande Prémio*, sem que haja sido obtida pela FPAK, a devida autorização junto da FIA. Também as designações *campeonato* e *taça*, não poderão ser utilizadas, senão em provas designadas pela própria FPAK.

## II - APLICAÇÃO

**Art. 2 - Aplicação das PGAK** - as presentes PGAK, aplicam-se a todos as provas de automobilismo e karting, inscritos no calendário desportivo nacional, bem como à regulamentação específica vigente, para as mesmas provas.

**2.1 - Exceptualidade das PGAK** - a FPAK poderá autorizar em relação a uma determinada prova, após pedido devidamente fundamentado apresentado pelos respectivos organizadores, a exceptualidade pontual de alguma das normas constantes das presentes PGAK.

**2.2 - Alterações/Actualizações às regulamentações** - qualquer modificação ou eliminação do articulado destas ou outras prescrições, bem como de qualquer outro regulamento, será introduzida na última página, em **ALTERAÇÕES (novo texto)**, onde constará a nova redacção, bem como uma das 2 expressões (**Alterado em dd-mm - Retirado em dd-mm**). O número e descritivo do artigo no texto original, aparecerá da seguinte forma. Ex: **55.5.5 - Regulamentos...**

No caso de novos artigos, estes serão indicados na 1º página, continuando o descritivo a ser editado em **ALTERAÇÕES (novo texto)**.

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

**2.3 - Não cumprimento das PGAK** - o não cumprimento do prescrito nas presentes PGAK poderá levar à aplicação ao clube organizador/licenciado ou demais intervenientes, de uma das penalidades previstas no Art. 12.3 do CDI sendo ainda factor de apreciação global da prova, no caso dos primeiros.

**2.4 - Dúvidas e Omissões** - todos os casos não previstos nas presentes prescrições ou dúvidas de interpretação, serão resolvidos pela direcção da FPAK, em conformidade com o CDI.

### III - REGULAMENTAÇÃO DAS COMPETIÇÕES

**Art. 3** - A regulamentação desportiva e técnica de automobilismo e karting, em vigor em 2015, será aquela que estiver publicada no site da FPAK.

**3.1** - Nas provas pontuáveis para Campeonatos / Taças FIA, o regulamento particular de prova tem de ser enviado à FPAK, até 90 dias antes do início da prova, que o remeterá à FIA para aprovação. Os diversos documentos, e nomeadamente o regulamento particular de prova e os seus aditamentos, devem ser redigidos em português e em inglês. Se o organizador o desejar, poderá igualmente ser redigido em francês ou em qualquer outra língua.

**3.1.1** - Sobre a capa do regulamento particular da prova, bem como nos aditamentos a estes e na primeira página dos resultados oficiais e oficiais, deve figurar o título do(s) campeonato(s) aos quais pertence a prova, o símbolo da FPAK com uma dimensão mínima de 2,5 cm, bem como o logo oficial atribuído eventualmente pela FPAK ao respectivo campeonato.

Quando se tratar de provas integradas no Calendário Internacional FIA, além daqueles, deverá ser ainda exibido o símbolo do respectivo Campeonato/Taça FIA, se existir.

**3.2 - Validade dos regulamentos** - para a aplicação correcta dos regulamentos, toda a regulamentação que se encontre publicada no site da FPAK, nela constando a data da respectiva actualização (a qual corresponderá à sua efectiva entrada em vigor), prevalecerá, sobre quaisquer outras versões anteriores dos mesmos regulamentos que hajam sido previamente publicadas.

**3.3 - Inscrição de provas no calendário desportivo nacional** - ao inscrever um ou mais provas num campeonato, taça, troféu, desafio, série e critério, o respectivo clube organizador, assume a responsabilidade da realização dessa competição ou competições, de acordo com as normas em vigor para a respectiva competição e com os projectos de regulamento apresentados na data prevista, devidamente aprovados pela FPAK, salvo caso de força maior devidamente comprovado.

As mesmas competições deverão ser inscritas no calendário desportivo nacional, segundo as normas em vigor e pagas as respectivas taxas de direitos de inscrição no calendário nos seguintes prazos:

- a)** a inscrição de uma prova no calendário desportivo nacional, deverá respeitar o prazo de 60 dias, antes da data da sua realização;
- b)** o regulamento particular, deverá ser entregue, 45 dias antes da data da realização da prova;
- c)** o pagamento da taxa inicial (50%) deverá ser liquidado até 15 dias da data da realização da prova, sob pena do seu regulamento particular não ser aprovado;
- d)** nos casos em que o seguro não seja contratado através da FPAK e para que o mesmo regulamento seja aprovado, têm de anexar cópia da declaração de seguro até 15 dias antes da prova;

e) os restantes 50% terão de ser liquidados na semana após a realização da prova;

**Nota** - Não será aprovado o respectivo regulamento, nem autorizada a realização da prova, a associados que não cumpram as regras acima descritas, bem como associados que se encontrem em situação irregular de pagamentos à FPAK.

**3.3.1** - Qualquer prescrição não incluída no regulamento particular da prova, só será válida em caso de força maior ou de segurança, se tiver sido comunicada por aditamento a todos os concorrentes e confirmada a sua recepção, através de protocolo por parte destes.

**3.3.2** - A falta de cumprimento, do que estabelece o presente artigo, quando não deva atribuir-se a motivos de força maior, alheios ao clube organizador, devidamente comprovados e reconhecidos pela FPAK, determinará a não devolução do pagamento da taxa inicial conforme Art. 3.3 c).

**3.4 - Número mínimo de inscritos numa prova** - 10 para todas as provas inscritas no calendário desportivo nacional.

**3.4.1** - O clube organizador, se à data do fecho das inscrições se verificar que o número de inscritos não cumpre o estipulado no Art. 3.4, poderá solicitar à FPAK a realização da prova. Se o pedido for aceite, o clube organizador obriga-se a informar todos os concorrentes da realização da prova.

**3.5 - Prazos de entrega de documentação** - os clubes organizadores terão que apresentar via [regulamentos@fpak.pt](mailto:regulamentos@fpak.pt), para aprovação pela FPAK, os regulamentos das competições, de acordo com o respectivo *regulamento tipo*, até 45 dias antes do seu início bem como o plano de segurança. A restante documentação encontra-se definida nas *Prescrições Específicas* de cada modalidade. Após aprovação, o mesmo será publicado no site da FPAK e só depois, no site oficial do clube organizador, bem como o respectivo horário, itinerário e boletim de inscrição, até 15 dias antes do seu início.

**3.6 - Penalidade para regulamentos fora de prazo** - as provas cujos regulamentos particulares não sejam entregues na FPAK, dentro dos prazos expressos no Art. 3.5, serão penalizadas por simples decisão da direcção da FPAK em 100,00€, contando ainda para apreciação geral da prova.

**3.7 - Obrigatoriedade de comissões organizadoras / promotores** - os promotores e comissões organizadoras de troféus, taças, desafios, séries ou critérios, obrigam-se pelo simples facto de fazerem parte de uma prova com mais categorias, de campeonatos nacionais ou FIA, a participar nessa prova. A sua não presença levará à indemnização ao clube organizador de uma taxa de 2.500,00€. Sem que tal valor haja sido comprovadamente liquidado ao clube, não será autorizada qualquer inscrição em provas FPAK. Exceptuam-se casos de força maior devidamente justificados, e aceites pela direcção da FPAK, após consultado o clube organizador da prova em questão.

**3.8 - Realização de provas com motos** - não será autorizada qualquer competição de automobilismo ou karting, que inclua no seu programa, provas destinadas a motos e/ou motocicletas, salvo prévia autorização expressa da FPAK e da FMP.

**3.9 - Restrição à realização de provas de estrada** - para provas a realizar em zonas florestais, durante os meses de Julho e Agosto, as mesmas carecem de autorização da FPAK bem como das autoridades competentes, atendendo ao elevado risco de incêndios.

**3.10 - Anulação de prova** - poderá implicar a retirada da mesma do campeonato/taça, do ano seguinte.

**3.11 - Substituição de provas** - no caso da não realização de alguma prova inscrita num campeonato, taça, troféu, desafio, série ou critério, a FPAK poderá considerar a substituição dessa prova por outra de características semelhantes de modo a satisfazer as condições estabelecidas na regulamentação específica do campeonato, taça, troféu, desafio, série ou critério.

Neste caso, a prova substituta realizar-se-á na data que for aprovada pela FPAK e organizada por um clube a quem será endereçado convite. Este artigo é válido para uma ou mais provas.

## IV - OFICIAIS DE PROVA

**Art. 4** - A lista e as funções dos oficiais de prova num evento inscrito no calendário desportivo nacional, é aquela que é mencionada nos Art. 11.1 ao Art. 11.6 do CDI.

**4.1 - Licenças de oficiais de prova** - todos os oficiais de prova (à excepção dos elementos do gabinete de imprensa), em todas as provas do calendário nacional, deverão figurar com o seu número de licença desportiva válida, no regulamento particular e seus eventuais aditamentos.

Nos campeonatos e taças, sugere-se fortemente que o médico-chefe seja detentor de licença desportiva válida, que inclui um seguro, embora obrigatória para as provas de campeonatos FIA.

**4.1.1** - Todo oficial de prova tem durante a mesma, de manter a sua licença sempre de forma visível.

**4.2 - Participação em provas não aprovadas pela FPAK** - Não é permitida a participação de qualquer tipo de licenciado em provas que não tenham tido a aprovação da FPAK podendo os mesmos incorrer em sanções a atribuir pelo Conselho de Disciplina.

**Art. 5 - Constituição de um colégio de comissários desportivos (CCD)** - em todas as competições nacionais o CCD será constituído por 3 elementos, sendo sempre um deles o presidente. Contudo, para provas de resistência em circuito com seis ou mais horas de duração e de forma a permitir que estejam sempre presentes, um número mínimo de 3 CD, este deverá ser constituído por cinco elementos. O clube organizador colocará à disposição do CCD, um secretário com licença mínima de CD Estagiário (CDE), que será o responsável por todos os procedimentos administrativos inerentes ao seu regular funcionamento.

**5.1 - CCD para provas de campeonatos nacionais e taças** - caberá exclusivamente à FPAK, a designação do presidente. Os restantes membros serão propostos pelo clube organizador, podendo o terceiro elemento pertencer ao clube organizador. Esta proposta está sujeita à aprovação da FPAK.

**5.2 - CCD para os restantes provas** - os membros serão propostos pelo clube organizador, bem como a indicação do presidente, sendo esta proposta sujeita a ratificação pela FPAK.

**5.3 - Contacto entre CCD e DP** - durante todo o desenrolar de uma prova, pelo menos um dos CD terá de estar em permanente contacto com o director de prova.

**a)** o local, data e hora da primeira reunião do CCD, para provas de todo o terreno, tem de constar obrigatoriamente, no horário da prova.

**b) conteúdo das decisões** - o nome da prova, número da decisão, nome do concorrente e/ou piloto, se aplicável, data e hora da infracção, momento da prova em que ocorreram, oficial que elabora o relatório com os factos ocorridos, evidências, artigos da infracção e decisão, regulamentos que os suportam, indicação da possibilidade de apelo da decisão, data e hora da assinaturas dos CD e confirmação da recepção pelo concorrente da decisão têm de constar em todas as decisões.

**c) notificação das decisões** - toda a decisão que envolva um concorrente, deverá ser comunicada através de notificação escrita entregue ao concorrente ou seu legal representante, o qual deverá confirmar por assinatura o seu recebimento. A notificação dessas decisões também deverá ser feita por afixação. Em caso de intenção de apelo regulamentarmente declarada junto do CCD, este último deverá acusar a recepção do mesmo por escrito.

**d) recusa de notificação** - qualquer eventual recusa por parte do concorrente ou seu legal representante, em confirmar por assinatura o seu recebimento, deverá ser reportada de imediato ao CCD, o qual registará no original do documento a seguinte menção:

**NOTIFICADO ÀS ...h ...m, MAS RECUSOU ASSINAR A NOTIFICAÇÃO**

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

Pelo que, a eventual recusa de assinatura da notificação não poderá servir de alegação de desconhecimento da penalização aplicada, desde que o acto da notificação tenha sido confirmado por duas testemunhas com licença desportiva válida. A não assinatura do documento, retira o direito de apelo ao concorrente.

**5.4 - Incompatibilidade de funções** - é proibido a todas autoridades desportivas integrarem a lista de oficiais de prova, bem como nela desempenharem uma função oficial a nível organizativo, caso nessa prova participem parentes ou afins com eles relacionados em qualquer grau de linha recta ou até ao 2º grau da linha colateral.

**5.5** - Conforme o Art. 11.7 do CDI, a FPAK autoriza a remuneração dos CD.



**5.6 - CD Estagiários (CDE)** - os licenciados CDE, para estagiarem num CCD, deverão solicitá-lo ao presidente do mesmo. O presidente do CCD tomará a decisão de o aceitar ou não. Em caso de recusa, deverá informar a FPAK, dos seus motivos.

São permitidos estágios em provas de campeonatos nacionais e taças. Em provas não incluídas nestes, poderá fazer parte do CCD, como terceiro elemento.

Nas provas em que não seja membro efectivo do CCD, este poderá fazer parte dos trabalhos, se para tal for solicitado, não podendo no entanto, inquirir um concorrente nem ter poder de voto.

Em qualquer dos casos, o presidente do CCD tem de indicar no seu relatório final da prova o nome e número de licença desportiva do CDE e ainda e de forma confidencial, emitir e remeter à FPAK, um relatório específico em que transmita a sua apreciação pessoal, quanto ao conhecimento dos regulamentos por ele evidenciado.

**5.7 - Juizes de facto** - elementos com licença válida, cujas funções têm de ser definidas nos termos do Art. 11.16 do CDI.

**5.8 - Sala do CCD** - por força da aplicação dos Art. 3 e 3.1 das PGAK, é necessário dotar a sala do CCD, de equipamento informático com possibilidade de ligação permanente à internet, de forma a possibilitar a consulta on-line à regulamentação em vigor, permitindo assim, poder provar/demonstrar a qualquer concorrente, condutor, chefe de equipa ou a qualquer outro interlocutor, da validade/actualidade da regulamentação aplicada pelo CCD.

**5.9 - Documentos oficiais FPAK** - o clube organizador obriga-se a utilizar e a colocar à disposição quer do CCD, quer dos CT e demais oficiais de prova, todos os documentos oficiais FPAK, de utilização obrigatória, cujos modelos se encontram disponíveis no site da FPAK e serão remetidos em versão *word* para todos os associados via email.

**Art. 6 - Delegado Técnico FPAK / Comissários Técnicos (CT)** - a constituição da equipa técnica, em cada competição dos campeonatos, taças, troféus, desafios, séries ou critérios, deverá constar obrigatoriamente, do regulamento particular de prova e carece de aprovação da FPAK, a qual pode indicar para qualquer prova do calendário desportivo nacional, um delegado técnico.

**Delegado Técnico (DT)** - o delegado técnico estará presente nas reuniões inicial e final do CCD. O delegado técnico nomeado pela FPAK, terá plena autoridade sobre os CT da prova. Poderá igualmente, e se para tal for designado, assumir as funções de comissário técnico chefe da prova.

O delegado técnico pode apresentar ao CCD, verificações técnicas suplementares para além das solicitadas pelo comissário técnico chefe.

Deve enviar um relatório detalhado das verificações técnicas ao departamento técnico da FPAK.

Em caso de viaturas acidentadas (com danos significativos) ou em que hajam sido detetadas anomalias ou desconformidades técnicas consideradas graves, deverá ainda enviar um relatório ao departamento técnico da FPAK, bem como o passaporte técnico da viatura.

**Comissário Técnico Chefe (CTC)** - as verificações e controlos técnicos serão efectuados em todas as provas do calendário desportivo nacional por um CT, designado no regulamento particular de prova. O delegado técnico e/ou o CTC é (são) o (s) único (s) acreditado (s) para a apresentação ao director de prova, dos diferentes relatórios que devem ser redigidos;

Previamente, o CTC, assegura e organiza os meios humanos, materiais e estruturas necessárias que devem ser colocadas à disposição pelo organizador para a realização de toda a sua missão e para os diferentes controlos técnicos que se julguem necessários, bem como dispor dos documentos e materiais para assegurar essa função.

Poderá apresentar, por iniciativa própria, um relatório dos controlos visuais e as anomalias técnicas que tenha detectado durante o desenrolar da prova, para além do relatório dos controlos que tenham sido efectuados a pedido do director de prova ou CCD, durante ou no final da mesma.

Deverá ainda informar o delegado técnico FPAK, do plano de todas as ações técnicas que pretenda efetuar, no decorrer da prova, assim como de situações anómalas que tenham conhecimento.

**Efetivos** - a duração das verificações técnicas deve ser programada em função do número de veículos a controlar e do número de CT (ver prescrições específicas da cada modalidade).

O número mínimo de CT, para cada prova é o seguinte:

- 1 CTC
- 4 CT

**6.1** - Nos troféus, desafios, séries, critérios, os respetivos promotores têm o direito de designar CT para integrar a comissão técnica da respectiva prova.

**6.2** - Em cada competição, o DT FPAK e/ou o CTC, deverão elaborar um relatório escrito após as respetivas verificações técnicas.

**Art. 7 - Observador FPAK** - a FPAK poderá designar para qualquer prova do calendário desportivo, um *observador* que tem como missão elaborar um relatório detalhado sobre a organização e a qualidade desportiva da mesma, segundo o modelo de relatório.

**7.1 - Observador** - para as provas candidatas à subida de categoria ou a integrar um campeonato nacional, a FPAK designará um observador extra.

**7.2 - Prazo de envio do relatório ao clube** - o relatório de observação, será remetido ao respectivo clube organizador no prazo máximo de 15 dias após realização da prova.

**7.3 - Contestação / Esclarecimento / Rectificação ao relatório** - o clube organizador, disporá de um prazo de 10 dias, após recepção do mesmo, para apresentar por escrito à FPAK, qualquer reclamação, pedido de esclarecimento ou de rectificação sobre o conteúdo do respectivo relatório. Findo esse prazo e não tendo sido apresentada pelo clube organizador, qualquer solicitação de revisão ao relatório, este passará a considerar-se como final e definitivo.

**7.4 - Esclarecimento do Observador** - qualquer reclamação, pedido de esclarecimento ou rectificação sobre o conteúdo do relatório, apresentada no prazo definido no Art. 7.3, será analisada pela direcção da FPAK, que solicitará ao observador, o seu comentário adicional e a reclamação, pedido de esclarecimento ou rectificação, que haja sido apresentada pelo clube organizador, comentários que o *Observador* tem de comunicar por escrito à FPAK, no prazo máximo de 8 dias.

**7.5 - Decisão Final sobre o relatório** - a direcção da FPAK analisará a comunicação do clube organizador e os comentários adicionais do observador, e decidirá em última instância sobre se há lugar ou não à introdução de quaisquer rectificações ao relatório de prova, sendo a decisão da direcção da FPAK, posteriormente comunicada ao clube organizador.

Caso a direcção da FPAK, decida introduzir quaisquer rectificações ao relatório inicial, será remetida de imediato ao clube organizador, uma versão definitiva do relatório.

Caso a direcção da FPAK decida não considerar justificável qualquer rectificação ao mesmo, a versão inicial do relatório de prova manter-se-á e será dada como final e definitiva.

**7.6 - Condição para se enviar um relatório ao clube** - o relatório do observador FPAK só poderá ser contudo, remetido, nos termos e prazos previstos no presente artigo, após recepção pela FPAK, do processo completo da prova, a elaborar pelo clube organizador, segundo os termos e prazos definidos no Art. 19. das presentes prescrições.

## V - VEÍCULOS

**Art. 8 - Veículos** - as competições inscritas no calendário desportivo nacional são reservados a veículos que estejam em conformidade com a respectiva regulamentação técnica e de acordo com o definido nos regulamentos particulares das provas que os integram.

**8.1 - Periodicidade de utilização de veículos** - nos termos do Art. 2.7.1 c) do CDI e salvo indicação em contrário sobre a ficha de homologação, que exclua certas evoluções, as viaturas dos grupos A, N, R e RGT são autorizadas, durante um período suplementar de quatro anos após haver expirado a sua homologação, a participar em ralis nacionais e internacionais (excepto nos do campeonato do mundo de ralis).

Para os campeonatos de montanha (Art. 4 do regulamento dos campeonatos Europeu/Internacional) e de ralicross (Art. 10.1.1 do regulamento dos campeonatos do mundo/europa) são autorizadas as viaturas dos grupos A e N. Estas viaturas poderão alinhar à partida e ser classificadas conjuntamente com as viaturas homologadas. A participação de viaturas homologadas assim definidas só poderá ser autorizada desde que:

**a)** as fichas de homologação FIA e passaportes técnicos (FPAK e/ou FIA) sejam apresentadas nas verificações técnicas;

**b)** as viaturas estejam em conformidade com o regulamento técnico e artigos do Anexo J em vigor à data do final da homologação e estejam em bom estado de conservação e condições de participação, sujeitas à discricção dos CT;

**8.2 - Viaturas GPL** - nos termos previstos na regulamentação internacional é interdita a participação em qualquer prova inscrita no calendário desportivo nacional.

**8.3 - Alteração de dados** - Qualquer alteração aos dados mencionados na inscrição, deverá ser comunicada necessariamente por escrito à organização, antes do fecho das inscrições da prova em questão. A não advertência de qualquer alteração, poderá acarretar a exclusão da prova, ficando a decisão ao critério exclusivo do CCD.

## VI - CONCORRENTES E CONDUTORES

**Art. 9 - Concorrentes e Condutores** - de modo a pontuar em qualquer campeonato ou taça, é obrigatória a inscrição do concorrente/condutor, até ao fecho das inscrições da respectiva prova, pelo que a sua pontuação, iniciar-se-á a partir desse momento.

Como excepção, só na primeira prova de cada campeonato, a inscrição no respectivo campeonato poderá ser efectuada até 24 horas antes das verificações administrativas.

Só serão permitidas inscrições nos campeonatos/taças até à prova correspondente a metade do campeonato/taça, com arredondamento para cima.

**9.1** - Toda a manobra desleal, incorrecta ou fraudulenta, praticada por um concorrente ou pelos membros da sua equipa, será julgada pelo CCD que pronunciarão todas as eventuais penalidades previstas nos Art. 12.2 e 12.3 do CDI.

**9.2 - Inscrição em troféu, desafio, série ou critério** - aplicar-se-á o estipulado no Art. 9, excepto se o regulamento particular o solicitar de modo diferente.

**9.3 - Condutores com licença de outra ADN** - em todas as provas dos campeonatos e taças, poderão participar nos mesmos, não podendo contudo inscrever-se nos respectivos campeonatos / taças, conforme o disposto no Art. 2.3.6 do CDI.

**9.4 - Acordo com a RFEdA** - por excepção ao Art. 9.3, os concorrentes portadores de licença espanhola, poderão participar pontuando e retirando pontos, desde que cumpra o estipulado no Art. 9, poderão ser vencedores do respectivo campeonato ou taça, sendo-lhes contudo vedado ostentar o título de Campeão Nacional, conforme o DL 248-B/2008 de 31/12, Art. 62.

**9.5 - Substituição de um veículo de prova** - após proposta ao director de prova e validado pelo CCD, o concorrente poderá livremente substituir o veículo declarado, por outro da mesma categoria, grupo, divisão ou classe até ao final das verificações técnicas iniciais.

**9.6 - Substituição de um ou mais piloto** - após a publicação da lista de inscritos, não será autorizada a substituição de um concorrente moral nem a admissão de qualquer outro. No entanto desde que autorizado pelo CCD, será permitida a substituição do concorrente/condutor e ou navegador, até à publicação da lista de participantes.

## VII - LICENÇAS DESPORTIVAS

**Art. 10** - Para participar em qualquer prova é obrigatória a apresentação das licenças desportivas de concorrente/condutor, (nacionais ou internacionais) ou navegador. A sua emissão obedece ao *regulamento de emissão de licenças desportivas* da FPAK e nos termos do CDI.

Nas provas inscritas no calendário internacional FIA e disputados integralmente em território nacional, não serão exigidas licenças internacionais aos licenciados portugueses, excepto se o regulamento da competição, obrigar a licença internacional. Nos campeonatos FIA ou CIK-FIA, serão exigidas licenças internacionais.

**10.1 - Acordo com a RFEdA** - nos termos do acordo de reciprocidade firmado entre a RFEdA e a FPAK, os concorrentes/condutores espanhóis, que sejam detentores de licença desportiva estatal, poderão participar nas provas de campeonatos, taças, troféus, desafios, séries e critérios disputados em Portugal nas mesmas condições dos concorrentes nacionais, aplicando-se, no entanto, o Art. 9.4. Em relação aos licenciados portugueses, as licenças nacionais A e B são válidas em Espanha.

**10.2 - Licenciados de outras ADN** - um clube organizador pode aceitar a inscrição nas suas provas nacionais, licenciados de outras ADN, aceitando licenças internacionais ou nacionais acompanhadas da respectiva autorização da sua ADN. Para os licenciados espanhóis aplica-se o Art. 10.1.

**10.3 - Não conformidade da licença** - o facto de um licenciado participar numa prova, sem que esteja habilitado com a licença correspondente à categoria dessa prova, determinará a sua exclusão e a aplicação ao clube organizador, uma multa no valor de 1.500,00€.

**10.3.1 - Licenciados dos clubes** - qualquer elemento de um clube, esteja ele mencionado ou não, no regulamento particular de prova ou em aditamento, que se encontre no desempenho de funções tem de ser titular de licença desportiva válida, correspondente ao cargo exercido. A FPAK, poderá solicitar a apresentação da mesma. Qualquer inconformidade ao disposto neste artigo, será objecto de uma penalidade, de acordo com os Art. 12.2 e 12.3 do CDI.

**10.4 - Responsabilidade do concorrente** - é da inteira responsabilidade do concorrente assegurar-se que todas as pessoas relacionadas com a sua inscrição e com acesso às áreas reservadas (Art. 20 do CDI) respeitem todas as disposições do CDI, dos regulamentos desportivo e técnico pelos quais as mesmas são disputadas, conforme definido no Art. 9.16 do CDI.

**10.5 - Designação de representante oficial** - se um detentor de licença de concorrente colectiva estiver impossibilitado de estar presente no prova, deve designar por escrito o seu representante oficial nesse prova, em documento devidamente assinado e carimbado, que terá que ser apresentado nas verificações administrativas ou sempre que lhe seja solicitado.

**10.6 - Acessibilidade das licenças** - toda e qualquer pessoa relacionada de qualquer forma com um veículo inscrito ou que por qualquer outra razão se encontre nas áreas reservadas (cf. Art. 20 do CDI) terá de ser portador de licença/credencial de acesso, apropriada ao local em que se encontre.

**Art. 11 - Condição de participação (veículos)** - em qualquer prova, um condutor só poderá participar com um único veículo, em cada grupo, categoria, divisão ou classe. No entanto poderá mudar livremente de veículo, de prova para prova.

**Art. 12 - Data limite para inscrição em provas** - para qualquer prova de um campeonato, taça, troféu, desafio, série ou critério, as inscrições encerrarão 5 dias úteis antes da data das verificações administrativas.

**12.1 - Onde efectuar a inscrição em provas** - as inscrições para qualquer prova, serão efectuadas, unicamente, junto ao clube organizador/promotor, conforme regulamento particular da prova.

**12.2 - Boletim de Inscrição** - o boletim de inscrição, deverá obedecer ao impresso publicado no site da FPAK, sendo obrigatório o seu integral preenchimento. Sem estas indicações e o pagamento da respectiva taxa de inscrição o boletim não será aceite. É da inteira e exclusiva responsabilidade do concorrente, todos os dados/informações incluídos no boletim de inscrição. A omissão ou erro de qualquer dado/informação, não poderá ser imputada ao clube organizador.

**12.3 - Condições para a devolução integral de taxas de inscrição**

- a) aos candidatos cuja inscrição não tenha sido aceite pela comissão organizadora;
- b) no caso de a prova não se realizar;

**Art. 13 - Aceitação de licenciados em provas** - os clubes organizadores/promotores das competições, pelo simples facto de as terem inscrito nos campeonatos, taças, troféus, desafios, séries ou critérios e que tenham aceitado a inscrição de um licenciado nas respetivas competições, obrigam-se nos termos da legislação desportiva nacional em vigor, a aceitar a inscrição e participação do mesmo, nas provas inseridos nessa competição.

**Art. 14 - Autorização FPAK para participação em provas fora da EU** - a participação de um licenciado em qualquer prova fora da UE ou países assimilados por decisão da FIA, carece, em conformidade com o Art. 3.9.4 do CDI, de autorização prévia da FPAK, a qual deve ser requerida até 5 dias antes do início da prova.

## VIII - VERIFICAÇÕES ADMINISTRATIVAS E TÉCNICAS

### **Art. 15 - Lista de inscritos**

**15.1 - Validade de uma lista de inscritos** - a lista de inscritos a enviar à FPAK pelo clube organizador de cada prova, considerar-se-á completa, se incluir os nomes e respectivos números de licença desportiva de todos os concorrentes, condutores ou navegadores, bem como a indicação correcta do grupo, categoria, divisão e classe dos veículos participantes.

**15.2 - Data limite das listas de inscritos** - esta lista, tem de dar entrada na FPAK, três dias após o fecho das inscrições e só poderá ser publicada pelo clube (sede ou site) após validação da FPAK. No caso de provas integrados em campeonatos ou taças FIA, a lista de inscritos deverá dar entrada na FPAK, até 7 dias uteis, antes da data marcada para as verificações administrativas.

**15.3 - Não cumprimento dos prazos** - o não cumprimento dos Art. 15.1 e 15.2, implicará o pagamento de uma multa de 150,00€.

**Art. 16 - Verificações Administrativas** - é obrigatória a apresentação, da licença desportiva, documento identificativo (em caso de licença moral) e carta de condução, quando aplicável.

**Art. 17 - Verificações Técnicas Iniciais** - só os concorrentes que tenham sido aprovados nas verificações administrativas, podem apresentar o seu veículo nas verificações técnicas e só após estas, poderão alinhar à partida da competição. O simples facto de apresentar uma viatura às verificações técnicas iniciais, é considerado como uma declaração implícita por parte do concorrente da integral conformidade do seu veículo.

**17.1 - Detecção de erros numa verificação** - qualquer erro detectado nas verificações técnicas, só poderá ser corrigido nos termos previstos no Art. 17.4, e até à publicação da lista de admitidos à partida na prova, a partir da qual, nenhuma outra modificação poderá ser introduzida.

**17.2 - Ficha de homologação / Passaporte técnico** - aquando das verificações técnicas, todas as viaturas têm de apresentar, ficha de homologação completa em original (FIA ou CIK-FIA) ou cópia autenticada pela FPAK ou por outra ADN, formulários de segurança (viatura e equipa) integralmente preenchidos, bem como o passaporte técnico devidamente validade por um delegado técnico e com a colocação do respectivo selo na viatura. A não apresentação destes documentos acarreta ao concorrente/conductor, uma multa de 100,00€, podendo ir até à exclusão da prova.

### **17.3 - As verificações técnicas iniciais, deverão incidir sobre:**

**a)** Identificação do veículo inscrito, tendo por base a respectiva ficha de homologação e passaporte técnico, suas características e conformidade com o boletim de inscrição;

**b)** Inspeção dos elementos de segurança, conforme Art. 18.

**17.4 - Discrepância de inscrição de um veículo** - se no momento das verificações técnicas iniciais, se constatar que um veículo não corresponde à categoria, grupo, divisão ou classe, no qual foi inscrito, poderá por decisão exclusiva do CCD, sob proposta do Delegado Técnico ou CTC ser mudado.

**17.5 - Respeitabilidade do horário** - qualquer concorrente que se apresente às verificações técnicas iniciais, fora do horário que foi estabelecido, só poderá ser verificado, por autorização expressa do CCD, sob proposta do director de prova, segundo novo horário a definir.

Esta autorização acarretará ao concorrente/conductor uma penalidade de 150,00 € a liquidar ao clube organizador, em momento anterior à publicação da lista oficial de participantes, sem o que, o concorrente/conductor não poderá constar da mesma.

**17.6 - Verificações em pormenor** - quaisquer verificações técnicas em pormenor, só poderão ser realizadas com autorização do CCD e no final da competição.

**17.7 - Afixação e distribuição da lista de concorrentes autorizados à partida** - deve ser feita obrigatoriamente após a conclusão das verificações administrativas e técnicas iniciais.

**17.8 - Cumprimento do programa de verificações** - por outro lado, o clube organizador obriga-se a fazer cumprir integralmente o programa horário previsto e aprovado, para as verificações documentais e técnicas iniciais da prova. O não cumprimento, implicará a aplicação de uma multa de 500,00 €, após uma tolerância máxima de 30 minutos, sendo ainda factor de apreciação global da prova.

**17.9 - Viaturas sujeitas a verificação técnica final** - as verificações incidirão sobre os dois primeiros classificados da geral e o primeiro de cada grupo, assim como outros veículos qualquer que seja a posição alcançada na classificação. Estas verificações serão determinadas pelo CCD, sob sugestão do Delegado Técnico da FPAK. Idênticas verificações poderão ser determinadas pela FPAK.

**17.10 - Não conformidade de um veículo** - a não conformidade de qualquer veículo com as prescrições do Anexo J ao CDI, com a ficha de homologação, passaporte técnico, ou com as normas do regulamento técnico de um campeonato, taça, troféu, desafio, série ou critério, implicará a exclusão do concorrente, na classificação dessa prova, excepto nos casos em que a regulamentação específica dessa competição preveja outra penalidade, sem prejuízo de outras penalidades aplicáveis nos termos do CDI.

**17.11 - Verificação técnica determinada pela FPAK** - em todas as provas de campeonatos e taças, organizados pela FPAK, esta poderá determinar uma verificação mais completa e detalhada, podendo eventualmente envolver a desmontagem de veículos.

**17.12 - Verificação técnica determinada pelo CCD** - por iniciativa do CCD, por proposta do director de prova, delegado técnico FPAK ou CTC.

**17.13 - Verificação técnica determinada pelo organizador/promotor de um troféu, desafio, série ou critério** - solicitará ao CCD e informará o director de prova (o mais tardar até antes da entrada em parque fechado), informando-o do seguinte:

a) Relação das viaturas a verificar;

b) Descriminação dos órgãos mecânicos que pretende verificar;

Se as verificações atrás referidas não puderem ser efectuadas durante o tempo regulamentar do parque fechado, a comissão organizadora deverá indicar a data, hora e local em que as mesmas terão início, sendo que os órgãos a verificar, deverão ser de imediato, selados.

**17.14 - Encargos com verificação técnica solicitada pela FPAK ou organizador** - quando a verificação técnica de um veículo, for determinada pela FPAK ou por uma das entidades organizadoras das provas de um campeonato, taça, troféu, desafio, série ou critério, estas suportarão apenas os encargos relacionados com as instalações a utilizar e o transporte (se o veículo inspeccionado estiver em conformidade) decorrendo sempre da inteira responsabilidade do respectivo concorrente quaisquer despesas relacionadas com a desmontagem e posterior montagem dos órgãos verificados. Se se verificar a não conformidade do veículo, ao concorrente em causa serão debitadas todas as despesas resultantes de transporte, instalações, etc.

**17.14.1 - Deslocação de uma viatura sujeita a fiscalização** - o concorrente será obrigado a fazer conduzir o seu veículo sob fiscalização, consoante os casos, do clube organizador/promotor ou da FPAK, sob pena de exclusão, para o local designado, onde posteriormente o mesmo lhe será entregue, depois de efectuadas todas as operações de verificação.

**17.15 - Extensão de uma verificação** - a FPAK ou o clube organizador/promotor, determinará a extensão de uma verificação efectuada por sua iniciativa, pelo que se reserva o direito de dar a mesma por concluída, quando e sempre o entenda como conveniente.

**17.15.1 - Início e final da verificação** - em qualquer caso a verificação técnica terá início, obrigatoriamente, durante um dos três dias úteis, seguintes ao do final da prova. Contudo, e independentemente da data do início das verificações, as mesmas terão obrigatoriamente de estar concluídas até ao final do quinto dia útil seguinte ao do final da prova, com excepção dos resultados de eventuais análises de combustível ou lubrificantes. Salvo situações aceites pela FPAK.

No caso de uma qualquer reclamação técnica apresentada por um concorrente contra um veículo de determinada categoria, os veículos inscritos pelo concorrente reclamante, será (ão) obrigatória e igualmente verificado (s) nos mesmos pontos que os do veículo objecto de reclamação.

**17.16 - Impossibilidade de um concorrente desistir de uma prova** - qualquer concorrente cujo veículo seja seleccionado ou indicado para uma verificação técnica, ou que seja objecto de qualquer inquérito em curso, não pode solicitar a desistência até terminadas as verificações ou averiguações.

**17.17** - Em qualquer momento da prova poderão efectuar-se verificações complementares, quer ao veículo quer aos membros da equipa. O concorrente é responsável em qualquer momento da prova, pela conformidade técnica do seu veículo. Qualquer infracção será comunicada ao CCD, que pode aplicar as penalidades previstas nos Art. 12.2 e 12.3 do CDI.

**Art. 18 - Equipamentos de segurança** - são obrigatórios para os participantes em campeonatos, taças, troféus, desafios, séries ou critérios.

### 18.1 - Veículos

a) cf. Art. 253 ou Art. 283 Anexo J do CDI

b) cf. Art. 3.1 - segurança dos karts do regulamento técnico da CIK-FIA

c) cf. Art. 3.2 - segurança dos equipamentos do regulamento Técnico da CIK-FIA

**18.2 - Vestuário para Condutores - Navegadores** - (cf. Capítulo III Art. 1 a 3 do Anexo L da FIA) e quadro abaixo.

**Vestuário obrigatório** em conformidade com a norma FIA 8856-2000 (lista técnica nº 27).

	capacete	hans	fato	roupa interior	luvas	balacclava	botas	bacquet	cinto segurança
CN Ralis	X	X	X	X	X	X	X	X	X
CN Clássicos Ralis	X	X	X	X	X	X	X	X	X
C FPAK Ralis/Madeira/Açores	X	X	X	X	X	X	X	X	X
CN Iniciados Ralis	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Rali Sprint	X	X	X <sup>(1)</sup>	Rec	X <sup>(1)</sup>	X <sup>(1)</sup>	X <sup>(1)</sup>	X <sup>(1)</sup>	X <sup>(1)</sup>
Ralis Regularidade	Rec								
CN Todo o Terreno	X	X	X	X	X	X	X	X	X
TN Todo o Terreno	X	X	X	X	X	X	X	X <sup>(1)</sup>	X <sup>(1)</sup>
CN Velocidade	X	X	X	X	X	X	X	X	X
CN Clássicos Velocidade	X	X <sup>(2)</sup>	X	X	X	X	X	X	X
Troféus Velocidade	X	X <sup>(2)</sup>	X	X	X	X	X	X	X
CN Montanha	X	X	X	X	X	X	X	X	X
CN Clássico Montanha	X	X	X	X	X	X	X	X	X
CN Ralicross	X	X	X	X	X	X	X	X	X
CN Kartcross	X <sup>(3)</sup>		X	X	X	X	X	X	X
Troféu Autocross	X	X <sup>(2)</sup>	X <sup>(1)</sup>	X <sup>(1)</sup>	X <sup>(1)</sup>	X <sup>(1)</sup>	X <sup>(1)</sup>	X <sup>(1)</sup>	X <sup>(1)</sup>
Karting	X		X		X		X		
Rampa Sprint	X	Rec	X <sup>(1)</sup>		X <sup>(1)</sup>	X <sup>(1)</sup>	X <sup>(1)</sup>	X <sup>(1)</sup>	X <sup>(1)</sup>
Especial Sprint	X	Rec	X <sup>(1)</sup>		X <sup>(1)</sup>	Rec	X <sup>(1)</sup>	X <sup>(1)</sup>	X <sup>(1)</sup>
Perícias/Slaloms	X	Rec	Rec	Rec	Rec	Rec	Rec	Rec	X

**Rec** - fortemente recomendado

(1) - sem homologação - estado de utilização a ser analisado pela FPAK.

**Em 2016 estes terão de ser homologados**

(2) - sempre que a viatura o permita

(3) - qualquer tipo de capacete

**18.3 - Viaturas Abertas** - os condutores de viaturas abertas ou desprovidas de para-brisas, devem obrigatoriamente usar capacetes integrais com uma proteção do queixo fazendo parte integrante da estrutura do capacete e conforme norma aprovada pela FIA.

**18.4 - Viaturas Fechadas** - os condutores e segundos condutores de viaturas com habitáculo fechado e que usem um capacete integral, devem poder passar o seguinte teste:

**a)** assegurar que seja possível aceder de maneira apropriada às vias respiratórias de um piloto ferido;

**b)** assegurar que com o piloto sentado na sua viatura, com o seu capacete e sistema HANS, aprovado pela FIA devidamente colocados, cinto de segurança apertado, seja possível, com a ajuda de dois socorristas, o médico-chefe da prova deve poder retirar o capacete, mantendo a cabeça do piloto em posição neutra; se tal não for possível, o piloto deverá usar um capacete aberto;

**Nota - para as viaturas clássicos, esta conformidade é fortemente recomendada.**

É fortemente recomendado que todos os condutores do campeonato do mundo de ralis e das séries internacionais, cujo regulamento técnico inclua disposições em matéria de resistência das estruturas aos choques dos regulamentos técnicos da F1 e da F3 da FIA, utilizem capacetes homologados segundo a Norma FIA 8860-2004 ou 8860-2010. (lista técnica FIA nº 33)

**c) Dispositivo de Retenção da Cabeça (FHRS) aprovados pela FIA (Capítulo III, Art. 3 do Anexo L)** - a utilização desse dispositivo é obrigatório nos campeonatos de *velocidade, ralicross, montanha*. Nas categorias de *kartcross e karting* não é obrigatório, bem como em viaturas históricas que não disponham de cintos de segurança.

**d) Cintos de Segurança (Capítulo III, Art. 4 do Anexo L)** - os pilotos devem estar devidamente fixos, através dos cintos de segurança, de acordo com as especificações do Anexo J, para o veículo em questão, durante todo o tempo de uma prova, desde que este esteja em movimento num circuito, via das boxes, prova especial de classificação ou percurso de competição.

**18.5 - Verificação de conformidade** - a verificação da conformidade dos equipamentos referidos em a), b), c), d), poderá ser confirmada em qualquer momento da prova, mas sendo obrigatório efetuar o seu controlo prévio nas verificações iniciais de cada prova.

**18.6 - Constatação de falta de equipamento** - a constatação em qualquer momento de uma prova de que um condutor e/ou navegador, não esteja equipado de acordo com as normas obrigatórias acima referidas, levará à aplicação pelo CCD, de uma das penalidades previstas nos Art. 12.2 e 12.3 do CDI.

## IX - DOCUMENTAÇÃO E CLASSIFICAÇÕES

### Art. 19 - Classificações

Nas provas de velocidade, ralicross, kartcross, karting e montanha, as classificações oficiais provisórias, devem ser afixadas 15 minutos após ter sido dado o sinal de final de corrida ao último condutor classificado. Caso sejam afixadas antes do decorrer dos 15 minutos, o prazo de 30 minutos para reclamação ao abrigo do disposto no Art. 13 do CDI, só começará a contar a partir do exacto momento em que deveriam ter sido afixadas. Para as demais, a hora de afixação das classificações provisórias é definida no regulamento particular da prova. Quando não for possível, o organizador terá que afixar no quadro oficial da prova a nova hora. Em qualquer dos casos mantêm-se o cumprimento dos 30 minutos para efeitos de reclamação ao abrigo do Art. 13 do CDI.

**19.1 - Documentação a enviar à FPAK em condições normais** - têm de ser entregues impreterivelmente via [resultados@fpak.pt](mailto:resultados@fpak.pt), até ao quinto dia útil após conclusão da prova, os seguintes documentos:



- a) duplicados ou fotocópias de todos os boletins de inscrição dos concorrentes inscritos, devidamente preenchidos com menção obrigatória das respectivas licenças desportivas e das características dos veículos participantes;
- b) lista de participantes, com indicação clara dos números das respectivas licenças desportivas;
- c) cópias dos relatórios dos CT;
- d) em função da disciplina em causa:**

- d. 1) classificação de treinos cronometrados;
- d. 2) todas as grelhas de partida;
- d. 3) classificação de mangas, corridas de qualificação;
- d. 4) classificação por prova especial de classificação;
- d. 5) classificação do prólogo e por sectores selectivos;
- d. 6) classificações finais provisórias e oficiais à geral, grupos, categorias e classes;
- e) decisões das reuniões do CCD;
- f) cópias das actas do CCD;
- g) relatório da prova, assinado pelo CCD;
- h) cópia de aditamentos aprovados pelo CCD;

**19.2 - Documentação a enviar à FPAK em caso de reclamação/apelo** - após a conclusão da prova, caso se verifiquem processos de reclamações e/ou apelos e potenciais processos a remeter ao Conselho de Disciplina, terão de enviar imediatamente por email para a FPAK, os boletim de inscrição dos envolvidos, as listas de participantes, classificações finais das categorias envolvidas, actas do CCD e relatórios diversos, bem como os originais, no mais curto espaço de tempo possível.

**19.3** - Independentemente das classificações haverem ficado suspensas, todo o processo da prova, deve ser entregue no prazo definido neste artigo.

**19.4 - Classificações suspensas** - no caso de as classificações terem ficado suspensas (parcial ou totalmente) em virtude de uma qualquer reclamação, apelo ou verificação, o clube organizador obriga-se, a decorridos no máximo 2 dias, após a respectiva decisão do CCD, ou do TAN quando se tratar de apelo:

- a) notificar os interessados, do local, dia e hora da afixação dos resultados, por carta registada, ou email, com a confirmação de recepção pelos interessados a verificar-se no prazo máximo de 5 dias após a expedição.
- b) afixar as referidas classificações no prazo máximo de 7 dias, após a data de expedição da notificação.

**19.5** - As classificações a que se refere o Art. 19.4 b), devem após se terem tornado definitivas, ser enviadas no dia seguinte para [resultados@fpak.pt](mailto:resultados@fpak.pt).

**19.6** - Os clubes organizadores poderão enviar todos os elementos suplementares que julgarem convenientes, para apoiar as classificações obtidas. A eventual apresentação desses elementos, não dispensa o determinado nas várias alíneas do corpo deste artigo.

**19.7 - Não cumprimento de prazos** - o não cumprimento por parte dos organizadores do que estabelece o presente artigo, será punido com o pagamento de uma multa de 500,00€.

**Art. 20 - Publicação de classificações de campeonatos e taças** - as pontuações serão oficialmente publicadas no site da FPAK, até 15 dias após a recepção das classificações finais oficiais, por parte do clube organizador.

No caso de troféus, desafios, séries ou critérios, as pontuações e classificações destes, são da responsabilidade dos respectivos clubes organizadores/promotores, sendo que a sua publicação no site da FPAK só poderá ocorrer após sua recepção.

**20.1 - Nº mínimo de participações** - para fazer parte da classificação final de um campeonato/taça, um concorrente tem de ter três participações.

**20.2 - Estabelecimento de uma classificação** - para o estabelecimento da classificação final de um campeonato, taça, troféu, desafio, série ou critério, a mesma será apurada pela soma dos melhores resultados de todas as provas realizados, menos um, salvo regulamento particular de alguma competição.

**20.2.1 - Pontos não considerados** - Para todas as modalidades em que para o estabelecimento da classificação final, se observe o Art. 20.1, o resultado que poderá não considerar, não pode ser derivado de uma exclusão.

**20.3 - Atribuição de pontos** - a atribuição de pontos à geral/categoria/grupo/, em todas as provas de campeonatos, taças, troféus, desafios, séries ou critérios, será feita da seguinte maneira:

1º	25 pontos	6º	10 pontos	seguintes	1 ponto
2º	20 pontos	7º	8 pontos		
3º	17 pontos	8º	6 pontos		
4º	14 pontos	9º	4 pontos		
5º	12 pontos	10º	2 pontos		

**20.4 - Pontuações extras** - são distribuídas à geral, assim como ao grupo/categoria, dependendo do formato de cada campeonato, taça, troféu, desafio, série ou critério.

	Cada PEC	Prólogo	Cada SS	Pole Position	Volta mais rápida	Melhor subida nos treinos	Subida de prova não considerada
Ralis	0,5	-	-	-	-	-	-
Todo o Terreno	-	1	1	-	-	-	-
Montanha	-	-	-	-	-	1	1
Velocidade	-	-	-	1	1	-	-
Ralicross	-	-	-	1	(final) - 1	-	-
Kartcross	-	-	-	1	(final) - 1	-	-
Karting	-	-	-	1	(final 1) - 1 (final 2) - 1	-	-

**20.5 - Em caso de empate:**

- a) serão apurados os melhores resultados, imediatamente a seguir, aqueles que já foram contabilizados;
- b) caso o empate subsista, será declarado campeão o primeiro vencedor de uma prova do respectivo campeonato, taça, troféu, desafio, série ou critério;
- c) em ultimo recurso, a FPAK designará ela mesma o vencedor e desempatará os outros eventuais casos, baseando-se sobre quaisquer outros critérios que entenda apropriados;

**Art. 21 - Pontos não atribuídos ou retirados** - sempre que a direcção da FPAK decida não atribuir ou retirar os pontos para um campeonato, obtidos por um condutor numa prova, tal facto conduz a que os classificados imediatamente a seguir àquele, obtenham melhoria da sua posição em termos de classificação e pontuação.

**Art. 22 - Regras para número mínimo de participantes numa competição** - sempre que os regulamentos de um campeonato, taça, troféu, desafio, série ou critério, estabeleçam um número mínimo de participantes, para que uma prova seja pontuável, no caso de à partida não ter sido cumprido esse mínimo, aplicar-se-á a seguinte regra de ponderação para efeitos de pontuação:

- a) número de participantes **inferior a metade** (arredondado para o numero inteiro imediatamente superior) do número mínimo, não será atribuído qualquer ponto, e como tal, a prova não será pontuável;

**b)** número de participantes **igual a metade** (arredondado para o número inteiro imediatamente superior) do número mínimo, serão atribuídos apenas metade dos pontos, arredondados para o número inteiro imediatamente inferior;

**c)** número de participantes **superior a metade** (arredondado para o número inteiro imediatamente superior) do número mínimo, os pontos atribuíveis serão multiplicados por um quociente percentual, correspondente à divisão do número real de participantes pelo número mínimo estabelecido nos regulamentos do campeonato, taça, troféu, desafio, série ou critério, sendo os resultados assim obtidos, arredondados para o número inteiro imediatamente inferior;

Ex. Número mínimo = 8 / número real = 7

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

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

**Art. 23 - Concorrente participante numa prova** - considerar-se-á como participante numa prova, todo aquele que estiver mencionado na lista de admitidos à partida:

**Em Circuitos** (incluindo ralicross, kartcross e karting) - todo o condutor que tenha tomado lugar na respectiva grelha de partida de uma manga ou corrida e que após o sinal de partida, tenha passado a linha de partida. No caso de ter partido do pit lane, tenha cruzado a linha de saída de pit lane.

**Em Montanha** - todo o condutor que tenha ultrapassado a linha de partida em qualquer uma das subidas de corrida.

**Em Ralis e Todo-o-Terreno** - toda a equipa que se tenha apresentado à partida do rali, e que, tenha, pelos seus próprios meios, ultrapassado a placa de final de zona do controlo inicial.

**Nota** - Todas as provas de campeonatos, taças, troféus, desafios, séries ou critérios pontuarão para os respectivos campeonatos, taças, troféus, desafios séries e critérios independentemente do número de participantes que se verificarem.

**Art. 24 - Anulação de uma competição** - a direcção da FPAK poderá anular um campeonato, taça, troféu ou uma prova pontuável para um deles, em que se verifique haver sido falseado o espírito da competição.

## X - RECLAMAÇÕES E APELOS

**Art. 25 - Reclamações** - os concorrentes têm o direito de reclamação que lhes confere o Art. 13 do CDI.

**25.1 - Taxa de reclamação nacional** - 500,00€.

**Art. 26 - Despesas com reclamações** - o depósito de garantia para cobertura de despesas com a eventual desmontagem, sempre que o teor da reclamação a isso obrigue, será de:

**a)** 1 000,00€ - incidindo apenas sobre um determinado órgão da viatura;

**Ex:** transmissão, direcção, sistema de travagem, instalação eléctrica, carroçaria, etc;

**b)** 2 000,00€ - incidindo sobre diferentes órgãos da viatura;

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

**26.1** - As despesas resultantes de trabalho de oficina e transporte de um veículo, serão por conta do reclamante, se a reclamação for julgada improcedente e por conta do reclamado, se a mesma for julgada procedente.

**26.2** - Se as despesas originadas pela reclamação, tais como, verificação, transportes, etc., forem superiores ao montante do depósito de garantia, a diferença será por conta do reclamante. Se aquela for julgada improcedente e caso a despesa seja inferior, a diferença será devolvida ao reclamante.

**26.3** - Todas as reclamações deverão ser apresentadas por escrito e entregues ao director de prova, juntamente com a taxa definida no Art. 25 e o depósito de caução previsto no presente artigo. Se a reclamação for considerada infundada, a taxa de reclamação não será devolvida ao reclamante.

**26.4 - Reclamação infundada** - as despesas originadas pela reclamação, tais como, verificação técnica, transportes, etc., forem superiores ao montante do depósito de garantia, a diferença será por conta do reclamante. Nas mesmas condições e caso a despesa seja inferior, a diferença será devolvida ao reclamante.

**26.5 - Reclamação fundada ou parcialmente fundada** - nesse caso, será restituída a totalidade ou parte da caução ao critério do CCD.

**Art. 27 - Apelos** - os concorrentes têm o direito de apelo que lhes confere o Art. 14 do CDI.

**27.1 - Taxa de apelo nacional** - 2 500,00€, independentemente das custas.

## XI - PUBLICIDADE

**Art. 28** - O organizador de um prova deverá referir no regulamento particular, qual a publicidade, no caso de existir, a afixar pelos concorrentes nos números e nas placas de competição, publicidade essa, que será obrigatória.

**28.1 - Publicidade negociada** - o regulamento deverá ainda referir qualquer outra publicidade susceptível de ser negociada entre os concorrentes e o organizador.

**28.2 - Duvidas na afixação** - o Art. 15 do CDI regula todos os aspectos susceptíveis de dúvidas sobre a afixação de publicidade.

**28.3** - É autorizada a publicidade nos veículos dos participantes nas provas dos campeonatos, taças, troféus, desafios, séries ou critérios, de acordo com a regulamentação para a admissão de publicidade em veículos que participem em competições desportivas.

**28.4 - Categorias de publicidade** - a publicidade sobre as viaturas de competição, bem como sobre os fatos dos pilotos é admitida em todas as provas.

**28.5 - Publicidade FPAK** - a FPAK tem a possibilidade de fazer constar no regulamento, ou por aditamento a este, de todos os campeonatos, taças, uma cláusula que especifique os locais reservados à publicidade obrigatória FPAK, salvaguardando os interesses do concorrente.

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

**28.6 - Publicidade dos organizadores de provas** - os organizadores estão autorizados a contratar publicidade para afixação nas viaturas participantes na sua prova.

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

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

A publicidade obrigatória poderá ser negligenciada sob pena do pagamento do dobro do valor da inscrição.

**28.6.2 - Publicidade facultativa dos organizadores de provas** - será colocada exclusivamente em duas faixas de 25 x 10 cm de altura, nas portas.

Os organizadores de provas deverão indicar no regulamento particular (ou por aditamento até 30 dias antes da prova) de que tipo de publicidade se trata (marca, produto, etc.).

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

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

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

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

**28.8 - Publicidade dos promotores** - No caso de existir um promotor a sua publicidade será obrigatória mas regida e imposta de acordo com as directrizes da FPAK.

**28.9 - Normas de publicidade** - de acordo com as normas expressas no *regulamento para os números de competição e publicidade em automóveis que participem em competições desportiva*, em vigor no ano em curso, os concorrente poderão, livremente, afixar toda a publicidade nas suas viaturas desde que:

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

**28.10** - Os espaços publicitários que se encontram na parte superior e / ou inferior do fundo branco dos números de competição são reservados à publicidade dos organizadores, desde que esta tenha sido previamente aprovada pela FPAK. Os concorrentes não podem recusar essa publicidade obrigatória.

## XII - ENTREGA DE PRÉMIOS

**Art. 29** - Em todas as modalidades todos os concorrentes participantes, terão de receber da organização um troféu de participação.

**Art. 30** - Os clubes organizadores, obrigam-se a proceder à entrega dos prémios no próprio dia da prova, no caso de integradas em campeonatos, taças, troféus, desafios, séries ou critérios, salvo se expressamente mencionado de outra forma, no regulamento particular.

**30.1 - Perda de direito a prémios numa prova** - os prémios só serão entregues aos concorrentes/condutores e navegadores que se apresentem pessoalmente na respectiva cerimónia, salvo justificação apresentada e aceite pelo clube organizador e autorizado por escrito pelo CCD. Caso contrário perderão o direito aos prémios, sem que por isso se verifique qualquer alteração, quer na classificação da prova, quer nos prémios destinados aos restantes concorrentes, sendo aplicada, à 1ª infracção da época desportiva em curso, uma multa de 250,00€.

Em caso de reincidência, o valor será de 500,00€ independentemente de outras penalidades a aplicar pela FPAK.

**30.2 - Normas previstas** - a cerimónia de entrega de prémios de qualquer competição inscrita num campeonato ou taça, deve respeitar as normas previstas no *Protocolo de Entrega de Troféus* (Anexo II das PGAK).

**30.3 - Penalidade** - O não cumprimento, por parte dos organizadores do estabelecido neste artigo, levará à aplicação, de uma multa de 500,00 €.

## XIII - SEGUROS E ACIDENTES

**Art. 31 - Seguros e acidentes** - em todas as provas inscritos no calendário desportivo nacional, é obrigatório um seguro de prova (prémio de seguro anexo aos direitos de inscrição), o qual deverá garantir a responsabilidade civil do concorrente em relação a terceiros, nos exactos termos do seguro obrigatório do ramo automóvel e da concomitante legislação aplicável (Art. 12 e 13 do Decreto-Lei 291/2007 de 21/08). Não são considerados terceiros (e como tal, estão excluídos do âmbito de protecção do seguro) os elementos possuidores de credenciais válidas para a prova.

Estão ainda excluídos de protecção do seguro, aqueles que se encontrem em locais interditos pelo organizador da prova. O Seguro de Responsabilidade Civil da prova não afectará as apólices de seguro pessoais contratadas pelo concorrente ou por qualquer participante da prova.

Os concorrentes, condutores e bem assim os elementos das suas equipas, ao formalizarem a sua inscrição, renunciam irrevogavelmente a qualquer tipo de indemnização por danos sofridos em caso de acidente, bem como isentam de toda e qualquer responsabilidade os organizadores e promotores da prova, renunciando igualmente formular qualquer reclamação contra estes.

**31.1 - Seguro FPAK** - para todas as competições inscritas no calendário desportivo nacional, é sugerido o *Seguro FPAK de Responsabilidade Civil* de acordo com as tabelas publicadas em cada ano.

**31.2 - Outro Seguro** - caso o clube organizador pretenda contratar outro seguro que não o sugerido pela FPAK, terá que enviar comprovativo da contratação do mesmo, com as respectivas coberturas obrigatórias por lei, até à data da aprovação do regulamento, de acordo como Art. 3.2.

**31.3 - Descrição da cobertura do seguro** - nos termos da redacção actual do Decreto-Lei nº 291/2007 de 21 de Agosto (transposição da 5ª Directiva da UE), os capitais mínimos obrigatórios para o seguro das provas desportivas são desde 1 de Junho de 2012, de 40.000.000,00 € e 8.000.000,00 €, em danos corporais e materiais, respectivamente. O prémio de seguro anexo à taxa de inscrição garante a responsabilidade civil da viatura do segurado e do concorrente relativo a eventuais acidentes que venham a ocorrer durante a realização da prova.

A apólice de seguro estará válida (Art. 2.1.7 do CDI) desde as verificações administrativas / técnicas, (a que se verificar primeiro), até um dos seguintes limites temporais (o que se verificar mais tarde):

- altura de exclusão ou desistência da prova;

- fim das verificações técnicas finais;

**Nota** - Caso as verificações técnicas finais sejam distantes do local do parque fechado, a viatura pode ser deslocada por um qualquer elemento da assistência devidamente identificado, desde que previamente mencionado.

- final da distribuição de prémios;

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

Os danos próprios dos pilotos, dos veículos concorrentes, dos seus veículos de assistência, ou de quaisquer elementos possuidores de credenciais válidas para a prova, assim como das pessoas ou bens que se encontrem em locais interditos pelo organizador da prova não estão cobertos por esta apólice.

**31.4 - Participação de acidente (concorrente/conductor)** - qualquer concorrente/conductor que durante uma prova, tenha sido envolvido num acidente, sendo ou não o causador, deverá obrigatoriamente efectuar a correspondente participação por escrito à organização da prova, no prazo máximo de 48 horas.

**31.5 - Relatório de acidente à FPAK** - o director de prova, ou nos casos aplicáveis, o director de corrida, deverá sempre, imediatamente após tomar conhecimento de um acidente, reportá-lo ao observador da FPAK ou na sua ausência para [secretariado@fpak.pt](mailto:secretariado@fpak.pt).

Sempre que se trate de um acidente grave, é obrigatório o preenchimento do Relatório Detalhado de Acidente FPAK, publicado no site da FPAK. Este relatório deve ser, de imediato, enviado para [regulamentos@fpak.pt](mailto:regulamentos@fpak.pt), assim como toda a sua documentação anexa.

Nos casos de contratação do seguro de prova previsto no Art. 31.2 (outro seguro), cabe ao organizador participar o acidente à companhia seguradora por si contratada.

**31.6** - O não cumprimento do acima estipulado, motivará a aplicação pela FPAK, de uma das penalidades previstas no CDI.

**31.7** - Os clubes organizadores e os promotores de campeonato, taça, troféu, desafio, série ou critério e bem assim, os concorrentes, pilotos, assistentes ou quaisquer outros intervenientes devidamente credenciados para as referidas competições, isentam a FPAK de toda e qualquer responsabilidade decorrente acidente que possa decorrer durante a prova e bem assim, de todo e qualquer prejuízo ou dano material ou pessoal que eventualmente venham a sofrer.

**31.8** - O não cumprimento do acima estipulado, motivará a aplicação pela FPAK, de uma das penalidades previstas no CDI.

## **XIV - CONTROLOS ANTI DOPAGEM E ANTI ALCOOLÉMIA**

**Art. 32 - Controlo Antidoping** - é proibida a dopagem a todos os praticantes, dentro e fora das competições, nos termos da legislação nacional, do *Regulamento Nacional Antidopagem* (devida e oportunamente aprovado pela ADoP), o qual se considera parte integrante das presentes prescrições e do CDI.

A lista de referência das substâncias ditas dopantes ou dos métodos de dopagem interditos aos praticantes de desporto automóvel e karting, é a lista fixada pelas organizações internacionais competentes e ratificada pela ADoP, denominada *Lista de Substâncias e Métodos Proibidos - Código Mundial Antidopagem*.

**32.1 - Sala de espera e controlo** - em todas as provas de campeonatos, taças, troféus, desafios, séries ou critérios, inscritos no calendário desportivo nacional, deverá constar no regulamento particular da prova, o local de realização do controlo anti-doping. A primeira terá uma área entre 20 a 25 m<sup>2</sup> possibilitando a presença de quatro praticantes e quatro acompanhantes, devendo estar equipada com cadeiras suficientes, bem como de um frigorífico para preservação de bebidas necessárias à hidratação dos praticantes.

A sala de controlo que terá de ser contígua à sala de espera, deverá ter entre 15 e 20 m<sup>2</sup>, de modo a possibilitar a presença em simultâneo do praticante, do seu acompanhante, do responsável pelo controlo de dopagem (RCD) e estar equipada com uma mesa de trabalho, quatro cadeiras, um frigorífico para preservação das amostras após a sua recolha e um armário com chave para colocação da documentação e equipamentos necessários à sessão de recolha de amostras.

**32.2 - Instalações sanitárias** - Com uma área entre 10 e 15 m<sup>2</sup> deverá conter dois sanitários e idealmente um chuveiro, devendo ser contígua à sala de controlo.

**32.3 - Inadequabilidade das instalações** - caso não estejam garantidas as condições previstas, nos Art. 32.1 e 32.2, o RCD determinará a realização do controlo em instalações por si escolhidas, sendo os respectivos custos imputados ao clube organizador, pela ADop.

**Art. 33 - Controlo de alcoolémia** - por iniciativa da FPAK ou do clube organizador, poderá ser efectuado em qualquer momento de uma prova, um controlo de alcoolémia, utilizando métodos e aparelhos de medição devidamente aferidos e oficiais.

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

## **XV - OUTRAS DISPOSIÇÕES**

**Art. 34** - É autorizado aos campeões nacionais de qualquer categoria de automobilismo e karting, usarem nos seus fatos de competição, na parte superior da manga esquerda, um escudo de Portugal, com as dimensões de 7 x 7 cm. Esta autorização cessa com o final da época imediatamente seguinte aquela em que o respectivo título tenha sido obtido.

**Art. 35 - Normas de comportamento de participantes (conforme Art. 20 CDI) em representação de Portugal** - sempre que um participante represente Portugal em provas internacionais, em Portugal ou no estrangeiro, terá que ter em atenção as seguintes regras:

- conhecer as normas segundo as quais se desenrola o prova;
- participar com material conforme o regulamento técnico em vigor;
- estar dentro das regras pelas quais se desenrola o prova, desportivamente, com tecnicamente;
- ter uma conduta correcta para com os oficiais da prova, e para com o representante da Autoridade Desportiva Nacional ou Internacional;

- ter sempre uma conduta marcadamente desportiva e correcta, quer dentro ou fora de pista;
  - vestir na cerimónia de apresentação dos participantes ou em qualquer outra, o vestuário oficial eventualmente fornecido pela FPAK;
  - não aplicar no vestuário oficial marcas de patrocinadores pessoais, sem autorização da FPAK;
  - participar na cerimónia oficial de entrega de prémios;
  - aderir a iniciativas que a FPAK venha a empreender para a promoção do automobilismo e karting;
- O desrespeito a tais normas levará à aplicação de sanções disciplinares.

**Art. 36 - Provas candidatas** - qualquer prova candidata a um campeonato, tem de cumprir os seguintes requisitos:

**36.1** - solicitar por escrito a candidatura até **30 dias** antes do início do campeonato a que se propõe.

**36.2** - permitir à FPAK uma inspecção prévia, para eventual aprovação.

**36.3 - Prova já inserida num campeonato inferior** - tem de realizá-la dentro dos parâmetros do campeonato onde se insere.

**36.4 - Prova não inserida num campeonato** - tem de realizar uma prova com os mesmos parâmetros da prova a que se candidata, embora com a particularidade de a poder realizar com 50% da quilometragem e duração.

**36.5 - Taxa de candidatura** - é igual a 50% do valor da taxa da prova a que se candidata.

**36.6 - Sinal** - acompanhando a candidatura tem de ser depositado um *sinal* de 50%, do valor da taxa.

**36.7 - Candidatura não aceite** - será devolvido o respectivo sinal.

**36.8 - Candidatura desistente** - será devolvida 50% do respectivo sinal.

## **Art. 37 - DIREITOS COMERCIAIS**

**37.1** - Os direitos comerciais relativos a todos os campeonatos nacionais ou taças, sob a égide da FPAK, pertencem a esta, pelo que todos os organizadores que tenham inscrito competições no calendário desportivo nacional, devem respeitar o disposto no presente artigo.

**37.2** - Sem o consentimento escrito da FPAK, ou da FIA quando for o caso, nenhuma organização, empresa comercial ou marca poderá ser associada a um campeonato ou taça organizado sob a égide da FPAK. O mesmo se aplica ao direito de imagem.

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

**37.3 - Camera vídeo a bordo de viaturas de competição** - a instalação de cameras de vídeo em viaturas participantes nas competições oficiais, deverá ser sempre autorizada pelo clube organizador/director de prova, o qual decidirá de acordo com as normas constantes do Anexo III das presentes prescrições. O concorrente que o solicite, deverá dar a conhecer por escrito ao director de prova, até 60 minutos antes do início da sessão de treinos/prólogo/super especial/prova.

Nas provas que integrem os campeonatos nacionais e taças para os quais existe um acordo de cedência exclusiva de imagens celebrado entre a FPAK e a empresa *MOVIELIGHT - Produções Audiovisuais Multimédia, Lda.*, também a *MOVIELIGHT* poderá requerer a instalação dessas cameras de vídeo nos mesmos termos e condições previstos anteriormente.

Ainda que autorizada pelo director de prova, o concorrente poderá sempre recusar a instalação de camera de vídeo pretendida pela *MOVIELIGHT*.

Porém, se recusar a instalação de camera de vídeo da *MOVIELIGHT* e vier a instalar uma camera própria, ficará obrigado a ceder as imagens recolhidas à *MOVIELIGHT*, ao clube organizador ou a FPAK autorizando a sua livre utilização, inclusive para todos os fins comerciais ou outros que se julguem necessárias, sob pena de estar sujeito a uma multa de 1.000,00€.



- a)** compete ao CTC da prova constatar e confirmar, que as cameras vídeo instaladas nas viaturas estão montadas segundo as condições de segurança exigíveis em relação ao (s) ocupante (s) da viatura sempre que o director de prova o solicite;
- b)** no seu relatório o CTC informará o director de prova de quais as viaturas em que, devidamente autorizadas, se encontram instaladas cameras vídeo;
- c)** no caso de troféu, desafio, série ou critério, os respectivos organizadores/promotores, darão prévio conhecimento ao clube organizador/director de prova da sua intenção de montar cameras de vídeo a bordo das viaturas da respectiva competição;
- Nesse caso, a identificação da (s) viatura (s) em que se pretenda montar cameras de vídeo, deverá ser dada a conhecer por escrito ao director de prova, até 60 minutos antes do início da sessão de treinos/prólogo/super especial/prova;
- d)** O director de prova poderá determinar em qualquer momento da prova, a selagem de quaisquer cameras de vídeo instaladas em viaturas participantes na competição e a sua entrega para efeitos de visionamento pelo CCD;
- e)** Após visionamento, dos registos obtidos o CCD pode solicitar uma cópia exacta dos mesmos, a fim de ser enviada ao conselho de disciplina da FPAK ou ao TAN;

## **Art. 38 - Entrega de Prémios (Gala dos Campeões)**

### **38.1 - Prémios a atribuir:**

#### **Campeonatos Absolutos / Taças**

1º Classificado (título de campeão/vencedor da taça)

2º Classificado

3º Classificado

#### **Grupos / Categorias**

1º Classificado (título de campeão)

**38.1.1** - Qualquer licenciado FPAK, mesmo de nacionalidade estrangeira, será considerado CAMPEÃO NACIONAL.

**38.2** - A FPAK entregará aos vencedores de troféus, desafios e series, um prémio de vencedor dessa competição.

**38.3** - Os prémios correspondentes aos campeonatos, taças e troféus nacionais/regionais, só serão entregues aos concorrentes que se apresentem pessoalmente na Gala dos Campeões (nacional ou regional) para a qual serão expressamente convidados.

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

**38.5** - A falta de comparência não justificada nos termos do Art. 38.2, implicará a aplicação de uma multa de 500,00 €.

## **Anexo I**

### **Prescrições complementares aplicáveis ao Karting**

**Art. 39** - O campeonato nacional, Taça de Portugal de Karting e troféus, são reservados a condutores cujos karts estejam em conformidade com as categorias estabelecidas nos regulamentos técnicos nacional e internacional de karting ou nos regulamentos técnicos específicos de cada troféu.

**39.1** - Os regulamentos particulares de todas as competições pontuáveis para o campeonato nacional, Taça de Portugal e troféus, estabelecerão a mesma diferenciação por categorias, independentemente de, em cada uma dessas provas, pontuarem ou não, para o campeonato ou taça, todas as categorias participantes.

**Art. 40** - Em cada competição do Campeonato Nacional, Taça de Portugal e troféus, um condutor não poderá participar em mais de duas categorias, ressalvando-se sempre a graduação da respectiva licença de condutor, no caso de detentores de licenças de karting.

**40.1** - Em relação a cada prova, o concorrente mencionará, obrigatoriamente no respectivo boletim de inscrição, a categoria em que pretende participar, bem como o número da licença desportiva e a completa identificação do condutor por si designado.

**40.2** - No caso de um mesmo condutor ser inscrito em duas categorias diferentes na mesma prova, deverá preencher um boletim de Inscrição para cada uma das categorias.

**40.3** - Em todas as provas nacionais das categorias etárias iniciação, cadetes e juvenis, serão admitidos exclusivamente, os condutores detentores de licenças FPAK regional, válidas no ano em curso.

**Art. 41** - Os boletins de inscrição em cada prova deverão mencionar (quando for o caso) o número de homologação de cada motor e de cada chassis. Na falta desta indicação a inscrição será considerada inválida.

**41.1** - Salvo caso de força maior devidamente reconhecido pelo CCD ou pela FPAK, a ficha de homologação deverá acompanhar sempre os principais componentes (chassis, motor, ignição, carburador, pneus, escape, silenciador de admissão, travões, caixas laterais, protecções traseiras, etc) do kart inscrito.

**Art. 42** - Nenhum kart poderá alinhar para quaisquer treinos oficiais cronometrados sem que tenha sido previamente submetido às verificações documental e técnica, que deverão incidir sobre:

**a)** documentação dos concorrentes;

**b)** identificação do kart inscrito;

**c)** inspeção dos elementos de segurança;

**d)** Selagem e/ou marcação do chassis, motor e peças anexas (ignição, carburador, embraiagem ou outras) e marcação dos pneus a utilizar no prova;

#### **42.1 - Reparação de motores**

Os motores apresentados a verificação serão selados/marcados de forma a permitir a sua identificação.

A sua abertura e reparação durante a prova são autorizadas, mas apenas nos termos previstos no Art. 17.11 das PEK 2015, e sem que contudo seja permitida qualquer alteração à sua conformidade com os regulamentos técnicos.

Serão realizadas verificações técnicas rigorosas no sentido de verificar a sua total conformidade, durante qualquer fase da prova e de forma aleatoriamente

**42.2** - No caso de se verificar ter havido substituição do (s) motor (es) ou chassis submetido (s) à verificação técnica inicial o condutor será excluído da prova.

**42.3** - No caso de uma eventual substituição ou reparação, o material substituído terá de ser submetido a nova verificação técnica. Contudo, terá de ser dado prévio conhecimento ao CTC da prova, da intenção de substituir ou reparar material já verificado, para que por este possam ser tomadas as necessárias medidas do controlo regulamentar a efectuar.

**42.4** - Os pneus não poderão ser substituídos.

**42.5** - Os organizadores, deverão prever a presença de um controle de verificação técnica, até ao momento de início dos treinos cronometrados, ou no caso de provas sem treinos cronometrados, até 60 minutos antes do início da 1ª corrida/manga.

**Art. 43** - O CCD determinará obrigatoriamente no final de cada prova, a verificação técnica dos seguintes karts:

**a)** do 1º classificado de cada categoria (definido pelo somatório de todas as pontuações obtidas na totalidade das corridas desse prova, independentemente de para efeitos de campeonato ou troféu poderem não ser consideradas todas as pontuações).

**b)** de um condutor sorteado em cada categoria, escolhido entre os restantes condutores, que alinharam nas corridas 1, 2 e 3.

**43.1** - Tal verificação respeitará, no mínimo, o *check list* obrigatório constante do caderno de encargos para organizadores 2015.

A sua extensão poderá ser eventualmente ampliada a outros órgãos, por determinação exclusiva do CCD, seja por sua própria decisão ou na sequência de proposta do CTC ou do delegado técnico da FPAK.

**43.2** - Em qualquer dos casos, implicará que a respectiva classificação final provisória fique suspensa, até que sejam concluídas as verificações obrigatórias e que o CCD decida torná-la oficial e definitiva.

**43.3** - Idênticas ou outras verificações poderão ser determinadas pela FPAK.

**43.3.1** - Não havendo condições ou meios, para proceder a alguma verificação técnica no local da prova, a FPAK, por proposta do seu delegado técnico, pode reter o material / peça e providenciar a sua verificação por entidade externa de competência técnica reconhecida. Até ao resultado final dessa verificação, as classificações finais oficiais dessa categoria, ficarão suspensas. Do resultado dessa verificação, será dado conhecimento ao CCD, que tomará a competente decisão e notificará o concorrente que poderá recorrer ao direito de apelo previsto no CDI.

**43.4** - A não conformidade de qualquer kart com o regulamento técnico nacional ou internacional de karting, com a ficha de homologação ou o regulamento técnico específico de um troféu monomarca, após as mangas ou corridas, implicará a exclusão do concorrente da prova em causa, sem prejuízo de outras sanções disciplinares que a FPAK entenda vir a aplicar. Qualquer infracção técnica detectada no decurso ou após conclusão dos treinos cronometrados, implicará a anulação automática de todos os tempos obtidos, sendo o condutor posicionado no último lugar da grelha.

Havendo mais do que um condutor nestas circunstâncias, o posicionamento será efectuado de acordo com a ordem cronológica, em que a infracção tiver sido verificada. Se tal não for possível, o CCD determinará o posicionamento através de um sorteio.

**43.5** - Quando o concorrente não se encontrar a bordo do kart inscrito, todas as suas obrigações e responsabilidades incumbem na totalidade ao condutor, quando este tiver idade igual ou superior a 18 anos. Se a idade do condutor for inferior a 18 anos, essa responsabilidade incumbe ao concorrente inscrito.

**43.6** - Caso a comissão organizadora de um troféu monomarca, pretenda efectuar verificações técnicas, notificará o director de prova (o mais tardar até antes da entrada em parque fechado), informando-o do seguinte:

**a)** relação dos karts a verificar;

**b)** discriminação dos órgãos mecânicos que pretende verificar;

**c)** se as verificações do ponto anterior, não puderem ser efectuadas durante o tempo regulamentar do parque fechado, deverá indicar a data, hora e local em que as mesmas terão início;

**43.7** - Entre as várias corridas de cada categoria, os karts apenas poderão sair do parque de desmontagem decorridos 15 minutos após a amostragem da bandeira de xadrez ao último condutor classificado.

Qualquer reclamação de ordem técnica contra um qualquer kart, deverá ser apresentada ao CCD dentro dos mesmos 15 minutos subsequentes à amostragem da bandeira de xadrez, independentemente de a classificação da respectiva corrida haver já sido ou não afixada.

Decidindo o CCD por indicação dos CT se o material reclamado (e do reclamante) poderá sair do parque depois de devidamente selado para posterior verificação ou pela retenção do material do reclamado (e do reclamante).

**Art. 44** - Específica e unicamente para as provas de karting e em caso de reclamação, o depósito de garantia para cobertura de despesas nos termos do Art. 26 destas prescrições, será reduzido em 50 %, passando a ser em cada um dos casos, o seguinte:

**a) 500,00 €**

**b) 1 000,00 €**

mantendo-se sem qualquer alteração o restante texto.

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

**Art. 45** - A taxa de apelação nacional, prevista no Art. 25.1 destas prescrições, não tem qualquer redução para as provas de karting.

## ANEXO II

### Protocolo de Entrega de Prémios em Provas de Campeonatos e Taças

Em todas as provas pontuáveis para os campeonatos e taças é obrigatório o cumprimento do protocolo abaixo descrito.

A cerimónia de entrega de prémios é um dos momentos mais importantes da prova e com ela se celebra o êxito das equipas participantes assim como do próprio organizador.

Assim, é preciso ter em conta alguns aspectos importantes na organização deste momento:

**a)** escolha uma boa localização;

**Circuitos** - a localização será a do local habitual; nos citadinos será um local de acordo com o Município, Clube organizador e promotor, sempre com a concordância da FPAK

**Provas de estrada** - a localização será preferencialmente, nos centros da cidade, de acordo com o Município, Clube organizador e promotor, sempre com a concordância da FPAK

**b)** em todos os caso deverá existir um painel traseiro de dimensões suficientes, (vulgo *aranha*) que permita publicitar com clareza o nome da prova, conforme os procedimentos do *Manual de Normas* em vigor;

**Nota** - chama-se a especial atenção à iluminação dos pódios, pois a cerimónia pode ser ao final do dia.

**c)** espaços reservados, com controlo de acesso, para fotógrafos credenciados enquanto órgãos de comunicação social e para *cameras* de televisão com direitos de transmissão da prova;

**d)** não é permitido a presença de crianças ou qualquer pessoa que não o piloto e/ou navegador no pódio, independentemente do vínculo ou relação que exista com terceiras pessoas;

Toda a infracção cometida poderá levar à aplicação pelo CCD, dos Art. 12.2 e 12.3 do CDI.

**e)** adequado sistema de instalação sonora e um locutor com experiência que coordene todo o acto;

**f)** os premiados deverão subir ao pódio com o correspondente fato de competição totalmente vestido;

**UTILIZAÇÃO DO LOGOTIPO FPAK** - consultar o *Manual de Normas* em vigor.

#### PROVAS EM CIRCUITO/ESTRADA

**1.** Uma vez que a prova tenha terminado deve-se agilizar a entrega de prémios, especialmente se a prova estiver a ser transmitido em directo pela TV. Para isso, um membro do clube organizador ou do promotor do campeonato, deverá recolher os pilotos vencedores à chegada ao parque fechado e acompanhá-los até ao pódio.

**2.** O mesmo membro do clube organizador ou do promotor do campeonato deverá ter reunido, antes de terminar a prova, as personalidades que vão entregar os troféus e deverá acompanhá-las até ao pódio (ou à sala anexa nas instalações que dela disponham).

Ao mesmo tempo, deverá entregar ao locutor, uma folha que relacione os troféus que se entregam, com o nome do piloto ganhador e da pessoa que fará a entrega.

**3.** A ordem de entrada será sempre pela ordem inversa de classificação. Por último e se o regulamento particular de prova o contemplar, o responsável da equipa ou marca ganhadora, que permanecerá num dos lados do pódio, mas na sua parte inferior.

Com todos os pilotos e o responsável da equipa no pódio, inicia-se a entrega de prémios. Primeiro ao representante da marca ou equipa, a seguir ao terceiro classificado, depois ao segundo e por último ao primeiro.

**4.** Para entregar os troféus, deve respeitar-se a seguinte ordem de precedência:

**a)** máxima autoridade desportiva: presidente da FPAK, que poderá ceder a honra de entregar o primeiro prémio à máxima autoridade política presente ou outro.

- b)** no caso em que, por cedência do presidente da FPAK, a máxima autoridade política presente tenha entregue o troféu ao primeiro classificado, corresponderá ao presidente da FPAK (ou ao seu representante) a entrega do troféu referente ao segundo classificado;
- c)** representante do patrocinador principal da prova;
- d)** presidente do clube organizador ou pessoa que ele designe como seu representante;
- e)** o tradicional espumante poderá ser substituído por qualquer bebida regional, caso se justifique;

**Nota** - É da responsabilidade do locutor, organizar adequadamente o protocolo da entrega de troféus seguindo as regras acima.

Como é lógico, em cada prova podem-se colocar numerosas situações diferentes, que obrigarão a trocar a ordem de precedências, e por isso se recomenda que a pessoa que assuma esse papel tenha conhecimentos de protocolo.

Para qualquer dúvida em relação a este tema, por favor contactar o clube organizador.

## **PROBLEMAS MAIS FREQUENTES**

**Numa mesma prova coincidem vários pódios de diferentes categorias:** o locutor estabelecerá uma lista de personalidades para entregar os troféus seguindo as duas normas.

**Fundamental:** primeiro, que se reparta proporcionalmente a presença de autoridades desportivas, autoridades políticas, patrocinadores e membros do comité organizador.

E segundo, o pódio da categoria mais importante será sempre efectuado pelas máximas autoridades presentes.

**Delegação de representação:** se alguma das autoridades presentes delegar a sua representação na entrega de troféus noutra pessoa de inferior nível hierárquico, pode-se alterar a ordem de entrega para que o troféu ao vencedor seja entregue pela pessoa de maior nível hierárquico de entre as três que entregam os prémios.

**Se alguma das autoridades convidadas não comparecer na cerimónia:** se o locutor fez o seu trabalho correctamente, isto não deverá ocorrer, mas perante uma situação destas, o locutor deverá ter sempre outra pessoa em alerta, sendo que o mais simples é ser alguém representativo do clube organizador ou do quadro de oficiais de prova.

## **PROVAS INTERNACIONAIS**

Quando estejam presentes autoridades de elevado nível: ou se a prova é de primeira categoria e prevemos a assistência de várias autoridades de nível máximo, o locutor deve ser especialmente cuidadoso com as ordens de entrega dos troféus.

Pode ser de ajuda consultar nos dias anteriores, os responsáveis de protocolo das autoridades que irão estar presentes, bem como com a FPAK.

Por outro lado, não nos esqueçamos nunca de que numa prova de automobilismo ou karting, como em qualquer outra prova desportiva, a máxima autoridade corresponde à da federação internacional ou nacional, conforme seja o âmbito da prova.

## ANEXO III CAMERAS DE FILMAR

### Introdução

Este manual mostra os diferentes posicionamentos aceites em veículos de competição, dependendo do tipo de camera.

Por motivos de segurança, qualquer participante que queira instalar uma camera de vídeo e / ou imagem, na sua viatura, deve cumprir rigorosamente este manual. Além disso, a aceitação final da instalação deve ser sujeita à aprovação do delegado técnico ou do CTC.

As possíveis localizações das camaras são demonstradas por desenhos guia. Existem imagens de exemplo para ambas as camaras, tipo caixa ou tipo cilíndrico.

### Obrigatório para os dois tipos de camera

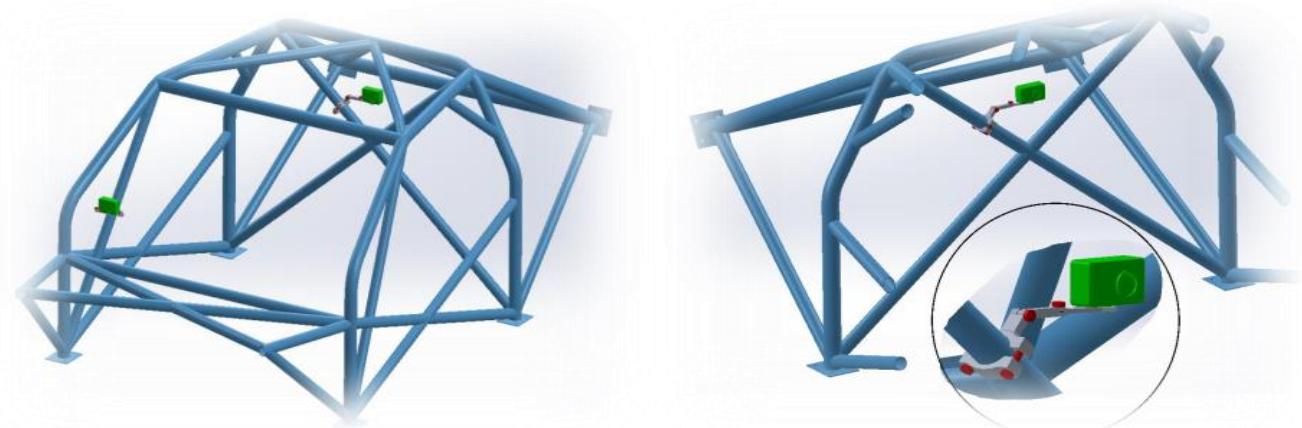
O peso das camaras, que são fixadas na viatura não deve exceder as 500 g. As camaras devem caber num paralelepípedo com as dimensões 100x100x50 mm.

### Cameras interiores fixadas à estrutura de segurança da viatura

As camaras podem ser fixadas à estrutura de segurança do veículo, desde que seja feita por meio de uma peça de suporte, fixada com uniões e apertada por parafusos e porcas. Os pontos de fixação são as barras transversais do arco principal ou as barras de reforço do para-brisas, conforme desenhos abaixo. No entanto, podem também ser colocados em qualquer outra barra, desde que não constituía perigo para qualquer membro da equipa

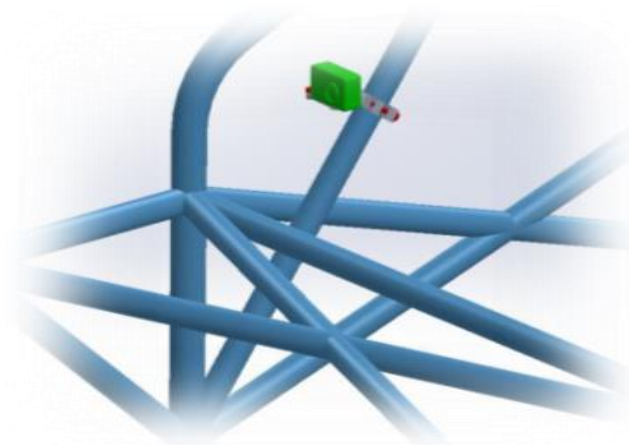
Recomenda-se que a distância entre a camera e a barra não seja superior a 200 mm.

### No caso de cameras tipo caixa:

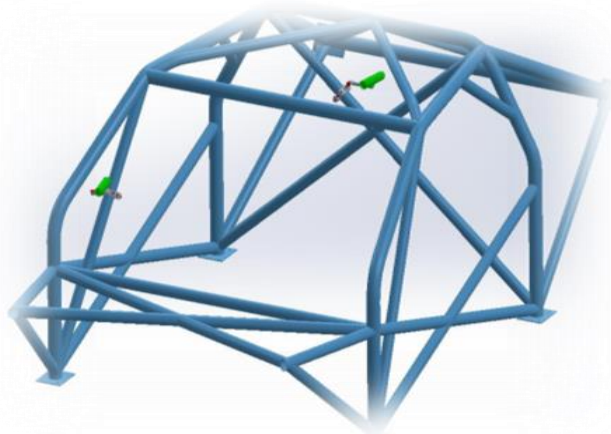


*FIXAÇÃO NA ESTRUTURA DE SEGURANÇA DE CAMERAS TIPO CAIXA*

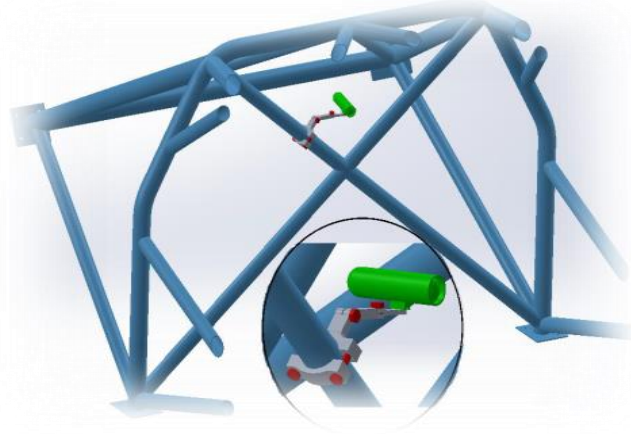
*VISTA COM ZOOM: CAMERA TIPO CAIXA FIXADA NA CRUZ DO ARCO PRINCIPAL*



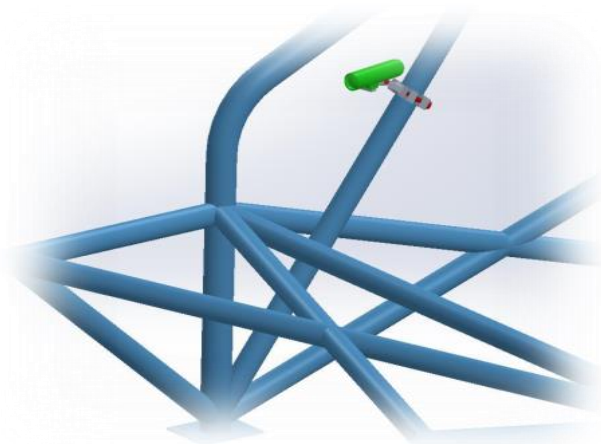
*CAMERA TIPO CAIXA FIXADA NA BARRA DE REFORÇO DO PARA BRISA  
SENDO CAMERAS TIPO CILINDRICO, DEVEM SER FIXADAS DESTA FORMA:*



*FIXAÇÃO NA ESTRUTURA DE SEGURANÇA DE CAMERAS TIPO CILINDRICO*



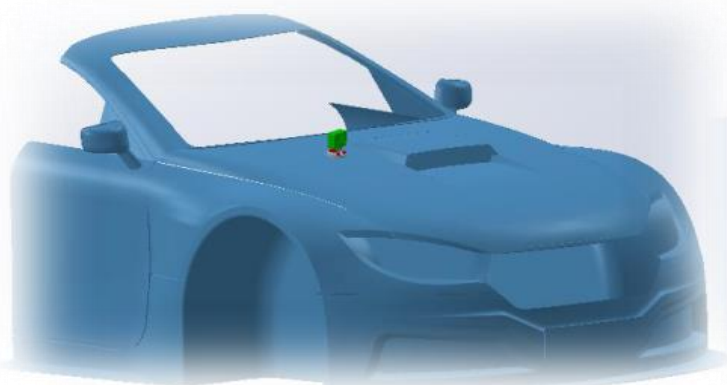
**VISTA COM ZOOM:** CAMERA TIPO CILINDRICA FIXADA NA CRUZ DO ARCO PRINCIPAL



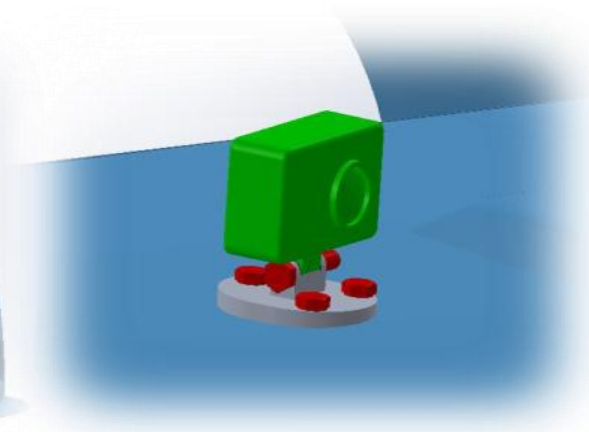
*CAMERA TIPO CILINDRICO FIXADA NA BARRA DE REFORÇO DO PARA BRISAS*

### **Cameras exteriores fixadas à carroçaria da viatura**

A fixação das cameras em outras partes do veículo, como o capô, tejadilho, etc., será feita com parafusos, porcas e anilhas. A camera não pode distar mais do que 100 milímetros a partir da base. Se as cameras forem do tipo caixa, o posicionamento deve ser como se demonstra abaixo:



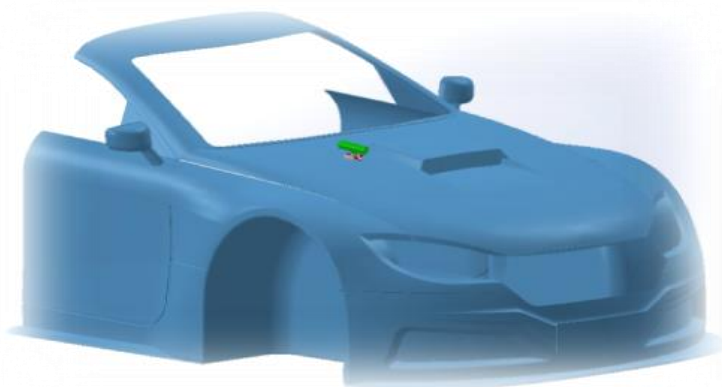
*CAMERA TIPO CAIXA, FIXADA SOBRE UMA SUPERFICIE, COM PARAFUSOS, PORCAS E ANILHAS*



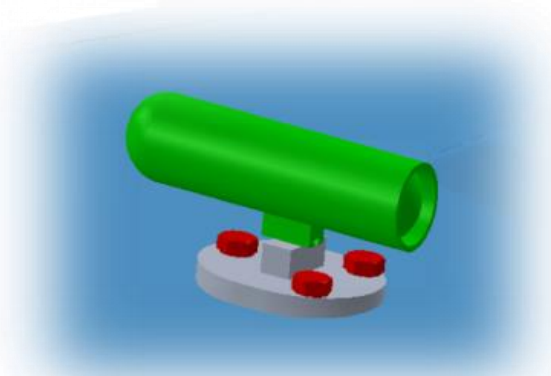
**VISTA COM ZOOM:** DETALHE DA CAMERA TIPO CAIXA SOBRE UMA SUPERFICIE, FIXADA COM PARAFUSOS, PORCAS E ANILHAS

Se a camera é cilíndrica e é aparafusada à superfície em questão. A camera não pode estar a mais do que 100 milímetros a partir da base. A sua colocação deve ser a seguinte:



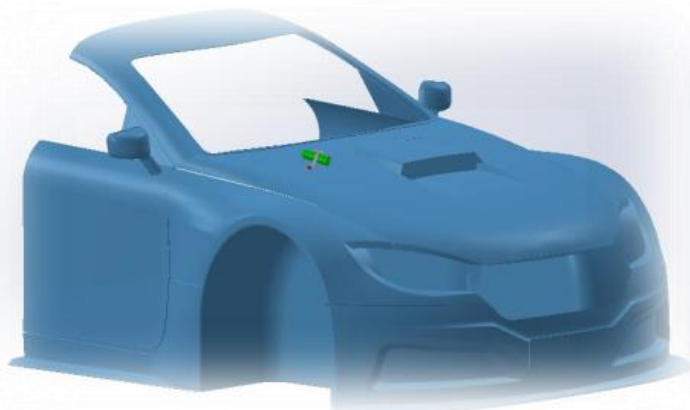


*CAMERA TIPO CILINDRICA FIXADA SOBRE UMA SUPERFICIE, COM PARAFUSOS, PORCAS E ANILHAS*

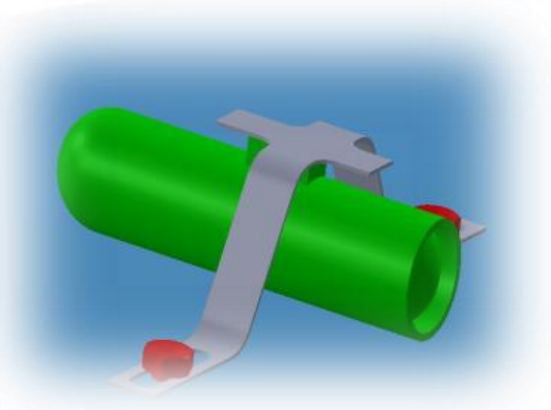


**VISTA COM ZOOM:** *DETALHE DA CAMERA TIPO CILINDRICO SOBRE UMA SUPERFICIE, FIXADA COM PARAFUSOS, PORCASE ANILHAS*

Pode-se também utilizar uma placa de metal que suporta a camera, desde que o suporte seja fixado com parafusos, porcas ou anilhas, na superfície sobre a qual a camera está localizada e a camera estar firmemente fixada à placa:



*CAMERA TIPO CILINDRICA FIXADA SOBRE UMA SUPERFICIE, COM SUPORTE, PARAFUSOS, PORCAS E ANILHAS*



**VISTA COM ZOOM:** *DETALHE DA CAMERA TIPO CILINDRICO SOBRE UMA SUPERFICIE, FIXADA COM SUPORTE, PARAFUSOS, PORCAS E ANILHAS*

### **Cameras fixadas no painel de bordo (*tabelier*)**

A colocação de cameras no painel de bordo (*tablier*) são permitidas, desde que estas sejam fixadas pelo método de parafusos, porcas anilhas, como descrito na secção *Cameras exteriores fixadas à carroçaria da viatura*.

### **Cameras montadas em viaturas abertas tipo *barquetas***

Somente se permite a montagem das cameras, nas barras laterais da estrutura de segurança, das *barquetas*, desde que a sua colocação não prejudique a condução. O método de fixação da camera, nessas barras, será o mesmo que está mencionado em cameras interiores fixadas à estrutura de segurança da viatura. Exclusivamente para as *barquetas*, a camera não poderá estar situada a mais de 100 mm da barra.

### **Fixações proibidas**

Imagens de fixações (suportes) de cameras proibidos. A fixação por meio de ventosas ou outros meios diferentes daqueles que foram mencionados neste documento estão totalmente proibidos.

Vista em zoom de imagens, como exemplo, de suportes com ventosas e tipo abraçadeira não permitidos para a fixação das cameras.



### **Sistemas não mencionados no presente documento**

Para a **permissão excepcional** de utilização de outros sistemas de gravação de vídeo ou de captura de imagens que não estejam expressos neste documento, os procedimentos serão:

- a) fazer o pedido por escrito à FPAK, devidamente fundamentado e documentado;
- b) a FPAK após análise do pedido, decidirá a sua autorização;
- c) em caso afirmativo, a FPAK enviará por escrito a correspondente autorização;

## **ALTERAÇÕES (novo texto)**

### **Alterações em 13-02**

**17.9 - Viaturas sujeitas a verificação técnica final** - as verificações incidirão sobre os dois primeiros classificados da geral e o primeiro de cada grupo, assim como outros veículos, determinado pelo CCD. Este determinará os órgãos a verificar após proposta do Delegado Técnico da FPAK (ou CTC, caso não tenha sido nomeado um Delegado Técnico). Idênticas verificações poderão ser determinadas pela FPAK.

**18.2 - Vestuário para Condutores - Navegadores** - (cf. Capítulo III Art. 1 a 3 do Anexo L da FIA) e quadro abaixo.

**Vestuário obrigatório** em conformidade com a norma FIA 8856-2000 (lista técnica nº 27).

### **TABELA**

### **Alterado em 03-03**

**9.6 - Substituição de um ou mais piloto** - após a publicação da lista de inscritos, não será autorizada a substituição de um concorrente moral nem a admissão de qualquer outro. No entanto desde que autorizado pela **Comissão Organizadora**, será permitida a substituição do condutor e ou navegador, até à publicação da lista de participantes.

### **Incluído em 09-03**

**27.2** - As penalidades correspondentes ao “drive-through” (passagem pelo pit lane) ou “stop and go” (paragem no pit lane) bem como algumas penalidades especificadas **nas respectivas Prescrições Específicas e/ou** nos regulamentos de campeonatos, taças, series, challenges ou outros sob a égide da FPAK que expressamente o estabeleçam, não são susceptíveis de apelo.

### **Alterado em 24-03**

**17.14.1 - Deslocação de uma viatura sujeita a fiscalização** - o concorrente será obrigado a fazer conduzir o seu veículo sob fiscalização, consoante os casos, do clube organizador/promotor ou da FPAK, sob pena de exclusão, para o local designado, onde posteriormente o mesmo lhe será entregue, depois de efectuadas todas as operações de verificação. **Na impossibilidade do veículo ser conduzido a entidade que solicitou a verificação terá de providenciar os meios para o veículo chegar à verificação.**

### **Incluído em 07-04**

#### **23.1 - Final antecipado de uma corrida - Circuitos (Velocidade/Ralicross/Kartcross/Karting)**

Sem prejuízo das normas previstas na respectiva regulamentação, no que se refere aos poderes do Director de Prova (ou Director de Corrida) e dos CD, para suspenderem ou darem por terminada uma corrida (por razões de segurança ou por a pista se encontrar bloqueada ou impraticável), aplicar-se-á nos casos abaixo previstos, e para definir o momento em que uma corrida deve ser considerada como terminada definitivamente, a seguinte regulamentação:

**a)** Se numa corrida disputada em tempo determinado (corrida ao tempo), se verificar que durante o seu decorrer, e por quaisquer razões, não houver viaturas em prova na pista, seja por, despistes, abandono, imobilização nas boxes, etc, a corrida será dada como terminada no momento exacto em que deveria terminar, se o tempo previsto para a sua duração for igual ou inferior a 30 minutos. A classificação da corrida nesse caso será a que os serviços de cronometragem determinarem após a última passagem pela linha de meta (ou pela linha correspondente à linha de meta na via interior do Pit-Lane) da última viatura que a tenha transposto durante o período normal da corrida.

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

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

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

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

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

**d)** Se numa corrida disputada em número de voltas determinado (X voltas) ou em distância determinada (corrida à distância), se verificar que durante o seu decorrer, e por quaisquer razões eventuais, não haja viaturas em prova na pista (seja por que motivo for - despistes, abandono, imobilização nas boxes, etc.) a corrida será dada como terminada no momento que corresponda ao resultado da multiplicação do número total de voltas previsto (ou o que corresponda à distância inicialmente prevista) pelo melhor tempo (absoluto) por volta registado nessa mesma corrida. Segundo a seguinte fórmula:  $T_c = V \times L$ , em que  $T_c$  será o tempo total de corrida,  $V$  o número total de voltas previsto e  $L$  a volta mais rápida registada na corrida até ao momento (desprezando-se nesse caso os decimais).

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

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

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

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

Neste (s) caso (s) nenhuma reclamação poderá ser apresentada sobre a constituição da (s) grelha (s).

### **23.2 - Final antecipado de um Rali ou de um Rali Todo o Terreno**

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

## **Actualizado em 15-04**

### **18.2 - Actualizado o vestuário relativo aos**

	capacete	hans	fato	roupa interior	luvas	balaclava	botas	bacquet	cinto segurança
Troféus Velocidade	X	X <sup>(2)</sup>	X	X	X	X	X	X	X

**(2)** - sempre que a viatura o permita