

ALTERADO EM 26-02-2015

CAPÍTULO	DESCRIÇÃO
XXII	ACTAS - RELATÓRIO DE ENCERRAMENTO
XXX	APLICAÇÃO E INTERPRETAÇÃO DAS PRESENTES PRESCRIÇÕES
XII	ASSISTÊNCIA TÉCNICA - REABASTECIMENTOS - REPARAÇÕES
XVI	CARTA DE CONTROLO
XI	CONDUTA DESPORTIVA - CIRCULAÇÃO NA VIA PÚBLICA
XXV	CONTROLE ANTI-DOPAGEM
I	DEFINIÇÕES
XXVII	DIREITOS COMERCIAIS
XXVI	DISTRIBUIÇÃO DE PRÉMIOS - CONFERÊNCIA DE IMPRENSA
VII	EQUIPAS
XXI	EX-AEQUO NUM RALI
V	INSCRIÇÕES
VIII	ITINERÁRIO - CADERNO DE ITINERÁRIO - DOCUMENTOS STANDARD
IV	OFICIAIS DE PROVA
XIX	PARQUE FECHADO
XV	PARTIDA - ORDEM DE PARTIDA - SEPARAÇÃO ENTRE EQUIPAS
IX	PAINÉIS DO RALI - NÚMEROS DE COMPETIÇÃO
XXIV	PNEUS
XVII	PROCEDIMENTOS PARA ACTUAÇÃO NOS CONTROLOS
XVIII	PROVAS ESPECIAIS DE CLASSIFICAÇÃO (PEC)
X	PUBLICIDADE
II	QUILOMETRAGEM E DURAÇÃO DAS PROVAS
XXIII	RECLAMAÇÕES - APELOS - MULTAS
XIII	RECONHECIMENTOS
III	REGULAMENTO PARTICULAR DA PROVA
XX	RESULTADOS - CLASSIFICAÇÕES
VI	SEGUROS DE PROVA
XXIX	SUPER-ESPECIAIS (SE)
XIV	VERIFICAÇÕES ADMINISTRATIVAS E TÉCNICAS
XXVIII	VIATURAS DE RECONHECIMENTO NAS PEC - "Batedores"

I - DEFINIÇÕES

1.1 - Rali (Prova Desportiva) - prova em estrada, com velocidade média imposta, que se desenrola total ou parcialmente em estradas abertas à circulação. Um rali é constituído, seja por um itinerário único, o qual deve ser seguido por todas as viaturas, seja por vários itinerários convergindo para um mesmo ponto previamente fixado e seguido depois por um itinerário único.

O percurso compreende várias Provas Especiais de Classificação (PEC), bem como sectores de ligação.

1.2 - Etapa - cada uma das partes do rali separadas por um reagrupamento nocturno (parque fechado). No caso de se realizar uma Super Especial na noite anterior ao início da 1ª etapa, esta deverá ser considerada como a 1ª Secção da 1ª Etapa.

1.3 - Prova Especial de Classificação (PEC) - são provas de velocidade em estradas fechadas para esse fim exclusivo, sempre cronometradas até ao *décimo de segundo*.

1.4 - Sectores de Ligação - todas as partes do itinerário do rali à excepção das PEC.

1.5 - Secção - cada uma das partes de um rali separadas por um reagrupamento.

1.6 - Reagrupamento - uma paragem prevista pelos organizadores, em regime de parque fechado, que tem um controle horário à entrada e outro à saída, para permitir, mantendo o programa da prova, o reagrupamento das viaturas que continuam em prova.

O tempo de paragem poderá variar de equipa para equipa.

1.7 - Neutralização - período de tempo durante o qual as equipas são paradas pelos organizadores do rali, seja por que motivo for (em regime de parque fechado).

1.8 - Parque Fechado - é o local para onde os concorrentes são obrigados a levar as viaturas, como previsto no regulamento particular da prova. Ao interior do parque fechado, apenas tem acesso as autoridades desportivas. É interdita qualquer operação ou reparação a menos que seja autorizada pela regulamentação específica em vigor.

1.9 - Aditamento - comunicação escrita de carácter oficial, que faz parte integrante do regulamento particular da prova, e que é destinada a modificar, precisar ou completar esse mesmo regulamento.

Os aditamentos devem ser numerados; datados e impressos em papel amarelo e publicados:

- Pelos organizadores, até ao início das verificações técnicas - caso em que terão de ser submetidos à aprovação da FPAK (ou FIA no caso de provas internacionais), salvo no que respeita às modificações introduzidas no horário, itinerário da prova ou programa de reconhecimentos.

- Pelo Colégio de Comissários Desportivos (CCD) da prova, durante o desenrolar da competição, salvo no que respeita a modificações do itinerário, para as quais os aditamentos podem ser emitidos pelo director da prova.

1.10 - Decisão - documento de carácter oficial publicado pelo director de prova ou pelo CCD, para publicitar as suas conclusões na sequência de um inquérito, audição ou investigação.

1.11 - Informação - comunicação escrita de carácter oficial publicada pelo director de prova ou pelo CCD.

1.12 - Carta de controlo - carta destinada a recolher os vistos e a inscrição dos tempos registados nos diferentes controlos previstos no itinerário, que deve respeitar o modelo *standard* FPAK (Anexo V).

1.13 - Concorrente - entidade física ou legal, inscrita numa prova e responsável perante a organização. O concorrente, no acto de inscrição, declara conhecer a regulamentação aplicável, e responde por todos os actos praticados por si ou pelos membros da equipa, violadores dessa regulamentação.

1.14 - Equipa - uma equipa é composta por duas pessoas a bordo de cada viatura, que serão designados como 1º condutor e 2º condutor/navegador e deverão, obrigatoriamente, ser detentores de uma licença desportiva (FIA ou FPAK) válida e para o tipo de prova em questão.

1.14.1 - O 1º condutor assume, solidariamente, a responsabilidade do concorrente, desde que este não se encontre a bordo do veículo participante.

1.14.2 - Para que a classificação de um condutor numa competição conte para um campeonato, taça, troféu, desafio, série ou critérios o 1º condutor tomará compromisso formal de conduzir ele próprio, exclusivamente, o respectivo veículo nas PEC. O 2º condutor/navegador poderá conduzir o veículo nos sectores de ligação, mas não em competição. Caso o faça, a equipa será classificada na prova, mas não obterá pontos para o respectivo campeonato.

1.15 - Duração de um Rali - um rali começa com as verificações administrativas e técnicas (compreendendo, quando aplicável, as verificações referentes às peças suplentes das viaturas) e termina após expirar o mais dilatado dos seguintes prazos:

- fim do tempo para reclamação, apelo ou de conclusão de audições;
- fim das verificações técnicas levadas a cabo após a prova, em conformidade com o CDI;
- fim da cerimónia de entrega de prémios.

II - QUILOMETRAGEM E DURAÇÃO DAS PROVAS

2.1 - Quilometragem total e duração das etapas - à excepção das provas integradas nos Campeonatos/Taça da Europa de Ralis (FIA), as provas dos diferentes campeonatos, terão as quilometragens, conforme definido no Art. 18.3 das presentes Prescrições.

2.1.1 - Nas provas do CNR, à excepção dos Campeonatos/Taça FIA de Ralis em nenhum caso, a duração máxima prevista para uma etapa, poderá ultrapassar as 18 horas de condução, com um total máximo de 3 horas de reagrupamento, podendo ser adicionado a este total.

2.1.2 - A duração máxima de uma prova dos CFPK será de 28 horas entre o início das verificações administrativas e o final da cerimónia de entrega de prémios.

2.1.3 - Para o Campeonato de Ralis dos Açores (CRA) e Campeonato de Ralis da Madeira (CRM), a duração máxima de um rali, é de 30 horas, desde o início das verificações administrativas e o final da cerimónia de entrega de prémios.

2.1.4 - Enquanto evento único, um Rali Sprint tem de decorrer na sua totalidade, durante um prazo de 24 horas, das verificações administrativas até à entrega de prémios.

2.1.5 - A velocidade média nos sectores de ligação, compreendendo ainda os percursos alternativos, será deixada ao critério do organizador mas deverá estar de acordo com o Código de Estrada e as normas em vigor no país, estando, definida no caderno de itinerário.

2.1.6 - Em provas do CNR e CFPK, a velocidade média nas PEC, não deverá exceder os 120 Km/h.

2.1.7 - Em provas de Rali Sprint, a velocidade média nas PEC, não deverá exceder os 100 Km/h.

2.2 - Entre provas no mesmo evento, de campeonatos diferentes, a partida para a prova de estrada tem de ser separada no mínimo, por um intervalo de 3 minutos. O CCD poderá aumentar tal intervalo para 5 minutos, em casos claramente fundamentados pela direcção da prova.

III - REGULAMENTO PARTICULAR DA PROVA

3.1 - Condições de publicação - o regulamento particular da prova (impresso preferencialmente em formato A5), deverá estar inteiramente conforme com todas as disposições editadas, a saber:

- Código Desportivo Internacional (CDI)
- Prescrições Gerais de Automobilismo e Karting (PGAK);
- Prescrições Específicas Ralis (PER);
- Regulamento do campeonato, taça, troféu, desafio, série ou critério respectivo;
- Regulamento tipo de ralis;
- Toda e qualquer outra regulamentação ou interpretação, publicada no boletim oficial da FIA ou FPAK e conseqüentemente publicada nos respectivos *sites* oficiais.

3.1.1 - O regulamento particular da prova deve mencionar explicitamente todas as disposições e condições suplementares, as quais devem estar conformes com os textos regulamentares.

3.1.2 - Lista de Inscritos - ver Artigos 15.1 e 15.2 das PGAK.

3.1.2.1 - As organizações terão de incluir na lista de inscritos a enviar à FPAK, as viaturas de segurança, doravante designados por **carros 0**, a saber *carro 000* (opcional) **00** e **0**.

3.1.3 - O regulamento particular da prova deverá especificar o local e horário de afixação dos resultados oficiais. No caso de a publicação dos resultados ser retardada, a nova hora de publicação deve ser publicada no(s) quadro(s) oficial(ais).

3.1.4 - A data / hora da 1ª reunião do CCD é decidida pelo presidente do CCD e terá de ser publicada no regulamento particular da prova.

3.2 - Modificação do Regulamento - Aditamentos - o regulamento particular da prova depois de aprovado, apenas poderá ser modificada nos termos dos Artigos 3.6 e 11.9 do CDI.

3.2.1 - As modificações ou disposições suplementares, serão anunciadas por Aditamentos que passarão a fazer parte integrante do regulamento particular da prova.

3.2.2 - Estes Aditamentos serão afixados no Secretariado e nos Quadros Oficiais de afixação previstos no programa do rali. Igualmente serão comunicados directamente aos concorrentes, logo que possível, os quais deverão confirmar por assinatura a sua recepção, salvo caso de impossibilidade material, durante o desenrolar da prova.

3.3 - Aplicação e Interpretação do Regulamento - o director da prova, é o responsável pela aplicação destas Prescrições, dos regulamentos aplicáveis e do regulamento particular da prova durante o decorrer da prova. Deverá informar o CCD, de todos os incidentes importantes que tenham sido verificados e que exijam a aplicação geral das presentes Prescrições, do regulamento apropriado ou do regulamento particular da prova.

3.3.1 - Qualquer reclamação apresentada por um concorrente será transmitida para deliberação e decisão do CCD (Art. 13.1 e seguintes do CDI).

3.3.2 - Igualmente, todos os casos não previstos pelo regulamento particular da prova serão estudados pelo CCD que detêm o exclusivo poder de decisão, conforme Art. 11.9 do CDI.

3.3.3 - Em caso de dúvida acerca da interpretação do regulamento particular da prova, servirá de base o texto redigido em língua portuguesa. No caso de provas inscritas no calendário internacional da FIA e que integrem campeonatos ou taças FIA, será o texto redigido na língua inglesa que prevalecerá.

IV - OFICIAIS DE PROVA

4.1 - Controle do Itinerário e das PEC pelos Oficiais da Prova - no desempenho das suas funções, o Observador FPAK e/ou FIA, e o CCD da prova, poderão verificar sem limitações, os dispositivos técnicos e/ou de segurança, colocados no percurso e nas PEC.

4.1.1. - Deverão, contudo, respeitar as Prescrições seguintes:

4.1.1.1 - As suas viaturas deverão ter afixado no pára-brisas um distintivo especial de Livre-Trânsito a fornecer pelo organizador, perfeitamente visível e reconhecível;

4.1.1.2 - A sua entrada no percurso de uma PEC deverá ocorrer o mais tardar até 30 minutos antes da partida da última viatura de fecho de estrada (*carro 0*).

4.1.1.3 - Se no decurso da sua progressão numa PEC, forem apanhados pelo *carro 00*, deverão obrigatoriamente parar, estacionar e aguardar a passagem da viatura da organização que fará o percurso atrás da última equipa em prova, para retomarem a sua marcha.

V - INSCRIÇÕES

5.1 - Boletim de Inscrição - Inscrições - o boletim de inscrição deverá ser acompanhado da quantia para pagamento da taxa de inscrição, sob pena de nulidade.

Os detalhes respeitantes ao 2º condutor poderão ser enviados até uma data posterior que será especificada no regulamento particular da prova.

Se o pedido de inscrição for enviado por fax ou *email*, o respectivo original deverá estar na posse do clube organizador, nos 2 dias seguintes ao do fecho das inscrições.

5.1.1 - Os boletins de inscrição dos concorrentes (conductor/navegador) estrangeiros não integrantes da União Europeia, ou países assimilados, deverão ter aposta ou anexa a autorização da sua ADN, tal como especificado no Art. 3.9 do CDI.

5.2 - Número máximo de inscritos - será precisado se a organização entender, no regulamento particular da prova.

5.3 - Taxa de Inscrição - o valor da taxa de inscrição será definido no regulamento particular da prova.

5.4 - Taxa de Inscrição - o valor da taxa de inscrição é livre e será definido no regulamento particular da prova.

5.4.1 - O pedido de inscrição, não pode ser aceite, se não for acompanhado do montante total da taxa de inscrição ou por um recibo emitido pela ADN do concorrente, comprovativo de que tal liquidação foi efectuada.

5.5 - A taxa de inscrição poderá ser objecto de reembolso nas condições previstas no regulamento particular da prova.

5.6 - Salvo nos casos em que o organizador disponibilize aos *concorrentes morais* um *pacote* facultativo suplementar de credenciais, cadernos de itinerário, placas de Auxiliar/Assistência/VIP, mapas, etc., e que faça constar a composição específica desse *pacote* no regulamento particular da prova, é totalmente interdita a aplicação de taxas de inscrição diferenciadas para *concorrentes morais* ou *individuais*.

5.7 - Agravamento sobre as taxas de inscrição nas provas - É totalmente interdita, já que uma taxa de inscrição deve ser única e a mesma até ao encerramento das respectivas inscrições.

Admitir-se-á apenas que, estabelecida e aprovada, possa o clube organizador incluir no seu regulamento, uma bonificação (por antecipação na inscrição) sobre essa taxa, aplicável até uma data anterior à data de fecho das inscrições.

VI - SEGUROS DE PROVA

6.1 - O regulamento particular da prova deverá mencionar com precisão todos os detalhes concernentes à cobertura do seguro de prova, sejam o subscrito pelos organizadores, sejam o previsto para garantir as equipas (descrição dos riscos e montantes cobertos).

6.1.1 - Para todas as competições inscritas no calendário desportivo nacional, será obrigatório o *Seguro FPAK de Responsabilidade Civil*, nos termos definidos pelo Art. 31 das PGAK.

6.2 - O prémio de seguro, incluído nos direitos de inscrição, garantirá a responsabilidade civil do concorrente em relação a terceiros, nos exactos termos do seguro obrigatório do ramo automóvel e da concomitante legislação aplicável.

O seguro entrará em vigor a partir do primeiro dos actos referidos no Art. 1.15 das presentes Prescrições terminará no final da prova, ou a partir do momento em que o concorrente desista ou tenha sido declarado excluído ou eliminado da prova.

VII - EQUIPAS

7.1 - Em todos os ralis uma equipa será obrigatoriamente, constituída por 2 membros.

7.1.1 - Em aplicação do regulamento e segundo as presentes Prescrições, todo o eventual abandono durante uma prova de um dos membros da equipa, será comunicado ao CCD, que poderá aplicar uma das penalidades previstas nos Artigos 12.2 e 12.3 do CDI.

7.1.2 - No caso de admissão de um terceiro a bordo (salvo se para o transporte de um ferido), o CCD poderá aplicar uma das penalidades previstas nos Artigos 12.2 e 12.3 do CDI.

7.2 - Os nomes do 1º condutor e 2º condutor/navegador, acompanhados das suas **bandeiras nacionais**, deverão ser afixados sobre os vidros laterais traseiros. Devem ser usadas letras *caixa alta* (altura de 6 cm e a largura do traço de 1 cm) para a inicial do 1º nomes e do nome de família (ex. M. Silva para o caso de MANUEL SILVA) sendo as restantes em *caixa baixa*. O nome do 1º condutor deverá ser afixado acima do nome do 2º condutor em ambos os vidros laterais traseiros

7.2.1 - Todo o concorrente que infrinja esta regra será sujeito a uma penalidade de 200,00 €, aplicada pelo director de prova, salvo se a falta dos nomes dos membros da equipa se dever a uma quebra do vidro, caso em que tal penalidade não se aplicará.

VIII - ITINERÁRIO - CADERNO DE ITINERÁRIO - DOCUMENTOS STANDARD

8.1 - Caderno de Itinerário (Road-Book)

8.1.1 - Todas as equipas receberão um caderno de itinerário, contendo uma descrição detalhada do itinerário a ser seguido obrigatoriamente e sem se desviarem deste ou das áreas/parques/zonas de assistência indicadas, salvo em caso de força maior aceite pelo CCD. Todo o desvio será comunicado ao CCD que poderá, caso considerem que tal desvio possa ter beneficiado de alguma forma a equipa, aplicar uma das penalidades previstas nos Artigos 12.2 e 12.3 do CDI.

8.1.2 - O caderno de itinerário deve estar conforme com o *Road-Book Standard da FIA* ser impresso em formato A5, com espiral à esquerda permitindo uma abertura de 360º, e os sinais **OK** e **crux vermelha** (a frente designada por **SOS**) dobrados ou colados num formato mínimo A4, no interior do mesmo. Em alternativa, o organizador poderá facultar em separado e a cada equipa participante, esses 2 sinais impressos numa cartolina de formato A3 (mínimo).

8.1.2.1 - Sempre que haja repetição de percurso e/ou de PEC, pode evitar-se a duplicação de páginas do caderno de itinerário, elaborando-se:

a) Uma página específica, de cor diferente das restantes, onde se indiquem os nºs e dados dos CH, PEC e secção do percurso não descrito;

b) Uma indicação rigorosa sobre a forma de retomar a sequência do caderno de itinerário;

8.1.3 - Os organizadores têm prever para cada PEC um percurso alternativo, para ser utilizado em caso de anulação ou de neutralização por impedimento da utilização do percurso da PEC.

8.1.3.1 - Para esse(s) percurso(s) alternativo(s), o organizador deverá fornecer aos concorrentes um caderno de itinerário específico, elaborado nos mesmos termos definidos no Art. 8.1.2 mas que preferencialmente deve constar da parte final do caderno de itinerário do rali.

8.1.3.2 - O tempo estabelecido que constará nesse caderno de itinerário, para percorrer um qualquer percurso alternativo, não poderá em caso algum, ser inferior ao tempo inicialmente estabelecido para percorrer a distância original entre o Controlo Horário de Partida (CHP) da PEC e o Controlo Horário de Chegada (CHC) imediatamente seguinte, mesmo que a distância quilométrica a percorrer no percurso alternativo seja inferior à que estava definida para o percurso normal da prova.

8.1.3.3 - O CHP de cada PEC deverá dispor de exemplares suficientes de uma carta de controlo específica para o respectivo percurso alternativo, na qual conste a distância e o tempo estabelecido para o percorrer, conforme constar no caderno de itinerário e que será preenchida, no momento, pelo controlador com o número da equipa e a hora real da sua partida desse CHP. Em alternativa a essa carta específica, o organizador poderá incluir esses dados (distância e tempo) na carta de controlo original.

8.1.3.4 - A obrigatoriedade referida no Art. 8.1.3.3 só é contudo aplicável, caso o tempo previamente estabelecido para cumprir o percurso alternativo, seja superior ao estabelecido para cumprir o percurso original.

8.1.4 - Percursos Secretos - não são autorizados.

8.1.5 - Documentos Standard - para todas as provas, o caderno de itinerário, a carta de controlo, o programa e a difusão de documentos e outros documentos *standard*, têm de ser conformes aos modelos FPAK.

IX - PAINÉIS DO RALI - NUMEROS DE COMPETIÇÃO

9.1 - Números de competição para os campeonatos de ralis - os organizadores fornecerão a cada equipa, os seguintes painéis e números de competição, que devem ser colocados nas seguintes posições:

9.1.1 - 2 painéis para as portas dianteiras, com as medidas de 67 cm de comprimento por 17 cm de altura incluindo uma orla branca de 1 cm de espessura a toda a volta dos painéis. Nestes painéis, deverá ser colocado o número de competição dentro de uma caixa com as dimensões de 15 cm x 15 cm o qual deverá estar sempre colocado na parte dianteira do painel.

Quando o número de competição for superior a 99, as dimensões desta caixa poderão ser aumentadas em largura.

Os números deverão ser impressos com a altura de 14 cm e a largura do traço de 2 cm, sobre um fundo negro mate. Toda a área restante (na vertical dos painéis) das portas dianteiras é obrigatória e exclusivamente reservada à publicidade dos organizadores.

CNR - número de cor amarela (em vinil MG 2116)

CFPAK - número de cor verde (em vinil MG 2368)

SPRINT - número de cor magenta (em vinil MG 2220)

9.1.2 - Cada uma dos painéis deverá ser afixada horizontalmente junto à parte mais avançada de cada uma das portas dianteiras. A parte superior do painel deverá estar afixada entre 7 a 10 cm abaixo da linha inferior da janela.

9.1.3 - Nenhuma inserção além da cor (decoração) própria do carro poderá estar colocada a menos de 10 cm de distância dos painéis das portas.

9.1.4 - Um painel a ser afixada no vidro traseiro com as dimensões obrigatórias de 30 cm de largura por 10 cm de altura reservada para a publicidade dos organizadores. Este painel deverá ser colada na parte superior do vidro traseiro (à esquerda ou à direita conforme defina o regulamento particular da prova) e anexa terá um outro painel com cerca de 15 cm x 15 cm onde será colocado o número de competição com 14 cm de altura e largura do traço de 2 cm em vinil cor de laranja (MG 2165) impresso sobre um fundo claro. Estes números deverão ser claramente visíveis da traseira, à altura dos olhos (facultativo para os ralis sprint).

9.1.5 - 2 números de competição (um para cada uma das janelas laterais traseiras) com uma altura de 25 cm e largura do traço de pelo menos 2,5 cm em vinil cor de laranja (MG 2165). Estes números devem ser afixados nas janelas traseiras ao lado dos nomes dos 2 condutores (facultativo para os ralis sprint).

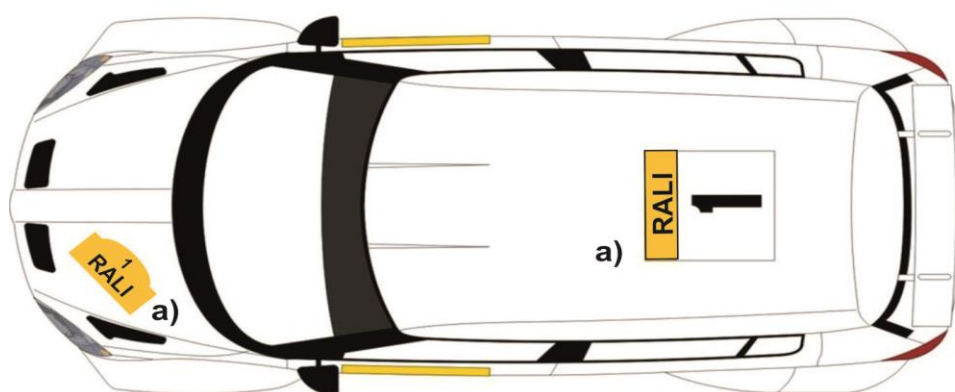
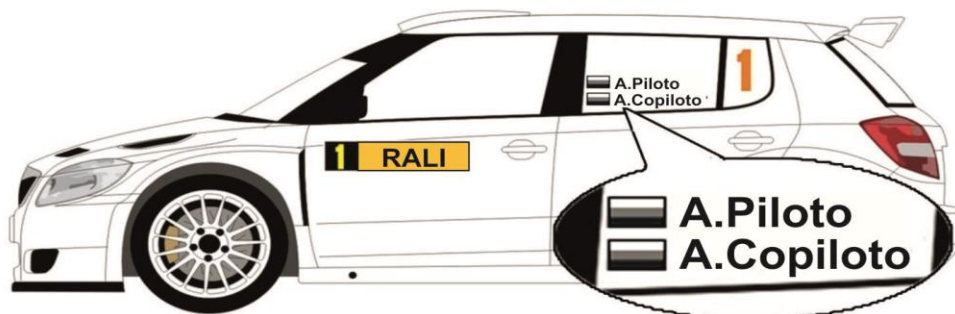
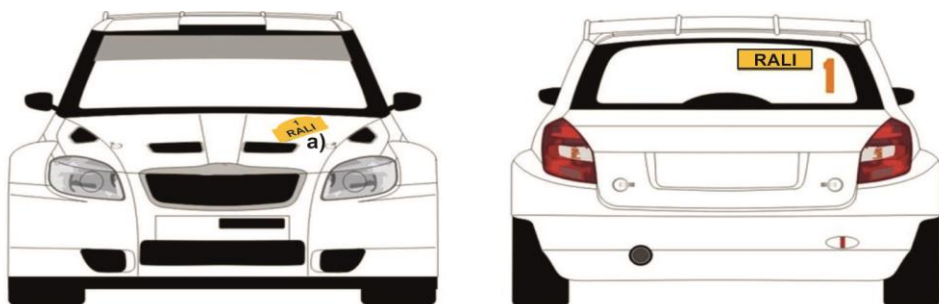
9.1.6 - Painéis facultativos

a) um painel para o tejadilho, com as dimensões de 50 cm de largura por 52 cm de altura a ser afixada com a parte superior virada para a frente do veículo;

O número de competição, com as dimensões de traço 5 cm e de altura 28 cm, deverá ser impresso a negro sobre um fundo branco de 50 cm de largura por 38 cm de altura.

b) um painel dianteiro (capot) cujas dimensões não poderão exceder as de um rectângulo, com 43 cm de largura por 21,5 cm de altura, incluindo já o número de competição;

9.2 - Numa mesma prova (mesmo que se trate de ralis com designações diferentes) em que participem simultaneamente concorrentes de diferentes campeonatos ou troféus, a numeração a atribuir aos concorrentes não se pode repetir; devendo preferencialmente ser sequencial e de acordo com o estatuto de cada um dos campeonatos ou troféus.



a) Facultativo

X - PUBLICIDADE

10.1 - Os concorrentes poderão, livremente, afixar toda a publicidade nas suas viaturas, desde que:

- seja autorizada pelas leis nacionais e pelos regulamentos da FIA e da FPAK;
- não seja contrária aos princípios da boa moral e costumes;
- não seja de natureza política ou religiosa;
- não colida com os espaços destinados a painéis e números de competição;
- não impeça a visibilidade através dos vidros;

10.2 - Qualquer outra publicidade proposta pelo organizador, não poderá ser, senão facultativa. A sua recusa não poderá implicar uma taxa de inscrição de valor superior ao do dobro da prevista com a publicidade facultativa.

10.3 - Os concorrentes que aceitem a publicidade facultativa dos organizadores devem, para o efeito, reservar-lhe os espaços, tal como indicado no regulamento particular da prova.

10.4 - Qualquer publicidade facultativa, referindo marcas de automóveis, de pneus, de carburantes ou de lubrificantes, não poderá implicar qualquer agravamento da taxa de inscrição de um concorrente que a recuse.

10.5 - Nas provas dos campeonatos e troféus, o nome de qualquer marca (ou modelo) de automóvel, não poderá ser associado ao nome da prova, nem figurar nos espaços publicitários impostos pela organização.

10.6 - Os caracteres do nome do patrocinador oficial da prova deverão ter no máximo, a mesma dimensão e espessura dos correspondentes ao do nome da prova.

10.7 - Demais regulamentação, a propósito, encontra-se definida no Art. 28 das PGAK.

XI - CONDUTA DESPORTIVA - CIRCULAÇÃO NA VIA PÚBLICA

11.1 - Durante toda a prova, as equipas deverão respeitar escrupulosamente os regulamentos de circulação do código da estrada, incorrendo em penalizações da forma seguinte:

11.2 - Excesso de velocidade - multa de 25 € por cada Km/h de excesso, aplicada pelo director de prova (a reverter para o clube organizador).

11.3 - Outras infracções - aplicadas pelo CCD

11.3.1 - 1ª infracção: multa de 250 €

11.3.2 - 2ª infracção: penalização mínima de 5 minutos

11.3.3 - 3ª infracção: Exclusão

11.4 - Os agentes de autoridade ou oficiais que constatarem uma infracção às regras de circulação cometida por uma equipa deverão proceder em relação a essa equipa, da mesma forma que para o normal utilizador da via pública.

11.5 - No caso em que decidam não fazer parar o condutor em infracção, poderão solicitar a aplicação das penalizações previstas no regulamento particular da prova, sob reserva de que:

11.5.1 - A notificação da infracção seja recebida pela organização, por via oficial e por escrito, antes de as classificações da etapa terem sido afixadas;

11.5.2 - A notificação seja suficientemente detalhada e precisa, para que a identidade do condutor infractor, possa ser indubitavelmente definida, bem como o local e hora perfeitamente precisados.

11.5.3 - Que os factos reportados não sejam passíveis de interpretações diversas.

Toda a infracção será comunicada ao CCD que poderá aplicar uma das penalidades previstas nos Artigos 12.2 e 12.3 do CDI.

11.6 - É proibido rebocar, transportar ou fazer empurrar os veículos participantes, a não ser para os fazer voltar ao leito da estrada ou para libertar a mesma.

11.7 - É igualmente proibido sob pena do CCD, aplicar uma das penalidades previstas nos Artigos 12.2 e 12.3 do CDI às equipas que:

11.7.1 - Impedirem intencionalmente a passagem dos veículos participantes ou de lhes dificultar as ultrapassagens.

11.7.2 - se comportarem de maneira incompatível com o espírito desportivo.

11.8 - Toda a manobra desleal, incorrecta ou fraudulenta, praticada por um concorrente ou pelos membros da sua equipa, será julgada pelo CCD que pronunciará eventuais penalidades previstas nos Artigos 12.2 e 12.3 do CDI.

11.9 - Em qualquer sector de ligação qualquer viatura participante, só poderá circular com as 4 rodas completas (jante e pneu). Qualquer infracção a esta regra poderá originar uma das penalidades previstas nos Artigos 12.2 e 12.3 do CDI, a ser imposta pelo CCD.

XII - ASSISTÊNCIA TÉCNICA - REABASTECIMENTOS - REPARAÇÕES

12.1 - Assistência Técnica - Generalidades

12.1.1 - A assistência técnica, define-se como um trabalho efectuado numa viatura participante.

12.1.2 - Durante toda a prova, a assistência apenas poderá ser efectuada, nos Parques de Assistência (PA).

No entanto, os membros da equipa, utilizando apenas os meios de que disponham a bordo da viatura, e sem qualquer assistência física exterior, poderão efectuar na sua viatura e a qualquer momento, todo o tipo de reparações, desde que em zona não especificamente interdita (parque fechado).

12.1.3 - Sempre que necessário como assistência (a saber: substituição de um depósito de combustível ou de uma bomba de combustível) o esvaziamento e/ou enchimento do depósito, são autorizados num PA, na condição de que:

a) o trabalho seja efectuado sob supervisão de um comissário de parque;

- b)** nenhum outro trabalho seja efectuado na viatura durante a operação de esvaziamento/enchimento do depósito de combustível;
- c)** uma área de segurança conveniente tenha sido estabelecida em volta da viatura;
- d)** 2 comissários providos de extintores, adaptados à utilização de líquidos inflamáveis, estejam colocados de prevenção no local;
- e)** só o combustível necessário para chegar à zona de reabastecimento imediatamente seguinte, seja introduzido na viatura;

12.2 - Definição de assistência interdita

- a)** Uma viatura participante abandonando, mesmo que momentaneamente, o itinerário do rali;
- b)** A utilização ou recepção pela equipa, de todos os materiais manufacturados (sólidos ou líquidos), peças sobressalentes, ferramentas ou materiais diferentes, dos que são transportados na viatura participante;
- c)** Apoio de uma viatura de assistência, a colocação de peças, ferramentas e outros materiais manufacturados em todo o itinerário à excepção dos PA;
- d)** Não é permitido o transporte de combustível na viatura para além daquele que se encontra no depósito de combustível e respectivas tubagens.

12.3 - A troca de informação verbal ou escrita, a entrega de bebidas e alimentos às equipas ou pelas equipas é permitida durante todo o rali.

12.4 - Toda a infracção cometida reportada pelos oficiais da prova, poderá levar à aplicação pelo CCD, dos Artigos 12.2 e 12.3 do CDI. Segundo a gravidade da infracção, outras sanções poderão ainda ser aplicadas pela FPAK ou pela ADN do concorrente.

12.5 - Parques de Assistência (PA)

12.5.1 - O número e a localização dos PA terão de constar no regulamento particular da prova e no caderno de itinerário. A distância máxima entre 2 parques de assistência não pode exceder um total de 120 Km.

Os PA deverão ser estabelecidos da seguinte forma:

Parques	Duração	Observações
Inicial	10 minutos	Antes da 1ª PEC de cada dia (opcional se for uma Super Especial)
Secção/Etapa	30 minutos	Entre 40 Km a 60 Km de PEC percorridos
	45 minutos	Em final de secção/ etapa
Final do Rali	05 minutos	
	Sem assistência	Caso a organização preveja uma <i>zona de lavagem</i> de viaturas.

Nota - É permitida a mudança de pneus em todos os PA acima referidos

12.5.2 - Os PA deverão estar indicados no caderno de itinerário, com um CH de entrada e outro de saída (as distâncias de 25 m previstas no Anexo II são reduzidas a 5 m). Antecedendo a entrada no CH, deverá ser criada uma zona devidamente fechada por barreiras de segurança, onde apenas pessoal autorizado (mecânicos, imprensa, etc.) será autorizado a entrar.

12.5.3 - Dentro dos PA as viaturas não poderão exceder os 30 Km/h. O desrespeito a esta limitação, implicará a aplicação de uma penalidade por decisão do CCD.

12.6 - Viaturas admitidas no interior do Parque de Assistência

12.6.1 - Durante toda a prova, por cada viatura em prova, apenas uma viatura de assistência é autorizada no interior do parque de assistência, devidamente identificada pela placa *Assistência*, fornecida pela organização, fixada no vidro da frente.

12.6.2 - Os restantes veículos da equipa devem ser identificados por placas *Auxiliar*, fornecidas pelo organizador.

12.6.3 - No caso de existir espaço suficiente, os veículos *Auxiliar* poderão ser autorizados a estacionar junto dos veículos de assistência admitidos nos PA, conforme o Art. 12.6.1, mas segundo decisão da organização da prova. Caso contrário, os organizadores, deverão prever *zonas de estacionamento*, definidas para veículos *Auxiliar*, nas proximidades dos PA.

12.7 - Zonas remotas de serviço

12.7.1 - Em casos excepcionais, e após prévia aprovação da FPAK, poderão ser estabelecidas as seguintes zonas suplementares de serviço:

- Zona de Assistência Remota (ZAR) - aplica-se o regulamentado dos Artigos 12.1 a 12.6.

- Zona de Reabastecimento (ZR) - aplica-se o regulamentado do Art. 12.8

Estas zonas de excepção só se aplicarão no caso de o percurso, entre 2 reabastecimentos ou duas mudanças de pneus, exceder um total de 120 Km.

12.7.2 - Zona de Montagem de Faróis suplementares (ZMF) - nestas zonas supervisionados pelos CT à prova apenas serão admitidos 2 mecânicos por viatura, que só pode entrar na ZMF, depois da entrada da viatura de prova. Os faróis suplementares podem ser transportados numa viatura de *Assistência/Auxiliar*.

12.8 - Combustível - Reabastecimentos

12.8.1 - O combustível é livre conforme o Art. 252.9 do Anexo J da FIA.

12.8.1.1 - Os concorrentes só podem reabastecer nas zonas indicadas no caderno de itinerário, com excepção do caso previsto no Art. 12.1.3.

12.8.2 - Estas zonas de reabastecimento estão localizadas imediatamente após a saída dos PA. A sua entrada e saída, deve ser assinalada por uma placa, com *uma bomba de gasolina sobre um fundo azul-escuro*.

12.8.2.1 - Nos casos excepcionais previstos no Art. 12.7.1, quando o local escolhido for uma bomba de gasolina aberta ao público, terá que ser criado um corredor exclusivo para as equipas, com apoio específico para fácil e rápido acesso às bombas instaladas. Igualmente, terá que ser criada no mesmo local uma zona reservada exclusivamente para as equipas que não abasteçam directamente da bomba, mas o façam exclusivamente com meios próprios.

As zonas de reabastecimento suplementar deverão estar sinalizadas da mesma forma como o descrito no Art. 12.5.2.

12.8.3 - Toda a acção efectuada no interior de uma zona de reabastecimento, que não esteja directamente ligada com o reabastecimento do veículo participante, é interdita.

12.8.4 - Nas zonas de reabastecimento, tem de ser respeitado o limite de velocidade de 10 Km/h.

12.8.5 - É recomendado que os operadores de reabastecimento, nas zonas definidas no Art. 12.8.2 estejam equipados com vestuário resistente ao fogo.

12.8.6 - A responsabilidade das operações de reabastecimento incumbe na totalidade ao concorrente, sendo que os motores, têm de estar desligados durante toda a operação, recomendando-se ainda, que os membros da equipa se mantenham fora da viatura durante a operação. Caso se mantenham a bordo da viatura, então os fechos dos cintos de segurança têm de estar abertos.

12.8.7 - Uma viatura poderá ser empurrada para fora da zona de reabastecimento, pelos 2 membros da equipa, pela sua equipa de assistência ou por comissários, sem incorrer em qualquer penalidade.

12.9 - Substituição de componentes mecânicos

12.9.1 - Turbo e Compressor

12.9.1.1 - Turbo e Compressor adiante referidos como *compressor*.

12.9.1.2 - A actual regulamentação no que concerne ao restritor e à marcação definida nos Artigos 254.6.1 e 255.5.1.8.3 do Anexo J, mantém-se aplicável.

12.9.1.3 - A selagem do *compressor* e do *compressor* de reserva é obrigatória.

12.9.1.4 - Os *compressores* serão marcados com o nº de competição da viatura e ficarão alocados exclusivamente a esta.

12.9.1.5 - Todos os *compressores* que hajam sido utilizados deverão manter-se selados até que os CT possam confirmar a sua conformidade.

12.9.1.6 - As regras acima referidas são igualmente aplicáveis para as viaturas cujos *compressores* não estejam equipados com um restritor de ar. Nesse caso, devem ser marcados apenas para efeitos de controlo da quantidade.

12.10 - Caixas de velocidades e diferenciais

12.10.1 - Para cada viatura, entre a caixa e a série de diferenciais instalados na viatura (dianteiro e/ou central e/ou traseiro), apenas uma caixa de velocidades e uma única série de diferenciais suplementares poderão ser utilizados para cada rali.

12.10.2 - Durante as verificações técnicas iniciais os concorrentes têm de marcar obrigatoriamente, a caixa e diferenciais instalados na viatura, bem como as unidades de reserva. Esta marcação deverá, em condições normais, ser efectuada ao mesmo tempo. Também estas peças serão identificadas pelo nº de competição de cada viatura.

12.10.3 - Estas marcações/selagens serão efectuadas de forma a permitir aos concorrentes a substituição da embraiagem ou eventuais acessórios.

12.10.4 - As selagens e as marcações serão feitas segundo as especificações publicadas pela FIA, para os diferentes modelos participantes.

12.10.5 - As caixas de velocidades e os diferenciais poderão ser substituídos em qualquer PA, sob condição de ter sido atempada e previamente comunicada aos CT a intenção de efectuar tal substituição. Estes poderão efectuar controlos para verificar o cumprimento da regulamentação.

12.10.6 - Sob condição de que as selagens das caixas ou diferenciais permaneçam invioladas, estes conjuntos poderão ser reutilizados de acordo com o acima definido.

12.10.7 - Em qualquer caso as marcas/selagens deverão permanecer invioladas durante todo o rali e os CT poderão, a qualquer momento, solicitar aos concorrentes um controle e eventualmente, no final do rali, desmontar as peças para que seja conferida a sua conformidade.

XIII - RECONHECIMENTOS

13.1 - Em todas as provas do **CNR, e do CRA e CRM**, os reconhecimentos do percurso de prova, definidos no regulamento particular da prova, serão limitados no máximo a 3 dias, sendo 2, obrigatoriamente no sábado e domingo, anterior à prova e o terceiro a definir pelo organizador.

À excepção das Regiões Autónomas, em que se poderão estabelecer horários diferenciados, de acordo com a especificidade local, os reconhecimentos apenas poderão realizar-se no período compreendido entre as 08:00 e as 18:00 e no absoluto respeito, das regras do código de estrada.

Estes serão designados pelo próprio concorrente no momento da sua inscrição, através da escolha entre 2 dos 3 dias de reconhecimento, estabelecidos pelo organizador.

13.2 - Para as provas do **CFPAK N/C/S**, os reconhecimentos do percurso da prova serão limitados a 2 dias, sendo um obrigatoriamente no sábado ou domingo anterior à prova e o outro, em dia a definir pela organização, conforme constará no regulamento particular da prova.

13.2.1 - Nos **Ralis Sprint** os reconhecimentos serão feitos num dia, de acordo com o regulamento particular de prova.

13.3 - As viaturas a utilizar para o reconhecimento das PEC, de qualquer campeonato, taça, troféu desafio ou serie ou rali extra, terão que ser conformes ao disposto no Art. 25 do regulamento dos campeonatos regionais FIA 2015. Será permitida a utilização de equipamentos ligeiros de intercomunicação via rádio entre os 2 membros da equipa, mas sem utilização de capacetes, os quais são interditos.

13.4 - Qualquer incumprimento destas normas implicará obrigatoriamente a não autorização de participar na prova em questão, a qual será pronunciada pelo CCD. Qualquer reincidência será sujeita a penalidades a determinar pela FPAK nos termos do CDI, podendo ir até à exclusão do respectivo campeonato ou troféu.

13.5 - Toda a infracção ao regime de reconhecimentos obrigatório implicará a perda de todas as pontuações anteriormente obtidas no respectivo campeonato ou troféu.

Nota - No que se refere ao período de reconhecimentos, os organizadores poderão propor previamente à FPAK normas mais restritivas, em casos que sejam considerados como relevantes para a segurança quer dos condutores, quer dos habitantes das zonas utilizadas.

XIV - VERIFICAÇÕES ADMINISTRATIVAS E TÉCNICAS

14.1 - Viaturas admitidas - apenas poderão participar nas provas do CNR, CFPAK N/C/S, e ainda das Regiões Autónomas, as viaturas que estejam conformes com as Prescrições do Anexo J do CDI e as que se encontram definidas nos regulamentos dos diversos campeonatos.

14.2 - Antes da partida e durante a prova

14.2.1 - Todas as equipas e viaturas, participantes num rali, deverão apresentar-se às verificações administrativas e técnicas, previstas no regulamento particular da prova.

14.2.2 - A partida será recusada, às equipas que não se tenham apresentado às verificações, dentro dos prazos estabelecidos, salvo caso de força maior aceite pelo CCD.

14.2.3 - As equipas devem fazer-se acompanhar da ficha de homologação (bem como eventuais anexos) e do passaporte técnico do seu veículo, livrete, título de registo de propriedade ou documento único automóvel e declaração do proprietário, autorizando a participação em provas desportivas (caso a viatura não seja propriedade de um dos membros da equipa). No caso destes documentos, não terem sido apresentados, o CCD poderá aplicar o Art. 17.2 das PGAK.

14.2.4 - No seguimento das verificações técnicas e no caso da não conformidade de um veículo, um prazo, aplicar-se-á o Art. 17.1 das PGAK.

14.2.5 - A partida é recusada a todo o veículo considerado não conforme pelo CCD com base no relatório dos CT.

14.2.6 - As verificações efectuadas antes da partida serão de ordem geral, como verificações de licenças, da marca e do modelo do veículo, conformidade aparente com o *grupo* no qual o mesmo se encontra inscrito, elementos de segurança essenciais, conformidade do veículo com o código da estrada, etc.

14.2.7 - Esta verificação compreende:

14.2.7.1 - Identificação da equipa.

14.2.7.2 - Identificação do veículo, podendo o chassis e o bloco do motor, serem, em qualquer momento, objecto de marcação específica.

14.2.8 - Compete às equipas, no caso em que marcas de identificação (cf. Art. 14.2.7.2) sejam colocadas, verificar que as mesmas se manterão intactas até final da prova.

A falta de qualquer marca, será comunicada ao CCD, que poderá aplicar uma das penalidades previstas nos Artigos 12.2 e 12.3 do CDI.

Compete ainda às equipas, verificarem a correcta reposição de todos os elementos da viatura que tenham sido manipulados durante os controlos técnicos efectuados.

14.2.9 - Toda a fraude constatada, e nomeadamente, marcas de identificação apresentadas como originais e intactas que se apresentem retocadas, será comunicada ao CCD que poderá aplicar uma das penalidades previstas nos Artigos 12.2 e 12.3 do CDI, assim como de todo o concorrente ou equipa, que tenha ajudado ou facilitado a infracção. Sem prejuízo de sanções mais graves, que poderão ser pedidas à ADN do concorrente ou seus cúmplices.

14.2.10 - Em todas as provas dos CNR, CRA, CRM, e CFPAK, o organizador será responsável por ter disponível uma balança certificada e que será a única cujas medições serão consideradas válidas.

14.3 - Controlo Final

14.3.1 - À chegada, cada equipa conduzirá o seu veículo para o parque fechado para se proceder a um controlo rápido para verificar:

14.3.1.1 - A sua conformidade com aquele que esteve presente à verificação inicial.

14.3.1.2 - Se há lugar à aplicação das penalizações previstas.

14.3.2 - A falta de uma das marcas de identificação previstas no Art. 14.2.7.2, será comunicada ao CCD que poderá aplicar uma das penalidades previstas nos Artigos 12.2 e 12.3 do CDI.

14.4 - Local e Equipamento para as Verificações Técnicas - o clube organizador deverá disponibilizar no mínimo:

Verificações Técnicas Iniciais

- Local com 2 linhas de verificação, em simultâneo;
- Local coberto e provido de iluminação (caso necessário), tomadas e prever extensões elétricas;
- Local coberto e fonte de alimentação elétrica, para balança;
- Um meio de acesso à parte inferior da viatura para selagens: rampa, elevador, fossa ou outro;
- Controlo de certificação das desmontagens das chapas de proteção inferiores das viaturas, antes do início das linhas de verificação;
- Extintores;
- 2 mesas (tipo secretária);
- 4 cadeiras;
- Utilização obrigatória de documentação FPAK (Relatórios das VTI, das pesagens e outros de carácter técnico genérico e da proposta para VTF);

Verificações Técnicas Finais

Para além de outras necessidades específicas a designar pelo Delegado Técnico FPAK.

- Local coberto com iluminação e ligações elétricas com tomadas;
- O local fechado e vedado ao público, com espaço suficiente para verificações de pelo menos 2 viaturas em simultâneo;
- O local deverá estar equipado com meios elevatórios ou fossa;
- Caso o local seja distante do Parque Fechado, deve garantir comissários em número suficiente para acompanharem as viaturas durante o percurso;
- Extintores;
- 1 mesa (tipo secretária);
- 2 cadeiras;
- Utilização obrigatória de documentação FPAK (Relatório das VTF e notificações dos concorrentes presentes às VTF);

XV - PARTIDA - ORDEM DE PARTIDA - SEPARAÇÃO ENTRE EQUIPAS

15.1 - Antes da partida, os organizadores podem prever a realização de um parque de partida, nas condições indicadas no regulamento particular da prova, conforme lista de admitidos à partida. Um atraso na entrada do parque, fica sujeito à aplicação de uma multa pecuniária ao critério do clube e a favor deste.

15.2 - Os 2 membros da equipa podem entrar no parque fechado de partida, com a antecedência máxima de 10 minutos, em relação à sua hora ideal de partida.

15.3 - A hora exacta da partida será indicada na carta de controlo de cada equipa.

15.4 - Todo o atraso imputável à equipa, à partida do rali, etapa ou secção, será penalizado com 10 segundos por cada minuto ou fracção de minuto de atraso. A partida será recusada a qualquer equipa, que se apresente com um atraso superior a 15 minutos.

15.5 - Se as equipas, que dispõem de 15 minutos para se apresentarem à partida da prova, de uma etapa ou de uma secção, se apresentarem dentro desse período, a hora real de partida será mencionada na carta de controlo.

15.6 - O organizador fixará o intervalo entre as partidas de cada concorrente, respeitando um intervalo mínimo de 1 minuto entre eles. Para os ralis de terra um intervalo mínimo de 2 minutos tem de ser respeitado.

Este intervalo deverá ser e manter-se igual, para todos os concorrentes, salvo se uma regulamentação diferente estiver prevista no regulamento específico de um campeonato ou se uma derrogação específica tiver sido acordada pela FPAK ou pela FIA.

15.6.1 - Como excepção à regra anterior, em todas as provas do CNR, os **N** condutores prioritários (listas de prioritários FIA e de notoriedade nacional) que tomam lugar á partida da prova, beneficiarão de um intervalo mínimo de 2 minutos, independentemente do tipo de piso do rali.

15.6.2 - À partida das etapas/secções seguintes, os **N+5** melhores classificados, (neste caso, **N** é o número de condutores prioritários á partida da prova), beneficiarão de um intervalo de 2 minutos, sempre que tenha sido possível estabelecer uma classificação geral, com as penalizações de estrada incluídas.

15.6.3 - Este intervalo de 2 minutos será sempre respeitado qualquer que seja o posicionamento da equipa, durante a etapa/secção respectiva.

15.7 - A ordem de partida será estabelecida da forma seguinte:

a) condutores das listas de notoriedade FIA;

b) condutore da lista de notoriedade nacional;

c) condutores estrangeiros classificados em listas de notoriedade nacional pelas suas ADN;

d) os **N** primeiros classificados na classificação provisória dos campeonatos ou troféus nacionais ou regionais, de acordo com a regulamentação específica do respectivo campeonato ou troféu;

e) todos os outros condutores (dentre estes, e seguindo critérios de equidade e verdade desportiva, o CCD poderá alterar a respectiva ordem de partida);

15.7.1 - Ao campeão nacional de ralis em título, será sempre atribuído o número mais baixo, de entre todos os prioritários nacionais.

15.7.2 - Aos campeões em título do CRA e CRM e CFPK, será sempre atribuído o número mais baixo de entre todos os concorrentes, no que se refere às provas dos respectivos campeonatos.

15.8 - A ordem de partida manter-se-á inalterada até que, pelo menos, hajam sido percorridos 25% da quilometragem total de PEC.

15.9 - Para as etapas/secções seguintes, a ordem de partida, será determinada em função da classificação oficiosa estabelecida no final da etapa/secção anterior e será afixada à hora indicada no programa do regulamento particular da prova.

15.10 - Se no decurso de uma prova, uma ou mais equipas, trocarem de posição na ordem de apresentação nos CHC e independentemente de se tratar de concorrentes a campeonatos ou troféus diferentes, essa nova ordem de passagem deverá ser mantida, por razões de segurança, até ao final de uma secção, só podendo ser reposta a ordem anterior, com separação de cada campeonato ou troféu, se nela existir um reagrupamento

15.11 - Caso um concorrente ao CNR declaradamente lento e por questões de atraso, relativo ao seu *minuto ideal*, já com a prova do CFPK a decorrer, deverá ser observado uma diferença de 3 a 5 minutos, entre a partida deste e a do próximo concorrente ao CFPK. Esta situação é válida até aos 5 primeiros concorrentes do CFPK, a partir para essa PEC.

XVI - CARTA DE CONTROLO

16.1 - À partida do rali, cada equipa receberá, uma carta de controlo, que cobrirá todos os Controlos Horários (CH) e de Passagem (CP), na qual figurarão os tempos parciais, atribuídos para cobrir a distância entre 2 CH sucessivos, independentemente de existirem ou não CP.

Essa carta será entregue no CHC final de cada secção ou etapa e substituída por uma nova à partida da secção ou etapa seguinte. Várias cartas de controlo poderão ser entregues ao mesmo tempo, cobrindo uma secção ou etapa;

Os membros da equipa, são os únicos responsáveis pelas suas cartas de controlo, pelo que:

a) a sua apresentação, nos diferentes controlos e a exactidão da inscrição dos tempos, será da sua inteira responsabilidade.

b) compete, portanto, à equipa, apresentá-la aos comissários, na hora e minuto que pretende, e verificar que a inscrição do tempo está feita correctamente.

As horas e minutos serão, sempre, indicados de 00:01 - 24:00, sendo feita a contagem por minutos completos. Durante toda a prova, a hora oficial é a indicada pela organização no regulamento particular prova.

16.2 - A carta de controlo deverá encontrar-se disponível para inspecção em qualquer momento, e mais especificamente, tem de ser apresentada por um membro da equipa em todos os postos de controlo. e averbadas a hora e minuto (doravante designado como tempo ou tempos) de apresentação.

16.3 - Toda a rectificação ou modificação introduzida será comunicada ao CCD, que poderá aplicar uma das penalidades previstas nos Artigos 12.2 e 12.3 do CDI, a menos que tal modificação ou rectificação tenha sido visada pelo comissário. e em caso de duvida, confirmada por este.

16.4 - A falta de visto em qualquer CP, a falta de registo de tempo num CH, ou a sua não entrega, em qualquer posto de controlo será comunicada ao CCD que poderá aplicar uma das penalidades previstas nos Artigos 12.2 e 12.3 do CDI.

16.5 - Em qualquer caso, a inscrição do tempo, seja manual, seja por aparelhos de impressão, compete apenas ao comissário. Nos CP, serão utilizados carimbos ou assinaturas.

16.6 - As equipas, são responsáveis por fazer registar a sua passagem, em todos os pontos mencionados na sua carta de controlo e na ordem correcta. Todo o desvio será comunicado ao CCD, que poderá aplicar uma das penalidades previstas nos Artigos 12.2 e 12.3 do CDI.

16.7 - Qualquer divergência entre as inscrições de tempos, feitas nas cartas de controlo e em outros documentos oficiais da prova, será objecto de um inquérito do CCD, que julgará em última instância.

XVII - PROCEDIMENTOS PARA ACTUAÇÃO NOS CONTROLOS

17.1 - Disposições Gerais

17.1.1 - Sinalização dos Controlos - todo o tipo de controlos, estarão sinalizados por meio de placas normalizadas e aprovadas pela FIA. Assim como as distâncias entre elas (ver Anexo II).

Nota: Se necessário, as placas de fundo amarelo e vermelhas podem ser reforçadas com bandeiras da mesma cor ou colocadas nos 2 lados da estrada.

17.1.2 - Barreiras de Segurança - os CH são áreas reservadas pelo que deverá estar protegida nos 2 lados da estrada, por barreiras de segurança com o mínimo de 5 metros de comprimento, antes e depois do posto de controlo.

17.1.3 - Regime de Parque Fechado nas Zonas de Controlo - todas as zonas de controlo, isto é, todas as zonas compreendidas entre a primeira placa avisadora amarela e a última placa *final bege com 3 listas negras transversais*, são consideradas parque fechado (cf. Art. 19.2.2) e nenhuma reparação ou assistência pode ser efectuada nestas zonas.

17.1.4 - Tempo de Paragem nas Zonas de Controlo - a duração da paragem em qualquer zona de controlo não deverá exceder o tempo necessário às operações de controlo.

17.1.5 - As equipas podem consultar o relógio oficial do posto de controlo, sendo que os comissários não poderão fornecer qualquer indicação sobre a hora a que estes deverão controlar.

17.1.6 - Montagem e Horário de Funcionamento

17.1.6.1 - Os postos de controlo começarão a funcionar 45 minutos antes da hora de passagem da primeira equipa.

17.1.6.2 - Salvo decisão em contrário do director da prova, os controlos encerrarão 15 minutos após a hora ideal do último concorrente, aumentada do tempo que leva à eliminação.

17.1.7 - Ordem Sequencial e Sentido dos Controlos - as equipas são obrigadas, sob pena de exclusão a ser pronunciada pelo CCD, a apresentarem-se em todos os controlos, na ordem sequencial e no sentido do percurso. É igualmente interdito reentrar numa zona de controlo.

17.1.8 - Instruções e Identificação dos Comissários de Controlo

17.1.8.1 - As equipas são obrigadas a seguir as instruções do comissário encarregado de qualquer posto de controlo, pelo que qualquer desrespeito será comunicado ao CCD, que poderá aplicar uma das penalidades previstas nos Artigos 12.2 e 12.3 do CDI.

17.1.8.2 - Para efeitos de uma rápida identificação, o chefe de posto, em cada controle, deverá utilizar um equipamento/colete, de cor diferente dos restantes controladores e que tem de constar no regulamento particular da prova.

17.2 - Controlos de Passagem (CP) - os controladores deverão simplesmente visar a carta de controlo.

17.3 - Controlos Horários

17.3.1 - Nos CH, os comissários inscreverão, nas cartas de controlo a hora e minuto de apresentação.

17.3.2 - Este procedimento começa no momento em que os veículos ultrapassam a placa de entrada na zona de controlo horário.

17.3.3 - Entre a placa de início de zona e o posto de controlo, é proibido às equipas inverter o sentido de marcha, parar a sua viatura ou utilizar uma velocidade anormalmente lenta.

17.3.4 - A cronometragem e a inscrição do tempo, não poderão efectuar-se sem que os 2 membros da equipa e a viatura se encontrem junto do posto de controlo. Salva-guarde-se, no entanto, a necessidade de se efectuar uma neutralização nessa zona de controlo.

17.3.5 - A hora de controlo, corresponde ao momento exacto em que um dos membros da equipa, entregue a carta de controlo ao comissário, o qual inscreverá, manualmente, ou através de relógio com impressora, a hora e minuto de apresentação.

17.3.6 - A hora ideal de controlo obtém-se, adicionando o tempo concedido à hora de partida de uma PEC ou à hora de partida do CH precedente, consoante aplicável. O tempo será sempre expresso em horas e minutos.

17.3.7 - As equipas não incorrem em qualquer penalização por avanço, se a hora de entrada dos veículos na zona de controlo se verificar no desenrolar do *minuto ideal* de controlo ou no que se lhe antecede.

17.3.8 - Qualquer diferença relativamente à hora ideal, será penalizada da seguinte forma:

a) para qualquer atraso - 10 segundos por minuto ou fracção de minuto;

b) para qualquer avanço - 60 segundos por minuto ou fracção de minuto;

17.3.9 - Por simples decisão do director da prova, uma equipa que tenha penalizado por avanço num CH, poderá ser neutralizada o tempo considerado necessário.

17.3.10 - Nos CHC de final de etapa, de secção, de reagrupamento ou de final da prova, os organizadores poderão autorizar as equipas a controlar por avanço sem incorrerem em quaisquer penalizações, na condição de que tal conste no regulamento particular da prova ou em Aditamento posterior. Nesse caso, a hora inscrita sobre a carta de controlo, será a do tempo previsto do rali e não o tempo real.

17.3.10.1 - O CHC de final da prova, tem de estar instalado a uma distância mínima de 50 metros antes do pódio, de forma a permitir que a consagração dos vencedores se desenrole sem afectar o seu funcionamento.

17.3.11 - Toda a inobservância apontada a uma equipa, em relação às normas respeitantes aos procedimentos de controlo (especialmente o facto de entrar na zona de controlo mais de um minuto, antes do decurso da sua hora efectiva de apresentação), deverá ser mencionada pelo chefe do posto, em relatório escrito que será imediatamente transmitido pelo director da prova ao CCD, que pronunciará a sanção conveniente.

17.4 - Hora de Partida dos Controlos

17.4.1 - Se o sector de ligação seguinte não começar por uma PEC, a hora a que a equipa controlou, constitui, simultaneamente, a hora de chegada do final do sector de ligação e a hora de partida do novo sector.

17.4.2 - Quando, porém, o CHC, for seguido de uma partida para uma PEC, terá lugar o seguinte procedimento:

a) Os 2 postos de controlo serão integrados na mesma zona de controlo (Art. 17.1.3 e 19.2.2) e os painéis de sinalização serão conforme Anexo II;

b) No CHC do sector de ligação, o comissário escreverá na carta de controlo, a hora de apresentação da equipa e a hora de partida prevista para o sector de ligação seguinte. Esta deve respeitar um intervalo mínimo de 3 minutos, para permitir à equipa preparar-se para a partida da PEC;

Se duas ou mais equipas se apresentarem no mesmo minuto num CHC que antecede a partida de uma PEC, a sua hora de partida provisória para esta, será dada segundo a ordem da sua hora de chegada ao CHC precedente, mantendo no entanto a diferença temporal de partida a que essa (s) equipa(s) tinha(m) direito.

Se as suas horas de chegada ao CHC precedente forem idênticas, então a hora de chegada ao CHC imediatamente anterior a esse, será tomada em consideração e assim sucessivamente.

c) Após ter controlado no CHC, a viatura concorrente terá de se dirigir de imediato para o local de partida da PEC. O comissário inscreverá na carta de controlo a hora prevista para a partida, a qual corresponderá, normalmente, à hora de partida prevista para o sector de ligação seguinte.

Em seguida, será dada a partida, segundo o procedimento que se regulamenta nos Artigos 18.6 a 18.10;

d) Se no caso de incidente, existir uma divergência entre as duas inscrições, a hora de partida da PEC, será a hora efectiva;

17.5 - Exclusão - todo o atraso superior a 15 minutos sobre o tempo dado para percorrer a distância entre 2 CH, consecutivos ou um atraso superior a 30 minutos no final de cada secção e/ou etapa do rali, ditará a exclusão automática da equipa, a pronunciar pelo director de prova.

Para o cálculo de uma tal exclusão, será considerado o tempo real, e não o tempo de penalização (10 segundos por minuto).

17.5.1 - Um avanço sobre a hora ideal de apresentação, não permitirá, em caso algum, reduzir o atraso que conta para a exclusão, nem serão tomadas em consideração para o cálculo do atraso máximo que implica a exclusão.

Exemplo

Sector de Ligação A - Chegada por atraso a um CHC

Hora Partida	Tempo de Ligação	Hora CHC	Hora Real CHC	Penalização	Penalização Real	min./seg.
12:00:00	01:00:00	13:00:00	13:10:00	00:10:00	10 Min. x 10 seg	100 seg 00:01:40

Sector de Ligação B - Chegada por avanço a um CHC

Hora Partida	Tempo de Ligação	Hora CHC	Hora Real CHC	Penalização	Penalização Real	min./seg.
13:10:00	01:30:00	14:40:00	14:20:00	00:20:00	20 min. x 60 seg	1200 seg 00:20:00

Sector de Ligação C - Chegada por atraso a um CHC

Hora Partida	Tempo de Ligação	Hora CHC	Hora Real CHC	Penalização	Penalização Real	min./seg.
14:20:00	02:00:00	16:20:00	16:35:00	00:15:00	15 min. x 10 seg	150 seg 00:02:30

Total do Sectores de Ligação A + B + C

Penalização total (para efeitos de classificação)	A - 01:40	B - 20:00	C - 02:30	Total	24:10
Atraso total contando para a exclusão	00:10:00	-	00:15:00	Total	00:25:00

17.5.2 - O prazo concedido para a exclusão pode ser aumentado em qualquer altura, por decisão do CCD, sob proposta do director de prova, sendo as equipas informadas o mais rapidamente possível.

17.5.3 - A exclusão por ter sido excedido o máximo de atraso permitido, só poderá ser pronunciada no final de uma secção.

17.6 - Controlos de reagrupamento

17.6.1 - Zonas de reagrupamento poderão ser montadas durante o itinerário. Os respectivos controlos de chegada e partida ficarão submetidos às regras gerais que regulam os controlos (Art. 17.1 e 17.3) e a sua sinalização conforme o Anexo II.

17.6.2 - Estas zonas de reagrupamento, servem para reduzir os intervalos que possam ter sido provocados na consequência de atrasos e/ou abandonos. É pois necessário ter em conta a hora de partida do reagrupamento e não a sua duração.

Exemplo 1:

Total de Equipas	120	Sem qualquer penalização para qualquer dos concorrentes pelo que qualquer deles teve 4 horas de reagrupamento	
Hora de Partida carro 1	06:01:00		
Tempo de Ligação	02:00:00		
Hora de Chegada carro 1	08:01:00		
Hora de Partida carro 120	08:00:00		
Hora de Chegada carro 120	10:00:00		
Tempo de Reagrupamento	04:00:00		
Partida carro 1	12:01:00	Tempo de Reagrupamento	04:00:00
Partida carro 120	14:00:00	Tempo de Reagrupamento	04:00:00

Exemplo 2:

Total de Equipas	120	Entretanto desistiram 60 equipas	
Hora de Partida carro 1	06:01:00		
Tempo de Ligação	02:00:00		
Hora de CHC carro 1	08:01:00		
Hora de CHC real carro 1	08:15:00	Penalização	00:44:00
Hora de Partida carro 120	08:00:00		
Hora de CHC carro 120	10:00:00		
Hora de CHC real carro 120	10:15:00	Penalização	00:30:00
Tempo de Reagrupamento	04:00:00		
Partida carro nº 1	12:01:00	Tempo de Reagrupamento	03:46:00
Partida carro nº 120	13:00:00	Tempo de Reagrupamento	02:46:00

17.6.3 - À sua chegada aos controlos de reagrupamento, as equipas entregarão ao comissário do posto, a sua carta de controlo e receberão instruções sobre a sua nova hora de partida, devendo de seguida conduzir a sua viatura para o parque fechado.

Os organizadores poderão entregar um novo jogo de cartas de controlo, à entrada ou à partida do parque fechado.

17.6.4 - Após um reagrupamento, as viaturas deverão partir, segundo a ordem de chegada ao CHC de entrada no mesmo.

Caso nesse CHC, seja autorizado controlar por avanço, sem qualquer penalização, a ordem de saída, respeitará exclusivamente a da hora ideal de controlo de cada equipa.

17.6.4.1 - Exceptua-se para este efeito e na condição de que tal conste no regulamento particular da prova, a possibilidade dos organizadores estabelecerem uma nova ordem de partida segundo a ordem (ou ordem inversa) da classificação provisória, mas apenas no caso de um reagrupamento que imediatamente anteceda o CHC de final da prova.

XVIII - PROVAS ESPECIAIS DE CLASSIFICAÇÃO (PEC)

18.1 - Distâncias mínima e máxima de uma PEC e Super Especial (SE) conforme quadro:

	Km de PEC		Km de SE	Utilização de PEC
	Mín	Máx	Máx	Máx
CNR	5	30	3	3 x
CFPAK	5	20	3	3 x
CRM	5	20	3	3 x
CRA	5	20	3	3 x
SPRINT	3	10	3	3 x

18.2 - O mesmo troço de estrada, não poderá ser usado como PEC mais de 3 vezes em cada rali, sendo interdita a utilização, de um mesmo percurso em sentido inverso. Exceptua-se as regiões dos Açores e da Madeira, tendo em atenção as características da rede viária.

18.3 - À excepção das provas para os campeonatos ou taças de ralis FIA, a quilometragem máxima e mínima das PEC não poderá exceder os valores do quadro abaixo:

Campeonato Nacional de Ralis	90 Km	140 Km
Campeonato de Ralis da Madeira	60 Km	100 Km
Campeonato de Ralis dos Açores		
Campeonato FPAK de Ralis Norte/Centro/Sul	50 Km	75 Km
Ralis Sprint	10 Km	35 Km

18.4 - Segurança das equipas - se uma viatura ficar imobilizada dentro de uma PEC por qualquer motivo, a mesma só poderá retomar a sua marcha, depois dos 2 membros da equipa, estarem com os capacetes e cintos de segurança devidamente colocados, sob pena de ser comunicado ao CCD que poderá aplicar uma das penalidades previstas nos Artigos 12.2 e 12.3 do CDI.

18.5 - Circulação nas PEC - é proibido às equipas, circular nas PEC, em sentido contrário. Qualquer infracção a esta regra será comunicada ao CCD que poderá aplicar uma das penalidades previstas nos Artigos 12.2 e 12.3 do CDI.

18.6 - Procedimento no controlo de partida de uma PEC - quando a viatura, pare em frente do controle de partida, um comissário inscreverá a hora prevista (hora e minuto) de partida, na respectiva carta de controlo, anunciando, em voz alta, os 30" / 15" / 10" e os 5 últimos segundos, um a um, devendo a viatura partir de imediato.

Este método poderá ser substituído por um sistema electrónico de contagem regressiva, efectuado segundo a segundo e que seja claramente visível pela equipa desde a sua posição de partida.

Este sistema, electronicamente ligado a um sistema de detecção da linha de partida, que registe toda a situação na qual uma viatura deixe a linha de partida antes do sinal correcto.

18.7 - A partida será dada com a viatura parada e colocada sobre a linha de partida.

Qualquer equipa que não possa partir normalmente nos 20 segundos seguintes à hora indicada, será desclassificada e imediatamente deslocada para local seguro.

18.8 - Partida retardada - em caso de partida retardada imputável à equipa, o comissário responsável inscreverá na carta de controlo uma nova hora de partida e a penalidade será de 1 minuto, por minuto ou fracção de minuto de atraso.

18.9 - A partida de uma PEC, à hora indicada na carta de controlo, não poderá ser retardada pelo comissário, a não ser por razões de força maior.

18.10 - Falsa Partida - será penalizada como segue:

1ª Infracção	10 Segundos
2ª Infracção	1 Minuto
3ª Infracção	3 Minutos

Infracções posteriores - Ao critério do CCD, que poderá aplicar uma das penalidades previstas nos Artigos 12.2 e 12.3 do CDI. Estas penalidades não excluem a possibilidade do CCD impor outras penalidades, se assim achar necessário.

18.11 - A chegada das PEC será lançada, sendo proibida a paragem entre a placa amarela com a *bandeira de xadrez* e o controle de *STOP*; qualquer infracção será comunicada ao CCD que poderá aplicar uma das penalidades previstas nos Artigos 12.2 e 12.3 do CDI.

A cronometragem será efectuada sobre a linha de chegada, por aparelhos de cronometragem dispendo obrigatoriamente de impressora. Estes aparelhos serão duplicados por cronómetros sem obrigatoriedade de impressora.

Na chegada das PEC, os cronometristas devem colocar-se perpendicularmente à linha de tomada de tempo, marcada por uma placa com uma *bandeira de xadrez* sobre fundo vermelho.

18.12 - O facto de qualquer equipa se recusar a partir para uma PEC à hora e na ordem que lhe for indicada, será comunicado ao CCD que poderá aplicar uma das penalidades previstas nos Artigos 12.2 e 12.3 do CDI, quer a PEC tenha sido disputada ou venha a ser anulada.

18.13 - A equipa deverá parar no controle *STOP*, assinalado por uma *placa vermelha STOP*, para fazer registar na sua carta de controlo, o tempo de chegada (hora, minuto, segundo e décimo de segundo).

Se o controlador não puder inscrever a hora exacta de chegada limitar-se-à a visar a carta de controlo, fazendo-se a inscrição do tempo na neutralização ou reagrupamento seguintes.

18.14 - Se, por culpa da equipa, não for efectuado o registo do tempo, ser-lhe-ão aplicadas as seguintes penalidades:

- à partida: exclusão;

- à chegada (*STOP*): penalização de 5 minutos;

18.15 - Os tempos realizados por cada equipa em cada PEC, expressos em horas, minutos, segundos e décimos de segundo, serão adicionados às outras penalizações (de estrada, técnicas, etc.) expressas em tempo.

18.16 - No decorrer das PEC, a assistência é proibida. Toda a infracção será comunicada ao CCD, que poderá aplicar uma das penalidades previstas nos Artigos 12.2 e 12.3 do CDI. Tal decisão só poderá ser pronunciada pelo CCD no final de uma secção ou etapa.

18.17 - Os intervalos de partida para as PEC deverão respeitar as mesmas disposições previstas para a partida da etapa, em que estiverem incluídas, salvo em caso de derrogação concedida pela FPAK ou FIA.

18.18 - Términus de uma PEC

18.18.1 - No caso de uma PEC ter sido interrompida ou parada definitivamente, seja por que motivo for, o director da prova atribuirá a cada uma das equipas afectadas um tempo que considerar como o mais correcto, de acordo com critérios de equidade e verdade desportiva.

18.18.2 - Entretanto, toda a equipa responsável ou co-responsável pela paragem de uma PEC, não poderá, em caso algum, tirar benefícios desta medida.

Ser-lhe-á consequentemente atribuído o tempo efectivo que tenha eventualmente realizado, se este for superior ao tempo atribuído às outras equipas.

18.18.3 - Em caso de utilização do percurso alternativo, serão seguidas as disposições constantes dos Artigos 8.1.3, 8.1.3.1 e 8.1.3.2.

18.18.4 - Caso uma PEC seja interrompida, por que motivo for, o seu reinício só poderá ocorrer até um máximo de 20 minutos após o momento exacto da sua interrupção. A partir desse período, aplicar-se-á automaticamente as disposições dos Artigos 18.18.1, 18.18.2 e 18.18.3.

XIX - PARQUE FECHADO

19.1 - Condições gerais - durante o regime de parque fechado, é proibido abrir o *capot* do motor ou proceder a qualquer outro tipo de reparação ou reabastecimento.

19.2 - Veículos em regime de Parque Fechado - desde a sua entrada num parque de partida (se existir), num de reagrupamento, num parque de final de etapa ou secção e numa zona de controlo até à sua saída destes (cf. Art. 17.1.3);

19.2.1 - Desde a sua chegada ao final da prova, e até que expirem os prazos para apresentação de reclamações previstas no Capítulo XXIII e à autorização de abertura do parque fechado pelo CCD.

19.2.2 - O parque fechado é interdito a qualquer pessoa, excepto aos oficiais do rali.

19.2.3 - Nos termos previstos no Cap. XV, à partida do rali, poderá ser previsto um parque de partida, para onde as viaturas deverão ser conduzidas, com a antecedência máxima de 1 hora antes da partida. As equipas serão autorizadas a entrar nesse parque, com a antecedência máxima de 10 minutos em relação à sua hora de partida.

19.2.4 - Para a saída de um qualquer outro parque fechado (partida de secção/etapa ou de reagrupamento) as equipas serão autorizadas a entrar no parque fechado 10 minutos antes da sua hora de partida. Contudo e no caso em que um parque de reagrupamento, não dure mais do que 15 minutos, as equipas poderão permanecer no parque de reagrupamento.

19.2.5 - Apenas os comissários em serviço e/ou os membros da equipa, poderão empurrar uma viatura à entrada, no interior ou à saída de um parque fechado de partida, de um controlo horário, de reagrupamento ou de final de etapa.

19.3 - Reparções em Parque Fechado

19.3.1 - Desde que se afigure aos CT do rali, que uma viatura se apresenta num estado incompatível, com uma normal e segura utilização da via pública, esta viatura deverá ser obrigatoriamente reparada na presença de um CT.

19.3.2 - Neste caso, o tempo utilizado para efectuar a reparação, será considerado como idênticos minutos de atraso, a fim de evitar que a equipa tente recuperar o tempo assim perdido. A penalidade aplicável é de 1 minuto, por minuto ou fracção de minuto.

A equipa receberá uma nova hora de partida após a reparação, se o tempo assim perdido motivar um atraso para além da hora de partida inicialmente prevista.

19.3.3 - Como excepção ao regime de parque fechado, mas sob observação de um comissário autorizado ou de um CT, é permitido à equipa, nos parques fechados, à partida das zonas de reagrupamento ou de final de etapa proceder à troca do(s) vidro(s), podendo beneficiar, neste caso, de auxílio de até 3 pessoas.

19.3.4 - Se para a troca dos vidros, se tornar necessária uma reparação da carroçaria e/ou do arco de segurança, aplicar-se-á o disposto no Art. 19.3.2.

19.3.5 - Qualquer destas intervenções deverá estar totalmente terminada antes da hora fixada para a partida. Caso contrário todo o atraso implicará uma penalização nas mesmas condições previstas no Art. 19.3.2.

19.3.6 - Após terem estacionado a viatura no parque fechado, os condutores deverão obrigatoriamente desligar o motor e abandonar o parque fechado, momento a partir do qual, será interdito o acesso da equipa ao seu interior.

19.4 - Em qualquer prova dos campeonatos, taças ou troféus de ralis, são interditas aos concorrentes, manobras que se configurem como derrapagens ou piões, nos parques fechados de partida ou de chegada (final de um rali).

19.5 - É interdita a utilização de capas de cobertura nas viaturas dentro dos parques fechados.

19.6 - Qualquer infracção ao regime de parque fechado, será comunicada ao CCD que poderá aplicar uma das penalidades previstas nos Artigos 12.2 e 12.3 do CDI.

19.7 - A eventual retirada de uma viatura do parque fechado antes da abertura oficial do mesmo, constituindo infracção disciplinar grave, será comunicada ao CCD, que pronunciará a exclusão imediata do concorrente em questão, independentemente de eventuais sanções disciplinares que lhe venham a ser posteriormente aplicadas pelo Conselho de Disciplina da FPAK.

XX - RESULTADOS - CLASSIFICAÇÕES

20.1 - Determinação das Classificações - os resultados são estabelecidos, adicionando os tempos reais obtidos nas PEC e as penalizações, em tempo, aplicadas nos sectores de ligação, bem como qualquer outra penalização expressa em tempo.

20.2 - Publicações das Classificações - durante o rali, as classificações serão publicáveis da seguinte forma:

- **Classificações Oficiosas** - classificações distribuídas pela direcção da prova, durante o decorrer de uma etapa.

- **Classificações Parciais Oficiosas** - classificações publicadas no final de uma etapa.

- **Classificação Final Provisória** - classificação publicada pela direcção de prova, no final do rali.

- **Classificação Final Oficial** - classificação aprovada pelo CCD.

20.2.1 - Simultaneamente, com todas as classificações, deverão ser publicados os resultados das PEC, bem como quaisquer penalizações expressas em tempo.

XXI- EX-AEQUO NUM RALI

21.1 - Em caso de empate no final de um rali, será proclamado vencedor aquele que tenha obtido o melhor tempo na primeira PEC, que não Super Especial(ais) . Se isso não for suficiente para o desempate, os tempos da segunda, terceira, quarta, etc., serão então tomados em consideração.

21.2 - No caso de um rali ser interrompido por motivos de força maior, após a Super Especial de abertura, então considerar-se-á os tempos desta, podendo em caso de empate entre 2 ou mais concorrentes, ser atribuído um vencedor ex-aequo.

XXII - ACTAS - RELATÓRIO DE ENCERRAMENTO

22.1 - Actas - as reuniões do CCD serão transcritas em actas redigidas em língua portuguesa e numa das línguas oficiais da FIA, quando em provas internacionais.

22.2 - Relatórios de encerramento - no final do rali, os organizadores, deverão emitir um relatório de encerramento.

22.3 - Entrega das actas e dos relatórios - as actas das reuniões e, quando aplicável, o relatório de encerramento, devem ser remetidas à FPAK nos 3 dias seguintes ao final do rali.

22.3.1 - Quando se trate de provas de campeonatos FIA, devem ser remetidas à FIA nos 7 dias seguintes ao final do rali.

XXIII - RECLAMAÇÕES - APELOS - MULTAS

23.1 - Quaisquer reclamações devem ser apresentadas nos termos definidos no Art. 13.1 e seguintes do CDI, bem como nos Art. 25, 26, das PGAK.

23.2 - Os concorrentes têm direito de apelo, sobre as penalidades aplicadas ou as decisões tomadas pelo CCD, pelo que um apelo deverá ser feito de acordo com o estipulado no Art. 14.1 e seguintes do CDI.

23.3 - A taxa de apelação nacional está definida no Art. 27.1 das PGAK.

XXIV - PNEUS

24.1 - Substituição e modificação dos pneus

24.1.1 - Para todos os concorrentes, aos campeonatos ou taças, à excepção das provas integradas nos campeonatos/taça da Europa de Ralis (FIA), as mudanças de pneus apenas se poderão efectuar dentro dos PA.

24.1.2 - Excepto nos PA, as equipas não estão autorizadas a modificar intencionalmente o desenho do piso dos pneus montados ou instalados a bordo da viatura, mesmo que utilizando ferramentas que estejam a bordo.

24.1.3 - Toda a infracção será comunicada ao CCD, que poderá aplicar uma das penalidades previstas nos Artigos 12.2 e 12.3 do CDI.

24.2 - A marca de pneus a utilizar é livre.

24.3 - A utilização de pneus *slick* é interdita em todas as provas dos campeonatos, taças.

24.4 - O número de pneus a utilizar durante um rali é liberalizado. No entanto, poderão ser marcados.

24.5 - O interior do pneu (espaço compreendido entre a jante e a parte interna do pneu) não deve ser cheio senão com ar. Por outros termos, a utilização de qualquer dispositivo que permita aos pneus conservar as suas performances com uma pressão interna igual ou inferior à pressão atmosférica, é interdita em todas as provas pontuáveis para os campeonatos, taças e troféus.

24.6 - Definições

Pneus Moulés (Moldados) - são todos os pneus que saíram de um molde «moulé» já com o desenho no piso, produzidos em série por um fabricante certificado.

Somente os pneus que apresentam uma taxa de recorte entre 17 % e 25 % (de acordo com os pontos 2 e 3 do Anexo V das Prescrições Específicas dos campeonatos de ralis da FIA) carecem de homologação especial desta entidade. Todos os pneus moldados, que apresentem uma taxa de recorte superior a 25 %, estão automaticamente homologados pela FIA e é autorizada a execução pelos próprios concorrentes, de quaisquer rasgos suplementares.

24.6.1 - Equipamento da viatura - um veículo pode transportar durante toda a prova, um máximo de duas rodas sobressalentes, devidamente fixadas.

A(s) roda(s) sobressalente(s) pode(m) estar equipadaa(s) com pneu(s) de tipo diferente, mas, pelo menos uma (1), deverá encontrar-se permanentemente a bordo da viatura, durante toda a prova. Exceptua-se o disposto no 5.5 do Art. 254 A do Anexo J do CDI, para as viaturas S2000 Rali.

Em qualquer momento da prova, a profundidade das esculturas dos pneus que equipam a viatura, não deve ser inferior a 1,6 mm em pelo menos (3/4) do piso.

24.6.2 - Possibilidade de entre 2 PA consecutivas (sem que de permeio se dispute qualquer PEC), serem utilizados pneus de características diferentes dos utilizados para as PEC.

Independentemente desta situação assim autorizada, manter-se-á integralmente em vigor o definido no Art. 24.6 das presentes Prescrições, no que se refere ao tipo de pneus a utilizar obrigatoriamente nas provas do CNR.

24.6.3 - Tipo de pneus a utilizar nas Super Especiais (SE) - os pneus a utilizar nas SE, serão obrigatoriamente do mesmo tipo de piso que corresponda ao das restantes PEC que integrem essa prova.

24.7 - Campeonatos FPAK de Ralis Norte / Centro / Sul - Campeonato Nacional de Ralis de Clássicos

24.7.1 - Tipo de pneus - em todas as provas dos CFPK 2015, é obrigatória, a utilização de pneus moldados, conforme Art. 24.6 das presentes Prescrições, bem como nas provas do Campeonato Nacional de Ralis de Clássicos (CNRC) 2015, para os concorrentes dos Grupos 1, 2, 3, 4, A e N é obrigatória a utilização de pneus moldados, conforme Art. 24.6 das presentes Prescrições, os quais poderão ser objecto de *marcação*.

24.7.2 - Viaturas com dimensões diferentes de pneus - nas provas do CNRC e Campeonato Nacional de Ralis GT (CNRGT), desde que na ficha de homologação de uma viatura participante, conste claramente que as dimensões dos pneus são diferentes nos eixos dianteiro e traseiro, será autorizada para essas viaturas, a utilização suplementar de 2 pneus, obrigatoriamente um de cada uma das dimensões correspondentes.

24.7.3 - Equipamento da viatura - um veículo pode transportar durante toda a prova, um máximo de duas rodas sobressalentes, devidamente fixadas. Este pode estar equipado com pneus de tipo diferente, mas, pelo menos, uma roda sobressalente, deverá encontrar-se permanentemente a bordo da viatura durante toda a prova.

Em qualquer momento da prova, a profundidade das esculturas dos pneus que equipam a viatura, não pode ser inferior a 1,6 mm, em pelo menos 3/4 (três quartos) do piso.

24.8 - Sanção por incumprimento da Regulamentação - em caso de incumprimento, das definições do corpo deste artigo, poderá levar à exclusão, independentemente de eventuais sanções disciplinares que venham a ser decididas pela FPAK.

XXV - CONTROLE ANTI-DOPAGEM

25.1 - Em todas as provas dos campeonatos, taças e troféus, poderá existir um controle antidopagem, nos termos definidos no Art. 32 das PGAK, pelo que terá de constar, no regulamento particular da prova a hora e local onde se realizará.

XXVI - DISTRIBUIÇÃO DE PRÉMIOS - CONFERÊNCIAS DE IMPRENSA

(não aplicável às provas que se disputem nas Regiões Autónomas dos Açores ou Madeira)

26.1 - À excepção das provas integradas nos campeonatos/taça da Europa FIA de ralis, a Distribuição de Prémios de um rali, deverá realizar-se até uma hora após a saída da classificação oficiosa.

26.2 - Local de entrega de prémios - a cerimónia de entrega de prémios, no final de cada rali, deverá ocorrer obrigatoriamente na zona do *Pódio de Chegada*.

26.3 - Para efeitos de entrega de prémios, será utilizada a classificação provisória obtida após a conclusão da última PEC, podendo os organizadores criar um reagrupamento antes do CHC final da prova, de forma a ajustar os *timings* e a ordem de entrega dos mesmos.

26.4 - Conferências de Imprensa - de carácter facultativo, não devendo exceder 30 minutos, e deverá ser dirigida por um coordenador previamente designado, que poderá ser o responsável pelo Gabinete de Imprensa da prova.

26.4.1 - A esta, deverão comparecer os 3 primeiros classificados à geral e ainda o vencedor de cada *grupo*, os quais serão convocados pela organização da prova, à chegada do rali,

26.4.2 - O horário e local será definido obrigatoriamente no regulamento particular da prova.

26.4.3 - A não comparência nessa Conferência de Imprensa (sem que tal facto tenha sido devida e previamente justificado ao organizador e autorizado por escrito pelo CCD) de qualquer elemento previamente designado, será punida, com uma multa de 500,00 €.

XXVII - DIREITOS COMERCIAIS

27.1 - Todos os direitos comerciais relativos a todos os Campeonatos / Taças ou Troféus pertencem à FPAK (excluindo os referentes a qualquer Campeonato FIA).

27.2 - 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).

27.3 - Todos os Organizadores que hajam inscrito provas nos campeonatos / taças ou troféus, organizados sob a égide da FPAK (ou campeonatos, troféus, taças ou challenges FIA) e todos os organizadores que hajam inscrito provas para as séries internacionais autorizadas (quando for o caso), devem respeitar as provisões do presente Art.

XXVIII - VIATURAS DE RECONHECIMENTO NAS PEC - *Batedores*

28.1 - Em nenhuma prova pontuável para os campeonatos, poderá ser autorizado o acesso ao percurso das PEC, depois do seu encerramento ao trânsito normal, a quaisquer viaturas estranhas à organização da prova ou às Forças de Segurança.

É absolutamente interdito, depois de encerrados os percursos das PEC, seja dado acesso a quaisquer viaturas de reconhecimento (*Batedores*) seja por que circunstância for.

XXIX - SUPER-ESPECIAIS (SE)

29.1 - Caso faça parte do programa a realização de uma Super Especial, como ultima PEC do rali, a organização pode autorizar a participação das equipas, que entretanto tenha desistido. A(s) equipa(s) nessa condição, não poderá(ão) beneficiar da pontuação extra (0,5 ponto).

29.1.1 - A realização de uma SE é opcional.

29.1.2 - Definição visual das *Chicanes nas Super Especiais* - quando forem utilizadas barreiras de pneus para a criação de *chicanes artificiais*, os pneus que delimitem as extremidades (de ambos os lados do percurso a seguir) dessas barreiras, deverão ser pintadas, alternadamente com as cores vermelha e branca - vermelha a primeira barreira e branca a segunda e assim sucessiva - para melhor identificação visual pelos condutores.

29.2 - Nos termos definidos no Art. 29.1, uma SE rege-se obrigatoriamente pelo seguinte regulamento específico:

29.2.1 - Uma SE é uma PEC desenhada numa área relativamente pequena, para melhor visão dos espectadores, com a possibilidade de haver mais do que um carro partindo ao mesmo tempo.

29.2.2 - A regulamentação específica, no que respeita ao desenrolar e à organização de uma SE, deverá estar conforme à regulamentação definida no Capítulo XVIII das presentes Prescrições e deve constar obrigatoriamente do regulamento particular da prova.

Áreas específicas devem ser claramente identificadas para utilização por parte dos Media.

29.2.3 - É recomendável que o revestimento do piso de uma SE seja do mesmo tipo do que se verificar nas restantes PEC do rali.

29.2.4 - A ordem de partida de uma SE fica à inteira discricção dos organizadores. Contudo devem informar no regulamento particular da prova, caso a ordem seja alterada.

29.2.5 - É autorizada a utilização de bandeiras amarelas, podendo serem exibidas em qualquer ponto do percurso. Se uma bandeira amarela for exibida, o concorrente deve reduzir a velocidade de forma imediata. O director de prova poderá autorizar uma equipa afectada pela exibição de uma bandeira amarela, a efectuar novamente o percurso da SE, dando-lhe uma nova hora de partida.

Contudo, se as circunstâncias não o permitirem, o director da prova determinará, um tempo de prova no espirito do Art. 18.18. No entanto, toda a equipa responsável total ou parcialmente pela exibição de uma (ou mais) bandeira(s) amarela(s) numa SE, não poderá, em caso algum, tirar benefícios desta medida.

29.2.6 - Uma viatura desde que se encontre na partida da SE e que não consiga completar, o seu percurso, (não sendo aplicável neste caso específico, o disposto no Art. 18.7 das presentes Prescrições) poderá ser removida pelos organizadores para o PA, onde poderá ser reparada.

Em alternativa, a viatura poderá ser colocada no percurso do sector de ligação, após o controle de saída da SE. Em qualquer dos casos, será atribuído à equipa, o dobro do tempo mais rápido registado na SE, acrescido de 60 segundos.

Qualquer viatura nessas circunstâncias, será considerada como se tendo apresentado no CHC imediatamente após a SE, à hora ideal de controlo.

Em qualquer caso, a equipa continuará sujeita a todas as regras normais, regulamentos, restrições de assistência e penalidades em tempo aplicáveis na prova.

29.2.7 - Qualquer equipa, que não cumpra integralmente o percurso da SE, tirando daí benefício em termos de tempo final, será atribuído o dobro do tempo mais rápido registado, acrescido de 60 segundos.

29.2.8 - A qualquer equipa que registre um tempo real para percorrer uma SE, que exceda o dobro do melhor tempo nela registado, ser-lhe-á atribuído, para efeitos de classificação na prova, o dobro do tempo mais rápido na SE.

XXX - APLICAÇÃO E INTERPRETAÇÃO DAS PRESENTES PRESCRIÇÕES

30.1 - Em caso de diferendo relativo à interpretação das presentes Prescrições, apenas a direcção da FPAK está qualificada para tomar uma decisão. No caso de provas dos campeonatos FIA, tal poder é pertença da FIA.

30.2 - Qualquer modificação às presentes Prescrições, bem como a qualquer regulamento, será introduzida de acordo com o Art. 2.2 das PGAK.

ÍNDICE DOS ANEXOS

DESCRIÇÃO	CAPÍTULO
REGRA SUBIDA DE ESCALÃO DAS PROVAS	I
SINALIZAÇÃO (link)	II
RESPONSÁVEL PELAS RELAÇÕES COM OS CONCORRENTES	III
SEGURANÇA NOS RALIS	IV
CARTA DE CONTROLO (link)	V

ANEXO I - REGRA SUBIDA DE ESCALÃO DAS PROVAS

Art. 1 - No caso de existirem candidatos para subida de escalão, são definidos os 3 seguintes *escalões*, aplicando-se o Art. 36 das PGAK:

- Campeonato Nacional de Ralis (CNR);
- Campeonato FPAK de Ralis Norte/Centro/Sul - (CFPAK N/C/S);
- Campeonato de Ralis dos Açores (CRA) **ver Art. 5**
- Campeonato de Ralis da Madeira (CRM) **ver Art. 5**
- Troféus Regionais de Ralis / Master Ralis Sprint.

Art. 2 - No máximo, só uma das provas candidatas por tipo de piso (asfalto ou terra) poderá substituir a prova menos pontuadas do escalão superior, com o mesmo tipo de piso, descendo esta de escalão.

Art. 3 - O descrito no ponto 2 é válido desde que a pontuação obtida pela prova candidata, seja superior à pontuação atribuída à prova menos pontuada do escalão superior.

3.1 - A menos que excepcionalmente autorizado pela FPAK, um mesmo clube organizador, não poderá em caso algum, realizar no mesmo ano, mais do que uma prova do mesmo campeonato.

Art. 4 - A uma prova que suba de escalão ser-lhe-á garantida uma estabilidade mínima de 2 anos, por forma a potenciar a obtenção dos necessários apoios financeiros à sua realização.

4.1 - Contudo e caso a prova tenha obtido no último ano, uma pontuação inferior a 75 % da obtida pela prova melhor pontuada do seu escalão, no mesmo ano, essa prova não poderá beneficiar da presente regra de estabilidade mínima, descendo assim directamente de *escalão*.

4.2 - Nas mesmas condições, e apenas para as provas de *Master Sprint*, qualquer uma que tenha obtido no último ano uma pontuação total inferior a 75 % da obtida pela prova melhor pontuada do seu escalão no mesmo ano, será excluída do campeonato e só poderá vir a ser organizada no ano seguinte como prova extra e eventualmente candidata.

Art. 5 - Qualquer prova que tendo integrado o CNR em pelo menos 3 dos últimos 5 anos, e que por aplicação do ponto 2, desça de escalão, o clube organizador poderá, aquando da solicitação da prova a integrar o calendário desportivo nacional do ano seguinte declarar prescindir de integrar o CFPAK, a que teria direito automaticamente e ser organizada como prova extra.

5.1 - Em relação às provas dos campeonatos disputadas nas Regiões Autónomas e atendendo à sua dispersão geográfica, não seria admissível, quer técnica, quer economicamente, que se disputasse em cada ano, mais do que uma prova no CNR, pelo que a candidatura, será exclusivamente analisada em comparação directa com a prova inserida no CNR, tendo em consideração que deverá ser realizada no mesmo tipo de piso da prova que pretende substituir.

5.1.1 - Para uma prova do CRA ou CRM se candidata ao CNR, terá de ter integrado o calendário do campeonato da respectiva Região Autónoma, em pelo menos 3 dos últimos 5 anos.

Art. 6 - Todas as pontuações que se referem no corpo do presente artigo, serão definidas através da análise dos relatórios dos Observadores designados à prova, estando os seus procedimentos especificados no Art. 7 das PGAK.

ANEXO III - RESPONSÁVEL PELAS RELAÇÕES COM OS CONCORRENTES

1 - PRINCIPAIS MISSÕES

Prestar informações aos concorrentes e manter com eles um papel de concertação. Esta missão, deve ser confiada a um possuidor de licença desportiva válida, uma vez que implicará intrínseco conhecimento da regulamentação. Terá a função de ligação permanente entre os concorrentes, condutores e chefes de equipa com os oficiais de prova.

O responsável pelas Relações com Concorrentes, deverá assistir, desde que convocado pelo CCD, às reuniões deste órgão, a fim de estar informado das decisões tomadas.

Para ser facilmente identificável pelos concorrentes, deverá:

- a)** ser portador de um identificativo específico;
- b)** ser apresentado aos concorrentes, se for organizado um *briefing* de condutores;
- c)** a sua fotografia deverá ser publicada no regulamento particular da prova ou em Aditamento;
- d)** o seu contacto telefónico directo deve ser dado a conhecer a todos os participantes;

2 - PRESENÇA DURANTE A PROVA

O secretário da prova, deverá estabelecer um plano das respectivas presenças, que será afixado e que comportará obrigatoriamente:

- presença nas verificações administrativas e técnicas
- no secretariado da prova
- na partida do rali
- nos parques de reagrupamento
- nos parques de fim de etapa
- nas proximidades do parque fechado, após a chegada (isto na medida das possibilidades permitidas pelo horário do rali).
- na afixação das classificações

2.1 - Funções - fornecer a todos os concorrentes, respostas precisas às questões levantadas. Dar todas as informações e precisões complementares, relativas à regulamentação e ao desenrolar da prova.

2.2 - Concertação - evitar que cheguem ao CCD, os pedidos que possam encontrar solução satisfatória, através de explicações precisas. Excluem-se desta acção, os casos de reclamação. (Exemplo: fornecer esclarecimentos sobre tempos contestados, com o apoio das informações dos controladores).

Abster-se-á ainda de quaisquer palavras ou acções, susceptíveis de provocar protestos.

ANEXO IV - SEGURANÇA EM RALIS

1	SEGURANÇA GERAL
2	SEGURANÇA DO PÚBLICO
3	SEGURANÇA DAS EQUIPAS CONCORRENTES
4	SEGURANÇA DOS OFICIAIS DE PROVA
5	EXIGÊNCIAS DO CAMPEONATO DO MUNDO DE RALIS
6	SEGURANÇA NOS RALIS NACIONAIS
7	PRESCRIÇÕES ADICIONAIS

Este Anexo tem de ser respeitado, mas não constar do regulamento particular da prova, permitindo-se a cada organizador integrar mais medidas susceptíveis de melhorar as condições de segurança do público e equipas. Chama-se a atenção dos organizadores, para as exigências do Anexo H do CDI, em especial o Art. 5.

Art. 1 - SEGURANÇA GERAL

1.1 - Plano de Segurança Geral - cada rali tem de ter um plano de segurança, que compreenderá:

1.1.1 - A localização do Centro Operacional do Rali (COR) / Direcção da Prova.

1.1.2 - Os nome dos diferentes responsáveis:

Director de Prova / Directores de Prova Adjuntos / Médico Chefe (licenciado) / Responsável pela Segurança / Chefe de Segurança de cada PEC

1.1.3 - A coordenação dos dos diferentes serviços de segurança:

Polícia / Hospitais / Serviço Médico de Urgência / Serviço de Incêndio / Serviço de desenganagem Cruz Vermelha (ou equivalente)

1.1.4 - O itinerário completo, com os sectores de ligação discriminados

1.1.5 - O Plano de Segurança de cada PEC, que tem de integrar: a lista de todos os principais Oficiais, os Serviços de Urgência para essa PEC, os números de telefone, etc., mais um mapa detalhado da PEC.

1.1.6 - Deve antecipar problemas que possam surgir relativamente à segurança de:

a) público;

b) equipas concorrentes;

c) oficiais de prova;

1.1.7 - Deve ser remetido à FPAK, para os ralis dos campeonatos, no mínimo, até 30 dias antes da realização da prova.

1.2 - Responsável pela Segurança - será indicado no regulamento particular da prova e participará na elaboração do plano de segurança. Durante a prova estará em permanente ligação por telefone e/ou rádio, com o director de prova, o médico-chefe, o responsável por cada PEC, Observador e *carros de abertura* (a seguir designados por **carros 0**).

1.3 Chefe de Segurança de uma PEC - é o responsável da segurança de cada PEC, tendo de efectuar a sua inspecção e certificar-se, que a montagem, está de acordo com o Plano de Segurança antes da passagem dos **carros 0**.

1.4 - Controlo - o controlo do Plano de Segurança, será da responsabilidade final do director de prova.

Art. 2 - SEGURANÇA DO PÚBLICO - As acções seguintes que completam as Prescrições do Anexo H do CDI, são obrigatórias para todos os ralis internacionais e aconselháveis para as restantes provas.

2.1 - Recomendações para as PEC

2.1.1 - Escolher o local e a hora das PEC, de maneira a desencorajar a deslocação do público entre elas.

2.1.2 - O reconhecimento das PEC, pelas equipas concorrentes é considerado um factor de segurança.

2.1.3 - O atraso ou a anulação de uma PEC, por razões de segurança, não será penalizada no relatório do *Observador*, excepto se o mesmo tiver origem em problemas causados ou não correctamente previstos pelos organizadores.

2.1.4 - Carros (denominados carros de informação de percurso) munidos de altifalantes, devem percorrer as PEC, cerca de 35 minutos antes do *carro 000 (facultativo)*, ou no limite do *carro 00*, para advertir os espectadores e se necessário, assegurar que aqueles que ocupam locais perigosos são afastados para locais seguros. O carro pode ser substituído por um helicóptero com altifalantes. Efectuar a operação várias vezes, se necessário.

2.2 - Controlo dos Espectadores

2.2.1 - O organizador, se necessário, com a ajuda dos serviços de ordem pública, devem identificar e delimitar as zonas de risco, muito antes da chegada do público. Todas as zonas de risco têm de estar identificadas no plano de segurança, deve ser o mesmo protegido por equipamentos de segurança especiais, como barreiras de pneus, fitas plásticas, barreiras de plástico etc.

2.2.2 - É necessário impedir o público de se deslocar no percurso de uma PEC, desde o momento, em que ela está aberta à competição, entre a passagem do *carro 0* e a do último carro em prova.

2.2.3 - No percurso e em todos os pontos de acesso devem ser distribuídos ao público, conselhos de segurança.

2.2.4 - Comissários de estrada e representantes do serviço de ordem pública, devem estar presentes para garantir a segurança do público, durante a PEC. Os comissários ao longo de uma PEC têm de envergar um colete identificado com a palavra *Segurança* ou *Marshall*.

2.3 - Reabastecimentos e Assistência - quando os espectadores tiverem acesso às Zonas de Assistência, os organizadores deverão tomar todas as precauções para os manter à distância apropriada de actividades potencialmente perigosas.

2.4 - Em caso de acidente - se uma equipa, estiver implicado num acidente do qual resultem ferimentos no público, deve assinalar o facto ao próximo *ponto rádio*. Se não respeitar esta regra, o CCD poderá impor à equipa envolvida, uma penalidade que poderá ir até à exclusão.

2.5 - Inquérito sobre os acidentes - todo o acidente que provoque ferimentos graves ou mortais, deve ser objecto de um relatório à direcção da FPAK, elaborado por uma comissão composta por um CD, CTC, Responsável pela Segurança e, se possível, por um representante do serviço de ordem pública. O relatório deverá ser enviado à FPAK, no prazo máximo de 10 dias após a conclusão da prova, excepto se houver procedimentos jurídicos ou outros que o impeçam.

2.6 - Carros zero e carro de fecho - os organizadores deverão dispor, no mínimo, de 2 viaturas de abertura, numeradas como *00* e *0*. Estas viaturas têm de percorrer, na totalidade, o percurso de todas as PEC. Uma viatura opcional *000* poderá ser utilizada.

2.6.1 - Os *carros 0* deverão ostentar um painel de 36 x 50 cm sobre o capot dianteiro e nas portas laterais dianteiras, com a indicação *SEGURANÇA* e o número *000, 00* e *0*. Imediatamente após o ultimo concorrente, o *carro de fecho* deverá percorrer o percurso da prova, ostentando um painel com as mesmas dimensões, nas quais deverá figurar uma *bandeira de xadrez*.

2.6.2 - Todos os *carros 0*, têm de estar equipadas com uma luz rotativa no tejadilho e uma sirene.

2.6.3 - Todos os *carros 0*, não podem ser conduzidos, por condutores que tenha abandonado a prova.

2.6.4 - O 1º condutor e 2º condutor/navegador de todos os *carros 0*, devem ter experiência de ralis e poder fornecer ao director de prova, informações e comentários completos sobre as condições ao longo do percurso.

2.6.5 - Não são permitidas notas de andamento nos *carros 000* e *00*.

2.7 - Segurança nos Sectores de Ligação - o itinerário e horário, devem ter em conta os problemas de circulação rodoviária e a travessia de zonas populacionais.

2.8 - Informação - será destinada essencialmente aos espectadores, e difundida pelos meios de:

- imprensa escrita, falada e televisada;
- afixação de cartazes;
- distribuição de prospectos;

Art. 3 - SEGURANÇA DAS EQUIPAS CONCORRENTES

3.1 - Serviços de Segurança

3.1.1 - À partida de cada PEC e de acordo com o Art. 5.5.1 a) do Anexo H:

- 1 carro de primeira intervenção médica, conforme Art. 5.3.3 a) do Anexo H;
- 1 médico especialista em reanimação;
- 1 enfermeiro;
- 1 ambulância com equipamento standard equipada para reanimação;
- 1 viatura de desempanagem / reboque;
- 1 viatura dotada de equipamento anti-fogo;
- 2 extintores de 4 Kg com operador especializado;
- material de comunicação adequado para estar em contacto com o COR;

3.1.2 - Nos pontos intermédios das PEC com mais de 15 Km, conforme previsto no Art. 5.5.1 b) do Anexo H do CDI.

- 1 carro de intervenção médica;
- 1 médico especialista em reanimação ou 1 enfermeiro com a mesma especialidade;
- material de comunicação adequado para estar em contacto com o COR;

3.1.3 - No Stop de cada PEC:

- mínimo de 2 extintores de 4 Kg;

3.1.4 - O carro de primeira intervenção, deverá ser capaz de se deslocar rapidamente na PEC e terá no mínimo o seguinte equipamento:

- a)** equipa médica confirme o Art. 5.3.2 do Anexo H;
- b)** equipamento médico conforme o Suplemento 3 do Anexo H;
- c)** 1 kit de material de socorro de base, definido pelo médico-chefe;
- d)** 2 extintores de 4 Kg com operador especializado;
- e)** material de comunicação para manter o contacto com o COR;
- f)** 1 sirene de alarme;

Nota: Quando as condições do terreno o exigirem, o carro rápido de intervenção pode ser substituído por 2 carros:

- a)** Um carro médico de intervenção (a + b + e);
- b)** Um carro técnico de intervenção (b + c + d + e);

3.2 - Medidas preventivas (sinalização e balizagem)

3.2.1 - As estradas e caminhos de acesso às PEC, terão que estar fechadas à circulação, utilizando seguinte procedimento:

- a)** as estradas principais, secundárias e todas aquelas nas quais se pode circular, devem estar bloqueadas e vigiadas por um comissário de estrada ou um agente da autoridade;
- b)** as pequenas estradas sem saída (que conduzem a quintas, por exemplo) terão de ser bloqueadas por meio de fita plástica. Uma nota deve ser fixada na barreira ou nessa fita, para avisar do desenrolar da prova e do perigo que representa entrar no traçado da PEC;

3.2.2 - É missão dos *carros 0*, verificar que o sistema de encerramento das estradas está colocado e avisar de imediato o COR, de toda a omissão, que terá de ser corrigida antes do início da PEC.

3.2.3 - Os comissários de estrada serão espalhados ao longo do percurso para:

- a)** fazer respeitar os locais interditos aos espectadores, com a ajuda de painéis, barreiras, fitas, apitos;
- b)** advertir as equipas, na medida do possível, por meio de bandeiras amarelas de todo o obstáculo existente no percurso da PEC;

Os comissários ao longo de uma PEC têm de envergando um colete identificado com a palavra *Segurança* ou *Marshall*

3.2.4 - Se for necessária a utilização de bandeiras amarelas será adoptado o seguinte procedimento:

- a) as bandeiras amarelas só podem ser utilizadas nos *pontos rádio*;
- b) só podem ser utilizadas por um comissário de estrada envergando um colete identificado com a palavra *Segurança* ou *Marshall*;
- c) todo o condutor a quem for mostrada uma bandeira amarela tem de reduzir a velocidade de imediato e até ao final da PEC;

Nesse caso, o director de prova tem de determinar um tempo específico na PEC para a equipa, aplicando os princípios do Art. 18.18;

- d) Se um condutor não reduzir a velocidade como exige esta regra, o CCD pode impor uma penalização que poderá ir até à exclusão;

3.3 - Vigilância

3.3.1 - Uma rede rádio instalada aproximadamente de 5 em 5 Km, de cada PEC será montada para permitir o acompanhamento dos carros e o desenrolar do rali.

3.3.2 - Cada *ponto rádio* será identificado no caderno de itinerário e no percurso por uma placa, conforme definido no Anexo II.

3.3.3 - Nas PEC, as ambulâncias estarão estacionadas junto aos *ponto rádio* e sinalizadas por uma placa definida no Anexo II.

3.3.4 - A coordenação, será feita a partir do COR ou pelo Chefe de Segurança da PEC. Cada organizador deve divulgar no Plano de Segurança o procedimento de acompanhamento do rali, e enunciar os procedimentos adoptados no caso de se verificar a ausência de um concorrente.

3.3.5 - Qualquer equipa a quem tenha sido mostrado o sinal **SOS** ou que veja um carro que tenha sofrido um acidente grave em que ambos os membros da equipa sejam vistos dentro do carro, sem exibirem o sinal **SOS**, deverá parar de imediato para lhes prestar assistência. Todos os carros que se lhe seguirem deverão igualmente parar. O segundo carro a chegar ao local do acidente deverá prosseguir pelo percurso da prova para informar da situação no *ponto rádio* mais próximo. Os carros que se lhe seguirem deverão deixar a estrada desimpedida para o acesso de viaturas de emergência.

3.3.6 - Cada viatura concorrente deve transportar um triângulo vermelho reflector, que em caso de paragem da viatura, deverá ser colocado por um dos membros da equipa, em local visível, a no mínimo 50 metros antes da viatura imobilizada, mesmo que esta se encontre fora da estrada. Toda a equipa que não respeite esta regra receberá uma penalidade à discricção do CCD.

3.3.7 - O caderno de itinerário, deverá conter uma página, com as instruções a respeitar em caso de acidente.

3.3.8 - Qualquer equipa que abandone uma prova, deve informar tão urgentemente quanto possível os organizadores da prova. Salvo em casos de força maior, qualquer equipa que não respeite esta regra ficará sujeita à aplicação de uma penalidade à discricção do CCD.

3.4 - sinais SOS (cruz vermelha) e OK (verde) - em caso de acidente, que não justifique uma intervenção médica imediata, o sinal **OK** terá de ser claramente mostrado por um dos elementos da equipa, aos 3 carros seguintes e a todos os helicópteros que tenham necessidade de intervir.

3.4.1 - Se a equipa deixar o carro, o sinal **OK** deve ser afixado de maneira a ser claramente visível pelos outros concorrentes.

3.4.2 - Se pelo contrário forem necessários cuidados médicos urgentes, terá de ser imediatamente mostrado o sinal **SOS**, aos carros seguintes e aos helicópteros, caso estes existam.

3.4.3 - Esta regra será lembrada a todos os concorrentes por meio de uma nota escrita a ser entregue com a documentação a cada elemento da equipa.

3.4.4 - Toda a equipa capaz de respeitar esta regra e que não o faça, poderá ser penalizada pelo CCD de acordo com as disposições do CDI.

3.5 - Evacuação

3.5.1 Tem de ser previsto um itinerário de evacuação para cada PEC e que terá de estar claramente indicado por mapa ou diagrama, no Plano de Segurança.

3.5.2 Os Serviços de Urgência, de todos os hospitais situados na imediação do percurso, têm de estar em estado de alerta.

Art. 4 - SEGURANÇA DOS OFICIAIS DE PROVA - os organizadores têm de garantir que no exercício das suas funções, não são obrigados a colocar-se em situações de risco.

Art. 5 - SEGURANÇA NOS RALIS NACIONAIS - todos os clubes organizadores de provas de ralis que integrem o calendário desportivo nacional, deverão obrigatoriamente, implementar as seguintes medidas adicionais de segurança:

5.1 - Criação de um número telefónico de emergência permanente, única e exclusivamente adstrito à segurança da prova, para o qual qualquer participante ou espectador, possa ligar em caso de acidente ocorrido durante a prova.

5.2 - O número designado como *SOS*, bem como impresso sobre toda a documentação distribuída, quer aos concorrentes, quer aos representantes da Comunicação Social que fazem a cobertura da prova.

5.3 - Deverá ainda ser disponibilizado um autocolante onde conste o nome da prova, e impresso em caracteres destacados, o número desse posto telefónico de emergência.

5.4 - O autocolante, será obrigatoriamente afixado em todas as viaturas participantes na prova, durante as verificações técnicas em local visível, quer no interior, quer do exterior da viatura.

5.5 - É da total e exclusiva responsabilidade do concorrente, que o mesmo se mantenha permanentemente afixado e visível durante o desenrolar da prova.

6 - PRESCRIÇÕES ADICIONAIS

Estas Prescrições poderão ser alteradas, complementadas ou clarificadas pela FPAK a qualquer momento.

ANEXO V - CARTAS DE CONTROLO

http://www.fpak.pt/sites/default/files/competicoes/ralis/campeonato_nacional_de_ralis/regulamentos/6776-carta_controlo_modelo_fpak_2009_1_etapa_1_seccao.pdf

ALTERAÇÕES (novo texto)

Alterados em 10-02

14.3.1 - À chegada, cada equipa conduzirá o seu veículo para o parque fechado para se proceder às **verificações técnicas finais**.

Retirado em 10-02

~~**14.3.1.1** - A sua conformidade com aquele que esteve presente à verificação inicial.~~

~~**14.3.1.2** - Se há lugar à aplicação das penalizações previstas.~~

Alterado em 10-02

15.6 - O organizador fixará o intervalo entre as partidas de cada concorrente, respeitando um intervalo mínimo de 1 minuto entre eles. Para os ralis de terra **do CNR** tem de ser respeitado um intervalo mínimo de 2 minutos. Este intervalo deverá ser e manter-se igual, para todos os concorrentes, salvo se uma regulamentação diferente estiver prevista no regulamento específico de um campeonato ou se uma derrogação específica tiver sido acordada pela FPAK ou pela FIA.

24.3 - A utilização de pneus *slick* é interdita em todas as provas do **calendário desportivo nacional**.

Alterado em 26-02

12.10.2 - Durante as verificações técnicas iniciais os concorrentes prioritários nacionais ou internacionais, têm de marcar obrigatoriamente, a caixa e diferenciais instalados na viatura, bem como as unidades de reserva. Esta marcação deverá, em condições normais, ser efectuada ao mesmo tempo. Também estas peças serão identificadas pelo nº de competição de cada viatura.

Incluído em 26-02

8.1.5 - **Utilização de GPS - as organizações das provas do campeonato nacional de ralis, devem sugerir a utilização do GPS.**