

Publicado em 28.12.2018

Atualizado em XX.XX.2019

ARTIGO	DESCRIÇÃO
	CONDIÇÕES GERAIS
1	DEFINIÇÕES
2	QUILOMETRAGEM E DURAÇÃO DAS PROVAS
3	REGULAMENTAÇÃO
4	OBSERVADOR FPAK
5	INSCRIÇÕES
6	SEGUROS DE PROVA
7	EQUIPAS
8	ITINERÁRIO - CADERNO DE ITINERÁRIO - DOCUMENTOS STANDARD
9	PLACAS E NÚMEROS DE COMPETIÇÃO
10	PUBLICIDADE
11	CONDUTA DESPORTIVA - CIRCULAÇÃO NA VIA PÚBLICA
12	ASSISTÊNCIA TÉCNICA - REABASTECIMENTOS - REPARAÇÕES
13	PNEUS
14	RECONHECIMENTOS
15	VERIFICAÇÕES ADMINISTRATIVAS E TÉCNICAS
16	PARTIDA - <del>SHAKEDOWN</del> - <del>QUALIFYING</del> - ORDEM DE PARTIDA
17	CARTA DE CONTROLO
18	PROCEDIMENTOS PARA ACTUAÇÃO NOS CONTROLOS
19	PROVAS ESPECIAIS DE CLASSIFICAÇÃO (PEC)
20	SUPER ESPECIAIS
21	SUPER RALI
22	PARQUE FECHADO
23	RESULTADOS - CLASSIFICAÇÕES
24	EX-AEQUO E ATRIBUIÇÃO DE PONTOS EM PROVAS
25	ACTAS - RELATÓRIO DE ENCERRAMENTO
26	RECLAMAÇÕES - APELOS - MULTAS
27	CONTROLE ANTI-DOPAGEM - ANTI-ALCOOLEMIA
28	DISTRIBUIÇÃO DE PRÉMIOS - CONFERÊNCIA DE IMPRENSA
29	DIREITOS COMERCIAIS
30	APLICAÇÃO E INTERPRETAÇÃO DAS PRESENTES PRESCRIÇÕES
Anexo I	SINALIZAÇÃO (link)
Anexo II	RESPONSÁVEL PELAS RELAÇÕES COM OS CONCORRENTES
Anexo III	SEGURANÇA EM RALIS
Anexo IV	CARTA DE CONTROLO (link)

~~Assim = Art. eliminado~~

**Assim = Art. novo**

## CONDIÇÕES GERAIS

Todas as infracções às PER têm que ser comunicadas ao Colégio de Comissários Desportivos (CCD) que **deverão** aplicar uma das penalidades previstas nos Art. 12.2 e 12.3 do CDI. Todos os casos não previstos nestas PER serão objecto de estudo pelos Comissários Desportivos, sendo os únicos com poderes para tomarem uma decisão (cf. Art. 11.9 do CDI).

### Art. 1 - DEFINIÇÕES

**1.1 - Etapa** - cada uma das partes do rali separadas por um reagrupamento nocturno (parque fechado), e desde que sejam disputados pelo menos 10% da quilometragem total de PEC e sejam realizadas, pelo menos, duas PEC. No caso de se realizar uma Super Especial, no início da prova, esta será considerada como a 1ª Secção da 1ª Etapa.

**1.1.1** - Em ralis em que a super-especial seja substituída por uma city-stage esta contará para os 10% como sendo uma super-especial e/ou para a definição de rali 2, excluindo as provas FIA

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

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

**1.4 - Secção** - cada uma das partes de uma etapa separadas por um reagrupamento.

**1.5 - Reagrupamento** - paragem prevista pela organização 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 (cf. Art. 18.6).

**1.6 - Neutralização** - período de tempo durante o qual as equipas são paradas por determinação da direcção de prova, sendo considerada uma zona de parque fechado.

**1.7 - Carta de controlo** - carta destinada a recolher os vistos e a inscrição dos tempos registados nos diferentes controlos previstos no itinerário, respeitando o modelo FPAK (Anexo IV).

**1.7.1** - O extravio da carta de controlo implicará a desqualificação da equipa pelo diretor de prova no final de secção/etapa onde ocorreu.

**1.8 - Desqualificação** - sanção que só poderá ser pronunciada pelo diretor de prova na sequência de excesso de penalização **ou ao abrigo do art 1.7.1**, pelo CCD por infracção grave, (esteja ou não prevista no regulamento da prova). O concorrente só poderá ser desqualificado no final de uma secção/etapa.

**1.9 - Equipa** - composta por duas pessoas, designadas como 1º condutor e 2º condutor/navegador, a bordo de cada viatura de prova, detentores de uma licença desportiva válida e para o tipo de prova em questão.

**1.9.1 - Responsabilidade do 1º condutor** - assume solidariamente a responsabilidade do concorrente, desde que este não se encontre a bordo da viatura de prova.

**1.10 - Duração de um Rali** - um rali começa com as verificações administrativas e termina após expirar o mais dilatado dos seguintes prazos:

**a)** fim do tempo para reclamação, apelo ou de conclusão de audições;

**b)** fim das verificações técnicas levadas a cabo após a prova, em conformidade com o CDI;

**c)** fim da cerimónia de entrega de prémios.

### Art. 2 - 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 e duração, conforme definido no quadro a seguir.

Tipo de Evento	Quilometragem Máxima da Prova	Duração Máxima da Prova <sup>(1)</sup>	Duração Máxima de Etapa <sup>(2)</sup>
Campeonato de Portugal de Ralis (CPR)	400 Km	34 horas	18 horas
Taça FPAK de Ralis (TFR)			
Campeonato da Madeira de Ralis (CMR)	250 Km	30 horas	10 horas
Campeonato dos Açores de Ralis (CAR)			
Ralis CNR/CCR/CSR	250 Km	30 horas	10 horas
Outros Ralis	250 Km	30 horas	10 horas

<sup>(1)</sup> Considerado entre o início das Verificações Administrativas e o final da entrega de prémios.

<sup>(2)</sup> Excepto provas integradas em Campeonatos/Taça da Europa de Ralis (FIA)

**2.2 - Velocidade média nos Sectores de Ligação** - será deixada ao critério do organizador mas **terá de** estar conforme com o Código de Estrada e as normas em vigor no país, estando definidas no caderno de itinerário, compreendendo ainda os percursos alternativos.

### Art. 3 - REGULAMENTAÇÃO

**3.1 - REGULAMENTO DA PROVA (condições de publicação)** - impresso em formato A4 ou A5, sobre solicitação do concorrente no ato da inscrição, terá de estar 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 respectivo campeonato, taça, troféu, desafio, série ou critério;
- Regulamento tipo de ralis;
- Toda e qualquer outra regulamentação ou interpretação, publicada no boletim oficial da FIA ou FPAK e consequentemente publicada nos respectivos sites oficiais.

**3.1.1 - Adendas e condições suplementares** - têm de ser mencionadas explicitamente todas as disposições e condições suplementares, as quais têm de estar conformes com os textos regulamentares e fará parte do relatório do Observador.

**3.1.2 - Horário e local de afixação dos resultados oficiais no quadro oficial** - terá de especificar o local e horário de afixação dos resultados oficiais. No caso de a publicação dos resultados ser retardada, tem de ser publicada a nova hora de afixação.

**3.1.3 - Marcação da 1ª reunião do CCD** - a data / hora é decidida pelo presidente do CCD e terá de ser publicada no Regulamento Particular.

### Art. 4 - OBSERVADOR FPAK

**4.1 - Função** - nas provas dos campeonatos Nacionais ou outros, tem de elaborar um relatório para posterior apresentação à FPAK, tendo por base o *relatório tipo*. É-lhe permitido o acesso a todos os locais suscetíveis de observação.

**4.2 - Verificação das PEC** - tem de se encontrar definida no plano de segurança e a sua entrada, tem de acontecer até 40 minutos antes do primeiro carro de prova.

**4.2.1 - Viatura para deslocação** - para qualquer rali em que a FPAK decida enviar um Observador.

Tipo de Rali	Viatura a cargo de	Aparelho de medição	Rádio
Asfalto	Organização	Organização	
Terra	Organização (tipo 4x4)		

**4.2.2 - Identificação das viaturas** - tem de ter afixado no pára-brisas de forma visível, um distintivo especial com os dizeres **Livre-Trânsito**, fornecido pelo organizador, assim como o livre-trânsito permanente da FPAK.

**4.2.2.1 - Limite de progressão numa PEC** - se no decurso da inspeção a uma PEC, for apanhado pelo *carro 00*, tem de estacionar e aguardar a passagem da viatura da organização que fará o percurso atrás da última equipa em prova, para retomarem a sua marcha. Caso estejam perto de uma saída de emergência, poderão sair pela mesma.

## Art. 5 - INSCRIÇÕES

**5.1 - Boletim de Inscrição (1ºcondutor e 2ºcondutos/navegador) - Nas provas de campeonatos FPAK exclusivamente através do portal FPAK.**

**5.2 - Pacotes Facultativos** - 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 da prova, é totalmente interdita a aplicação de taxas de inscrição diferenciadas para *concorrentes morais* ou *individuais*.

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

**5.3 - Lista de Inscritos** - conforme o Art. 9.6 das PGAK.

**5.3.1** - Seguro para as viaturas *000*, *00*, *0* e *de Fecho* - para efeitos de seguro a informação tem de ser enviada à FPAK ([seguros@fpak.pt](mailto:seguros@fpak.pt)) através de uma lista adicional à lista de admitidos à partida.

## Art. 6 - SEGUROS DE PROVA

**6.1** - Conforme o Art. 17 das PGAK.

## Art. 7 - EQUIPAS

**7.1 - Identificação dos membros** - os nomes do 1º condutor e 2º condutor/navegador, acompanhados das suas **bandeiras nacionais**, têm ser afixados sobre os vidros laterais traseiros. Têm ser usadas letras *caixa alta* (altura de 6 cm e a largura do traço de 1 cm) para a inicial do 1º nome 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 tem de ser afixado acima do nome do 2º condutor/navegador, em ambos os vidros laterais traseiros.

**7.1.1 - Penalidade** - a infração a esta regra está sujeita a uma penalidade de 200 €, aplicada pelo director de prova, salvo se a falta dos nomes / bandeiras, dos membros da equipa, acontecer por uma quebra do vidro.

**7.2 - Abandono de um dos elementos durante a prova** - em aplicação do regulamento e segundo as presentes prescrições, será comunicado ao CCD e implicará a sua **desqualificação**.

**7.2.1 - Admissão de terceiros a bordo** - é interdita, salvo para o transporte de um ferido. Toda a infração será comunicada ao DP / CCD, que aplicarão a sua desqualificação.

## Art. 8 - ITINERÁRIO - CADERNO DE ITINERÁRIO - DOCUMENTOS STANDARD

**8.1 - Caderno de Itinerário** - 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. Toda a infração será comunicada ao CCD e ficará sujeita às penalidades previstas na respetiva regulamentação.

**8.1.1 - Formato** - deve estar conforme com o *Road-Book Standard da FIA*, (Anexo II ponto 5 do Regulamento Desportivo de Ralis Regionais FIA) ser impresso em formato A5, com espiral à esquerda permitindo uma abertura de 360º e os sinais **OK** e **SOS (+)** dobrados ou colados num formato mínimo A3, no interior do mesmo. Em alternativa o organizador poderá facultar os dois sinais impressos numa cartolina de formato A3.

**8.2 - 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 e de fácil leitura sobre a forma de retomar a sequência do caderno de itinerário;

**8.3 - Percursos Alternativos** - o organizador tem de ter um percurso alternativo entre duas PECs seguidas e/ou até um reagrupamento/final de secção, fornecido no final do caderno de itinerário ou em alternativa em caderno específico, no mesmo formato definido no Art. 8.1.1.

**8.3.1 - Tempos de Ligação entre Controlos** - 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) seguinte, mesmo que a distância quilométrica a percorrer no percurso alternativo seja inferior à que estava definida para o percurso normal da prova.

**8.3.2 - Cartas de controlo para percursos alternativos** - o CHP de cada PEC terá de dispor de exemplares suficientes de uma carta de controlo específica para o respetivo 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 de partida da equipa. A obrigatoriedade, só é contudo aplicável, caso o tempo estabelecido seja superior ao estabelecido para cumprir o percurso original.

**8.4 - Percursos Secretos** - não são autorizados.

**8.5 - Utilização de GPS nas viaturas de prova** - obrigatório nas provas do **CPR, CNR, CCR e CSR** recomendando-se a sua utilização nas restantes provas. O seu valor **não está incluído na taxa de inscrição da prova conforme regulamento desportivo do respetivo campeonato.**

**8.5.1 - Prévia instalação dos sistemas** - nas verificações técnicas iniciais o concorrente terá de apresentar o *Sistema GPS/GSM*, e disponibilizar um elemento da sua equipa de assistência técnica, para se proceder à verificação da correta instalação, segundo as instruções fornecidas.

**8.5.2 - Sistema não instalado** - caso a viatura não tenha o *Sistema GPS/GSM* instalado, em conformidade com as instruções fornecidas, a equipa será impedida de participar na prova.

**8.5.3 - Manipulação ou interferência** - qualquer tentativa será comunicada ao CCD que poderá aplicar uma penalização, que pode ir até à **desqualificação**. Se no decorrer de uma prova se comprovar que qualquer viatura, deixou de ter alimentação no *Sistema GPS/GSM*, por ação deliberada da equipa, esta será **desqualificada** da prova.

**8.5.4 - Desmontagem** - será efetuada no parque fechado final pela equipa que o entregará ao elemento da organização, que tem de estar acompanhado por um Comissário Técnico (CT).

**8.5.5 - Em caso de acidente, abandono ou desistência da prova** - a equipa é o único responsável pela imediata devolução do equipamento instalado na sua viatura.

**8.5.6 - Entrega até à afixação da classificação oficial** - a não entrega até esse momento implicará a imediata utilização da caução entregue inicialmente pelo concorrente, sem prejuízo de eventuais sanções disciplinares que lhe possam vir a ser aplicadas pela FPAK.

**8.6 - Aferição de aparelhos auxiliares de medição** - tem de ser feita durante pelo menos três quilómetros consecutivos definidos no caderno de itinerário.

## **Art. 9 - PLACAS E NÚMEROS DE COMPETIÇÃO**

**9.1 - Números de competição** - os organizadores fornecerão a cada equipa, as seguintes placas e números de competição, que têm de ser colocados nas seguintes posições:

**9.1.1 - Para as portas dianteiras** - duas placas, com as medidas de 67x17 cm incluindo uma orla branca de 1 cm de espessura a toda a volta. Nestes, tem de ser colocado o número de competição dentro de uma caixa com as dimensões de 15x15 cm. Cada uma das placas tem de ser afixada horizontalmente com o número virado para a parte da frente da porta. A parte superior da placa tem de estar afixada entre 7 a 10 cm abaixo da linha inferior da janela.

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

Os números têm de 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 das placas) das portas dianteiras é obrigatória e exclusivamente reservada à publicidade dos organizadores.

**Números de competição** - de fundo preto e números a amarelo (pantone C 803C).

**9.1.2 - Nenhuma inserção** - além da cor (decoreação) própria do carro poderá estar colocada a menos de 10 cm de distância das placas das portas.

**9.1.3 - Vidro traseiro** - uma placa com as dimensões de 30x10 cm reservada para a publicidade dos organizadores, tem de ser colado na parte **inferior superior** do vidro traseiro **ao centro à-direita**. Será colocado o número de competição com 14 cm de altura e 2 cm de largura de traço em vinil cor de laranja (pantone 151 C). Estes números têm de ser claramente visíveis **à altura dos olhos**

**9.1.4 - Janelas laterais traseiras** - dois números de competição (um para cada uma das janelas laterais traseiras) com altura de 25 cm e largura de traço de 2,5 cm em vinil cor de laranja (pantone 151 C) têm de ser afixados ao lado dos nomes dos 1º condutor e 2º condutor/navegador. Estes números têm de ser colados na parte superior do vidro lateral traseiro, à direita.

**9.1.5 Placa para o capot dianteiro** - com as dimensões de 43x21,5 cm incluindo já o número de competição;

#### 9.1.6 - Placas facultativas

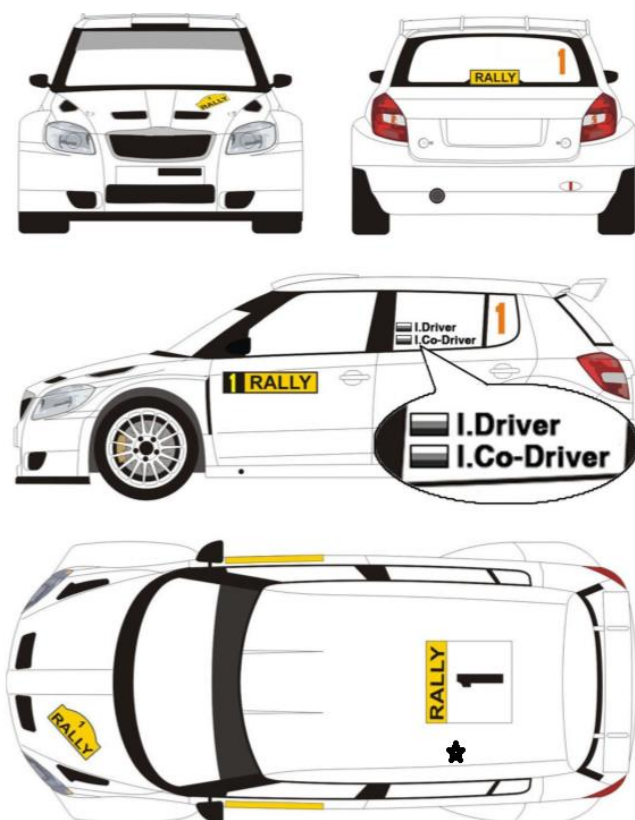
\* **Placa para o tejadilho** - com as dimensões de 50x52 cm de altura a ser afixada com a parte superior virada para a frente do veículo. O número de competição, com as dimensões de traço 5 cm e de altura 28 cm, tem de ser impresso a negro sobre um fundo branco de 50x38 cm;

**9.2 - Placas de matrícula** - terão de constar na dianteira e traseira da viatura de prova.

A placa dianteira terá de estar colocada no para-choques da frente, na parte central do mesmo, em local visível, de letra *Arial Bold* de cor preta com as dimensões mínimas de 50 mm de altura e 25 mm de largura sobre fundo branco.

A placa traseira terá de estar colocada no seu local de origem, respeitando as dimensões impostas pelo Código da Estrada para a referida viatura, não podendo ainda esse local original, ser ocupado por qualquer tipo de publicidade.

**A falta de qualquer placa, acima referida, será penalizada com 150€.**



**9.3 - Numeração diferenciada** - se numa mesma prova estiverem em disputa competições diferentes, a numeração a atribuir aos concorrentes não se pode repetir.

**Exemplo:**

Campeonato	Numeração	Campeonato	Numeração
<b>CPR</b>	01 ⇄ 50	<b>OUTRO</b>	51 ⇄ 99

**9.3.1 - Não inscritos no CPR** - será atribuído pela organização, prova a prova.

**9.4 - Atribuição de números de competição** - conforme cada regulamento desportivo dos respectivos campeonatos.

**9.4.1 - Campeões em título do CPR, CAR, CMR e OUTROS** - será sempre atribuído o número mais baixo de entre todos os concorrentes, no que se refere às provas dos respectivos campeonatos.

## **Art. 10 - PUBLICIDADE**

**10.1** - De acordo com o Art. 15 das PGAK.

## **Art. 11 - CONDUTA DESPORTIVA - CIRCULAÇÃO NA VIA PÚBLICA**

**11.1 - Circulação na via pública** - durante toda a prova, as equipas têm de respeitar os regulamentos de circulação do código da estrada, caso contrário, incorrerão nas seguintes penalizações:

**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 infrações ao Código da Estrada aplicadas pelo CCD:**

- a) 1ª infração: multa de 250 €
- b) 2ª infração: penalização mínima de 5 minutos
- c) 3ª infração: desqualificação

**11.4 - Aplicação das mesmas regras que ao normal utilizador da via pública** - os agentes de autoridade que constatarem uma infração às regras de circulação, cometida por uma equipa, deverão proceder em conformidade

**11.4.1 - Modo de notificação de uma infração** - no caso em que decidam não fazer parar o condutor infrator, poderão solicitar ao CCD a aplicação das penalizações previstas no ~~s~~-Art. 11.3, ~~ou inclusive~~, do CDI, sob reserva de que:

- a) seja recebida pela organização, por via oficial e por escrito, antes das classificações da etapa ou secção terem sido afixadas;
- b) seja suficientemente detalhada e precisa, para que a identidade do condutor infrator, possa ser indubitavelmente definida, bem como a precisão do local e hora;
- c) os factos reportados não sejam passíveis de interpretações diversas;

**11.5 - Outras proibições** - é igualmente proibido às equipas:

- a) impedirem intencionalmente a passagem dos veículos participantes ou dificultar-lhes as ultrapassagens;
- b) ~~se~~ comportarem-se de maneira incompatível com o espírito desportivo;
- c) praticarem (concorrentes ou membros da sua equipa) qualquer manobra desleal, incorreta ou fraudulenta;
- d) ~~em qualquer sector de ligação em estrada pública, qualquer viatura participante, terá de apresentar as 4 rodas completas. Define-se rodas completas, o conjunto jante e pneu, completo ou parcial. O desrespeito a esta alínea implicará a sua desqualificação.~~

## **Art. 12 - ASSISTÊNCIA TÉCNICA - REABASTECIMENTOS - REPARAÇÕES**

**12.1 - Assistência Técnica** - é o trabalho técnico efetuado numa viatura de prova.

**12.1.2 - Definição dos locais para assistência** - durante a prova, a assistência apenas poderá ser efetuada, nos Parques de Assistência (PA), exceto para as reparações das viaturas sob o regime de Rali 2.

Os membros da equipa, utilizando apenas os meios de que disponham a bordo da viatura, e sem qualquer assistência física exterior, poderão efetuar a qualquer momento, todo o tipo de reparações, desde que não sejam zonas de Parque Fechado.

**12.1.3 - Substituição de depósito/bomba de combustível e vazamento/enchimento do mesmo** - sempre que necessário, são autorizados num PA, na condição de que:

- a) o trabalho seja efetuado sob supervisão de um comissário de parque;
- b) nenhum outro trabalho seja efetuado durante a operação de vazamento /enchimento do depósito de combustível;
- c) tenha sido estabelecida em volta da viatura uma área de segurança conveniente;
- d) dois comissários providos de extintores, estejam colocados de prevenção no local;
- e) a quantidade de combustível seja a necessária para chegar à zona de reabastecimento seguinte;

**12.2 - Definição de assistência interdita**

- a) uma viatura participante abandonando, mesmo que momentaneamente, o itinerário do rali;

**b)** a utilização ou receção pela equipa, de todos os materiais manufaturados (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 manufaturados em todo o itinerário à exceção dos PA;

**d)** não é permitido o transporte de combustível na viatura de prova para além daquele que se encontra no depósito de combustível.

**12.2.1 - Penalidade** - toda a infração cometida tem de ser reportada pelos oficiais da prova, que levará à aplicação pelo CCD, de uma penalidade. Segundo a gravidade da infração, outras sanções, poderão ainda ser aplicadas pela FPAK, ou pela ADN do concorrente.

**12.3 - Exceções à regra de assistência interdita** - é permitida durante a prova a troca de informação verbal ou escrita e a entrega de bebidas e alimentos aos concorrentes pelas equipas.

**12.4 - Parques de Assistência (PA)** - o número e a localização dos PA terão de constar no regulamento da prova e no caderno de itinerário. A distância máxima entre 2 parques de assistência não pode exceder um total de 120 Km e têm de ser estabelecidos da seguinte forma:

#### **CPR/TFR**

Parques	Duração	Observações
Inicial	15 min.	Antes da 1ª PEC de cada dia
	30 min.	Entre 40 Km a 60 Km de PEC percorridos
	45 min.	Final do dia
Final do Rali	10 min.	

#### **CAR / CMR / OUTROS**

Parques	Duração	Observações
Inicial	15 min.	Antes da 1ª PEC de cada dia (facultativo)
	30 min.	A meio do rali / Final do dia
Final do Rali	10 min.	

**12.4.1 - Sinalização** - os PA estão indicados no caderno de itinerário, com um CH de entrada e outro de saída (as distâncias de 25 m previstas no Anexo I são reduzidas a 5 m).

**12.4.2 - Limite de velocidade** - 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.

#### **12.5 - Viaturas admitidas no interior do Parque de Assistência**

**12.5.1 - Viaturas de Assistência** - por cada viatura de prova, apenas uma viatura de assistência é autorizada no interior do PA, identificada pela placa *Assistência*, e fixada no vidro da frente.

**12.5.2 - Viaturas Auxiliares** - os demais veículos da equipa têm de ser identificados (até dois) por placas *Auxiliar*, fornecidas pelo organizador, que poderá cobrar 75,00 €, a partir da terceira.

**12.5.3 - Zonas de estacionamento anexas** - no caso de existir espaço suficiente, os veículos *Auxiliar* poderão ser autorizados a estacionar nos PA, por decisão da organização da prova. Caso contrário, estes têm de prever zonas de estacionamento, definidas para veículos *Auxiliar*, nas proximidades dos PA.

**12.6 - Zonas de Assistência Remotas** - em casos excecionais e após prévia aprovação da FPAK ou do CCD, poderão ser estabelecidas, devidamente identificadas e balizadas, as seguintes zonas suplementares de Assistência:

**a) Zona de Assistência (ZAR)** - aplica-se o regulamentado nos Art. 12.1 a 12.5.

**b) Zona de Reabastecimento (ZRR)** - aplica-se o regulamentado no Art. 12.7

Estas zonas de exceção só se aplicarão no caso de o percurso, entre dois reabastecimentos ou duas mudanças de pneus, excederem um total de 120 Km. Apenas serão admitidos dois mecânicos por viatura.

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

**12.7 - Combustível** - é livre conforme o Art. 252.9 do Anexo J da FIA.



### **12.7.1 - Recolha de amostras de combustível**

**12.7.1.1** - Em conformidade com o Art. 10.5.1 das PGAK.

**12.7.1.2** - Para efeitos de recolha de amostras para análise de combustível todas as viaturas têm de dispor de pelo menos 3 litros de combustível.

**12.7.1.3** - Caso exista quantidade menor, aplicar-se-ão as sanções a definir pelo CCD.

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

**12.7.1.5** - O primeiro bidão será enviado ao laboratório para ser efetuada a respetiva análise. O segundo bidão ficará na posse do clube organizador da prova ou tratando-se de um troféu monomarca da comissão organizadora desse Troféu. O terceiro bidão ficará na posse do concorrente para uma eventual contra análise.

**12.7.2 - Exceção ao reabastecimento** - os concorrentes só podem reabastecer nas zonas indicadas no caderno de itinerário, com exceção do caso previsto no Art. 12.1.3.

**12.7.3 - Localização** - esta zona está localizada após a saída dos PA. A entrada e saída, têm de ser identificadas pelas placas correspondentes (Anexo II). Tem de estar delimitada, ter aproximadamente **20 x 8 metros**. Em dias de calor, a equipa tem de colocar uma cobertura para o bidão de combustível, podendo a equipa transportar o bidão na altura do reabastecimento.

**12.7.3.1 - Abastecimento feito em bombas de gasolina** - quando o local escolhido for uma bomba de gasolina aberta ao público, tem 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 diretamente da bomba, mas que o façam exclusivamente com meios próprios.

**12.7.4 - Interdição de qualquer outra ação** - toda a Ação efetuada no interior de uma zona de reabastecimento ou ZRR, que não esteja diretamente relacionada com o reabastecimento do veículo participante, é interdita.

**12.7.5 - Limite de velocidade** - 10 Km/h na zona de reabastecimento ou ZRR.

**12.7.6 - Vestuário mínimo dos operadores** - é obrigatório que os operadores de reabastecimento, nas zonas definidas no Art. 12.6 b) e 12.7.2, estejam equipados com vestuário (fato, balaclava e luvas) resistente ao fogo. Caso contrário, terão de ser o próprio condutor e/ou navegador a fazê-lo.

**É expressamente proibida a utilização de roupas inflamáveis, junto com os fatos ignífugos, tais como coletes de sinalização, kispas e/ou similares.**

**12.7.7 - Procedimento e responsabilidade** - a responsabilidade incumbe na totalidade ao concorrente, sendo que o motor, tem de estar desligado, os cintos de segurança desapertados, e as portas completamente abertas, no momento em que se inicie o reabastecimento e durante toda a operação.

**12.7.8 - Procedimento em caso de avaria de uma viatura em ZRR e ZMF** - esta poderá ser empurrada, para fora da zona, pelos membros da equipa, pelos dois elementos da sua equipa de assistência ou por comissários, sem incorrer em qualquer penalidade, sendo possível utilizar uma bateria auxiliar, imediatamente após a saída da referida zona.

### **12.8 - Substituição e selagem de componentes mecânicos**

**12.8.1 - Turbo compressor e Compressor** - adiante referido como *compressor*.

**12.8.1.1 - Válvula POP-OFF** - para as viaturas R5, o sistema FIA homologado de *boost controle* (válvula pop-off, ver lista técnica nº 43) tem de ser verificado e selado (conforme Art. 261-304.2 do Anexo J) nas verificações técnicas iniciais. A peça tem de permanecer selada até o final do rali, excepto com a aprovação do Delegado Técnico.

As válvulas pop-off de reserva têm de ser testadas e certificadas pelo Delegado Técnico em local e hora a designar aquando das verificações técnicas iniciais

**12.8.1.2 - Restritor** - a actual regulamentação no que concerne ao restritor e à marcação definida nos Art. 254-6.1 e 255-5.1.8.3 do Anexo J, mantém-se aplicável.

**12.8.1.3 - Compressores** - é obrigatória a selagem com um selo numerado, o qual será associado ao nº de competição da viatura, ficando alocados exclusivamente a esta. Nos de reserva a verificação e selagem será efetuada em local e hora a designar pelo Delegado Técnico, aquando das verificações técnicas iniciais. São limitados a um, por prova.

**12.8.1.4 - Compressores já utilizados** - têm de manter-se selados até que os CT possam confirmar a sua conformidade.

**12.8.1.5 - Viaturas com compressores não equipados com restritor de ar** - as regras acima referidas são igualmente aplicáveis. Nesse caso têm de ser marcados, apenas para efeitos de controlo da quantidade.

## **12.9 - Caixas de velocidades e diferenciais**

**12.9.1 - Marcações e modo de identificação** - durante as verificações técnicas iniciais e por indicação do Delegado Técnico, podem ser objeto de marcação os instalados na viatura e identificadas pelo nº do selo, associado ao nº de competição da viatura.

**12.9.2 - Quantidade de caixas e diferenciais suplementares** - cada viatura tem a possibilidade de utilizar uma caixa e uma série de diferenciais (dianteiro e/ou central e/ou traseiro), que serão objeto de selagem em local e hora a designar pelo Delegado Técnico, aquando das verificações técnicas iniciais.

**12.9.3 - Marcações/selagens** - serão efectuadas de forma a permitir aos concorrentes a substituição da embraiagem ou eventuais acessórios.

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

**12.9.5 - Substituição de caixas de velocidades e diferenciais** - em qualquer PA, sob condição de ter sido previamente comunicada ao DT e ou aos CT. Estes poderão efetuar controlos para verificar o cumprimento da regulamentação.

**12.9.6** - Sob condição de que as selagens das caixas ou diferenciais desmontados, permaneçam invioladas, as peças desses órgãos, podem ser reutilizados no mesmo carro.

**12.9.7** - Em qualquer caso as marcas/selagens têm de permanecer invioladas durante toda a prova 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.

**12.10 - Reparações em Parque Fechado** - conforme art. 42.6 do Regulamento do Campeonato Regional FIA.

## **Art. 13 - PNEUS**

**13.1 - Locais de Substituição** - à exceção das provas integradas nos Campeonatos/Taça da Europa de Ralis (FIA), as mudanças de pneus apenas se poderão efetuar, conforme os Art. 12.4 e 12.6.

**13.1.1 - Modificação do desenho do piso** - conforme Regulamento Técnico correspondente.

**13.2 - Marca de Pneus** - conforme Regulamento Técnico correspondente.

**13.3 - Pneus Slick** - é proibida a sua utilização.

**13.4 - Penalidade** - toda a infração será comunicada ao CCD, que poderá aplicar aplicará uma penalidade.

**13.5 - Quantidade de pneus** - conforme o respetivo regulamento desportivo.

**13.5.1 - Quantidade de pneus** - no shakedown e PCQ (Qualifying) o número de pneus é livre.

**13.6 - Enchimento de Pneus** - o interior do pneu (espaço compreendido entre a jante e a parte interna do pneu) não pode 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 do calendário desportivo nacional.

**13.7 - Definições de Pneus Moulés (Moldados)** - são todos os pneus que saíam 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 % (conforme os pontos A, B e C do Anexo V do Regulamento Desportivo de Ralis Regionais FIA (FIA Regional Rally Sporting Regulations) ~~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.

**13.7.1 - Rodas suplentes transportadas durante toda a prova** - obrigatoriamente uma roda e no máximo duas rodas, devidamente fixadas.

Estas podem ser de tipo diferente, daqueles que se encontram montados na viatura. Exceptua-se o disposto no Art. 254 A-5.5 (2013) 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 pode ser inferior a 1,6 mm em pelo menos (3/4) do piso.

**13.7.2 - Pneus de características diferentes dos utilizados nas PEC** - podem ser utilizados entre dois PA consecutivos (sem que de permeio se dispute qualquer PEC).

Independentemente desta situação, manter-se-á integralmente em vigor o definido no Art 13.3 e 13.7, no que se refere ao tipo de pneus a utilizar obrigatoriamente nas provas.

**13.7.3 - Tipo de pneus a utilizar nas Super Especiais (SE), City-Stage (CS), Shakedown e Qualifying** - terão de ser do mesmo tipo de piso utilizado nas restantes PEC que integrem essa prova.

**13.8 - Tipo de Pneus** - conforme Regulamento Técnico específico.

## Art. 14 - RECONHECIMENTOS

### 14.1 - Tabela de Reconhecimentos

#### Ralis

Tipo de Rali	Dias	Opções	Horário diário
CPR	De 4 dias escolher 2 dias	Sábado e Domingo, anteriores à prova e os outros dois dias a definir pelo organizador	08:00 às 18:00
CMR			
CAR			
OUTROS*	2 dias	Sábado anterior e o dia anterior ao dia da prova*	08:00 às 18:00

**14.2 - Designação dos dias** - nos casos em que decorram em mais de um dia, o concorrente tem de designar, no acto de inscrição, qual(ais) o(s) dia(s) em que pretende efectuá-lo(s)

\* Dos 2 dias escolher um dia e designar, no acto da inscrição qual é.

**14.3 - Excepcionalidades** - nas Regiões dos Açores e Madeira poder-se-á estabelecer um horário diferenciado, de acordo com a especificidade local.

**14.4 - Viaturas a utilizar** - de acordo com o Art. 25.1 do regulamento dos campeonatos regionais FIA. É interdita a utilização de capacetes.

**14.5 - Penalidades** - qualquer incumprimento destas normas implicará obrigatoriamente a não autorização de participar na prova em questão, a qual será pronunciada pelo CCD.

Qualquer reincidência implicará a perda de todas as pontuações anteriormente obtidas no respectivo campeonato, taça, troféu, desafio, série ou critério.

**14.6 - Excepções ao regime de reconhecimentos** - os organizadores poderão propor à FPAK normas mais restritivas, em casos que sejam considerados como relevantes para a segurança quer dos condutores, quer dos habitantes das zonas utilizadas.

**14.7 - Respeito pelo Código da Estrada** - nos casos em que não seja possível *fechar as PEC ao trânsito*, têm de respeitar as regras do código da estrada.

## Art. 15 - VERIFICAÇÕES ADMINISTRATIVAS E TÉCNICAS

**15.1 - Verificações Administrativas (VA)** - nos campeonatos FPAK toda a equipa tem de apresentar-se às VA, dentro dos prazos estabelecidos, previstos no regulamento da prova. Caso contrário, a partida será recusada, salvo se se tratar de um caso de força maior, aceite pelo CCD, após proposta do DP.

**15.1.1 - Tempo mínimo para verificação por equipa** - as organizações têm de considerar um tempo mínimo de 7 minutos, tendo que se apresentar no horário programado, versus número de comissários disponíveis.

**15.1.1.1 - Carta de Controlo VA / VT (ver Anexo IV)** - no final da VA ser-lhe á entregue uma carta de controlo, com a hora de saída e a hora para se apresentar nas VTI. Todo o atraso será penalizado com uma multa de 150 €. Caso o concorrente tenha perdido a carta de controlo, a penalidade ficará ao critério do CCD.

**15.2 - Verificações Técnicas Iniciais (VTI)** - todas as viaturas terão de se apresentar às VTI dentro dos prazos estabelecidos previstos no regulamento da prova. Caso contrário a partida será recusada, salvo se se tratar de um caso de força maior, aceite pelo Delegado Técnico e ratificado pelo CCD.

**15.2.1 - Viaturas admitidas** - apenas poderão participar nas provas as viaturas que estejam conforme com o respetivo regulamento técnico.

**15.2.2 - Elementos para verificação** - estas verificações serão de ordem geral, conforme quadro abaixo. Caso estes documentos, não sejam apresentados, o CCD poderá aplicar o Art. 10.2.2 das PGAK.

Items	Observações
Identificação da equipa	-
Ficha de Homologação e anexos	-
Passaporte Técnico	-
Documento Único Automóvel	ou Título de Registo de Propriedade e Livrete
Declaração do proprietário	caso a viatura não seja propriedade de um dos membros da equipa, para efeitos de autorização de participação na prova
Conformidade do veículo com o Código da Estrada	
Identificação do veículo	podendo o chassis e bloco do motor, serem, em qualquer momento, objecto de marcação específica.
Elementos de Segurança do veículo	arcos de segurança, câmaras, extintor, etc.

**15.2.3 - Tempo mínimo para verificação por viatura** - as organizações têm de considerar um tempo mínimo de 10 minutos, tendo por isso de apresentar o horário em função deste valor, versus quantidade de linhas de verificação, versus quantidade de CT disponíveis.

**15.2.4 - Não conformidade de uma viatura** - aplicar-se-ão os Art. 10.2.1 e 10.2.3 das PGAK. A uma viatura não conforme é recusada a partida pelo CCD com base no relatório do CTC.

**15.3 - Verificações Técnicas Finais** - à chegada cada equipa conduzirá o seu veículo para o parque fechado, para posteriormente se proceder às verificações técnicas finais.

**15.3.1 - Local e Equipamento para as Verificações Técnicas** - o clube organizador tem de disponibilizar no mínimo:

Verificações Técnicas	
Iniciais	Finais
2 mesas tipo secretárias + 4 cadeiras	1 mesa tipo secretária + 2 cadeiras
Utilização dos documentos oficiais FPAK	
Local coberto com iluminação e ligações elétricas com tomadas. Prever extensões elétricas	
Local com pelo menos 2 linhas de verificação	Local reservado com espaço para pelo menos 2 viaturas em simultâneo
Equipado com meios elevatórios ou fossa e balança	
Controlo de certificação da desmontagem das chapas de proteção inferiores das viaturas antes das linhas de verificação <b>Balança</b>	-
-	Para Parques Fechados distantes do local da verificação, garantir comissários em número suficiente para acompanharem as viaturas durante o percurso
Extintores	
Outras necessidades específicas solicitadas pelo Delegado Técnico ou CTC	

## Art. 16 - PARTIDA - ORDEM DE PARTIDA - **SHAKEDOWN** - **QUALIFYNG** - SEPARAÇÃO ENTRE EQUIPAS

**16.1 - Parque de Partida** - os organizadores podem prever um *Parque de Partida*, nas condições indicadas no regulamento da prova, conforme lista de admitidos à partida. As viaturas terão de ser conduzidas, com a antecedência máxima de 1 hora antes da partida. As equipas serão autorizadas a entrar com a antecedência máxima de 10 minutos, em relação à sua hora de partida de acordo com o Art. 22.2.2

Um atraso na entrada fica sujeito à aplicação de uma multa pecuniária de 100 € a favor da organização, desde que o CCD tenha tido conhecimento da mesma.

Nos ralis de asfalto é obrigatório que entre a saída do Parque de Partida e o CHC da SE/SS/PEC haja uma distância de pelo menos 1,0 Km.

**16.2 - Hora de Partida** - será indicada na carta de controlo de cada equipa.

**16.2.1 - Intervalo mínimo entre partidas** - 1 minuto. Qualquer outra situação, ao critério do Director de Prova.

**16.2.2 - Intervalo de partida para pilotos prioritários** - como exceção ao Art. 16.2.1, em todas as provas do CPR, os condutores das listas de prioritários FIA/FPAK, beneficiarão de um intervalo mínimo de 2 minutos, independentemente do tipo de piso da prova excluindo as provas FIA.

Este intervalo será sempre respeitado para os pilotos prioritários, qualquer que seja o posicionamento da equipa, durante a etapa ou respetiva secção.

**16.2.3 - Partida para provas no mesmo evento de campeonatos diferentes** - a partida para a prova de estrada tem a seguinte sequência, sendo que o intervalo de tempo entre elas será da responsabilidade do director de prova com a aprovação do CCD:

1) CPR

2) Outros Ralis

**16.2.4 - Viatura suplementar de Segurança** - no mesmo rali mas entre competições diferentes, é permitida a utilização de uma viatura de segurança.

**Nota:** O Campeonato de Portugal de Clássicos - Ralis e Campeonato de Portugal de Iniciados - Ralis incluem-se nas provas dos outros campeonatos em que o rali se integre, **respeitando a quilometragem do campeonato que integra.**

**16.3 - Atraso à partida do rali, etapa, secção ou reagrupamento** - todo o atraso imputável à equipa 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.

**16.3.1 - Hora real de Partida** - se a apresentação for feita dentro dos 15 minutos a hora real de partida será mencionada na carta de controlo.

**16.4 - Estabelecimento da ordem de partida** - a ordem de partida será estabelecida pelo Qualifying.

### **16.5 - Shakedown e Qualifying**

**a) - Normas comuns para a prova de qualificação e shakedown**

Em todas as competições do Campeonato Portugal de Ralis, com exceção das competições integradas nos Ralis organizados pela FIA, que possuam regulamentação própria, é obrigatório que o clube organizador, em período anterior ao início da competição leve a efeito a organização de uma prova teste (shakedown). Após a sua conclusão, no mesmo percurso, será levado a efeito uma prova especial de qualificação, **obrigatória**, para os dez (10) primeiros do campeonato nacional mais os condutores prioritários FPAK/ FIA inscritos no rali. No primeiro rali do CPR serão os dez (10) primeiros classificados absolutos no ano anterior acrescidos dos prioritários.

**b) - Este percurso deverá:**

- fazer parte do programa do rali mas não integrar os seus resultados.
- deverá ter um percurso com um comprimento entre 2,5 e 4 Km e ter umas características (estado do piso, tipo do traçado, etc.) similares às PECs do rali.
- é autorizado utilizar parte do percurso de uma PEC prevista para o rali.
- recomenda-se que a zona de assistência seja a mesma que vai ser utilizada durante o rali. No caso de não ser possível, devem prever um local suficientemente amplo para colocar todas as equipas que participem nestas duas provas.

**c) o shakedown tem de estar montado com uma antecedência mínima de 60 minutos, antes da hora prevista para o início das provas.**

- no C. H. deve estar previsto no local de partida do mesmo e devidamente visível um relógio com a hora oficial do rali.

**d) - para poderem participar nestas provas, as equipas terão de ter completado as verificações administrativas do rali .**

**e) - a presença a bordo da viatura durante a prova teste (shakedown), de qualquer pessoa não inscrita regularmente nesse rali, só poderá ocorrer se o respetivo regulamento particular da competição (ou um dos seus Aditamentos) o permitir expressamente, sob a condição de que essa pessoa haja emitido, assinado e entregue à Organização da competição, uma declaração escrita, isentando os Organizadores da competição de toda e qualquer responsabilidade em caso de acidente, assim como tenha feito o respectivo seguro ante a FPAK.**

### **16.5.1 - SHAKEDOWN**

**16.5.1.1 - obrigatório para o CPR**

### **16.5.1.2 - facultativo para as outras provas**

- a)** - poderão participar apenas as equipas inscritas no mesmo.
- b)** - dentro do horário estabelecido pela Comissão Organizadora, a primeira meia hora está reservada para os condutores prioritários, pelo percurso da prova de teste (shakedown).
- c)** - após o término do tempo reservado aos condutores prioritários, poderão partir todas as outras equipas inscritas.
- d)** - a ordem de partida é livre. O intervalo entre as partidas não poderá ser inferior a 1 (um) minuto.
- e)** - um concorrente cuja viatura sofra uma avaria no interior da prova teste (shakedown), deverá esperar que o organizador retire a viatura no final desta prova.
- f)** - durante o desenrolar da prova de teste (shakedown) não há limitação de pneus (nem em número nem em tipo).
- g)** - a divulgação de tempos na prova de teste (shakedown) ficará ao exclusivo critério do organizador.

### **16.5.2 - QUALIFYING - PROVA CRONOMETRADA DE QUALIFICAÇÃO (PCQ) - {Obrigatória nas competições do CPR e em competições candidatas ao CPR}**

- a)** - esta prova está reservada para os condutores prioritários, acrescidos dos 10 primeiros do CPR, que estão obrigados a participar na mesma. A sua classificação servirá para estabelecer a ordem de partida do rali.
- b)** - um concorrente que tenha abandonado por avaria no decorrer da prova de qualificação ou no setor seguinte à prova cronometrada de qualificação, deverá participar na Cerimónia de partida.
- c)** - Os condutores integrantes e participantes da PCQ efetuarão 2 (duas) passagens, "Free Practice" e 1 (uma) de qualificação.
- d)** - a carta de controle para os condutores que vão participar na PCQ, ser-lhes-á entregue antes da partida da sua primeira passagem pela prova teste (shakedown).

#### **16.5.2.1 - Desenrolar do Qualifyng - PCQ**

- a)** - no primeiro qualifyng do campeonato os condutores prioritários partirão para a Prova Cronometrada de Qualificação de acordo com a classificação geral no campeonato do ano anterior com um intervalo de 2 minutos, salvo decisão contrária do Colégio de Comissários Desportivos.
- b)** - a partir da segunda competição do Campeonato os condutores prioritários partirão para a Prova Cronometrada de Qualificação de acordo com a classificação geral absoluta do campeonato.
- c)** - uma lista de admitidos com a ordem e hora de apresentação no C.H. antes do início da PCQ, será publicada de acordo com o indicado no Regulamento particular do Rali
- d)** - todos os participantes que não se apresentem na hora indicada na carta de controle no C.H. antes do início da PCQ, será considerado como não tenham efetuado a PCQ.
- e)** - qualquer concorrente que não participe ou não complete a PCQ, será colocado na lista de admitidos do local de saída após os concorrentes que completaram a PCQ. Se houver vários concorrentes nessa condição, eles serão colocados de acordo com seu lugar na lista de partida da PCQ.
- f)** - após o término da PCQ, os veículos devem ser conduzidos de imediato e diretamente para o parque fechado que tenha sido previsto pelo organizador e aí permanecerão até que seja autorizada a sua saída pelos Comissários Desportivos.

A assistência aos veículos que terminam a PCQ é proibida até à sua chegada ao parque fechado.

As infrações a esta regra serão objeto de penalizações a aplicar pelo CCD.

#### **16.5.3. - Atribuição das posições de partida do rali**

- a)** - a ordem de partida para o rali dos condutores prioritários é definida em função do resultado da PCQ.
- b)** - o condutor mais rápido será o primeiro a escolher, depois o segundo, terceiro, etc. Seguidamente partirão os concorrentes definidos pelo critério do organizador.
- c)** - o local e a hora para este processo de escolha têm de figurar no Regulamento Particular do Rali.
- d)** - se por qualquer motivo um condutor não chega à hora marcada para escolher a sua posição, ficará atrás da lista..
- e)** - todos os outros condutores seguindo critérios de equidade e verdade desportiva.

~~a) condutores das listas de prioritários FIA;~~

~~b) condutores da lista de prioritários FPAK;~~

- ~~c) condutores estrangeiros classificados em listas de prioridade nacional pelas suas ADN;~~  
~~d) na 1ª prova - os 10 primeiros da classificação geral final do campeonato do ano anterior, incluindo os prioritários;~~  
~~e) - todos os outros condutores seguindo critérios de equidade e verdade desportiva.~~

**16.6 - Alteração à ordem de partida** - por proposta do director de prova, o CCD poderá alterá-la.

**16.7 - Ordem de partida inalterada** - desde que não tenham sido percorridos pelo menos 10% da quilometragem total de PEC e pelo menos duas PEC realizadas.

**16.7.1 - Determinação da ordem de partida para as etapas/secções seguintes** - será determinada em função da classificação oficiosa estabelecida no final da etapa/secção anterior, desde que se verifique o disposto no Art. 16.7 e que seja temporalmente possível.

A ordem de partida oficial será afixada uma hora antes da partida no caso de uma etapa e até trinta minutos antes da partida de uma secção.

**16.8 - Manutenção da posição na ordem de apresentação** - independentemente de se tratar de concorrentes a campeonatos diferentes, essa nova ordem de passagem terá de ser mantida, por razões de segurança, até ao final de uma secção, só podendo ser reposita a ordem anterior, com separação de cada campeonato, se nela existir um reagrupamento.

## Art. 17 - CARTA DE CONTROLO

**17.1 - Carta de Controlo** - 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 e assim sucessivamente até ao final de uma secção ou etapa.

Essa carta será devolvida 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 etapa ou secção;

**17.2 - Responsabilidade de apresentação da carta de controlo** - os membros da equipa são responsáveis pela sua apresentação na hora e minuto que pretendam e garantir a exactidão da inscrição do tempo pretendido que será indicado de 00:00 a 23:59 sendo feita a contagem por minutos completos, para além de fazerem 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.

**17.2.1 - Inscrição na carta de controlo** - seja manual, ou por aparelhos de impressão, compete apenas ao comissário, excepto nos espaços especialmente criados para a equipa. Nos CP, serão utilizados carimbos ou assinaturas.

**17.2.2 - Divergência na inscrição de tempos** - será objecto de um inquérito do CCD, que julgará em última instância.

**17.2.3 - Rectificações na Carta de Controlo** - serão comunicadas ao CCD, que poderá aplicar uma penalidade, a menos que tenha sido visada pelo comissário de controlo, e em caso de dúvida, confirmada por este.

**17.3 - Hora Oficial** - será indicada no regulamento da prova.

**17.4 - Modelo Carta Controle** - disponível em

<http://www.ralis.fpak.pt/sites/default/files/ficheiros/regulamentos/2019/campeonato-portugal-ralis/cartaa.jpg>

## Art. 18 - PROCEDIMENTOS PARA ACTUAÇÃO NOS CONTROLOS

**18.1 - Sinalização dos Controlos** - todo o tipo de controlos incluindo as zonas de neutralização, estarão sinalizados por meio de placas normalizadas e aprovadas pela FIA (ver Anexo I).

Se necessário, as placas de fundo amarelo e vermelhas podem ser colocadas nos 2 lados da estrada.

**18.1.2 - Barreiras de Segurança** - os controlos são áreas reservadas pelo que têm de estar protegidos nos 2 lados da estrada, por barreiras de segurança com o mínimo de 5 metros de comprimento, antes e depois do posto de controlo.

**18.1.3 - 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. 22.1, 22.2 e 22.2.1) por isso nenhuma reparação ou assistência pode ser efectuada nestas zonas.

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

**18.1.5 - Consulta do Relógio Oficial** - as equipas podem consultá-lo sendo que os controladores, não poderão fornecer qualquer indicação, sobre a hora a que estas deverão controlar.

**18.1.6 - Montagem e Horário de Funcionamento** - os postos de controlo começarão a funcionar (placas colocadas e relógio com a hora oficial 60 minutos antes da hora de passagem da primeira equipa.

**18.1.6.1 - Encerramento de um Controlo** - salvo decisão em contrário do director da prova, encerrarão 15 minutos após a hora ideal do último concorrente, aumentada do tempo que leva à eliminação.

**18.1.7 - Ordem Sequencial e Sentido dos Controlos** - as equipas são obrigadas, sob pena de desqualificação 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.

**18.1.8 - Instruções dos Controladores** - as equipas são obrigadas a seguir as instruções dos controladores de qualquer posto de controlo, pelo que qualquer desrespeito será comunicado ao CCD, que poderá aplicar uma penalidade.

**18.1.8.1 - Identificação dos Controladores** - o controlador chefe, têm de utilizar um identificador (ex. colete/blusão) de cor diferente dos restantes controladores, tendo de constar no regulamento da prova.

**18.2 - Controlos de Passagem (CP)** - os controladores têm de visar a carta de controlo.

**18.3 - Controlos Horários** - os controladores inscreverão, nas cartas de controlo a hora e minuto de apresentação. Este procedimento começa no momento em que os veículos ultrapassam a placa de entrada na zona de controlo horário.

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.

**18.3.1 - Momento e condição para a inscrição do tempo** - será efectuada desde que os dois membros da equipa e a viatura se encontrem junto do posto de controlo, salvaguardando-se, no entanto, a necessidade de se efectuar uma neutralização nessa zona de controlo e corresponde ao momento exacto em que um dos membros da equipa, entregue a carta de controlo ao comissário.

**18.3.2 - Definição de hora ideal de controlo** - obtém-se, adicionando o tempo concedido para o sector de ligação, à hora real de partida da PEC anterior ou à hora de partida do CH precedente, consoante aplicável. O tempo será sempre expresso em horas e minutos.

**18.3.3 - Entrada num CHC por avanço sem penalização** - 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.

**18.3.4 - Diferença relativamente à hora ideal** - será penalizada da seguinte forma:

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

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

**18.3.5 - Neutralização de uma equipa** - por decisão do director da prova, uma equipa que tenha penalizado por avanço num CH, poderá ser neutralizada o tempo considerado necessário.

**18.3.6 - Autorização de controlar por avanço** - nos CHC de final de etapa, de secção, saída do Parque de Assistência ou de final da prova, os organizadores poderão autorizar as equipas a controlar por avanço sem incorrerem em quaisquer penalizações. Essa autorização tem de constar no regulamento da prova ou por aditamento.

**18.3.7 - Controlar no CHC final de prova** - tem de estar instalado a uma distância mínima de 50 metros antes do pódio, de forma a permitir que a cerimónia de entrega de prémios, se desenrole sem afectar o seu funcionamento.

**18.3.8 - Inobservância dos procedimentos de controlo** - 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), terá de ser mencionada pelo chefe do posto, em relatório escrito que será transmitido pelo director da prova ao CCD, que pronunciará a sanção conveniente.

**18.4 - Hora de Partida dos Controlos**

**18.4.1 - Quando 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 para o novo sector.



### 18.4.2 - Quando um CHC for seguido pela partida de uma PEC

a) os dois postos de controlo serão integrados na mesma zona de controlo e as placas de sinalização serão conforme Anexo I;

b) no CHC do sector de ligação, o controlador escreverá na carta de controlo, a hora de apresentação da equipa e a hora de partida prevista para o sector de ligação seguinte. Esta tem de 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 de chegada a esse CHC mantendo no entanto a diferença temporal de partida a que essa (s) equipa(s) tinha(m) direito;

c) após controlar no CHC a viatura terá de se dirigir de imediato para o local de partida da PEC, onde o controlador inscreverá na carta de controlo a hora prevista de 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 Art. 19.6 a 19.7;

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

### 18.5 - Atraso máximo permitido

a) todo o atraso superior a 15 minutos sobre o tempo dado para percorrer a distância entre 2 CH, consecutivos;

b) ou um atraso superior a 30 minutos no final de cada secção e/ou etapa do rali, ditará a **desqualificação** da equipa, a pronunciar pelo director de prova;

Para o cálculo, considera-se o tempo real, e não o tempo de penalização (10 segundos por minuto).

**18.5.1 - Avanço sobre a hora ideal** - um avanço sobre a hora ideal de apresentação, não permitirá, em caso algum, reduzir o atraso que conta para a desqualificação, nem serão tomadas em consideração para o cálculo do atraso máximo que implica a desqualificação.

#### Exemplo:

#### Sector de Ligação A - Chegada por atraso a um CHC

Hora Part.	Tempo 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	01:40

#### Sector de Ligação B - Chegada por avanço a um CHC

Hora Part.	Tempo Ligação	Hora CHC	Hora Real CHC	Penalização	Penalização Real		min/seg
13:13:00	00:30:00	13:43:00	13:33:00	00:10:00	10 min. x 60 seg	600 seg	10:00

#### Sector de Ligação C - Chegada por atraso a um CHC

Hora Part.	Tempo de Ligação	Hora CHC	Hora Real CHC	Penalização	Penalização Real		min/seg
13:36:00	02:00:00	15:36:00	15:57:00	00:21:00	21 min. x 10 seg	210 seg	03:30

#### Total dos Sectores de Ligação A + B + C

Penalização total (para efeitos de classificação)	A - 01:40	B - 10:00	C - 03:30	<b>Total</b>	<b>15:10</b>
Atraso total contando para a <b>desqualificação</b>	00:10:00	-	00:21:00	<b>Total</b>	00:31:00

1. A equipa seria **desqualificada** em C, simplesmente pelos 21 min. de penalização - Art. 18.5 a)

2. A aplicação do Art. 18.5 b), está patente pelas penalizações por atraso em A=10 min + C=21 min = 31 min

3. Os valores de **01:40; 10:00; 03:30** só contam para adicionar ao tempo total realizado nas PEC e a outras eventuais penalizações em tempo, caso a equipa não excedesse qualquer dos tempos que a levaram à desqualificação

**18.5.2 - Aumento do prazo concedido para a desqualificação** - sob proposta do director de prova e por decisão do CCD, pode ser aumentado em qualquer altura, sendo as equipas informadas o mais rápido possível.

**18.5.3 - Anúncio de desqualificação por excesso de tempo** - será pronunciada no final de uma secção/etapa.

**18.6 - Controlos de Reagrupamento** - poderão ser montados no itinerário zonas de reagrupamento. Os respectivos controlos de chegada e partida ficarão submetidos às regras gerais que regulam os controlos (Art. 18.1 e 18.3) e à sua sinalização, conforme o Anexo I.

**18.6.1 - Utilidade e seu mecanismo** - 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	Em condições normais, isto é, sem quaisquer penalizações, desistências, nem atrasos por neutralizações em PEC, qualquer das equipas teria 4 horas de reagrupamento	
Hora de Partida carro 1	06:01:00		
Tempo de Ligação	02:00:00		
Hora de Chegada carro 1	<b>08:01:00</b>		
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	<b>12:01:00</b>	Tempo de Reagrupamento	<b>04:00:00</b>
Partida carro 120	<b>14:00:00</b>	Tempo de Reagrupamento	<b>04:00:00</b>

**Exemplo 2:**

Total de Equipas	120	Entretanto desistiram 60 equipas	
Hora de Partida carro 1	06:01:00		
Tempo de Ligação	<b>02:00:00</b>		
Hora de CHC carro 1	08:01:00		
Hora de CHC real carro 1	<b>08:01:00</b>	Penalização	00:00
Hora de Partida carro 120	08:00:00		
Hora de CHC carro 120	10:00:00		
Hora de CHC real carro 120	<b>10:14:00</b>	Penalização	<b>14:00</b>
Tempo de Reagrupamento	04:00:00		
Partida carro nº 1	<b>12:01:00</b>	Tempo de Reagrupamento	<b>04:00:00</b>
Partida carro nº 120	<b>13:00:00</b>	Tempo de Reagrupamento	<b>02:46:00</b>

Calculo para a equipa nº 120	Tempo total de Reagrupamento	Menos a penalização	Tempo restante	Menos as 60 desistências	Tempo real de Reagrupamento
	<b>04:00:00</b>	<b>00:14:00</b>	<b>03:46:00</b>	<b>01:00:00</b>	<b>02:46:00</b>

**18.6.2 - Procedimento** - à chegada as equipas entregarão a carta de controlo e receberão instruções sobre a sua hora de partida, tendo de seguida, de conduzir a sua viatura para o parque fechado, podendo receber uma carta de controlo, à entrada ou à partida deste.

**18.6.3 - Ordem de partida** - as viaturas deverão partir segundo a ordem de chegada ao CHC de entrada. 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.

**18.6.3.1 - Outro tipo de ordem de partida** - os organizadores podem estabelecer a segundo a ordem da classificação provisória (ou inversa), mas apenas no caso de um reagrupamento que anteceda o CHC de final da prova, na condição de constar no regulamento da prova.

**Art. 19 - PROVAS ESPECIAIS DE CLASSIFICAÇÃO (PEC)**

**19.1 - Distância, Nº de PEC e velocidade média**

	Km de PEC		Nº de PEC *	Repetição de PEC	Km da SE	Máxima Velocidade Média
	Mín	Máx				
CPR	5	25	8 a 14	3 vezes	2,5	120 Km/h
CMR		20	7 a 10			
CAR		20	7 a 10			
CNR/CCR/CSR	4	20	Até 9*	3 vezes	2,5	100 Km/h
Outros Ralis	4	20	Até 9*			100 Km/h

\* Incluindo Super Especiais e/ou City Stage

**19.1.1 - Horário das PEC** - devem tanto quanto possível respeitar um horário diurno, para todos os concorrentes.

**19.2 - PEC em sentido inverso** - o mesmo troço de estrada, não poderá ser usado enquanto PEC, em sentido inverso durante a mesma prova. Exceptua-se as regiões dos Açores e Madeira, tendo em atenção as características da rede viária.

**19.3 - Quilometragem total de PEC numa prova** - com excepção das provas de Campeonatos ou Taças de ralis FIA, a quilometragem terá de estar dentro dos valores do quadro seguinte:

Tipo de Prova	Mín.	Máx.
Campeonato de Portugal de Ralis	90 Km	120 Km
Campeonato dos Açores / Madeira de Ralis	50 Km	80 Km
Outros Ralis	50 Km	70 Km

**19.4 - Segurança das equipas** - se uma viatura ficar imobilizada dentro de uma PEC a mesma só poderá retomar a sua marcha, depois dos dois membros da equipa, estarem com os capacetes e cintos de segurança devidamente colocados, sob pena de ser comunicado ao CCD que poderá aplicar uma penalidade.

**19.5 - Circulação das equipas em sentido contrário** - é proibido. A infração a esta regra será comunicada ao CCD, que aplicará a sua desqualificação.

**19.6 - Procedimento no controlo de Partida** - um controlador inscreverá a hora prevista (hora e minuto) de partida, na respetiva carta de controlo, anunciando, em voz alta, os 30" / 15" / 10" e os 5 últimos segundos, um a um, a viatura tem de partir de imediato.

Este método deverá preferencialmente ser substituído por um sistema eletrónico de contagem regressiva, efetuado segundo a segundo e que seja claramente visível pela equipa desde a sua posição de partida e ligado a um sistema de deteção de *falsas partidas*.

A partida será dada com a viatura parada e colocada sobre a linha de partida. Qualquer equipa que não possa partir nos 20 segundos seguintes à hora indicada, será imediatamente deslocada para um local seguro e considerada como desistente.

**19.6.1 - Intervalo de partida** - 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.

**19.6.2 - Interrupção/Paragem definitiva** - o diretor da prova atribuirá a cada uma das equipas afetadas, um tempo que considerar como o mais correto, de acordo com critérios de equidade e verdade desportiva.

**19.6.3 - Equipa Responsável pela Interrupção/Paragem definitiva** - toda a equipa responsável ou corresponsável não poderá em caso algum, tirar benefícios desta medida, sendo-lhe assim atribuído o tempo efetivo que tenha eventualmente realizado, se este for superior ao tempo atribuído às outras equipas.

**19.6.4 - Reinício após interrupção** - só poderá ocorrer até um máximo de 20 minutos após o momento da sua interrupção. A partir desse período, aplicar-se-ão automaticamente as disposições dos Art. 8.3, 19.6.2 e 19.6.3.

**19.6.5 - Partida retardada imputável à equipa** - o controlador inscreverá na carta de controlo, a nova hora de partida e a penalidade será de 1 minuto, por minuto ou fração de minuto de atraso.

**19.6.6 - Recusa de partida na hora indicada** - o facto, será comunicado ao CCD que poderá aplicar à equipa, uma penalidade, quer a PEC tenha sido disputada ou venha a ser anulada.

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

**19.6.7.1 - Partida retardada/recusada por falta de equipamento de vestuário** - o director de prova, o responsável de segurança da PEC, **DT, CT**, ou até o comissário de posto, sempre que um elemento da equipa não se encontre devidamente equipado, de acordo com o Art. 11.2 das PGAK, têm de retirá-lo do local de partida, até que este esteja em conformidade. Assim, ser-lhe-á dada uma nova hora de partida, de acordo com o presente artigo e será penalizado de acordo com o Art.19.6.5.

Caso se mantenha a falta de equipamento, a partida será recusada pelo diretor de prova e a situação comunicada ao CCD, que lhe poderá aplicar uma penalidade, independentemente de eventuais sanções disciplinares que lhe venham a ser posteriormente aplicadas pelo Conselho de Disciplina da FPAK.

No caso da penalização acumulada ser superior ao permitido, o Diretor de Prova terá de desqualificar o concorrente no final de secção ou etapa.

**19.7 - Falsa Partida** - será penalizada como segue:

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

**19.7.1 - Infrações posteriores** - ao critério do CCD que poderá aplicar uma penalidade. Estas penalidades não excluem a possibilidade do CCD impor outras penalidades, mais graves, se assim achar necessário.

**19.8 - Chegada de uma PEC (Tomada de Tempo)** - será lançada sendo proibida a paragem entre a placa com *bandeira de xadrez de fundo amarelo* e a placa de *STOP sob fundo vermelho* (controle de *STOP*). Qualquer infração será comunicada ao CCD que poderá aplicar uma penalidade.

A cronometragem será efetuada na perpendicular da linha de chegada, assinalada por uma placa *com bandeira de xadrez sob fundo vermelho*, por aparelhos de cronometragem dispendo obrigatoriamente de impressora. Estes aparelhos serão duplicados por cronómetros sem obrigatoriedade de impressora.

**19.9 - Procedimentos no STOP** - a equipa terá de parar no controle de *STOP* para fazer registar na carta de controlo, o tempo de chegada (hora, minuto, segundo e décimo de segundo).

Se o controlador não puder inscrever a hora exata de chegada, visá-la-á, fazendo-se a inscrição do tempo na neutralização ou reagrupamento seguintes.

**19.9.1 - Falta de registo do tempo por culpa da equipa** - aplicadas as seguintes penalidades:

**a)** à partida: desqualificação;

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

**19.10 - Interdição de assistência no decorrer de uma PEC** - no decorrer das PEC a assistência é proibida. Toda a infração será comunicada ao CCD, que poderá aplicar uma penalidade. Tal decisão só poderá ser pronunciada no final de uma secção ou etapa.

**19.11 - Fecho de uma PEC** - em nenhuma prova poderá ser autorizado o acesso ao percurso das PEC, depois do seu encerramento ao trânsito normal, a quaisquer viaturas estranhas à organização da prova, inclusive a viaturas de reconhecimento (batedores) ou às forças de segurança, salvo autorização expressa do director de prova.

**19.12 - Chicanes** - quando utilizadas, aplicam-se os Art. 20.1.4, 20.1.5, 20.1.6, 20.2 e 20.3.

## Art. 20 - SUPER-ESPECIAIS

**20.1 - Super Especial** - prova disputada em centros urbanos numa área relativamente pequena, para melhor visão dos espectadores, com a possibilidade de haver mais do que um carro partindo ao mesmo tempo, *de preferência em linha, assim como deve privilegiar o sentido de trânsito* e não ultrapassando a distância total de 2,5 Km. Não deverá ter percursos em recta, superiores a 150 metros, caso contrário, terão de utilizar obstáculos artificiais, conforme indicado no Art. 20.1.4.

**20.1 a.1) - Enquadramento com mais PEC** - aplicam-se as regras de uma PEC (Art. 19), podendo, se necessário, ser aplicado o Art. 20.1.5.1.

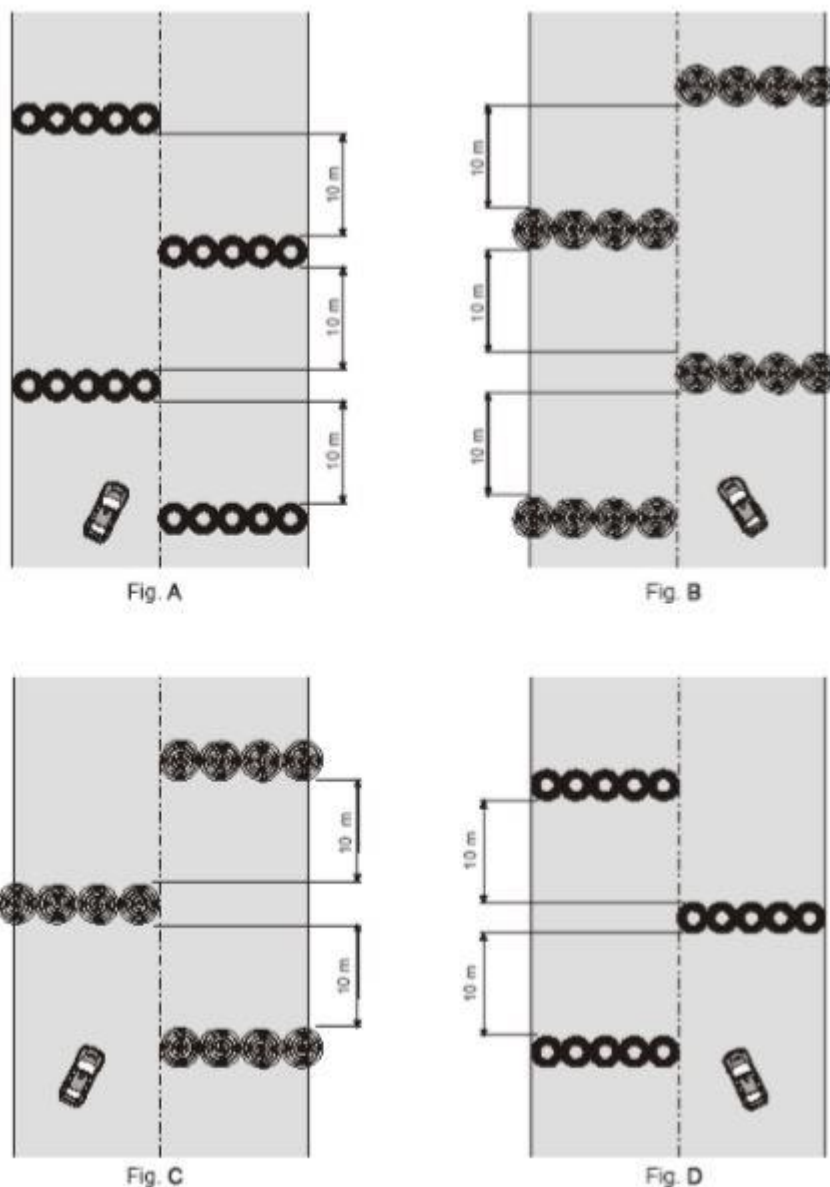
**20.1.1 - Regulamentação** - conforme o Art. 19.

**20.1.2 - Ordem de partida** - fica à responsabilidade do director de prova.

**20.1.3 - Tipo de piso** - é recomendável que o piso seja do mesmo tipo das restantes PEC do rali.

**20.1.4 - Criação e definição visual de *chicanes artificiais*** - criação através de duas barreiras (mínimo) de pneus fixados entre si, sendo que neste caso os dois extremos (A) têm de ser de pneus *solidários preferencialmente agrupados (em blocos de 3 pilhas)* com a altura mínima de *90cm 5-pneus*, com uma distância entre elas de *7-a* 10 metros, de acordo com o desenho abaixo, tendo a primeira fila branca ficar do lado da via que proporcionar maior segurança.

### **NOVO GRAFISMO A SEGUIR**



**20.1.5 - Sinalização** - é fortemente recomendada a utilização de bandeiras **vermelhas** por forma a advertir o concorrente da obstrução do trajecto com que se depara.

**20.1.5.1 - Equipa afectada por bandeira vermelha** - o director de prova poderá autorizar uma equipa 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, ao abrigo do Art. 19.6.2.

À equipa responsável total ou parcialmente pela exibição de uma ou mais bandeiras vermelhas, aplicar-se-á o disposto no Art. 19.6.3.

**20.1.6 - Viatura na Partida da SE** - à viatura que se encontre na partida da SE e que não consiga partir dentro dos 20 segundos, não lhe será aplicado neste caso, o disposto no Art. 19.6, tendo de ser removida pelos organizadores para o PA, caso se trate da última PEC da prova. Nos outros casos a viatura deverá ser colocada no percurso do sector de ligação, após o controle de STOP da SE. Ser-lhe-á no entanto aplicada a penalização definida no Art. 20.4

**20.1.6.1 - Não completar o percurso** - qualquer viatura nesta circunstância tem de ser removida pelos organizadores para o PA, caso se trate da última PEC da prova. Nos outros casos a viatura deverá ser colocada no percurso do sector de ligação, após o controle de STOP da SE, aplicando-se a penalização definida no Art 20.4 Art. 21.1.3 a).

**20.1.6.2 - Erro de percurso** - qualquer equipa nesta circunstância, ser-lhe-á aplicada a penalização definida no Art 20.4 Art. 21.1.3 a) Se o concorrente detetar o erro e retomar o percurso no local do erro de forma forma correta não será penalizado.

**20.1.6.3 - Não atingir o CH da Super Especial** - o concorrente que não consiga chegar ao início da super especial será penalizado com o previsto no Art 20.4

**20.1.7 - Apresentação no PA** - qualquer viatura nestas 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. O tempo efectivo tem de ser averbado por um controlador.

**20.1.8 - Voltas a mais numa rotunda ou placa**, - no caso de efetuarem voltas a mais numa rotunda ou placa no sentido de prova não será passível de penalidade.

**20.2 - Quando os ralis** - integrarem os Campeonatos FIA / Taça da Europa FIA aplicar-se-á a legislação FIA sobre este assunto.

**20.3 - City - Stage** - Caso a Comissão Organizadora, assim o entenda, poderá organizar uma City - Stage para substituir a Super - Especial, que será avaliada em termos de pontuação no relatório de observação da prova. Prova esta que será obrigatória no início do evento, para todos os concorrentes e com tempo máximo. O tempo desta prova não contará para o tempo final do rali.

#### **20.4 - Penalidades**

**20.4.1 - Não completar o percurso** - é atribuído o pior tempo realizado em condições normais, por viaturas do mesmo grupo na PEC, acrescido de 3 minutos.

**20.4.2 - Erro de percurso** - qualquer equipa nesta circunstância, ser-lhe-á aplicada a penalização seguinte - é atribuído o pior tempo realizado em condições normais, por viaturas do mesmo grupo na PEC, acrescido de 1 minuto.

**20.4.3 - Não atingir o CH da Super Especial** - qualquer equipa nesta circunstância, ser-lhe-á aplicada a penalização seguinte - é atribuído o pior tempo realizado em condições normais, por viaturas do mesmo grupo na PEC, acrescido de 5 minutos.

### **Art. 21 - RALI 2**

**21.1 - Procedimento dos concorrentes** - sempre que um concorrente desista ou seja desqualificado por excesso de tempo (cf. Art. 18.5) no 1º dia, de uma prova de 2 dias, fica automaticamente inserido em Rali 2, desde que se tenha cumprido os 10% de quilometragem das PECs, referidas no Art. 1.1 e Art. 1.1.1. Se porventura entender não participar, tem de informar o director de prova até 90 minutos, antes da hora de partida da primeira viatura em prova, do rali em que está inserido. Caso contrário ser-lhe-á aplicada pelo CCD uma multa de 1.000 € (mil euros).

**21.1.1 - Reentrada em parque** - até 60 minutos antes da hora de partida da primeira viatura em prova, do rali em que está inserido nessa etapa. Necessita de obter o parecer favorável do DT relativamente aos órgãos de segurança e a novas selagens, se necessário.

**21.1.2 - Ordem de Partida** - pela classificação ou de acordo com o a decisão do Diretor de Prova e aprovada pelo CCD.

#### **21.1.3 - Penalizações**

**a)** é atribuído o pior tempo realizado em condições normais, por viaturas do mesmo grupo na PEC onde desista e nas seguintes, não percorridas, acrescido de 3 minutos em cada;

**b)** não completar o último sector de ligação, 5 minutos de penalização;

**c)** caso o concorrente tenha sido desqualificado por excesso de tempo, a penalização a atribuir, é a do tempo acumulado que originou a desqualificação;

### **Art. 22 - PARQUE FECHADO**

**22.1 - Condições gerais** - durante o regime de parque fechado, é proibido proceder a qualquer tipo de reparação / intervenção ou reabastecimento.

**22.2 - Veículos em regime de Parque Fechado** - desde a sua entrada num parque de partida (se existir), num de reagrupamento, num parque de final de secção ou etapa, numa zona de controlo até à saída desta (cf. Art. 18.1.3) ou até à chegada ao final da prova, e até que expirem os prazos para apresentação de reclamações previstas no Art. 26 e à autorização de abertura do parque fechado pelo CCD.

**22.2.1 - Interdição de acesso** - excepto aos oficiais da prova.

**22.2.2 - Autorização para entrada ou permanência num Parque Fechado** - para a saída de um parque fechado (partida de etapa, secção ou reagrupamento) as equipas serão autorizadas a entrar 10 minutos antes da sua hora de partida. Contudo, e no caso em que um parque de reagrupamento não dure mais do que 10 minutos, as equipas poderão permanecer no seu interior.

**22.2.3 - Auxílio à entrada, dentro ou saída de um Parque Fechado** - apenas os controladores e os membros da equipa poderão empurrar uma viatura, de um controlo horário, de reagrupamento ou de final de etapa.

**22.2.4 - Auxílio à saída de um Parque Fechado seguido de um Parque de Assistência** - caso uma viatura não consiga sair do PF pelos seus próprios meios para o PA contíguo, poderá ser empurrado ou rebocado pela sua equipa de assistência, controladores e própria equipa até ao PA **em parques onde seja exequível**.

**22.3 - Reparações em zonas de Parque Fechado** - desde que se afigure aos CT que uma viatura se apresenta num estado incompatível com uma normal e segura utilização da via pública, esta terá de ser reparada na presença destes.

**22.3.1 - Tempo utilizado na 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 fração de minuto.

**22.3.2 - Eventual nova hora de partida** - se o tempo assim perdido motivar um atraso para além da hora de partida inicialmente prevista.

**22.3.3 - Troca de Vidros** - como exceção ao regime de parque fechado, mas sob observação de um controlador 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.

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. 22.3.1.

**22.3.4 - Tempo para concluir a intervenção** - 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. 22.3.1.

**22.3.5 - Procedimento após parquear a viatura** - desligar o motor e abandonar o parque fechado, momento a partir do qual o seu acesso será interdito.

**22.4 - Manobras que configurem derrapagens ou piões** - em qualquer prova são interditas aos concorrentes manobras que se configurem como derrapagens ou piões, nos parques fechados de partida ou de chegada (final de um rali).

**22.5 - Capa de cobertura** - é interdita a sua utilização nas viaturas.

**22.6 - Retirada de uma viatura antes da abertura oficial do parque fechado** - constitui infração disciplinar grave, que será comunicada ao CCD, que pronunciará a desqualificação imediata do concorrente em questão, independentemente de eventuais sanções disciplinares, que lhe venham a ser, posteriormente, aplicadas pelo Conselho de Disciplina da FPAK.

## **Art. 23 - RESULTADOS - CLASSIFICAÇÕES**

**23.1 - Determinação da Classificação Final de uma prova** - a classificação é estabelecida adicionando os tempos reais obtidos nas PEC, a eventuais penalizações em tempo, aplicadas nos sectores de ligação, penalizações técnicas traduzidas em tempo, etc. A equipa que contabilizar o menor tempo será declarada vencedora e assim sucessivamente.

**23.1.2 - Forma de pontuar para a classificação de um campeonato** - o 1º condutor tomará o compromisso formal de conduzir ele próprio o veículo de prova durante as PEC. O 2º condutor/navegador poderá conduzir o veículo exclusivamente nos sectores de ligação. Caso contrário, a equipa será classificada na prova, mas não obterá pontos para a respectiva competição.

**23.2 - Publicações das Classificações** - serão publicadas da seguinte forma:

- **Classificações Provisórias** distribuídas pela direção da prova, durante o decorrer de uma etapa.
- **Classificações Parciais Provisórias** no final de uma etapa.
- **Classificação Final Provisória** - pela direção de prova, no final do rali.
- **Classificação Final Oficial** - classificação aprovada pelo CCD.

**23.2.1 - Publicação dos resultados das PEC** - os resultados de cada PEC, bem como a correspondente classificação após as mesmas e ainda quaisquer penalizações expressas em tempo

deverão ser disponibilizadas tão rápido quanto possível no quadro de afixação de tempos e resultados e nos sites de tempo on line.

#### **Art. 24 - EX-AEQUO E ATRIBUIÇÃO DE PONTOS EM PROVAS**

**24.1 - Empate no final do rali** - será proclamado vencedor aquele que tenha obtido o melhor tempo na primeira PEC, que não Super-Especial. Se isso não for suficiente para o desempate, os tempos da segunda, terceira, quarta, etc., serão então tomados em consideração, respetivamente.

**24.2 - Entre a Super-Especial inicial e o final da prova** - caso não tenham sido disputados 60% (inclusive) da quilometragem total das PEC, serão atribuídos somente 50% dos pontos definidos na tabela do Art. 13.1 das PGAK, exceto nas provas FIA.

#### **Art. 25 - ACTAS - RELATÓRIO DE ENCERRAMENTO**

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

**25.2 - Entrega das actas e dos relatórios** - conforme o Art. 12.3 das PGAK.

#### **Art. 26 - RECLAMAÇÕES - APELOS - MULTAS**

**26.1 - Reclamações** - têm de ser apresentadas nos termos definidos no Art. 13 do CDI, bem como nos Art. 14 das PGAK.

**26.2 - Apelos** - os concorrentes têm direito de apelo, sobre as decisões tomadas pelo CCD, pelo que terão de o fazer, conforme o estipulado no Art. 15 do CDI.

#### **Art. 27 - CONTROLE ANTI-DOPAGEM - ANTI-ALCOOLEMIA**

**27.1 - Controlos** - Em todas as provas do calendário desportivo nacional poderá existir controlo antidopagem e/ou anti alcoolemia, nos termos definidos nos Art. 18 e 19 das PGAK, respectivamente, pelo que terá de constar, no regulamento da prova a hora e local da sua realização.

#### **Art. 28 - DISTRIBUIÇÃO DE PRÉMIOS - CONFERÊNCIAS DE IMPRENSA**

**28.1 - Prazo de entrega** - à excepção de provas integradas nos Campeonatos/Taça da Europa FIA, a distribuição de prémios deverá realizar-se até uma hora após a saída da classificação final **provisória. oficiosa.**

**28.2 - Local de Entrega de Prémios** - a cerimónia terá de ocorrer na zona do *pódio de chegada*, devendo constar do regulamento da prova a hora e local.

**28.3 - Classificação 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.

**28.4 - Conferência de Imprensa** - **imediatamente após a ato de escolha da ordem de partida**, não poderá exceder 15 minutos, sendo o coordenador previamente designado, e que poderá ser o responsável pelo Gabinete de Imprensa da prova.

**28.4.1 - Convocação das equipas (Final da prova)** - deverão comparecer os 3 primeiros classificados à geral e ainda o vencedor de cada *grupo*, os quais serão convocados pela organização à chegada da prova, para o local e horário definido, no regulamento da prova.

**28.4.2 - Falta de comparência** - a não comparência, na distribuição de prémios do rali, sem que tenha sido justificado ao organizador e autorizado por escrito pelo CCD, de qualquer elemento previamente designado, será punida, com uma multa de 250€.

#### **Art. 29 - DIREITOS COMERCIAIS**

**29.1** - De acordo com o Art. 22 das PGAK.

#### **Art. 30 - APLICAÇÃO E INTERPRETAÇÃO DAS PRESENTES PRESCRIÇÕES**

**30.1 - Aplicação e Interpretação** - em caso de diferendo e até ao início da prova será a direcção da FPAK a decidir a sua correcta interpretação. Após o início da prova, caberá ao CCD decidir.

**30.2 - Modificação** - qualquer modificação às presentes prescrições, bem como a qualquer regulamento, será introduzida de acordo com o Art. 2.4 das PGAK.



ÍNDICE DOS ANEXOS	
DESCRIÇÃO	CAPÍTULO
I	SINALIZAÇÃO (link)
II	RESPONSÁVEL PELAS RELAÇÕES COM OS CONCORRENTES
III	SEGURANÇA NOS RALIS
IV	CARTA DE CONTROLO - MAPA DE CONTROLOS - LISTA DE INSCRITOS (links)

## ANEXO I - SINALIZAÇÃO

### Placas de Controlo

<http://www.ralis.fpak.pt/sites/default/files/ficheiros/regulamentos/2017/campeonato-nacional-ralis/placasdecontrolo.pdf>

### Placas Standard FIA

<http://www.ralis.fpak.pt/sites/default/files/ficheiros/regulamentos/2017/campeonato-nacional-ralis/placasstandardfia.pdf>

## ANEXO II - RESPONSÁVEL PELAS RELAÇÕES COM OS CONCORRENTES

### Art. 1 - FUNÇÕES

**1.1 - Informar e Consertar** - prestar informações aos concorrentes e manter com eles um papel de concertação, tem de ser possuidor de licença desportiva, de pelo menos CDE, uma vez que implicará intrínseco conhecimento da regulamentação. Terá a função de ligação permanente entre os concorrentes, pilotos e chefes de equipa. Será por isso um dos membros com assento nas reuniões do CCD, a fim de estar informado das decisões tomadas.

**1.2 - Identificação** - Para melhor identificação terá de ser:

- a) portador de um identificativo específico definido no regulamento da prova;
- b) apresentado aos concorrentes, se for organizado um *briefing* de condutores;
- c) publicada a sua fotografia e contacto telefónico no regulamento da prova ou em Aditamento,

### Art. 2 - PRESENÇA DURANTE A PROVA

**2.1 - Plano de Presenças** - tem de constar no regulamento particular e ser afixado no quadro oficial da prova, tendo de prever presenças:

- nas verificações administrativas e técnicas;
- no secretariado da prova;
- na partida do rali;
- nos parques fechados e de reagrupamento;
- nos parques de fim de etapa;
- na afixação das classificações;

**2.2 - Concertação** - evitar que cheguem ao CCD, os pedidos que possam encontrar solução satisfatória, através de explicações precisas, fornecer respostas às questões levantadas e dar informações complementares, relativas à regulamentação e ao desenrolar da prova.

Excluem-se desta acção, os casos de reclamação (exemplo: fornecer esclarecimentos sobre tempos contestados com o apoio das informações dos controladores), abster-se de quaisquer palavras ou acções, susceptíveis de provocar protestos.

## ANEXO III - SEGURANÇA EM RALIS

1	SEGURANÇA GERAL
2	SEGURANÇA DO PÚBLICO
3	SERVIÇOS DE SEGURANÇA NAS PEC
4	SEGURANÇA NOS PARQUES DE ASSISTÊNCIA
5	SEGURANÇA NOS PARQUES DE REABASTECIMENTO
6	SEGURANÇA DOS OFICIAIS DE PROVA
7	MEDIDAS ADICIONAIS DE SEGURANÇA NOS RALIS NACIONAIS

**NOTA:** cada organizador pode e deve integrar mais medidas susceptíveis de melhorar as condições de segurança de público, equipas e controladores.

Chama-se ainda 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** - cada prova tem de ter um plano de segurança, que compreenderá:

**a)** a localização do Centro Operacional do Rali (COR) / Direcção da Prova;

**b)** os nomes dos diferentes responsáveis:

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

**c)** a coordenação dos diferentes serviços de segurança:

Policia/Hospitais/Serviço Médico de Urgência/Serviço de Incêndio/Serviço de desempanagem/Serviço de ambulâncias;

**d)** o itinerário completo com os sectores de ligação discriminados;

**e)** 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.,

- um mapa detalhado da PEC.

**f)** deve antecipar problemas que possam surgir relativamente à segurança de:

- público;

- equipas concorrentes;

- oficiais de prova;

**g)** um caderno de itinerários por PEC detalhando a posição nos diversos cruzamento, dos *marshalls*, agentes da autoridade, as posições rádio e saídas de emergência, e a forma como estes estão fechados.

**h)** um mapa geral indicando todas as saídas de emergência.

**1.1.1 - Envio à FPAK** - no mínimo, até **10 dias** antes da realização da prova.

**1.2 - Responsável pela Segurança** - será indicado no regulamento 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 chefe de segurança de cada PEC, Observador FPAK e *viaturas de abertura* (a seguir designados por **carros 0**).

**1.3 - Chefe de Segurança de uma PEC** - tem de efectuar uma inspecção e certificar-se que a sua montagem está conforme o Plano de Segurança, antes da passagem dos **carros 000 ou 00**.

**1.4 - Controlo** - o controlo do Plano de Segurança será, em última instância, da responsabilidade do director de prova.

**1.5 - Grupo de Trabalho de Provas de Estrada (GTPE)** - grupo constituído pela FPAK para a observação de provas, sempre que esta o entenda e integrado por elementos com experiência comprovada, que tem por missão, acompanhado pelo Director de Prova, Responsável de Segurança, e eventualmente pelos responsáveis das PEC, no mínimo 45 dias antes do evento, aconselhar sobre aspectos como:

**a)** não utilização de parte ou totalidade de uma PEC em virtude das condições de piso e/ou perigosidade do percurso;

- b)** colocação dos CHP para uma PEC, por forma a permitir a entrada das viaturas de segurança em caso de necessidade, salvaguardar a visibilidade dos concorrentes relativamente aos CHC ou CP, à chegada da PEC e sua distância para o controlo de STOP e ainda a colocação deste;
- c)** locais de posicionamento do público;
- d)** forma de controlar o trânsito, sobretudo em saídas de emergência;
- e)** de acordo com uma informação detalhada, quais os cruzamentos a *cortar* com fitas (caminhos sem saída) e aqueles que necessitam de marshalls.
- f)** colocação de chicanes artificiais de acordo com o Art. 20.1.4, em locais declaradamente rápidos;
- g)** optimização das ligações, tendo em conta os início e finais das PEC, nomeadamente para o reconhecimento destas;
- h)** passagem por aglomerados populacionais;
- i)** o equilíbrio nos tempos de ligação entre CH, não utilizando médias altas por forma a não pôr em perigo a normal circulação do trânsito sobretudo em estradas sinuosas, nem médias baixas em estradas rápidas, por forma a não criar aglomeração de viaturas de prova à entrada de um CH;

## **1.6 - DELEGADO MÉDICO/BRIEFING**

### **1.6.1 - Delegado Médico**

Em todas as provas do CPR, a FPAK, nomeará um Delegado Médico, que acompanhará o rali. Assim, o Delegado Médico além de ter de estar presente no briefing que a direcção de prova promoverá, com a presença do Director de Prova e do Médico Chefe, antes do início do rali, acompanhará seguidamente todo o rali.

### **1.6.2 - Briefing**

É obrigatório, com a presença do director de prova e/ou director-adjunto com horário previsto no programa oficial, a presença de um dos membros da equipa, que terá de subscrever a folha de presenças disponibilizada para o efeito, sendo o atraso penalizado com uma multa de 100 €. A não comparência estará sujeita a uma multa de 500 € e outro tipo de penalizações que podem ir até à imediata desqualificação, por decisão do CCD.

No caso de terem lugar outros briefings (não obrigatórios), as informações, têm de ser afixadas, tão rápido quanto possível, no quadro oficial.

## **Art. 2 - SEGURANÇA DO PÚBLICO**

**2.1** - As acções seguintes, que completam o Anexo H do CDI, são obrigatórias para todas as provas internacionais, campeonato nacional e aconselháveis para as restantes provas.

**2.1.1 - Local e hora das PEC** - escolher o local e a hora das PEC de maneira a desencorajar a deslocação do público entre elas.

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

**2.1.3 - Veículos de informação** - têm de estar munidos de altifalantes e percorrer as PEC, várias vezes se necessário, até **40 minutos** antes do **carro 0**, para advertir os espectadores e se necessário, assegurar que aqueles que ocupam locais perigosos são colocados em locais seguros. O carro pode ser substituído por um helicóptero com altifalantes.

**2.2 - Controlo dos Espectadores** - o organizador, se necessário com a ajuda dos agentes da autoridade tem de 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, e protegidas por equipamentos de segurança, como barreiras de pneus, fitas plásticas, *jerseys*, etc.

**2.2.1 - Deslocação do público no percurso das PEC** - é necessário impedir o público de se deslocar desde que estas se encontrem abertas à competição, entre a passagem do **carro 0** e a passagem do carro de fecho.

**2.2.2 - Conselhos de segurança** - deve ser distribuído ao público informação no percurso e em todos os pontos de acesso.

**2.2.3 - Comissários de estrada (marshall)** - devem estar presentes ao longo das PEC, para garantir a segurança do público. Têm de envergarem um colete identificado com a palavra *Segurança* ou *Marshall*.

**2.3 - Reabastecimentos e Assistência** - quando os espectadores tiverem acesso a estas zonas, os organizadores têm de tomar todas as precauções para os manter à distância apropriada de actividades potencialmente perigosas, vedando a área com baias.

**2.4 - Em caso de acidente** - se uma equipa estiver implicada num acidente do qual resultem ferimentos no público, têm de 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 **desqualificação**.

**2.5 - Inquérito sobre os acidentes** - todo o acidente que provoque ferimentos graves ou mortais tem de ser objecto de um relatório enviado à direcção da FPAK, elaborado por uma comissão composta por um CD, CTC, Responsável pela Segurança e se possível, por um representante dos agentes da autoridade. O relatório tem de 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 0, Viatura de fecho e suas identificações** - os organizadores terão de dispor no mínimo, de 2 viaturas de abertura, identificadas por uma placa de 36x50 cm sobre o capot dianteiro e nas portas laterais dianteiras, com a indicação *SEGURANÇA* e o número **000** (viatura opcional), **00** e **0** **com a numeração igual aos nº de competição**. Imediatamente após o ultimo concorrente, uma viatura *de fecho*, ostentando uma placa com as mesmas dimensões, mas nas quais figurará uma *bandeira de xadrez*. Qualquer delas têm de respeitar na íntegra o percurso da prova, definido no caderno de itinerário.

**2.6.1 - Tipo de viaturas, equipamento e licenças** - o **carro 000** (opcional) e **00** serão totalmente de série, sem roll-bar e nos ralis de terra recomenda-se a utilização de viaturas do tipo *jeep*.

O **carro 0** deverá ser tanto quanto possível um *carro de rali*. Qualquer deles tem de estar equipada com luzes rotativas no tejadilho e uma sirene, de utilização obrigatória.

Os 1º condutor e 2º condutor/navegador dos **carro 000, 00** e **0**, têm de ser portadores de licenças desportivas Nacional C (ou superior). No entanto só os elementos do **carro 0**, têm de utilizar vestuário, conforme o definido no Art. 11.2 das PGAK.

Em caso algum, estas não podem ser conduzidas, por condutores que tenham abandonado a prova.

**2.6.2 - Funções** - têm de ter experiência de ralis para poderem fornecer ao Director de Prova e/ou Responsável de Segurança, informações e comentários sobre as condições ao longo do percurso, a forma como estão encerradas as estradas de acesso e sobre a colocação do público, conforme o Art. 3.2 e 3.2.1 deste Anexo, podendo até sugerir o atraso ou mesmo a anulação de uma PEC e dar indicações, tanto aos marshalls, como às forças de segurança.

**2.6.3 - Carta de controlo** - os *carros 00* e *0* têm de utilizar a carta de controlo apenas para testar e aferir as equipas de cronometragem.

**2.6.4 - Notas de andamento** - **não são** permitidas nos **carros 000** e **00**.

**2.7 - Segurança nos Sectores de Ligação** - o itinerário e horário tem de 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:

- comunicação;
- afixação de cartazes;
- distribuição de prospectos;

### **Art. 3 - SERVIÇOS DE SEGURANÇA NAS PEC**

**3.1 - Na Partida das PEC** - conforme 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;
- 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;

**3.1.1 - No meio de PEC com mais de 15 Km** - conforme Art. 5.5.1 b) do Anexo H do CDI.

Em PEC's independentemente do tipo de piso devemos prever que os meios de socorro e assistência não necessitem de mais de 10 minutos até ao local do incidente.

- 1 carro de intervenção médica;
- 1 médico ou 1 enfermeiro;

- material de comunicação adequado para estar em contacto com o COR;

### **3.1.2 - No STOP das PEC**

- mínimo de 2 extintores de 4 Kg;

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

- a)** equipa médica conforme 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;

**3.1.4** - Quando as condições do terreno o exigirem, a viatura rápida de intervenção, pode ser substituído por 2 viaturas:

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

**3.2 - Sinalização e balizagem de estradas e caminhos das PEC** - os acessos terão que estar fechadas à circulação, utilizando o seguinte procedimento:

- a)** as estradas principais, secundárias e todas aquelas nas quais se pode circular, têm de estar bloqueadas e vigiadas por um ou mais *marshalls* e/ou agentes da autoridade;
- b)** as pequenas estradas sem saída (que conduzem a quintas, por exemplo) terão de ser bloqueadas por meio de fita plástica. Tem de ser afixada uma nota na barreira ou nessa fita, para avisar do desenrolar da prova e do perigo que representa entrar no traçado da PEC;

**3.2.1** - Os *marshalls* 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 vermelhas de todo o obstáculo existente no percurso da PEC;

**3.2.2 - Utilização de bandeiras vermelhas pelos marshalls - obrigatório adoptar o seguinte procedimento, para PEC com quilometragem superior a 15 Km (inclusive):**

Em PEC's independentemente do tipo de piso devemos prever que os meios de socorro e assistência não necessitem de mais de 10 minutos até ao local do incidente

- a)** as bandeiras vermelhas só podem ser utilizadas nos *pontos rádio*;
- b)** todo o condutor a quem for mostrada uma bandeira vermelha tem de reduzir a velocidade de imediato 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. 19.6.2 e 19.6.3;

**c)** se um condutor não reduzir a velocidade como se exige, o CCD pode impor uma penalização que poderá ir até à **desqualificação**;

**3.3 - Vigilância Rádio** - será instalada uma rede rádio com postos aproximadamente de 5 em 5 Km, assinalados no caderno de itinerário e no percurso de prova, por sinalética definida no Anexo I, permitindo fazer o acompanhamento das viaturas de prova e o desenrolar do rali. As ambulâncias estacionarão sempre junto de *pontos rádio*, sinalizadas por uma placa definida no mesmo Anexo.

**3.3.1 - Coordenação** - será feita a partir do COR ou pelo Chefe de Segurança da PEC. Cada organizador tem de 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.

**3.3.2 - Procedimento das viaturas de prova após a amostragem do sinal SOS (+)** - 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 da viatura, sem exibirem o sinal **SOS (+)**, tem de parar de imediato para lhes prestar assistência assim como as viaturas que se lhe seguirem. Excepto a segunda que terá de prosseguir pelo percurso da prova, para informar da situação no *ponto rádio* mais próximo.

As viaturas que se lhe seguirem, terão de desimpedir a estrada, para o acesso das viaturas de emergência.

O caderno de itinerário, tem de conter uma página, com as instruções em caso de acidente.

**3.3.3 - Triângulo vermelho reflector** - em caso de paragem tem de ser colocado em local visível, no mínimo 50 metros antes, mesmo que a viatura de prova se encontre fora da estrada. Caso se comprove o desrespeito a esta regra, a equipa receberá uma penalidade à discrição do CCD.

**3.3.4 - Abandono da Prova** - equipa que abandone uma prova, tem de informar tão urgente quanto possível os organizadores. Salvo em casos de força maior, a equipa que não respeitar esta regra, ficará sujeita à aplicação de uma penalidade à discrição do CCD.

**3.4 - Sinais OK e SOS (+)** - em caso de acidente, que não justifique intervenção médica, o sinal **OK** terá de ser claramente mostrado, às 3 viaturas de prova seguintes e a todos os helicópteros que tenham necessidade de intervir.

Se pelo contrário, forem necessários cuidados médicos, terá de ser imediatamente mostrado o sinal **SOS (+)**, às viaturas seguintes e aos helicópteros, caso estes existam.

**3.4.1 - Abandono da viatura** - o sinal **OK**, tem de ser afixado de maneira a ser claramente visível pelos outros concorrentes.

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.

Toda a equipa capaz de respeitar esta regra e que não o faça, poderá ser penalizada pelo CCD conforme disposições do CDI.

**3.5 - Evacuação** - tem de ser previsto um itinerário de evacuação para cada PEC definido claramente no Plano de Segurança por meio de um mapa ou diagrama. Os Serviços de Urgência de todos os hospitais situados na imediação do percurso, têm de estar em estado de alerta.

**3.6 - Saídas de emergência** - As saídas de emergência previstas nos percursos tem de ser coincidentes com os pontos rádio

#### **Art. 4 - SEGURANÇA NOS PARQUES DE ASSISTÊNCIA**

**4.1** - É obrigatório a presença de uma ambulância no Parque de Assistência.

#### **Art. 5 - SEGURANÇA NOS PARQUES DE REABASTECIMENTO**

**5.1** - É obrigatório a presença de um carro de bombeiros ou na impossibilidade do mesmo a presença de pelo menos 4 bombeiros equipados com pelo menos 4 extintores de 4 kg.

#### **Art. 6 - SEGURANÇA DOS OFICIAIS DE PROVA**

**6.1** - Os organizadores têm de garantir a segurança dos diversos oficiais de prova, nomeadamente a dos controladores.

#### **Art. 7 - MEDIDAS ADICIONAIS DE SEGURANÇA NOS RALIS NACIONAIS**

**7.1** - Todos os clubes organizadores de provas de ralis que integrem o calendário desportivo nacional, terão de implementar as seguintes medidas adicionais de segurança:

**7.2 - Número telefónico de emergência** - de carácter permanente, designado por número **SOS**, para o qual, qualquer participante ou espectador possa ligar, em caso de acidente.

Para além de estar disponível no regulamento da prova, tem de ser disponibilizado a cada equipa, um autocolante a ser afixado nas verificações técnicas, em local visível quer do interior, quer do exterior da viatura.

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

**Carta de Controlo VA / VT**

<http://www.fpak.pt/documentacao/carta-controlo-tipo-vavti-provas-ralis>

**Mapa de Controlos Tipo**

<http://www.fpak.pt/documentacao/mapas-controlo-provas-estrada>

**Lista de Inscritos Tipo**

<http://www.fpak.pt/documentacao/listas-inscritos-tipo>

**Carta de Controlo Tipo**

<http://www.ralis.fpak.pt/sites/default/files/ficheiros/regulamentos/2019/campeonato-portugal-ralis/cartaa.jpg>

**MULTAS DAS PER**

**7.1.1 - Penalidade** - a infracção a esta regra está sujeita a uma penalidade de **200 €**, aplicada pelo director de prova, salvo se a falta dos nomes / bandeiras, dos membros da equipa, acontecer por uma quebra do vidro \*.

**9.2 Placas de matrícula**, - A falta de qualquer placa, acima referida, será penalizada com **150€**.

**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 ao Código da Estrada aplicadas pelo CCD:**

**a) 1ª infracção:** multa de **250 € \*\***

**12.5.2 - Viaturas Auxiliares** - os demais veículos da equipa têm de ser identificados (até dois) por placas *Auxiliar*, fornecidas pelo organizador, que poderá cobrar **75,00 €**, a partir da terceira.\*\*

**15.1.1.1 - Carta de Controlo VA / VT (ver Anexo IV)** - no final da VA ser-lhe á entregue uma carta de controlo, com a *hora de saída* e a *hora para se apresentar nas VTI*. Todo o atraso será penalizado com uma multa de **150 €**. Caso o concorrente tenha perdido a carta de controlo, a penalidade ficará ao critério do CCD. \*\*

**16.5.2.1 - - Desenrolar do Qualifying - PCQ**

**f)** após o término da PCQ, os veículos devem ser conduzidos de imediato e diretamente para o parque fechado que tenha sido previsto pelo organizador e aí permanecerão até que seja autorizada a sua saída pelos Comissários Desportivos.

A assistência aos veículos que terminam a PCQ é proibida até à sua chegada ao parque fechado.

As infracções a esta regra será objeto de penalizações a aplicar pelo CCD. Multa de **100€**.

**21.1 - Procedimento dos concorrentes** - sempre que um concorrente desista ou seja desqualificado por excesso de tempo (cf. Art. 18.5) no 1º dia, de uma prova de 2 dias, fica automaticamente inserido em Rali 2. Se porventura entender não participar, tem de informar o director de prova até 90 minutos, antes da hora de partida da primeira viatura em prova, do rali em que está inserido. Caso contrário ser-lhe-á aplicada pelo CCD uma multa de **1.000 € (mil euros)\***.

**28.4.2 - Falta de comparência** - a não comparência, na distribuição de prémios do rali, sem que tenha sido justificado ao organizador e autorizado por escrito pelo CCD, de qualquer elemento previamente designado, será punida, com uma multa de **250 €**. \*\*

## **ANEXO III - SEGURANÇA EM RALIS**

### **1.6.2 - Briefing**

É obrigatório, com a presença do director de prova e/ou director-adjunto com horário previsto no programa oficial, a presença de um dos membros da equipa, que terá de subscrever a folha de presenças disponibilizada para o efeito, sendo o atraso penalizado com uma multa de 100 €\* . A não comparência estará sujeita a uma multa de 500\* € e outro tipo de penalizações que podem ir até à imediata desqualificação, por decisão do CCD.

No caso de terem lugar outros briefings (não obrigatórios), as informações, têm de ser afixadas, tão rápido quanto possível, no quadro oficial

\* Estas multas revertem a favor da FPAK.

**\*\* a reverter para o clube organizador**

**ACTUALIZAÇÕES**