

Publicado em 02.03.2023

Atualizado em 31.05.2023

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

INTRODUÇÃO

Mas porquê 1/4 milha?

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

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

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

Artº 1 - REGULAMENTAÇÃO

1.1 - As presentes Prescrições Específicas de Drag Racing (PEDR) têm como finalidade estabelecer o quadro regulamentar, aplicável a todas os eventos/provas de Drag Racing que se realizem em Portugal (bem como competições nacionais disputadas fora do território nacional), organizadas sob a égide da Federação Portuguesa de Automobilismo e Karting (FPAK) e pontuáveis para os campeonatos, taças, troféus, desafios (challenges), séries ou critérios.

1.2 - Regulamentadas pela Prescrições Gerais de Automobilismo e Karting (PGAK), Regulamento Técnico Geral, Regulamentos de Categorias, Regulamento Desportivo e Código Desportivo Internacional.

Artº 2 - DEFINIÇÃO

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

Artº 3 - QUEM PODE COMPETIR

3.1 - Virtualmente qualquer um pode competir nas corridas de drag racing. Todos os pilotos deverão requerer uma licença válida e serem capazes de manobrar com segurança o seu veículo. O veículo deverá atender aos critérios básicos de segurança e de acordo com o Regulamento Técnico Geral e Regulamento de Categorias. Isto aplica-se aos veículos de circulação legal, que serão incluídos na categoria Street. Os carros com alterações e mais rápidos devem de estar em conformidade com requisitos mais rigorosos como descrito no Regulamento de Categorias FPAK Drag Racing.

Artº 4 - OBJETIVO DAS CORRIDAS DE DRAG RACING

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

4.2 - ESTILO DE TORNEIO - é uma competição de aceleração entre dois veículos. Ambos os veículos competem desde o início e a competição é disputada após a qualificação em eliminações em estilo de torneio, o perdedor sendo eliminado e o vencedor progredindo até que reste um concorrente. É uma competição realizada conforme o Art. 30 e Art. 31 deste regulamento.

Artº 5 - RESPONSABILIDADE

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

Artº 6 - MÉTODOS DE TEMPO

6.1 - Duas performances separadas são monitorizadas para cada corrida:

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

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

Artº 7 - TIPOS DE PROVAS

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

Nesta forma de corrida:

7.1.1 - Dois veículos de diferentes níveis de desempenho podem correr numa mesma base de prova.

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

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

7.2 - CATEGORIAS - são provas baseadas em categorias e suas classes.

7.2.1 - Dois veículos da mesma categoria e da mesma classe competem entre si.

Artº 8 - O SISTEMA DE PARTIDA

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

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

8.3 - O sistema de partida tem de referenciar

Obrigatoriamente:

- A) Tempo de reação (RT)
- B) 1/8 de milha (201 metros)
- C) Velocidade em 1/8 de milha
1/4 de milha (402 metros)
- D) Velocidade em 1/4 de milha

Facultativo:

- A) 60 pés (18,2 metros)
- B) 330 pés (100 metros)
- C) 1000 pés (304 metros)

Ticket individual por piloto e por manga (opcional) **(Anexo II)**

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

Artº 9 - "BREAK OUT" E "RED LIGHT"

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

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

9.2.1 - Não é considerado nas seguintes situações:

- 1) Quando um concorrente faz uma falsa partida ou cruza uma linha limite. Pois está automaticamente desqualificado.
- 2) Numa corrida única, pois não tem concorrente para competir.
- 3) Quando os dois concorrentes fizerem tempos dentro do seu tempo decorrido, o concorrente que tiver menor desfasamento de tempo é o vencedor.
- 4) Se dois concorrentes fizerem a mesma margem de tempo (com tempos decorridos considerados aos milésimos de segundos), o concorrente que atravessar a linha de chegada primeiro é declarado vencedor.

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

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

Artº 10 - CONSTITUIÇÃO DOS TIPOS DE PROVAS/EVENTOS

10.1 - Existem dois tipos de eventos/provas:

10.1.1 - E.T. Handicap Racing, onde são definidas com base somente no desempenho ou E.T. (tempo decorrido).

10.1.2 - Categorias - Competições realizadas com base nas categorias e classes onde podem ser inseridas.

As categorias e suas classes são as seguintes:

CATEGORIAS	CLASSES	SUB - CLASSES			
STREET	4X2	Diesel/Turbo Diesel	Gasolina Atmosféricos	Gasolina Turbo Compressor	Elétricos
	4X4	--	--	--	--
PRO	4X2	--	--	--	--
	4X4	--	--	--	--

Artº 11 - CONDIÇÕES DE REALIZAÇÃO

11.1 - As provas de drag racing só poderão decorrer:

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

Artº 12 - ORGANIZAÇÃO DA PROVA

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

12.2 - O clube organizador poderá propor provas /eventos (campeonatos nacionais, troféus, desafios) sob a égide da FPAK consoante aprovação da mesma.

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

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

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

Artº 13 - OFICIAIS DE PROVA E FUNÇÕES

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

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

1 Diretor de Prova

1 Diretor de Corrida - que pode ser designado como permanente pela FPAK, ou proposto pelo Clube Organizador.

1 Observador

1 Presidente de Colégio de Comissários Desportivos

2 Comissários Desportivos

1 Secretário do Colégio de Comissários Desportivos

1 Secretário da prova

1 Responsável pela Segurança

1 Responsável pela Cronometragem

1 Delegado Técnico FPAK, que será responsável pelas verificações técnicas e tem total autoridade sobre os outros comissários técnicos; (o qual tem de estar identificado com um colete de cor PRETA)

1 Comissário Técnico Chefe, responsável pelos Comissários Técnicos (os quais têm de estar identificados com um colete de cor PRETA)

1 Médico de acordo com o Art. 4.2.2 e 4.3 das PGAK, aos médicos e paramédicos em serviço numa prova, não é exigida Licença desportiva.

1 Relações com os concorrentes (sendo obrigatória a publicação da sua foto no regulamento particular da prova, e a utilização de colete com a indicação de ambos os lados **RELAÇÕES COM OS CONCORRENTES**)

13.3 - O Diretor de Corrida com o conhecimento do diretor de prova tem plenos poderes nas matérias abaixo indicadas:

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

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

C) No procedimento de partida.

D) Na aplicação de penalidades por qualquer infração por participante ou veículo.

13.4 - O Diretor de Prova, o Diretor de Corrida, o Delegado Técnico e o Colégio de Comissários Desportivos têm de estar presentes no evento a partir do início das verificações administrativas.

Artº 14 - INSTRUÇÕES E COMUNICAÇÃO AOS CONCORRENTES

14.1 - O Diretor de Corrida e/ou o Diretor de Prova realizarão um briefing, em local e hora definidos no regulamento da prova. Todos os concorrentes (ou os representantes que estes tenham indicado) e os

condutores das viaturas admitidas a participar na qualificação e corridas de eliminação, são obrigados a participar no briefing e assinar a respetiva folha de presenças.

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

14.3 - Os concorrentes são os responsáveis pela assistência dos seus condutores ao briefing. Qualquer atraso no acesso ao briefing dará lugar à aplicação pelo Colégio de Comissários Desportivos, de uma multa de 150 €. O Colégio de Comissários Desportivos convocará o concorrente (ou o seu representante) e o condutor que não tenha assinado a folha de presenças, a fim de lhe comunicar a penalidade imposta, dando-lhe também os detalhes do briefing.

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

14.5 - Todas as decisões e comunicações tomadas pelo Colégio de Comissários Desportivos têm de ser afixadas no quadro oficial (exceto as relativas a verificações técnicas a efetuar).

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

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

14.8 - Iguamente o Colégio de Comissários Desportivos publicará as conclusões dos comissários técnicos sobre cada viatura verificada. Estes resultados não compreenderão quaisquer dados técnicos particulares, salvo no que diga respeito ao resultado de uma eventual análise de combustível ou dos pontos em que uma viatura seja considerada em não conformidade com o regulamento técnico.

14.9 - O concorrente que fizer as eliminatórias ou o seu representante legal tem de estar localizável durante toda a duração do evento e só abandonar o circuito após a publicação das classificações finais oficiais, sob pena de penalidades a aplicar pelo Colégio de Comissários Desportivos.

Artº 15 - OBRIGAÇÕES E CONDIÇÕES GERAIS DOS CONCORRENTES

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

15.2 - No caso de o concorrente não se encontrar a bordo da viatura, todas as suas obrigações e responsabilidades, incumbirão na sua totalidade, ao condutor designado no boletim de inscrição, quando este tiver idade igual ou superior a 18 anos. Durante o tempo que um condutor se encontrar em pista, a sua representação perante a Direção da Prova e o Colégio de Comissários Desportivos será cumulativamente assumida pelo concorrente (ou seu representante legal) designado durante as Verificações Administrativas.

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

15.4 - Um concorrente não poderá utilizar mais do que 1 (uma) viatura na mesma categoria no mesmo evento. Para todas as categorias de prova, incluindo classes de E.T Handicap Racing, um veículo individual não pode ser usado para outras categorias. Os veículos devem permanecer na mesma categoria inscrita, com um condutor inscrito durante o mesmo evento. Consultar Artº 6 das PGAK.

15.5 - Os concorrentes devem garantir que possuem uma licença desportiva válida para o evento e a categoria de veículo conforme Regulamento Técnico Geral Art. 10.4 e Art. 8 das PGAK.

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

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

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

15.9 - Quando um condutor for obrigado a fazer uma corrida de observação antes de participar numa

prova/evento é da responsabilidade dos condutores comunicar este fato na ficha de inscrição e aguardar as instruções do diretor da corrida.

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

15.11 - Em situações excecionais poderá a FPAK, em provas realizadas em Portugal, autorizar que a mesma viatura participe em mais que uma prova no mesmo evento. Tal solicitação tem de ser efetuada à FPAK.

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

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

15.14 - Caso o concorrente desista da prova no decorrer do evento este é obrigado a comunicar por escrito ao colégio de Comissários Desportivos a sua desistência.

Artº 16 - LICENÇAS DESPORTIVAS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artº 17 - TIPOS DE LICENÇA

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

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

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

Artº 18 - CORRIDAS DE OBSERVAÇÃO

As corridas de observação serão realizadas com:

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

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

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

Artº 19 - CIDADÃOS ESTRANGEIROS

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

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

Artº 20 - VEÍCULOS

20.1 - Os veículos devem obedecer ao Regulamento Técnico Geral e Regulamento de Categorias em caso de dúvida a FIA Drag Racing será mandatária para qualquer esclarecimento.

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

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

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

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

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

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

Artº 21 - NÚMEROS DE COMPETIÇÃO

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

21.2 - Os números de competição têm de estar de acordo com o previsto no Art. 15 das PGAK salvo disposição em contrário no regulamento desportivo da competição. Para facilidade de leitura pela cronometragem (no caso das viaturas fechadas), um número de competição adicional tem de ser colocado na traseira do veículo.

21.3 - Nomes dos Condutores - nos vidros têm de ter afixado o seu nome nas janelas laterais traseiras, de ambos os lados da viatura. Têm de ser usadas letras de caixa alta (10 cm altura máxima) para as iniciais do 1º nome, sendo o restante em caixa baixa (ex. J. Gomes para o caso de João Gomes), salvo disposição em contrário no regulamento desportivo da competição. As letras, têm de ser de cor branca, em plástico (vinil) recortado (sem fundo) têm de ser do tipo helvética bold, colocadas na parte inferior de cada uma das janelas laterais traseiras. Tem de constar a bandeira nacional, referente á nacionalidade do condutor.

Artº 22 - PUBLICIDADE

22.1 - De acordo com o Art. 15 das PGAK.

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

Artº 23 - VERIFICAÇÕES ADMINISTRATIVAS TÉCNICAS

23.1 - Conforme o Art. 10 das PGAK

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

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

23.4 - As verificações administrativas e técnicas iniciais de cada categoria deverão estar finalizadas pelo menos 30 minutos antes do início dos treinos de qualificação.

23.5 - VERIFICAÇÕES ADMINISTRATIVAS

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

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

23.5.3 - O Diretor de Prova, o Colégio de Comissários Desportivos e o médico chefe da prova podem solicitar a um condutor que se submeta a um exame médico em qualquer momento da prova.

23.6 - VERIFICAÇÕES TÉCNICAS

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

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

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

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

23.6.5 - Todos os lastros que uma viatura possua têm de ser declarados pelos concorrentes durante as verificações técnicas iniciais e serem selados pelo delegado técnico da FPAK ou Comissário Técnico Chefe. Qualquer lastro "não declarado e não selado", não será considerado nos procedimentos de pesagem durante o decorrer da prova.

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

23.7 - O Diretor de Prova, Diretor de Corrida ou Colégio de Comissários Desportivos de uma prova/evento poderá ainda:

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

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

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

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

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

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

23.8 - Os controlos e verificações técnicas serão efetuados apenas por comissários técnicos indicados no regulamento particular da prova e sob a responsabilidade do comissário técnico chefe. Como tal, serão os únicos oficiais de prova autorizados a dar instruções aos condutores, dentro do âmbito da sua atuação.

23.9 - As verificações técnicas no final da prova, tem de realizar-se na presença do concorrente da viatura a verificar ou do seu representante. No caso da ausência do concorrente ou do seu representante durante o ato da verificação devidamente anunciado, não poderá ser formulada qualquer reclamação referente a essa mesma verificação. Nas operações de verificação recorrer-se-á a um máximo de dois mecânicos designados pelo concorrente ou seu representante, para as tarefas de desmontagem e posterior remontagem (se for o caso) sob as instruções dos comissários técnicos.

23.10 - Os comissários técnicos (por delegação do Colégio de Comissários Desportivos) poderão reter uma ou

mais peças da viatura com o fim de as controlar posteriormente. Estas peças serão devidamente marcadas na presença do concorrente ou seu representante, o qual receberá uma cópia da acta de selagem com uma descrição das respetivas marcas. No caso da ausência do concorrente ou seu legítimo representante, durante o ato de marcação de uma peça retida, não poderá ser formulada qualquer reclamação posterior em relação à origem das peças retidas.

23.11 - Um concorrente pode ser indicado pelo Colégio de Comissários Desportivos para exame médico.

Artº 24 - DIRETOR DESPORTIVO DE EQUIPA

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

24.2 - Entre outras, ao diretor desportivo de equipa serão atribuídas as seguintes funções: efetuar as verificações administrativas e técnicas; comunicar a composição definitiva da equipa; assinar e acusar a receção de aditamentos e comunicações do Colégio de Comissários Desportivos; assistir ao briefing juntamente com os condutores.

Artº 25 - DISCIPLINA NO PADDOCK E USO DAS INSTALAÇÕES

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

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

25.3 - É proibido o estacionamento de viaturas particulares na área de paddock técnico, reservada exclusivamente a viaturas de serviço, devidamente credenciadas para o efeito. Todos os concorrentes serão obrigados a parquear as suas viaturas particulares nos locais indicados pela organização de cada prova. Se uma equipa pretender instalar qualquer tipo de estrutura (tendas, avançados, guarda sois, etc.) nas traseiras das boxes, terá de solicitar previamente à organização por escrita autorização para a sua instalação.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artº 26 - REGULAMENTAÇÃO DE NÍVEL SONORO

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

26.2 - Os limites de ruído obrigatórios estão em vigor em determinadas classes. O Delegado Técnico FPAK irá testar os veículos e aconselhar os concorrentes se não cumprirem os limites de ruído. O nível de ruído será medido utilizando equipamento calibrado posicionado a 1/2 metros a partir da extremidade do (s) tubo (es) de escape, a 45 graus até ao eixo do tubo de saída (Ver diagrama) Os testes serão conduzidos a uma velocidade

de motor de 4000 rpm. Se houver mais de uma saída de exaustão, o teste será repetido para cada exaustão e a leitura mais alta será usada. Alternativamente, o teste pode ser conduzido a 2,0 m da borda do veículo em 90 ° para a linha central do veículo, com o microfone 1,2 m acima do solo. As medições serão feitas ao ar livre sem objetos refletores (por exemplo, paredes, etc.) dentro de 3,0 m (no teste de 0,5 m) ou dentro de 10,0 m (no teste de 2,0 m). Níveis sonoros de fundo devem ser pelo menos 10dB (A) abaixo do nível de medida.

Artº 27 - REABASTECIMENTOS

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

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

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

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

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

27.6 - Obrigatório uma lona de proteção e kit de vazamento de líquidos. Em caso de derrame durante a operação o concorrente é responsável pela limpeza da área após a viatura sair.

Artº 28 - PASSAGEIROS

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

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

28.3 - Os participantes que são inscritos em Prova Extra das provas/eventos podem transportar passageiros com as seguintes condições:

a) O passageiro tem de ter mais que 18 anos.

b) É obrigatório apresentarem-se no secretariado e apresentarem cartão de cidadão.

c) Mediante pagamento de uma taxa, será dada uma identificação de entrada em pista (que deverá ser mostrada ao controlador).

d) Assinam uma declaração de responsabilidade sobre danos que daí possam provir. Nessa declaração deverá estar mencionado o carro e o piloto.

e) Um máximo de um (1) passageiro por corrida no banco da frente.

f) Quaisquer regras e regulamentos de segurança impostas ao piloto aplicam-se também ao passageiro.

g) Todo o equipamento deverá estar conforme a regulamentação do piloto.

h) É expressamente proibido abrir a janela do passageiro.

i) Se o carro parar por qualquer motivo, mantenha-se sentado e aguarde as instruções do piloto ou comissários de pista.

j) O incumprimento destas estas regras levará á desqualificação do piloto no evento.

Artº 29 - WARM UPS

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

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

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

Artº 30 - DESCRIÇÃO DA CORRIDA

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

30.1 - QUALIFICAÇÃO - Fase inicial da corrida de drag racing, em que serão qualificados os concorrentes para

as corridas de eliminação.

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

30.1.2 - As grelhas de partida podem ser usadas, ou entrada aleatória, ou por categorias e classes, conforme regulamento particular.

30.1.3 - Para constituir uma qualificação oficial todos os carros devem manter os seus motores ligados e fazer a aproximação às células. Para constituir uma tentativa oficial de qualificação, todas as viaturas devem auto-iniciar-se e fazer auto-partida.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Alterações do condutor:

1) O condutor substituto deverá ter as licenças regularizadas.

2) O condutor terá de permanecer na categoria e na classe em que foi inscrito

3) O condutor que foi substituído não poderá voltar ao campeonato, para o veículo que foi substituído.

4) Todos os tempos adquiridos em provas anteriores serão nulos para os veículos e condutores envolvidos nas substituições.

5) Só é permitida uma (1) alteração durante o campeonato.

6) As alterações devem de ser feitas sem prejuízo do horário normal da qualificação. Depois de concluídas as qualificações as substituições não são permitidas.

Alterações do veículo:

1) O veículo que foi substituído não pode ser reintegrado no campeonato.

2) O veículo de substituição não pode ser utilizado por outro concorrente no mesmo campeonato.

3) O veículo de substituição deverá ser da mesma classe e categoria

4) O veículo terá de passar por uma nova verificação técnica.

5) Só é permitida uma (1) alteração durante o campeonato.

6) As alterações devem de ser feitas sem prejuízo do horário normal da qualificação. Depois de concluídas as qualificações as substituições não são permitidas.

30.1.14 - Toda a alteração acima descrita tem de ter aprovação do Colégio de Comissários Desportivos.

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

30.1.16 - É obrigatória a participação do condutor nas qualificações, conforme o número mínimo e máximo de arranques estipulado no regulamento particular. Contudo o concorrente pode optar por fazer o número mínimo.

30.1.17 - O condutor pode se dirigir á assistência e retornar às qualificações dentro do horário das qualificações, as vezes que achar necessário.

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

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

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

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

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

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

30.2.6 - Corridas únicas nas eliminatórias - Se a grelha de emparelhamento designa que o condutor faz uma corrida sozinho, ele é considerado vencedor uma vez que ele alinha á partida e recebe o sinal de partida ou pode ser declarado como vencedor pelo Oficial da partida. Se o concorrente passar a linha que delimita a pista numa corrida em que corre sozinho, o tempo decorrido é anulado para a escolha da pista.

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

30.2.8 - SUBSTITUIÇÕES/REPESCAGEM - Uma vez a qualificação estar concluída e o emparelhamento estipulado, os pares não podem ser alterados. Se, entretanto, um concorrente qualificado não conseguir comparecer na primeira ronda da eliminatória (não chegar á área de burnout), um suplente será inserido no seu lugar. O mais rápido que não foi qualificado ocupará esse lugar, o segundo não qualificado ocupará o seguinte lugar e por aí adiante. Só o Diretor de Corrida poderá ou não incluir substituições nos emparelhamentos.

Artº 31 - GRELHAS DE PARTIDA

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

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

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

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

31.5 - Se um concorrente não se apresentar no horário estipulado para as corridas de Eliminação, este será desqualificado e o seu par será declarado vencedor.

Artº 32 - PROCEDIMENTOS DE CORRIDA

32.1 - BURNOUTS - área de aquecimento dos pneus

1) Todos os "burnouts" antes das corridas são restritos às áreas designadas, usando somente água.

2) Se o carro de um concorrente desligar num "burnout" e não reiniciar, pode ser empurrado para trás. Não é permitido manobrar o veículo em sentido contrário até a linha de partida, caso seja permitida á classe designada passar a linha de partida num burnout.

- 3) Não é permitido atravessar uma linha de partida durante um "burnout".
- 4) Rateres não são permitidos durante os "burnouts".
- 5) Nenhuma pessoa está permitida de segurar ou tocar no carro durante os "burnouts".
- 6) Só são permitidos dois (2) "burnouts".
- 7) Limite de tempo de um "burnout": cinco segundos.
- 8) É permitida a presença de um (1) membro da equipa devidamente credenciada.
- 9) Todos os pinos de segurança (extintor de incêndio/paraquedas) devem ser removidos e todos os sistemas devem estar armados antes do carro entrar na área de burnout.

32.2 - Procedimentos Pré-Corrída

32.2.1 - Após o procedimento de burnout, todos os procedimentos pré-corrída e suas verificações incluídas (mas não se limitando a):

- alinhar o carro
- limpar pneus

Devem ser concluídas **ANTES** das rodas dianteiras do carro alinhar com o feixe da célula de pré-partida (pré-stage) e movendo-se para a célula de partida (stage).

32.3 - PRÉ-STAGE - início da partida

32.3.1 - Não é permitido a qualquer membro da equipa tocar ou realizar qualquer tipo de intervenção no veículo. Quando o veículo alcançar a linha de pré-stage, todos os procedimentos de pré-corrída devem de estar concluídos. Qualquer violação desta regra resultará em desqualificação e exclusão desta corrida.

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

32.4.1 - O condutor não pode desligar o veículo.

32.4.2- Para ser um vencedor legítimo da corrida, o carro de um concorrente se desligar tem de se reiniciar sozinho. Essa regra também se aplica a corridas únicas. Empurrar e usar qualquer tipo de booster para reiniciar um veículo é proibido, exceto as referenciadas no Regulamento Técnico Geral e Regulamento de Categorias.

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

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

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

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

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

Artº 33 - ESCOLHA DE PISTA

33.1 - A escolha da pista é determinada por tempos decorridos. O concorrente com o melhor tempo decorrido (ET) na qualificação é o primeiro a escolher a pista.

33.2 - Nas rondas seguintes, a escolha da pista vai para o concorrente com o ET mais baixo na ronda anterior.

33.3 - Se houver um empate ao milésimo de segundo, o empate será resolvido pela velocidade mais rápida das corridas realizadas. Se as velocidades também forem iguais, a escolha da pista vai para o concorrente que correu primeiro.

33.4 - O Diretor de Corrida ou o Diretor de Prova podem determinar a escolha da pista e podem anular o descrito acima.

33.5 - Não se pode reclamar ou apelar sobre a decisão da escolha da pista.

Artº 34 - PARQUE FECHADO

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

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

34.3 - O Organizador pode em regulamento particular realizar um parque de pré-partida após as Qualificações, de acordo com o art. 34.2.

Artº 35 - PENALIDADES, SUSPENSÃO E DESQUALIFICAÇÃO

35.1 - Ver CDI Art. 12, 13 e 14 e Art. 14 das PGAK.

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

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

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

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

35.6 - Red Light ou Falsa Partida - o concorrente é desqualificado da ronda em que está inserido.

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

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

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

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

35.11 - Conduta antidesportiva, linguagem inadequada, ou conduta prejudicial à corrida está sujeito a sanções pelo Colégio de Comissários Desportivos.

35.12 - Qualquer condição considerada insegura, injusto, ou fora de ordem, está sujeito a sanções pelo Colégio de Comissários Desportivos.

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

35.14 - Se um condutor for desqualificado durante a prova, por qualquer motivo, antes do início efetivo de uma corrida, este não pode ser reintegrado.

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

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

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

Artº 36 - RECORDES NACIONAIS DE DRAG RACING

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

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

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

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

36.4 - No caso em que durante a corrida o condutor exceder o registo existente, mas não estiver dentro de

um por cento, o tempo mais rápido ou a velocidade mais rápida será aceitável para o novo registo de record.

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

36.6 - Recordes de velocidade serão gravados ao Km/h.

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

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

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

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

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

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

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

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

Artº 37 - PONTUAÇÃO

37.1 - Provas de 1/4 de milha e 1/8 de milha conforme descrito nos artigos seguintes.

37.2 - Pontos na corrida de Qualificação

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

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

37.3 - Pontos na corrida de Eliminação:

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

O concorrente que na primeira ronda, alinhe á partida e arranque, mas que por motivos de falsa partida ou outra situação seja desqualificado, será atribuída uma pontuação de 10 pontos. Nas rondas seguintes ficará com a pontuação da ronda anterior.

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

37.5 - Pontos extra são atribuídos da seguinte forma:

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

37.6 - Pontuação por participação:

- Uma (1) prova - 5 pontos
- Duas (2) provas - 10 pontos
- Três (3) provas - 15 pontos
- Quatro (4) provas - 20 pontos
- Cinco (5) provas - 25 pontos
- Seis (6) provas - 30 pontos

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

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

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

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

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

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

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

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

Artº 38 - CERIMÓNIA DE PÓDIO

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

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

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

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

Artº 39 - DIREITOS COMERCIAIS

39.1 - De acordo com o Art. 22 das PGAK

Artº 40 - SEGUROS DE PROVA

40.1 - Conforme o Art. 17 das PGAK

Artº 41 - RECLAMAÇÕES E APELOS

41.1 - Nos termos dos Art. 14 das PGAK

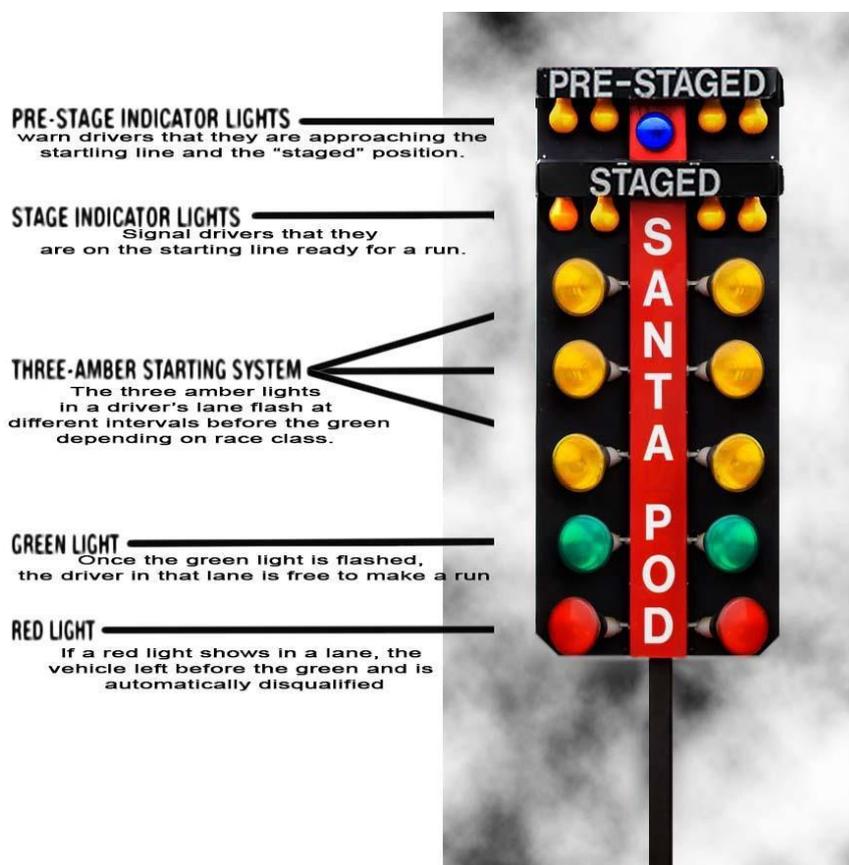
Artº 42 - RESTRIÇÕES - MODIFICAÇÕES

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

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

ANEXO I

'PINHEIRINHOS' OU "CHRISTMAS TREE"



PRE-STAGE - Luz indicadora de quando os pilotos se aproximam da célula de partida (stage). O Sistema permitirá que um carro "bata" na célula de partida sem o medo de um início precoce ou falsa partida.

STAGE - Luz indicadora que estão na célula de partida. O tempo pré-determinado entre a Stage e as Luzes Ambar deverá estar especificado no regulamento particular da prova/evento.

LUZES AMBAR - Luz indicadora da contagem regressiva para a amostragem da luz verde. O tempo determinado nas Luzes Ambar deverá estar especificado no regulamento particular da prova/evento.

LUZ VERDE - uma vez a luz verde acionada o concorrente pode iniciar a sua corrida.

LUZ VERMELHA - se a luz vermelha foi acionada, o veículo partiu antes da amostragem da luz verde e é automaticamente desqualificado daquela ronda (falsa partida).

ANEXO II TICKETS - EXEMPLOS

```

Car # ... 16          6
Class ...

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

Left 1st 1.2928
CompuLink AUTOSTART ON !!

Rnd # T0 12/13

..... CompuLink StarTRAK 2005
  
```

```

1:16 PM
19/MAR/2004

Temp F.           68
Relative Humidity 100
Absolute Barometer 29.94

      Dodge           Goodyear

----- LEFT ..... RIGHT
Car # ... 220        818
Class ...  RP        RP

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

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

Rnd # E3 757/758
  
```

```

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

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

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

Right 1st NVD
CompuLink AUTOSTART OFF

Rnd # T0 0/813

..... CompuLink StarTrak
  
```

```

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

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

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

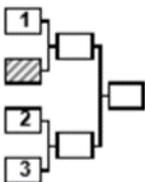
Right 1st NVD
CompuLink AUTOSTART OFF

Rnd # T0 0/819

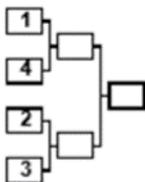
..... CompuLink StarTrak
  
```

ANEXO III
GRELHAS DE EMPARELHAMENTO

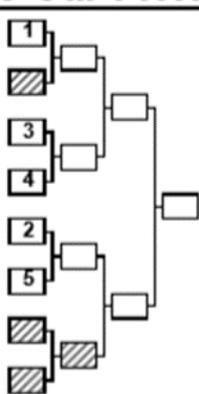
3 Car Field



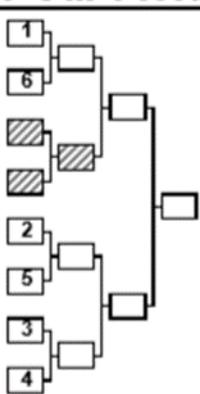
4 Car Field



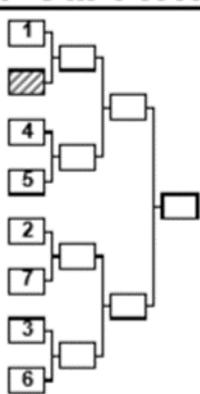
5 Car Field



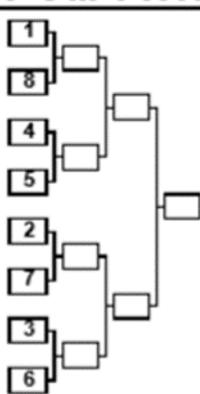
6 Car Field



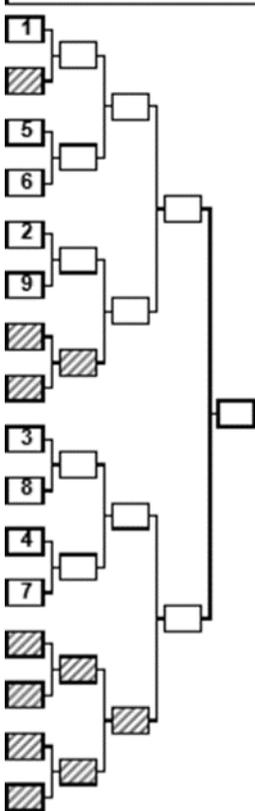
7 Car Field



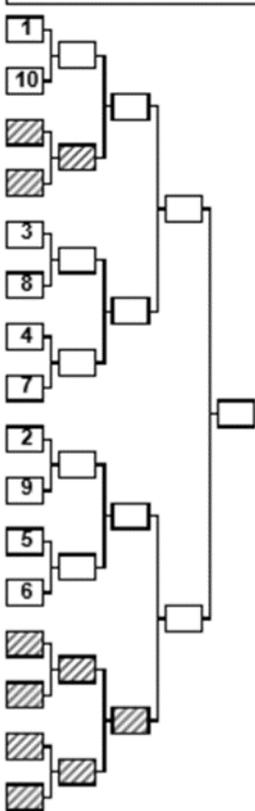
8 Car Field



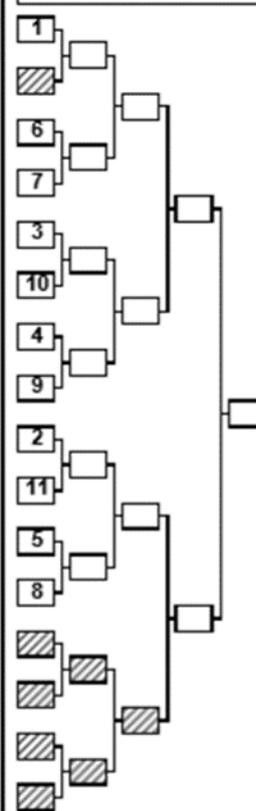
9 Car Field



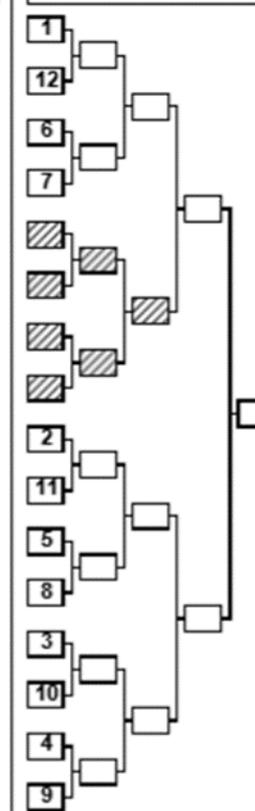
10 Car Field



11 Car Field



12 Car Field



ATUALIZAÇÕES

Art. / Data	Estado	Art. / Data	Estado	Art. / Data	Estado
37.3 / 31.05	Atualizado				

Art. 37.3	37.3 - Pontos na corrida de Eliminação:				
	Grelha	1-2	3-4	5-8	9-16
	(carro)				
	1º ronda - perdedor	-	20	20	20
	2º ronda - perdedor	-	-	40	40
	3º ronda - perdedor	-	-	60	60
	2º vencedor	20	40	60	80
1º vencedor	40	60	80	100	