

# PRESCRIÇÕES GERAIS DE AUTOMOBILISMO E KARTING 2014

ALTERADO EM 16-06-2014

## I - INTRODUÇÃO

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

**1.1** - A Direcção da FPAK estipulará anualmente, os preços a cobrar pelas Licenças Desportivas dos praticantes e Autoridades Desportivas, bem como das Taxas de Inscrição das competições no Calendário Desportivo Nacional.

**1.2** - A Direcção da FPAK estipulará, anualmente, os preços a cobrar pela inspecção de pistas ou outros locais, onde os Clubes Organizadores pretendam levar a efeito competições, bem como das homologações, observações de Provas e outras Taxas aplicáveis.

**1.3** - 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, “Challenges” e Critérios serão eventualmente aprovados pela FPAK após análise à regulamentação enviada pelos respectivos promotores.

**1.4** - A Direcção da FPAK elaborará, anualmente, o Calendário Desportivo Nacional para o ano seguinte, tendo em conta os interesses da modalidade e o Calendário Desportivo Internacional (incluindo o da CIK-FIA). O número de Provas que constitui o Calendário Anual de um Campeonato, Taça ou Troféu, Nacional ou Regional, será definido pela Direcção da FPAK.

**1.5** - 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), que se considera aqui integralmente transcrito e que constitui nos termos do seu Art. 2.1.1, o Regulamento Desportivo Nacional e ainda pelas presentes Prescrições Gerais de Automobilismo e Karting (PGAK) em vigor.

**1.6** - À Direcção da FPAK, caberá a aplicação do Art. 12 do CDI, na sequência dos relatórios dos (CD) das competições ou por sua própria iniciativa.

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

**1.8** - Nos termos definidos pela Direcção da FPAK na sua reunião plenária de 11 de Novembro de 2013, a partir de 1 de Janeiro de 2014 todos os Campeonatos Nacionais voltam a utilizar a designação oficial de “Campeonato Nacional de...”.

No que se refere às Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira, todos os Campeonatos Regionais continuam a utilizar a designação de “Campeonato dos Açores” ou “Campeonato da Madeira”.

## II - APLICAÇÃO

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

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

**2.2** - Qualquer modificação às presentes Prescrições Gerais, bem como a qualquer Regulamento, será introduzida através do ANEXO “ALTERAÇÕES ÀS PRESENTES PGAK 2014” , que será parte integrante dos Regulamentos na sua última página. No texto regulamentar, será introduzida a mensagem no (s) Art. (s) alterados em caracteres destacados a “**bold**” e com a data da alteração.

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

## III - REGULAMENTAÇÃO DAS COMPETIÇÕES

**Art. 3** - A Regulamentação Desportiva e Técnica de Automobilismo e Karting, em vigor em 2014, será aquela que estiver publicada no site oficial da FPAK.

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

**3.2** - Por força da aplicação dos Art. 3 e 3.1 das presentes Prescrições Gerais, é necessário dotar as salas dos CD, de equipamento informático com possibilidade de ligação permanente à Internet, de forma a possibilitar a consulta on-line à regulamentação em vigor, permitindo assim, poder provar / demonstrar a qualquer Concorrente, Condutor, Chefe de Equipa ou a qualquer outro interlocutor, da validade / actualidade da regulamentação aplicada pelos CD.

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

As mesmas competições deverão ser inscritas no Calendário Desportivo Nacional – segundo as normas em vigor – e pagas as respectivas Taxas de direitos de inscrição no Calendário nos seguintes prazos:

- 10% - Até 90 dias antes da realização da Prova.
- 30% - Na aprovação do Regulamento Particular da Prova.
- 60% - Na semana posterior à sua realização.

Não será autorizada a realização de provas, a Associados que não cumpram as regras acima descritas, bem como Associados que se encontrem em situação irregular de pagamentos à Federação, salvo acordo existente.

Nenhuma Prova poderá englobar, na sua designação, a referência “Grande Prémio”, sem que haja sido previamente obtida pela FPAK, a devida autorização junto da FIA.

Os Clubes Organizadores, que pretendam aceitar a inscrição nas suas Provas Nacionais, de licenciados de outras ADN's (os quais, no caso único e específico do Karting, deverão ser obrigatoriamente detentores de Licenças Desportivas Internacionais) e da autorização expressamente emitida pela sua ADN para participarem nessa Prova, deverão solicitar previamente à FPAK a devida autorização, nos termos previstos no Art. 2.3 do CDI.

Nos termos do acordo de reciprocidade existente entre a FPAK e a RFEA, tal pedido de autorização não será necessário em relação aos concorrentes e pilotos Espanhóis. Mas neste caso, apenas poderão ser admitidos a participar em provas nacionais, os Condutores detentores de Licença nacional ou internacional estatal emitida pela RFEA, não podendo ser admitidos quaisquer Concorrentes ou Condutores que sejam detentores apenas de Licenças Desportivas “autonómicas” espanholas.

**4.1** - 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 inicial para a inscrição da Prova (10% do valor total da inscrição),

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

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

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

**4.4** - As Provas cujo projecto de Regulamento, não seja entregue na sede da FPAK, dentro dos prazos expressos no corpo deste Art., poderão ser substituídas por outras de características semelhantes, por simples decisão da Direcção da FPAK.

**4.5** - Serão excluídas dos Campeonatos, Taças ou Troféus Nacionais / Regionais, as Provas cujos Regulamentos Particulares definitivos, não estejam publicados e em distribuição, na sede do Clube Organizador e na FPAK (Lisboa, Funchal e Matosinhos) 30 dias antes da data do fecho das inscrições, estabelecida nos mesmos Regulamentos.

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

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

No que se refere à publicação de uma versão impressa do Regulamento (definitivo) da prova, tal obrigação será dispensável, desde que em momento anterior à abertura das inscrições para essa prova, o texto (definitivo) do Regulamento (já aprovado com o VISA da FPAK), o itinerário da

prova (quando for o caso), o horário da prova e o respectivo Boletim de Inscrição, estejam já publicados no site oficial Internet do Clube Organizador e no site oficial da FPAK [www.fpak.pt](http://www.fpak.pt).

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

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

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

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

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

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

No ano de 2014, para as Provas Internacionais, o Pessoal Médico têm que ser titular de Licença Desportiva; para 2015 será obrigatório também para as Provas Nacionais. **Alterado em 04/02/2014**

**4.8** - A Comissão Organizadora de um Troféu Monomarca ou Formula obriga-se, pelo simples facto de haver previamente inscrito determinada prova como integrante do Calendário do respectivo Troféu ou Formula no ano em curso, a participar nesse evento.

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

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

**4.10** - A Comissão Organizadora de um Troféu Monomarca ou Formula, que pretenda substituir uma Prova previamente inscrita no Calendário Oficial da FPAK (como prova integrante do respectivo Troféu ou Formula do ano em curso) por outra Prova diferente, deverá indemnizar o Clube Organizador da Prova substituída, em valor correspondente à Taxa de Inscrição desse evento no Calendário Desportivo Nacional, tal como estipulado na Tabela das Taxas de Inscrição de Provas no Calendário Desportivo Nacional do ano em curso.

Sem que tal valor haja sido comprovadamente liquidado a esse Clube, não será autorizada qualquer alteração ou anulação de datas de Provas pela FPAK.

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

**4.11** - Não será autorizada qualquer competição de Automobilismo ou Karting, que inclua no seu programa, Provas destinadas a motos e/ou motocicletas, salvo expressa autorização prévia da FPAK para o efeito.

**4.12** - Atendendo às restrições que vêm sendo ultimamente colocadas, no que concerne à autorização oficial das Provas de Estrada a realizar nos meses de Verão e no sentido de se evitar a potencial criação de eventuais focos de incêndio, nas zonas florestais, normalmente utilizadas por essas Provas, nenhum Ralis de 1ª Categoria ou de Ralis Todo Terreno, se poderá disputar no território continental, entre 1 de Julho e 31 de Agosto, inclusive, salvo autorização das Autoridades competentes.

**4.13** - O não cumprimento do prescrito no presente artigo, poderá levar à aplicação à Comissão Organizadora do Troféu ou Formula, de uma das penalidades previstas no Art. 12.3 do CDI sendo ainda factor de apreciação global da Prova.

## **IV - VEÍCULOS**

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

**5.1** - 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) bem como nas provas do Campeonato Nacional de Montanha, Campeonato Nacional de Velocidade, Campeonato Nacional de Ralicross e Campeonato Nacional de Kartcross nas condições seguintes:

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:

- As fichas de homologação FIA sejam apresentadas nas verificações administrativas e técnicas;
- Que as viaturas estejam em conformidade com o Regulamento Técnico (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 Comissários Técnicos.

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

**5.2** - Nos termos previstos na regulamentação internacional é interdita a participação em qualquer prova inscrita no Calendário Desportivo Nacional 2014, de viaturas equipadas com sistemas GPL ou gás.

## **V - CONCORRENTES E CONDUTORES**

**Art. 6** - O simples facto de um Condutor se classificar em qualquer prova de um Campeonato ou Taça / Troféu Nacional / Regional, permitir-lhe-á pontuar no mesmo, desde que à classificação obtida, corresponda pontuação de acordo com a regulamentação específica desse Campeonato ou Taça / Troféu, salvo regulamentação própria do Campeonato ou Troféu (por exemplo, inscrição obrigatória no Campeonato ou Troféu).

**6.1** - Em todas as provas dos Campeonatos / Taças / Troféus Nacionais / Regionais, em que, ao abrigo do disposto no Art. 2.3 do CDI, participem Condutores estrangeiros, estes serão retirados da classificação, para efeitos da pontuação nos Campeonatos / Taças / Troféus Nacionais / Regionais.

**6.2** - No caso de Condutores estrangeiros, detentores de Licenças da UE ou países assimilados por decisão da FIA, incluindo os Condutores de países com os quais o Estado Português ou a União Europeia tenham acordos de reciprocidade, os mesmos receberão tratamento – em termos da classificação nos Campeonatos / Taças / Troféus – idêntico aos licenciados nacionais, sendo-lhes contudo vedado ostentar o título de Campeão Nacional, mas outorgável apenas o de Vencedor do Campeonato Nacional, conforme o DL 248-B/2008 de 31/12, Art. 62. **Alterado em 16/06/2014**

**Art. 7** - Nos Campeonatos Nacionais ou Regionais, Taças e Troféus, serão admitidos, exclusivamente, Condutores que sejam detentores de Licenças Desportivas de acordo com as graduações definidas nos regulamentos das respectivas competições e com o Regulamento de Emissão de Licenças Desportivas da FPAK em vigor no ano em curso.

**7.1** - Nos termos do acordo de reciprocidade firmado entre a RFEa e a FPAK, os Concorrentes/Condutores Espanhóis que sejam detentores de Licença Desportiva Nacional (Estatal) ou Internacional RFEa, poderão igualmente participar nas provas de Campeonatos / Troféus Nacionais ou Regionais disputadas em Portugal nas mesmas condições dos concorrentes nacionais, aplicando-se, no entanto, o Art. 6.2.

**Art. 8** - Para participar em qualquer prova, é obrigatória a apresentação das Licenças Desportivas de Concorrente, Conductor (Regionais, Nacionais ou Internacionais) ou Navegador quando for o caso, nos termos do CDI e da regulamentação sobre Licenças.

Salvo se o Regulamento Particular, explicitamente o exigir, nas Provas inscritas no Calendário Internacional da FIA e disputadas integralmente em território nacional, não serão exigidas Licenças internacionais aos licenciados portugueses.

Nas provas internacionais de Campeonatos FIA ou CIK-FIA, serão exigidas Licenças internacionais aos licenciados portugueses.

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

**8.2** - O facto de um licenciado participar numa prova, sem que esteja habilitado com a Licença correspondente à categoria dessa prova, determinará a aplicação ao Clube Organizador, bem como ao licenciado em causa, de uma das penalidades previstas no Art. 12.3 do CDI.

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

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

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

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

**8.4** - Os Concorrentes devem assegurar-se de que os seus veículos respeitam as condições de conformidade e de segurança, durante toda a Prova (treinos e corridas).

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

### **8.6 - Responsabilidade do Concorrente (Art. 9.16 do CDI)**

O Concorrente será responsável pelos actos e omissões de qualquer pessoa participante ou que preste um serviço por sua conta em ligação com uma prova ou um campeonato. São sem dúvida considerados como seus colaboradores directos ou indirectos, os seus Condutores, mecânicos, assistentes ou prestadores de serviços, bem como toda a pessoa à qual o concorrente tenha permitido o acesso às áreas reservadas. Além disso, cada uma destas pessoas será igualmente responsável por qualquer infracção ao Código ou ao regulamento nacional da ADN respectiva.

**Art. 9** - Para que a classificação de um Condutor numa competição conte para um Campeonato, Troféus, Taças, “Challenges” e Critérios o 1º Condutor tomará o compromisso formal de conduzir ele próprio, exclusivamente, o respectivo veículo nas Provas Especiais de Classificação / Sectores Selectivos. O 2º condutor poderá conduzir o veículo nas ligações, mas não em competição. Qualquer infracção relativa a este artigo, implica a exclusão do evento do concorrente, independentemente de outras sanções que a FPAK entenda aplicar.

**9.1** - Em provas de velocidade, um concorrente que pretenda desistir de uma prova depois de a ter iniciado, pode solicitá-lo ao Director da Prova, obrigatoriamente, por escrito. No caso de deferimento pelos CD, o Concorrente/Condutor em causa, perde o direito a qualquer pontuação no Campeonato ou Taça / Troféu respectivo, ficando dispensado de apresentar a sua viatura no Parque Fechado.

Se um Condutor estiver sob reclamação ou verificação imposta pelos CD, não lhe é permitido solicitar desistência da Prova.

**Art. 10** - Em cada competição integrada num Campeonato de Circuitos ou de Montanha, um Condutor só poderá participar com um único veículo, em cada Grupo ou Categoria.

**Art. 11** - Num Campeonato / Taça / Troféu Nacional / Regional, um Condutor poderá mudar livremente de veículo, de competição para competição.

**Art. 12** - Para cada prova de um Campeonato, Troféus, Taças, “Challenges” e Critérios, as inscrições encerrarão até 5 dias antes do início da competição (prazo limite).

**12.1** - As inscrições para cada prova do Campeonato ou Taça / Troféu deverão ser recebidas,

exclusivamente, nas instalações do Clube organizador ou na FPAK – Lisboa, Funchal ou Matosinhos.

**12.2** - As taxas de inscrição serão integralmente reembolsadas:

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

b) No caso de a prova não se realizar, nos termos do Art. 4.4 das presentes Prescrições Gerais.

**Art. 13** - Os Clubes organizadores das competições, pelo simples facto de as terem inscrito no Calendário Desportivo Nacional e de as mesmas integrarem, por decisão da FPAK, um Campeonato Troféus, Taças, “Challenges” e Critérios, obrigam-se, nos termos da legislação desportiva nacional em vigor, a aceitar a inscrição e participação nessas competições de qualquer Concorrente ou Condutor que seja detentor de Licença Desportiva – exigível para essa competição – válida no ano em curso.

**Art. 14** - A lista de inscritos a enviar à FPAK pelo Clube Organizador de cada prova, considerar-se-á incompleta e inaceitável, se não incluir os nomes (e respectivos números de Licença Desportiva) de todos os Concorrentes, Condutores ou Navegadores (nos casos em que tal é permitido), bem como a indicação correcta do grupo e classe dos veículos participantes.

**14.1** - Esta lista, deverá estar na sede da FPAK, até 48 horas após o fecho das inscrições e afixada na sede do Clube organizador com a mesma antecedência.

Para as Provas integradas em Campeonatos (Europeus ou Mundiais) ou Taças FIA, a lista de inscritos deverá dar entrada na sede da FPAK, até 7 dias antes da data marcada para as Verificações Administrativas.

**14.2** - O não cumprimento do Art. 14.1, implicará o pagamento de uma multa de € 500,00, sendo ainda factor a considerar na apreciação global da prova.

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

**14.4** - Em qualquer competição, após a publicação da lista de inscritos, não será autorizada a substituição de qualquer Concorrente nem a admissão de qualquer outro.

**14.5** - Qualquer rectificação na lista oficial de inscritos enviada à FPAK – nomes de Condutores e/ou Navegadores ou veículos – será elaborada pelo Clube Organizador, sendo ratificada pelos CD presentes, em maioria.

**14.6** - Apenas em provas nacionais, os CD poderão autorizar, após proposta do Clube Organizador, em casos excepcionais e somente por motivos justificados, a eventual substituição dos 2 membros da equipa, tendo em atenção, contudo, o disposto no Art 14.4. No caso de tal suceder, os CD deverão exarar em acta, as razões pelas quais essa dupla substituição foi autorizada.

**14.7** - O Clube organizador, obriga-se a afixar – e distribuir – a lista de participantes autorizados (pelos CD) a tomar parte na competição, após a verificação técnica inicial. O não cumprimento desta disposição, implica o pagamento de uma multa de € 500,00, sendo ainda factor de apreciação global da Prova.

**14.8** - O Clube organizador obriga-se a utilizar e a colocar à disposição quer dos CD quer dos Comissários Técnicos e demais Oficiais da Prova, todos os “Documentos FPAK” de utilização

obrigatória, cujos modelos se encontram disponíveis no “site” oficial da FPAK e serão remetidos em versão “Word” para todos os Associados em “CD-ROM”.

## VI - VERIFICAÇÃO DOCUMENTAL E TÉCNICA

**Art. 15** - Os Boletins de Inscrição dos Concorrentes, em cada competição, deverão mencionar as características dos veículos, tais como, matrícula - apenas em provas de estrada - e número do quadro/chassis) e número da ficha de homologação de cada veículo. Sem estas indicações, o veículo em causa, não poderá tomar parte na respectiva competição.

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

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

**15.2** - Um eventual erro nas referências ao Grupo / Divisão / Categoria / Classe, só poderá ser corrigido nos mesmos termos previstos Art. 16.2 e até à publicação da Lista de Participantes autorizados a tomar parte na competição, a partir da qual, nenhuma outra modificação poderá ser introduzida.

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

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

**Art. 16** - Nenhum veículo poderá alinhar à partida para qualquer competição sem que tenha sido submetido à verificação técnica. Só as equipas que tenham sido aprovadas nas verificações administrativas, podem apresentar o seu veículo nas verificações técnicas. O simples facto de apresentar uma viatura às verificações técnicas iniciais, é considerado como uma declaração implícita por parte do Concorrente da integral conformidade do seu veículo.

**16.1** - As verificações efectuadas antes das competições, deverão incidir sobre:

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

**16.2** - Se no momento das Verificações Técnicas, que antecedem a partida, se constatar que um veículo não corresponde ao grupo ou divisão e/ou à classe no qual foi inscrito, poderá, por decisão exclusiva dos CD e sob proposta dos Comissários Técnicos, ser mudado para o grupo ou divisão e/ou classe correspondentes.

**16.3** - Qualquer Concorrente que se apresente às Verificações Administrativas ou Técnicas Iniciais, fora do horário que foi estabelecido para a sua verificação, só poderá ser verificado, por

autorização expressa dos CD (sob proposta do Director da Prova) segundo o novo horário que tal decisão vier a definir.

Essa eventual autorização implicará, contudo, e salvo caso de força maior aceite pelos CD, a aplicação obrigatória por estes, ao Concorrente em falta, de uma penalidade pecuniária de, no mínimo, € 250,00, a qual deverá ser liquidada ao Clube Organizador em momento anterior à publicação da Lista de Participantes, sem o que, o Concorrente não poderá constar da Lista Oficial de Participantes autorizados a participar nessa competição.

**16.4** - Por outro lado, o Clube Organizador obriga-se a fazer cumprir integralmente o programa horário previsto (e aprovado) para as verificações iniciais (documentais e técnicas) da prova. O não cumprimento desse horário (com uma tolerância máxima de 30 minutos), implicará a aplicação ao Clube Organizador de uma multa de € 500,00, sendo ainda factor de apreciação global da prova.

**16.5** - Se os Organizadores, após autorização dos CD da Prova, decidirem efectuar Verificações Técnicas em pormenor, estas apenas poderão ser realizadas no final da competição.

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

**Art. 17** - Os equipamentos de segurança, a exigir a todos os participantes nos Campeonatos ou Taças / Troféus Nacionais / Regionais, são definidos como segue:

- **Veículos** – Dispositivos de segurança:

- (cf. Art. 253 Anexo “J” ao CDI)
- (cf. Art. 3.1) - Segurança dos Karts do Regulamento Técnico da CIK-FIA
- (cf. Art. 3.2) - Segurança dos Equipamentos do Regulamento Técnico da CIK-FIA

- **Condutores** (cf. Capitulo III do Anexo “L” da FIA)

a) Todos os condutores e co-pilotos devem obrigatoriamente usar um fato de competição, assim como luvas (facultativas para os co-pilotos), roupa interior longa, uma balaclava, meias e sapatos, homologados em conformidade com a norma FIA 8856-2000 (Lista Técnica nº 27). Os utilizadores devem assegurar-se de que o vestuário não é demasiado apertado, uma vez que isso reduziria o nível de protecção.

Os bordados cosidos directamente no fato, devem sê-lo apenas à camada mais superficial. O material utilizado como fundo (ou suporte) das insígnias publicitárias, assim como o fio utilizado para as unir ao fato, devem ser resistentes às chamas (ver Anexo L da norma FIA 8856-2000 para saber mais sobre as exigências detalhadas e outras recomendações).

b) Todos os condutores que participem em provas em circuito, de montanha ou em provas especiais de rali, deverão utilizar um capacete em conformidade com uma das normas da Lista Técnica nº 25 da FIA.

Os condutores de viaturas abertas devem obrigatoriamente usar capacetes integrais com uma protecção do queixo fazendo parte integrante da estrutura do capacete e conformes a uma norma aprovada pela FIA.

Esta medida é recomendada para as viaturas abertas históricas e para as viaturas de Autocross Super Buggy, Buggy 1600 e Junior Buggy.

c) Os condutores e segundos condutores de viaturas com habitáculo fechado e que usem um capacete integral, devem poder passar o seguinte teste, a fim de assegurar que seja possível aceder de maneira apropriada às vias respiratórias de um piloto ferido:

O piloto sentado na sua viatura, com o seu capacete e sistema de retenção frontal da cabeça aprovado pela FIA devidamente colocados, cinto de segurança apertado.

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 históricas, essa conformidade é 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.

#### **d) Dispositivos de Retenção da Cabeça aprovados pela FIA**

A utilização desse dispositivo é obrigatória nos Campeonatos e Troféus de Velocidade, Ralicross, Kartcross, Montanha, Ralis, Todo-o-Terreno, sendo que nestes 4 últimos, essa obrigatoriedade é extensiva ao 2º Conductor.

O dispositivo utilizado para a retenção de cabeça deve ser aprovado pela FIA nos termos do Art. 3 do Capítulo III do Anexo L do CDI.

Não é obrigatório nas categorias de Kartcross, Karting bem como em viaturas históricas, que não disponham de cintos de segurança.

#### **e) Cintos de Segurança**

Os pilotos devem estar devidamente fixos, no seu lugar, 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 ou percurso de competição.

**17.1** - A verificação da conformidade dos equipamentos referidos em a), b), c), d) e e), poderá ser efectuada em qualquer momento da Prova, não sendo obrigatório efectuar o seu controlo prévio nas Verificações Técnicas Iniciais de cada Prova.

**17.2** - A constatação em qualquer momento de uma Prova (treinos e corridas em provas de velocidade ou durante o desenrolar do percurso de provas de estrada – Ralis ou Todo o Terreno), de que um Conductor não está equipado com capacete e vestuário de acordo com as normas obrigatórias acima referidas, levará à aplicação obrigatória pelos CD, de uma das penalidades previstas nos Art. 12.2 e 12.3 do CDI.

**Art. 18** - A constituição da Comissão Técnica, em cada competição dos Campeonatos, Troféus, Taças, “Challenges” e Critérios, deverá constar, obrigatoriamente, do projecto do Regulamento Particular da Prova e carece de aprovação da FPAK.

#### **Delegado Técnico:**

O Delegado Técnico, nomeado pela FPAK, terá plena autoridade sobre os Comissários Técnicos da Prova.

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

Ele poderá ser chamado a assistir às reuniões dos CD.

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

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

Poderá igualmente, e se para tal for designado, assumir as funções de Comissário Técnico Chefe da Prova.

#### *Efectivos*

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

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

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

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

**18.2** - Em cada competição, o Delegado Técnico e/ou os Comissários Técnicos deverão elaborar um relatório escrito após as respectivas Verificações Técnicas.

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

**18.4** – Conforme o Art. 11.7 do CDI, a FPAK autoriza a remuneração dos Comissários Desportivos.

**Art. 19** - Em todas as provas de Campeonatos ou Taças / Troféus organizados pela FPAK, bem como nas provas dos Troféus Monomarca ou Formula, uma verificação mais completa e detalhada, podendo eventualmente envolver a desmontagem de veículos, será obrigatoriamente determinada pelos respectivos CD, por sua iniciativa, por proposta do Director da Prova, Delegado

Técnico, Comissário Técnico Chefe ou por solicitação expressa dos organizadores dos Troféus Monomarca.

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

a) Relação das viaturas a verificar.

b) Discriminação dos órgãos mecânicos que pretende verificar

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

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

**19.3** - A não conformidade de qualquer veículo com as prescrições do Anexo “J” ao CDI, com a ficha de homologação respectiva (ou Passaporte Técnico), ou com as normas do Regulamento Técnico particular de uma Taça / Troféu / Formula, implicará a exclusão do Concorrente.

Sem prejuízo de outras penalidades aplicáveis nos termos do CDI, podendo levar à exclusão do Condutor do Campeonato ou da Taça / Troféu Nacional / Regional.

## VII - CLASSIFICAÇÃO

**Art. 20** - Os Organizadores das Provas integradas em Campeonatos ou Taças / Troféus Nacionais / Regionais, obrigam-se a apresentar as classificações oficiais respectivas – que existam – num prazo tal, que possa dar cumprimento ao que está estabelecido no Art. 33 das presentes Prescrições.

**20.1** - Em todas as provas de Velocidade, Ralicross, Kartcross, Karting e Montanha, as classificações oficiais provisórias, devem ser sempre afixadas, 15 minutos após ter sido dado o sinal de final de corrida ao último Condutor classificado. Se por qualquer razão, tal não for possível, o Organizador terá que afixar no Quadro Oficial da Prova a nova hora a que as mesmas serão afixadas. Nas provas de Ralis e Todo o Terreno a hora de afixação das classificações provisórias é definida no Regulamento Particular da Prova. Se por qualquer razão, tal não for possível, o Organizador terá que afixar no Quadro Oficial da Prova a nova hora a que as mesmas serão afixadas.

**20.2** - Se por outro lado, as classificações forem afixadas, antes de decorridos 15 minutos após ter sido dado o sinal de final de corrida, o prazo de 30 minutos, para reclamação, ao abrigo do disposto nos Art. 13 do CDI, só começará a contar, a partir do exacto momento em que deveriam ter sido afixadas.

### **20.3 - 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).

#### **20.4 - 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.

**Art. 21 - Os organizadores deverão:**

**21.1** - Imediatamente após conclusão da prova, remeter por e-mail ou fax para a FPAK, as Listas de Participantes, Classificações finais da prova bem como toda a documentação relativa a processos de reclamações e/ou apelos e processos potencialmente a remeter ao Conselho de Disciplina pela direcção da FPAK.

**21.2** - Entregar impreterivelmente e de forma ordenada, na sede da FPAK, até ao quinto dia útil após conclusão da prova, os seguintes documentos:

- a) Relatório da prova, assinado pelos CD em maioria.
- b) Duplicados – ou fotocópias – de todos os Boletins de Inscrição dos Concorrentes inscritos, devidamente preenchidos com menção obrigatória das respectivas Licenças Desportivas das características dos veículos participantes.
- c) Fotocópia da Licença camarária da prova.
- d) Fotocópia da apólice de seguro.
- e) Classificações (que existam) definitivas ou não, ordenadas quer na classificação de grupos ou divisões, quer na classificação geral.
- f) Carta de controlo espécimen, para as provas integradas em Campeonatos de Ralis ou Todo o Terreno.
- g) Grelha efectiva da partida para as provas em circuito, da qual constem todos os Condutores, que ao sinal de partida (acender da luz verde ou extinção das luzes vermelhas) tenham ultrapassado a linha de partida.
- h) Cópias das actas das reuniões dos CD.
- i) Cópias das decisões dos CD.
- i) Cópias dos relatórios dos Comissários Técnicos.
- j) Lista de participantes, com indicação clara dos números das respectivas Licenças Desportivas.

l) Cópia do Regulamento Particular da Prova e respectivos Aditamentos.

m) Dossier de imprensa (que poderá ser completado posteriormente).

Nota: Estes mesmos documentos poderão ser remetidos por correio electrónico ([regulamentos@fpak.pt](mailto:regulamentos@fpak.pt)) ou em “CD-ROM”, sendo apenas necessário o envio dos documentos originais, quando se tratar de casos de reclamações ou Apelos apresentados ao abrigo do CDI.

**21.3** - Independentemente das Classificações haverem ficado suspensas, todo o processo da Prova, deve ser entregue no prazo definido neste artigo.

**21.4** - No caso de as Classificações – parciais ou na sua totalidade – terem ficado suspensas, em virtude de uma qualquer reclamação, apelo ou de uma verificação ordenada pelos Organizadores ou pela FPAK, o Clube Organizador obriga-se, a decorridos no máximo 2 dias, após a respectiva decisão dos CD (ou do TAN quando se tratar de Apelo):

a) Notificar os interessados, do local, dia e hora da afixação dos resultados, por carta registada, telefax ou correio electrónico, com confirmação de recepção, cuja recepção pelos interessados se deverá verificar no prazo máximo de 3 dias após a expedição.

b) Afixar as referidas classificações no prazo mínimo de 4 dias e máximo de 5 dias, após a data de expedição da notificação.

**21.5** - As Classificações a que se refere o Art. 21.4, devem após se terem tornado definitivas, ser entregues na sede da FPAK no prazo de 3 dias úteis.

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

**21.7** - O não cumprimento por parte dos Organizadores, do que estabelecem os Art. 20 e 21, das presentes Prescrições, poderá implicar a não inclusão do Clube infractor nos Campeonatos ou Taças / Troféus Nacionais / Regionais do ano seguinte, bem como o pagamento de uma multa de no mínimo € 500,00.

**Art. 22** - As pontuações dos Campeonatos Nacionais, serão oficialmente afixadas na sede da FPAK, até 15 dias após a afixação das Classificações Finais Oficiais.

As Pontuações e Classificações dos Troféus são da responsabilidade dos respectivos Promotores.

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

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

a) Em função do maior número de 1º lugares, 2º lugares, 3º lugares, etc., obtidos pelos nas Classificações Gerais das Provas e que serviram para constituir o respectivo total de pontos.

Ex.: um 7º lugar na Classificação Geral de uma Prova, valerá mais do que um qualquer número de 8º lugares; um 8º lugar na Classificação Geral de uma Prova, valerá mais do que um qualquer número de 9º lugares; e assim sucessivamente.

b) No caso de mesmo assim se manter o empate, e excepto para os Ralis, o desempate far-se-á pelo maior número de pole-positions no Campeonato.

c) Para os Ralis, o desempate far-se-á, nesse caso, em função do maior número de melhores tempos efectuados nas PEC do Campeonato.

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

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

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

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

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

Neste caso, não haverá 2º Classificado e o 3º Classificado, receberá a pontuação normal para o 3º lugar. Esta mesma regra, é aplicável em todas as posições da Classificação Final de uma corrida.

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

## VIII - RECLAMAÇÕES E APELOS

**Art. 23** - Os Concorrentes têm o direito de reclamação que lhes confere o CDI, restrito à sua classificação no Campeonato, Troféus, Taças, “Challenges” e Critérios. No termo de reclamação, não poderão impugnar-se as classificações das competições que contam para o Campeonato ou Taça / Troféu, mas apenas a classificação neste.

**23.1** - A Taxa de Reclamação nacional é fixada em **€ 500,00**.

**Art. 24** - Em cada Prova, no caso de reclamação, o depósito de garantia para cobertura de despesas com a eventual desmontagem, sempre que o teor da reclamação a isso obrigue, será de:

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

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

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

**24.1** - 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.

**24.2** - 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 no caso da despesa ser inferior, a diferença será devolvida ao reclamante.

**24.3** - Todas as reclamações deverão ser apresentadas por escrito e entregues ao Director da Prova, juntamente com a taxa de reclamação (Art. 23.1) e o depósito de caução previsto no presente artigo. Se a reclamação for considerada infundada, a taxa de reclamação não será devolvida ao reclamante.

**24.4** - Se a reclamação for considerada infundada e as despesas originadas pela reclamação, tais como, verificação técnica, transportes, etc., forem superiores ao montante do depósito de garantia, a diferença será por conta do reclamante. Nas mesmas condições e no caso da despesa ser inferior, a diferença será devolvida ao reclamante.

**24.5** - Se a reclamação for considerada fundada ou em parte fundada será restituída a totalidade ou parte da caução respectivamente.

**Art. 25** - Quando a verificação técnica de um veículo for determinada pela FPAK ou por uma das entidades organizadoras das provas de um Campeonato ou Taça / Troféu Nacional / Regional ou solicitada pelos organizadores de um Troféu Monomarca / Formula, estas suportarão apenas os encargos relacionados com a verificação e o transporte (se o veículo inspeccionado estiver em conformidade) decorrendo sempre da inteira responsabilidade do respectivo Concorrente quaisquer despesas relacionadas com a desmontagem e posterior montagem dos órgãos verificados.

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

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

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

**25.3** - Em qualquer caso, as verificações técnicas terão início, obrigatoriamente, durante um dos três dias úteis imediatamente seguintes ao do final da prova. Contudo, e independentemente da data do início das verificações, as mesmas terão obrigatoriamente de estar concluídas até ao final do quinto dia útil imediatamente seguinte ao do final da prova, com excepção dos resultados de eventuais análises de combustível ou 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.

**Art. 26** - A Taxa de Apelação nacional é fixada em € 2 500,00, independentemente das custas.

## **IX - DISPOSIÇÕES DIVERSAS**

**Art. 27** - Nos termos da alínea c) do Art. 11.16 do CDI, são considerados como Juízes de Facto, todos os Oficiais da Prova mencionados no Regulamento Particular da Prova e seus eventuais Aditamentos.

**Art. 28** - O Organizador de uma prova, deverá referir, no regulamento particular, qual a publicidade – no caso dela existir – a afixar pelos Concorrentes nos números e nas placas de competição, publicidade esta que será obrigatória.

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

**28.2** - 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 ou Taças / Troféus Nacionais / Regionais de acordo com a “Regulamentação para a admissão de publicidade em veículos que participem em competições desportivas”.

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

Três categorias de publicidade serão admitidas:

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

### **28.5 - Publicidade FPAK**

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

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

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

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

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

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

## **28.6 - Publicidade dos Organizadores de provas**

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

### **a) Publicidade obrigatória dos Organizadores de provas**

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

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

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

### **b) Publicidade facultativa dos Organizadores de provas**

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

Colocadas de cada lado da parte mais alta do pára-brisas (1 faixa à direita e outra à esquerda) caso tal colocação não colida com o disposto no Art. 28.5 das presentes Prescrições.

Se for o caso, então a publicidade facultativa dos Organizadores só poderá ser colocada ao centro da parte mais alta do pára-brisas, no espaço deixado livre pela aplicação do Art. 28.5 a.2).

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

Os Organizadores de provas deverão indicar no Regulamento Particular da Prova (ou por aditamento até 30 dias antes da prova) de que tipo de publicidade se trata (marca, produto, etc.). Os Concorrentes terão o direito de recusar essa publicidade, ainda que possa implicar um aumento dos direitos de inscrição de no máximo até 100%.

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

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

## **28.7 - Publicidade dos Concorrentes**

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

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

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

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

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

**Art. 29** - Qualquer prescrição não incluída no Regulamento Particular de uma Prova, só será válida em caso de força maior ou de segurança, se tiver sido comunicada a todos os Concorrentes e se existir uma prova material de que todos dela tomaram conhecimento.

**Art. 30** - No caso de não realização de alguma (s) prova (s) inscrita (s) num Campeonato ou Taça / Troféu Nacional / Regional, poderá a FPAK considerar a substituição dessa (s) prova (s) por outra (s) de características semelhantes, para satisfazer as condições estabelecidas na regulamentação específica do Campeonato / Taça / Troféu.

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

**Art. 31** - A participação num Campeonato ou Taça / Troféu, implica, para os Clubes Organizadores das competições inscritas e para os Concorrentes, não poderem considerar a FPAK responsável, total ou parcialmente, por qualquer acidente que possa ocorrer durante as mesmas competições. Nem por qualquer consequente prejuízo ou dano material ou pessoal, que, eventualmente, causem ou sofram os mesmos Clubes, Concorrentes ou terceiros.

**Art. 32** - Todos os casos não previstos nas presentes Prescrições ou dúvidas de interpretação, serão resolvidos pela Direcção da FPAK, em conformidade com as prescrições do CDI e da complementar Regulamentação de Provas de Automobilismo e Karting.

**Art. 33** - Os Clubes Organizadores, obrigam-se a proceder à entrega dos prémios das respectivas provas:

a) No próprio dia da competição, no caso das provas integradas nos Campeonatos de Circuitos, Ralicross, Kartcross, Karting e Montanha ou Taças / Troféus Nacionais / Regionais;

b) Até 3 horas após o final da competição, quando se trate de uma prova integrada num Campeonato de Ralis ou de Todo o Terreno.

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

a) Pagamento de uma multa de no mínimo € 500,00.

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

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

**33.4** - Contudo, e desde que a cerimónia de entrega de prémios, decorra dentro do horário previsto no respectivo Regulamento Particular da Prova, a não comparência, nos termos definidos no Art. 33.2 das presentes Prescrições, nessa cerimónia, sem que tal facto tenha sido devida e previamente justificado ao Organizador e autorizado por escrito, pelos CD da Prova, dos 3 primeiros Classificados, em termos absolutos, bem como dos vencedores de cada uma das Categorias, Divisões ou Grupos, que integraram a prova, será punida, no caso de ser a 1ª infracção da época desportiva em curso, com uma multa de € 250,00.

Em caso de reincidência, o valor da multa será agravado, independentemente de outra penalidades a aplicar pela FPAK.

**33.5** - Todas as cerimónias de entrega de prémios, de qualquer competição inscrita no Calendário Desportivo Nacional, devem respeitar as normas previstas no “Protocolo para a entrega de troféus nas provas pontuáveis para Campeonatos, Taças e Troféus Nacionais de Portugal.

#### **Art. 34 - Seguros e Acidentes**

Em todas as competições 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).

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

Os Concorrentes e Condutores assim como os elementos das suas equipas, pelo simples facto da sua inscrição, aceitam renunciar a qualquer tipo de indemnização em caso de acidente, bem como ilibam de toda a responsabilidade os Organizadores e Promotores da prova, em caso de acidente, renunciando igualmente a formular qualquer reclamação contra estes. Não são considerados terceiros, os elementos possuidores de credenciais válidas para a prova e que se encontrem em locais interditos pelo Organizador da Prova.

**34.1** - 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.

#### **34.2 - Descrição da cobertura do seguro**

Nos termos do Decreto-Lei nº 291/2007 de 21 de Agosto (transposição da 5ª Directiva da UE), os capitais mínimos obrigatórios para o seguro das provas desportivas são desde 1 de 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 valida (Art. 2.1.7 do CDI) desde as Verificações Administrativas e Técnicas, até um dos seguintes limites (o que se verificar mais tarde):

- tempo limite de protesto ou apelo, ou final de qualquer audiência
- fim das verificações técnicas finais
- altura de exclusão ou desistência do evento
- final da distribuição de prémios

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

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

**34.3** - O Director da Prova – ou nos casos aplicáveis, o Director de Corrida – deverá sempre, imediatamente a seguir a tomar conhecimento de um acidente, reportá-lo ao Observador da FPAK ou na sua ausência ao Secretariado da FPAK.

Sempre que se trate de um acidente grave, o preenchimento do “Relatório Detalhado de Acidente FPAK” é obrigatório. Este relatório, deve ser de imediato enviado à FPAK, por fax ou por mail, para o endereço **regulamentos@fpak.pt**, assim como toda a sua documentação anexa.

**Art. 35** - Em todas as competições nacionais, o CCD será constituído por 3 elementos.

Contudo, para provas de resistência com 6 ou mais horas de duração e de forma a permitir, que estejam sempre presentes um número mínimo de 3 CD, o CCD deverá ser constituído por 5 elementos.

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

**35.1** - Cabe, exclusivamente, à Direcção da FPAK, a nomeação oficial do CCD, bem como do respectivo Presidente, na sequência das propostas de constituição do CCD apresentadas pelo respectivo Clube Organizador.

**35.2** - Contudo, e para as Provas dos Campeonatos de Nacionais de Automobilismo e Karting, caberá exclusivamente à Direcção da FPAK, a designação do Presidente do CCD. Os restantes membros do CCD serão propostos pelo respectivo Clube Organizador, podendo neste caso, um deles, pertencer ao mesmo Clube que organiza a Prova.

**35.3** - Durante todo o desenrolar da Prova, os CD estarão permanentemente em contacto com o Director da Prova.

- O local, a data e hora da primeira reunião dos CD deverão constar obrigatoriamente do horário da Prova.

- Conteúdo das decisões: A data, a hora, as assinaturas do conjunto dos CD e os artigos dos regulamentos no qual essas decisões se baseiam, devem imperativamente constar em todas as decisões tomadas durante ou após a conclusão da prova em questão.

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

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

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

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

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

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

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

- Os CD devem utilizar exclusiva e obrigatoriamente os “Documentos Oficiais FPAK 2014” cujos modelos se encontram disponíveis no “site” oficial da FPAK e que serão igualmente remetidos num “CD-ROM” em versão “Word” a todos os Associados.

**35.4** - É proibido a todos os Licenciados (Autoridade Desportiva) não integrarem a lista de Oficiais de Prova bem como nela desempenharem qualquer função oficial a nível organizativo, caso nessa prova participem parentes ou afins com eles relacionados em qualquer grau de linha recta ou até ao 2.º grau da linha colateral.

**35.5** - Excepcionalmente, e apenas para as provas dos Campeonatos de Ralis Norte, Centro e Sul ou Troféus que se disputem conjuntamente com provas de Campeonatos Nacionais de Ralis, o CCD poderá ser constituído da seguinte forma:

a) Por 3 elementos, sendo obrigatoriamente o Presidente, um dos membros do CCD da prova principal e os restantes dois elementos, CD Estagiários a propor pelo próprio Clube Organizador

b) Ou em alternativa por 5 elementos, sendo 3 dos membros do CCD os mesmos que integrem o CCD da prova principal e os restantes 2 elementos CD Estagiários a propor pelo próprio Clube Organizador.

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

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

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

**Art. 36** - Sempre que a Direcção da FPAK decida não atribuir (ou retirar) os pontos para um Campeonato / Taça / Troféu, obtidos por um Condutor em determinada (s) prova (s), tal facto pode não conduzir a que os classificados imediatamente a seguir àquele, obtenham melhoria da sua posição em termos de pontuação.

**Art. 37** - A Direcção da FPAK poderá anular um Campeonato ou Taça / Troféu Nacional / Regional ou uma competição pontuável para um deles, em que se verifique haver sido falseado o espírito da competição.

**Art. 38** - Sempre que os regulamentos de um Campeonato ou Taça / Troféu Nacional / Regional, estabeleçam um número mínimo de participantes, para que uma Prova seja pontuável, no caso de à partida de uma prova não ter sido cumprido esse mínimo, aplicar-se-á a seguinte regra de ponderação para efeitos de pontuação no Campeonato / Taça / Troféu:

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

Ex. Número mínimo = 8 / número real = 7

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

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

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

Em Circuitos (incluindo Ralicross, Kartcross e Karting):

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

Em provas de 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 após o sinal do Controlador, tenha, pelos seus próprios meios, ultrapassado a placa de final de zona de controlo respectiva.

Todas as provas dos Campeonatos, Troféus, Taças, “Challenges” e Critérios pontuaram para os respectivos Campeonatos, Troféus, Taças, “Challenges” e Critérios independentemente do número de participantes que se verificarem.

## **Art. 39 - Relatórios de Observação FPAK**

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

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

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

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

**39.2** - 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.

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

**39.3** - Qualquer contestação, pedido de esclarecimento ou de rectificação sobre o conteúdo desse Relatório, apresentada no prazo definido no Art. 39.2, das presentes Prescrições, será analisada pela Direcção da FPAK, que solicitará ao (s) Observador (es) FPAK que o (s) elaborou (aram), os seus comentários adicionais sobre a reclamação, pedido de esclarecimento ou de rectificação, que haja sido apresentada pelo respectivo Clube Organizador.

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

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

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

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

**39.5** - O (s) Relatório (s) do (s) Observador (es) FPAK a uma determinada prova, só poderá (ao) ser contudo remetido (s) nos termos e prazos previstos no presente artigo, após recepção pela FPAK do processo completo da prova, a elaborar pelo respectivo Clube Organizador, segundo os termos e prazos definidos no Art. 21 das presentes Prescrições Gerais.

**Art. 40** - 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.

#### **Art. 41 - Passaporte Técnico (Veículos Automóveis)**

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

**41.2** - Uma vez recebida a requisição, a FPAK procederá à emissão do correspondente Passaporte Técnico, que será um documento de apresentação imprescindível nas Verificações Técnicas Iniciais de cada Prova de um Campeonato ou Taça / Troféu.

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

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

## **Art. 42 - Entrega de Prémios**

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

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

**42.3** - A falta de comparência não justificada nos termos do Art. 42.2, implicará a aplicação de uma multa de € 500,00.

## **X - CONTROLES ANTIDOPAGEM - ALCOOLÉMIA**

### **Art. 43 - Controle Antidopagem**

É proibida a dopagem a todos os praticantes, dentro e fora das competições, nos termos da legislação nacional, do Regulamento Nacional Antidopagem e do CDI.

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

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

**43.1** - Em todas as Provas de Campeonatos e Troféus, inscritas no Calendário Desportivo Nacional, deverá constar no Regulamento Particular da Prova, o local de realização do Controle Anti-Doping.

### **Art. 44 - Controle de Alcoolémia**

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

Independentemente de sanções disciplinares mais graves, que lhes possam vir a ser aplicadas, pelo Conselho 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.

## **XI - OUTRAS DISPOSIÇÕES**

**Art. 45** - É autorizado, que facultativamente, os Condutores Campeões Nacionais de qualquer categoria de Automobilismo e Karting do ano anterior, possam usar nos seus fatos de competição, na parte superior da manga esquerda, um escudo de Portugal, com as dimensões de 7 x 7 cm. Esta autorização cessa com o final da época imediatamente seguinte aquela em que o respectivo título tenha sido obtido.

**Art. 46** - Nos circuitos permanentes (Velocidade, Karting ou Ralicross, Kartcross) homologados pela FPAK, apenas se poderão realizar competições automobilísticas ou de Karting de acordo com o CDI.

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

#### **Art. 47 - Participação de Acidente**

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

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

#### **Art. 48 - Normas de Comportamento dos Condutores que representem Portugal**

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

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

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

#### **Art. 49 - Direitos Comerciais**

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

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

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

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

#### **49.4 - Câmaras de Vídeo a Bordo de Viaturas de Competição**

A instalação de Câmaras de Vídeo, em viaturas participantes em competições oficiais, deverá ser sempre autorizada pela Comissão Organizadora da Prova, a qual decidirá de acordo com as normas constantes do Art. 50 das presentes Prescrições. [Alterado em 06/05/2014](#)

Tal autorização, deverá ser comunicada por escrito ao Concorrente que o requeira, o qual deverá, antecipadamente – no limite até ao início das Verificações Administrativas – apresentar por escrito tal solicitação à Comissão Organizadora.

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

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

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

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

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

Nesse caso, a identificação da (s) viatura (s) em que se pretenda montar uma Câmaras Vídeo, deverá ser dada a conhecer por escrito ao Director da Prova e aos CD, até 60 minutos antes do início da sessão de treinos ou corrida (para Circuitos e Montanha).

E antes de terminadas as Verificações Técnicas iniciais (para as restantes provas). O Director da Prova – ou os CD – se assim o entender (em), poderá (ão) mandar certificar pelo Comissário Técnico Chefe, a correcta montagem da (s) Câmara (s) Vídeo na (s) viatura (s) assim designada (s).

e) Os CD poderão determinar em qualquer momento da Prova, a selagem de quaisquer Câmaras Vídeo instaladas em viaturas participantes na competição e a sua entrega para efeitos de visionamento pelos CD, das “cassetes” nelas montadas.

f) Após visionamento, e salvo se for entendimento dos CD, que os registos obtidos devam ser retidos – ou que lhe sejam disponibilizados de imediato uma cópia exacta dos mesmos – a fim de ser enviada ao Conselho de Disciplina da FPAK bem como ao TAN, para posterior procedimento, os registos serão devolvida à respectiva equipa.

## **Especificamente para o Karting, serão ainda aplicáveis as seguintes Prescrições Complementares**

### **XII - KARTING**

**Art. 50** - As presentes Prescrições Gerais aplicam-se às provas dos Campeonatos Nacionais e das Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira, dos Troféus Nacionais ou Regionais e da Taça de Portugal de Karting, bem como a quaisquer outras provas candidatas à integração nas respectivas competições.

**Art. 51** - O número de provas que constituem o calendário dos Campeonatos Nacionais e das Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira, dos Troféus Nacionais ou Regionais e da Taça de Portugal de Karting, será definido pela Direcção da FPAK.

**Art. 52** - Os Campeonatos Nacionais ou das Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira, Troféus Nacionais ou Regionais e Taça de Portugal de Karting, são reservados a Condutores cujos Karts estejam em conformidade com as categorias estabelecidas nos Regulamentos Técnicos Nacional e Internacional de Karting ou nos regulamentos técnicos específicos de cada Troféu.

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

**Art. 53** - Em cada competição dos Campeonatos Nacionais ou das Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira, Troféus Nacionais ou Regionais e Taça de Portugal de Karting, um Conductor não poderá participar em mais de 2 Categorias, ressalvando-se sempre a graduação da respectiva Licença de Conductor, no caso de detentores de Licenças de "Karting".

**53.1** - 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.

**53.2** - 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 em que pretende participar.

**53.3** - 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. 54** - Os Boletins de Inscrição em cada prova deverão mencionar (quando for o caso) o número de homologação de cada motor e de cada chassis.

Na falta desta indicação a inscrição não será considerada válida.

**54.1** - Salvo caso de força maior devidamente reconhecido pelos CD 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. 55** - Nenhum Kart poderá alinhar para quaisquer treinos oficiais cronometrados sem que tenha sido previamente submetido às verificações documental e técnica, que deverão incidir sobre:

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

### **55.1 - 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 Prescrições Específicas de Karting 2014, e sem que contudo seja permitida qualquer alteração à sua conformidade com os regulamentos técnicos.

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

**55.2** - No caso de se verificar ter havido substituição do (s) motor (es) ou chassis submetido (s) à verificação técnica inicial o Condutor será excluído do evento.

**55.3** - No caso de uma eventual substituição ou reparação, deverá o material substituído ser submetido a nova Verificação Técnica.

Contudo, e obrigatoriamente, deverá ter sido dado prévio conhecimento ao Comissário Técnico Chefe da Prova, da intenção de substituir ou reparar material já verificado, para que por este possam ser tomadas as necessárias medidas do controlo regulamentar a efectuar.

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

**55.5** - 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. 56** - Os CD de cada Prova, determinarão obrigatoriamente no final de cada Prova, a Verificação Técnica dos seguintes Karts:

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

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

**56.1** - Tal verificação respeitará, no mínimo, o “check list” obrigatório constante do Caderno de Encargos para Organizadores 2014.

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

**56.2** - Em qualquer dos casos, implicará que a respectiva classificação final provisória fique suspensa até que sejam concluídas as verificações obrigatórias e que os CD decidam torná-la oficial e definitiva.

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

**56.4** - 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 determinar, por sorteio a efectuar pelos CD.

**56.5** - 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.

**56.6** - Caso a Comissão Organizadora de um Troféu Monomarca de Karting, pretenda efectuar Verificações Técnicas, notificará o Director de Prova (o mais tardar até antes da entrada em Parque Fechado), informando-o do seguinte:

a) Relação dos Karts a verificar.

b) Discriminação dos órgãos mecânicos que pretende verificar.

c) Se as Verificações do ponto anterior, não puderem ser efectuadas durante o tempo regulamentar do Parque Fechado, deverá indicar a data, hora e local em que as mesmas terão início.

**56.7** - Entre as várias corridas de cada categoria, os Karts apenas poderão sair do Parque de Desmontagem decorridos que sejam 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 aos CD 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 os CD por indicação dos Comissários Técnicos, se o material reclamado (e do reclamante) poderá sair do parque depois de devidamente selado para posterior verificação ou pela retenção do material do reclamado (e do reclamante).

**Art. 57** - No caso de não realização de alguma (s) prova (s) inscrita (s) no Calendário Nacional de Karting (Campeonatos ou Taça), poderá a FPAK considerar a substituição dessa (s) prova (s) por outra (s) de características semelhantes, para satisfazer as condições estabelecidas na regulamentação particular dos Campeonatos de Portugal ou das Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira e da Taça de Portugal de Karting.

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

**Art. 58** - 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. 25 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.

**58.1** - 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.

## **ALTERAÇÕES ÀS PRESENTES PPAK**

**Alterado em 04/02/2014**

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

**Para o ano de 2014 e somente para as Provas Internacionais, e no que se refere ao pessoal de Segurança, apenas o Médico-Chefe, necessita de Licença Desportiva.**

#### **49.4 - Câmaras de Vídeo a Bordo de Viaturas de Competição**

A instalação de Câmaras de Vídeo, em viaturas participantes em competições oficiais, deverá ser sempre autorizada pela Comissão Organizadora da Prova, a qual decidirá de acordo com as normas **constantes do presente artigo**. **Alterado em 06/05/2014**

**Alterado em 16/05/2014**

**6.2** - No caso de Condutores estrangeiros, detentores de Licenças da UE ou países assimilados por decisão da FIA, incluindo os Condutores de países com os quais o Estado Português ou a União Europeia tenham acordos de reciprocidade, os mesmos receberão tratamento – em termos da classificação nos Campeonatos / Taças / Troféus – idêntico aos licenciados nacionais, sendo-lhes contudo vedado ostentar o título de Campeão Nacional, mas outorgável apenas o de Vencedor do Campeonato Nacional, conforme o DL 248-B/2008 de 31/12, Art. 62. **No caso das Taças de Portugal o licenciado estrangeiro será declarado vencedor da competição, sendo atribuído o título de vencedor da taça de Portugal ao português melhor classificado.**