

PRESCRIÇÕES ESPECÍFICAS DE RALIS 2014

ALTERADO EM 11-07-2014

ÍNDICE ALFABÉTICO DOS CAPÍTULOS

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

I - DEFINIÇÕES

1.1 - Rali de 1ª Categoria (Prova Desportiva)

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

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

1.2 - Etapa

Cada uma das partes do Rali separadas por uma paragem mínima fixa.

1.3 - Prova Especial de Classificação (PEC)

Prova de velocidade cronometrada em estrada fechada para o Rali.

1.4 - Sectores de Ligação

Itinerários compreendidos entre 2 Controlos Horários (CH) sucessivos.

1.5 - Secção

Todas as partes de um Rali compreendidas entre:

- A Partida e o primeiro Reagrupamento;
- 2 Reagrupamentos sucessivos;
- O último Reagrupamento e a Chegada da Etapa ou do Rali.

1.6 - Reagrupamento

Uma paragem prevista pelos Organizadores, em regime de Parque Fechado, que tem um Controlo Horário à entrada e outro à saída, para permitir, mantendo o programa da Prova, o reagrupamento das viaturas que continuam em prova.

O tempo de paragem poderá variar de equipa para equipa.

1.7 - Neutralização

Período de tempo durante o qual as equipas são paradas pelos Organizadores do Rali, seja por que motivo for.

1.8 - Parque Fechado

É o local para onde os Concorrentes são obrigados a levar as viaturas, como previsto no Regulamento Particular da Prova. Ao interior do Parque Fechado, apenas tem acesso as autoridades encarregadas da vigilância. É interdita qualquer operação ou reparação a menos que seja autorizada pelas autoridades acima referidas ou pela regulamentação específica em vigor.

1.9 - Aditamento

Comunicação escrita oficial, que faz parte integrante do Regulamento Particular da Prova, e que é destinada a modificar, precisar ou completar esse mesmo regulamento.

Os Aditamentos devem ser numerados; datados e impressos em papel amarelo.

Os Aditamentos serão publicados:

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

- Pelos Comissários Desportivos (CD`s) da Prova, durante o desenrolar da competição, salvo no que respeita a modificações do itinerário, para as quais os Aditamentos podem ser emitidos pelo Director da Prova.

1.10 - Carta de Controlo

Carta destinada a recolher os vistos e a inscrição dos tempos registados nos diferentes controlos previstos no itinerário. Deve respeitar o modelo Standard FPAK.

1.11 - Concorrente

Entidade física ou legal, inscrita numa Prova e responsável perante a Organização. O Concorrente, no acto de inscrição, declara conhecer a regulamentação aplicável, e responde por todos os actos praticados por si ou pelos membros da equipa, violadores dessa regulamentação.

1.12 - Equipa

Uma Equipa é composta por 2 pessoas a bordo de cada viatura, que serão designados como 1º Condutor e 2º Condutor/Navegador e deverão, obrigatoriamente, ser detentores de uma Licença Desportiva (FIA ou FPAK) válida para o ano em curso e para o tipo de prova em questão.

1.12.1 - Nos Campeonatos e Troféus, os membros da Equipa designam-se como 1º Condutor e 2º Condutor/Navegador.

1.12.2 - O 1º Condutor assume, solidariamente, a responsabilidade do Concorrente, desde que este não se encontre a bordo do veículo participante.

1.13 - Duração de um Rali

Um Rali começa com as Verificações Administrativas e Técnicas (compreendendo, quando aplicável, as verificações referentes às peças suplentes das viaturas) e termina após expirar o mais dilatado dos seguintes prazos:

- Fim do tempo para reclamação, apelo ou de conclusão de audições;
- Fim das Verificações Técnicas levadas a cabo após a Prova, em conformidade com o CDI;
- Fim da cerimónia de Entrega de Prémios.

II - QUILOMETRAGEM E DURAÇÃO DAS PROVAS

2.1 - Quilometragem total e duração das etapas

2.1.1 - À excepção das provas integradas nos Campeonatos/Taça da Europa de Ralis (FIA), as provas dos diferentes Campeonatos Nacionais, terão as quilometragens previstas nos Regulamentos dos respectivos Campeonatos. Uma tolerância máxima de até 10 % poderá ser aceite pela FPAK desde que previamente solicitada.

2.1.2 - Nas Provas do CNR 2014, à excepção dos Campeonatos/Taça da Europa de Ralis (FIA) em nenhum caso, a duração máxima prevista para uma etapa, poderá ultrapassar as 18 horas de condução, com um total máximo de 3 horas de reagrupamento, podendo ser adicionado a este total.

2.1.3 - A duração máxima de uma Prova dos CRN/C/S, será de 28 horas entre o início das Verificações Administrativas e o final da cerimónia de entrega de prémios.

O percurso total de PEC`s, deverá ter um máximo de 50 Km, com uma tolerância de mais 10%.

2.1.4 - Para os Campeonato de Ralis dos Açores (CRA) e Campeonato de Ralis da Madeira (CRM), a duração máxima de um Rali, é de 30 (trinta) horas, desde o início das Verificações Administrativas e o final da cerimónia de entrega de prémios.

2.1.5 - Enquanto evento único, um Rali Sprint tem de decorrer na sua totalidade, durante um prazo de 24 horas, das Verificações até à Entrega de Prémios. Alterado em 14/07/2014

2.1.5.1 - O percurso total das PEC`s, deverá ter, um máximo de **30 Km**, com uma tolerância de mais 10%, podendo utilizar 2 (dois) percursos nos 2 (dois) sentidos, num máximo de **6 PEC`s**, **podendo incluir neste total, uma ou duas PEC`s, do tipo “Super Especial”**. Alterado em 14/07/2014

2.1.5.2 - **O Regulamento Particular da Prova tem de incluir o horário de treinos, nos casos em que se opte por utilizar os percursos nos dois sentidos.** Incluído em 14/07/2014

2.1.6 - A velocidade média nos Sectores de Ligação (compreendendo os dos percursos alternativos) será deixada ao critério dos Organizadores mas deverá estar de acordo com o Código de Estrada e as normas em vigor no país.

Esta velocidade média, será precisada no Caderno de Itinerário.

2.2 - A velocidade média máxima autorizada para cada PEC, não deverá exceder os 120 Km/h.

2.2.1 - **Para os Rali Sprint, a velocidade média máxima autorizada para cada PEC, não deverá exceder os 100 Km/h.** Incluído em 14/07/2014

2.3 - **Entre provas no mesmo evento, estas têm de ser separadas (as partidas) no mínimo, de 3 minutos.** Incluído em 14/07/2014

2.4 - **Uma equipa num Ralis Sprint é constituída por piloto e navegador, os quais devem obrigatoriamente estar equipados com fato de competição, cinto de segurança, capacete e a viatura ter Passaporte Técnico.** Incluído em 14/07/2014

III - REGULAMENTO PARTICULAR DA PROVA

3.1 - Condições de publicação

3.1.1 - O Regulamento Particular da Prova (impresso preferencialmente em formato A5), deverá estar inteiramente conforme com todas as disposições editadas por:

- Código Desportivo Internacional;
- Prescrições Gerais de Automobilismo e Karting
- Prescrições Específicas Ralis
- Regulamento específico do Campeonato ou Troféu respectivo;
- Regulamento Tipo de Ralis
- Toda e qualquer outra regulamentação ou interpretação, publicada no Anuário do Desporto Automóvel, no Boletim oficial da FIA ou emanada da FPAK e consequentemente publicada no seu site oficial – **www.fpak.pt**

3.1.2 - O Regulamento Particular da Prova, deve mencionar explicitamente, todas as disposições e condições suplementares, as quais devem estar conformes com os textos regulamentares;

3.1.3 - As Comissões Organizadoras das provas pontuáveis para os Campeonatos ou Troféus Nacionais e Regionais de Ralis, devem apresentar no secretariado da FPAK, dois exemplares do projecto de Regulamento Particular da Prova, de acordo com o Regulamento Tipo para Ralis, com a antecedência mínima de 60 dias em relação ao início da Prova, com vista à sua aprovação e obtenção do respectivo Visa.

Nas 2 (duas) semanas seguintes à recepção do projecto de Regulamento, a FPAK informará o organizador das eventuais modificações a introduzir.

O Regulamento Particular da Prova definitivo, deverá ser remetido ao Secretariado da FPAK, com a antecedência mínima de 30 (trinta) dias, antes da data de encerramento das inscrições.

3.1.3.1 - Nos termos definidos no Art. 4.5 das PGAK 2014, no que se refere à publicação de uma versão impressa do Regulamento Particular da Prova, definitivo, bem como à sua entrega na FPAK, tal obrigação será dispensável desde que em momento anterior à abertura das inscrições para essa Prova, o texto (definitivo) do Regulamento (já aprovado com o VISA da FPAK), o itinerário da prova (quando for o caso), o horário da prova e o respectivo Boletim de Inscrição, estejam já publicados no site oficial Internet do Clube Organizador e no site oficial da FPAK - www.fpak.pt.

3.1.4 - Nas provas pontuáveis para Campeonatos / Taças FIA, pelo menos 90 dias antes do início da prova, o projecto do Regulamento Particular da Prova, em dois 2 exemplares, deve ser recebido no secretariado da FPAK (que os remeterá à FIA) com vista à obtenção do respectivo Visa. Neste caso, os diversos documentos, e nomeadamente o Regulamento Particular da Prova e os seus Aditamentos, devem ser redigidos em português e em inglês. Se o organizador o desejar, poderá igualmente ser redigido em francês ou em qualquer outra língua.

3.1.5 - Sobre a capa do Regulamento Particular da Prova de cada Rali, bem como nos Aditamentos a estes Regulamentos e na primeira página dos resultados oficiais, deve figurar o título do(s) Campeonato(s) aos quais pertence o Rali, o símbolo da FPAK com uma dimensão mínima de 2,5 cm, bem como o logo oficial atribuído eventualmente pela FPAK ao respectivo campeonato.

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

3.1.6 - A data de fecho das inscrições, deve respeitar o intervalo mínimo de 5 dias e 12 dias, nas Provas Internacionais antecedentes à data de início do Rali.

3.1.7 - Lista de Inscritos - Ver Art. 14 e 14.1 das PGAK.

3.1.8 - O Regulamento Particular da Prova, deverá especificar o local e horário de afixação dos resultados oficiais. No caso de a publicação dos resultados ser retardada, a nova hora de publicação deve ser publicada no(s) quadro(s) oficial(is). A data / hora da 1ª reunião do Colégio de Comissários Desportivos (CCD) deve aí ser igualmente publicada.

3.2 - Modificação do Regulamento - Aditamentos

3.2.1 - O Regulamento Particular da Prova, depois de aprovado, apenas poderá ser modificado nos termos dos Art. 3.6 e 11.9 do CDI.

3.2.2 - As modificações ou disposições suplementares, serão anunciadas por Aditamentos que passarão a fazer parte integrante do Regulamento Particular da Prova.

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

3.3 - Aplicação e Interpretação do Regulamento

3.3.1 - O Director da Prova, é o responsável pela aplicação destas Prescrições Específicas, dos regulamentos aplicáveis e do Regulamento Particular da Prova durante o decorrer da Prova. Ele deve informar os CD's, de todos os incidentes importantes que tenham sido verificados e que exijam a aplicação geral das Prescrições Específicas, do Regulamento apropriado ou do Regulamento Particular da Prova.

3.3.2 - Qualquer reclamação apresentada por um Concorrente, será transmitida para deliberação e decisão aos CD's (Art. 13.1 e seguintes do CDI).

3.3.3 - Igualmente, todos os casos não previstos pelo Regulamento Particular da Prova serão estudados pelos CD's que detêm o exclusivo poder de decisão, conforme Art. 11.9 do CDI.

3.3.4 - Em caso de dúvida acerca da interpretação do Regulamento Particular da Prova, servirá de base o texto redigido em Língua Portuguesa. No caso de Provas inscritas no Calendário Internacional da FIA e que integrem Campeonatos ou Taças FIA, será o texto redigido na língua inglesa que prevalecerá.

3.3.5 - Toda a manobra desleal, incorrecta ou fraudulenta, praticada por um Concorrente ou pelos membros da sua equipa, será julgada pelos CD`s que pronunciarão todas as eventuais penalidades, que poderão ir até à exclusão.

IV - OFICIAIS DE PROVA

4.1 - Não poderão constar do Regulamento Particular da Prova, nomes de Oficiais de Prova que não sejam titulares de Licença Desportiva correspondente à actividade que irão desempenhar, válida para o ano em curso. Exceptuam-se (a) desta regra, os casos do (a) Médico Chefe que deverá obrigatoriamente ser licenciado(a) em Medicina e do(a) Responsável pelo Gabinete de Imprensa. Em caso de qualquer modificação à lista de Oficiais da Prova, a rectificação deverá ser publicada em forma de Aditamento e afixada no Quadro Oficial antes do início da prova.

4.2 - Comissários Desportivos (CD`s)

Para os Ralis dos Campeonatos / Troféus, o Colégio de Comissários Desportivos (CCD), será sempre composto, no mínimo, por 3 Comissários detentores de licença "Comissário Desportivo" emitida pela FPAK, que deverão manter uma comunicação permanente via rádio com o Director da Prova. Pelo menos um dos CD`s terá que se manter em permanência junto à Direcção da Prova, a fim de que toda e qualquer decisão urgente possa ser tomada sem qualquer atraso.

4.2.1 - Para as Provas dos Campeonatos ou Troféus que se integrem em Provas do CNR, o CCD, terá de obdecer a uma das seguintes regras:

a) 3 CD`s Efectivos.

b) 3 CD`s Efectivos e 2 CD`s Estagiários, designados pelo Clube Organizador, que actuarão e intervirão sempre como CD`s efectivos da Prova, para a qual foram designados, permitindo-lhes assim tomar conhecimento directo e activo, com todos os procedimentos regulamentares de um CCD.

4.2.2 - Para as provas do CRN/C/S / Troféus, que não integrem para o CNR, a constituição do CCD, terá de obedecer a uma das seguintes regras:

a) 3 CD`s Efectivos.

b) 2 CD`s Efectivos, sendo um deles, obrigatoriamente Presidente um e os restantes 2 elementos, CD`s Estagiários, a propor pelo Clube Organizador, que actuarão e intervirão sempre como CD`s efectivos da Prova, para a qual foram designados, permitindo-lhes assim tomar conhecimento directo e activo, com todos os procedimentos regulamentares de um CCD.

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

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

4.2.3 - Ligação à Internet

Conforme Art. 3.2 das PGAK 2014, é necessário dotar a sala dos CD de equipamento informático com possibilidade de ligação permanente à Internet, de forma a possibilitar (quando e se necessário) a consulta on-line à regulamentação nacional e internacional em vigor e sobretudo, poder provar / demonstrar a qualquer Concorrente, Condutor, Chefe de Equipa ou a qualquer outro interlocutor válido, a validade / actualidade da regulamentação aplicada pelos CD.

4.3 - Observador FPAK

Para todos os Ralis do Campeonato Nacional, será designado um Observador pela FPAK.

4.4 - Controle do Itinerário e das PEC`s pelos Oficiais da Prova

4.4.1 - No desempenho das suas funções, o(s) Observador(es) FPAK e/ou FIA, e os CD`s da prova, poderão verificar sem limitações, os dispositivos técnicos e/ou de segurança, colocados no percurso e nas PEC`s.

4.4.1.1 - Deverão, contudo, respeitar as prescrições seguintes:

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

4.4.1.1.2 - A sua entrada no percurso de uma PEC, deverá ocorrer o mais tardar até trinta (30) min., antes da partida da última viatura de fecho de estrada (carro "0").

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

4.5 - Delegado Técnico

Para cada um dos Ralis do Campeonato Nacional e do CRN/C/S, a FPAK poderá nomear um Delegado Técnico. [Alterado em 18/02/2014](#)

V - INSCRIÇÕES

5.1 - Boletins de Inscrição - Inscrições

5.1.1 - Todo o detentor de uma Licença de Concorrente (Internacional ou Nacional) que deseje participar num Rali, deve enviar o Boletim de Inscrição, completamente preenchido, ao secretariado do Rali, antes da data de fecho das inscrições especificada no Regulamento Particular da Prova.

O Boletim de Inscrição deverá ser acompanhado da quantia para pagamento da Taxa de Inscrição, sob pena de nulidade.

Os detalhes respeitantes 2º Condutor/Navegador, poderão ser enviados até uma data posterior que será especificada no Regulamento Particular da Prova.

Se o pedido de inscrição for enviado por fax ou e-mail, o respectivo original deverá estar na posse dos Organizadores, nos 2 (dois) dias seguintes ao do fecho das inscrições.

5.1.2 - Os Boletins de Inscrição dos Concorrentes (1º e 2º Condutor/Navegador) estrangeiros não integrantes da União Europeia, ou países assimilados, deverão ter aposta ou anexa a autorização da sua ADN, tal como especificado no Art. 3.9 do CDI.

5.1.3 - Nenhuma modificação poderá ser introduzida no Boletim de Inscrição, excepto nos casos previstos nas presentes Prescrições. Todavia, o Concorrente poderá, livremente, substituir o veículo declarado no Boletim de Inscrição por outro, do mesmo Grupo ou Divisão, até ao momento das Verificações Técnicas.

5.1.4 - Após o fecho das inscrições, não é autorizada a substituição de qualquer Concorrente, no entanto, um dos Condutores pode ser substituído de acordo com:

- Os Organizadores, até ao início das Verificações Administrativas.
- Os CD`s, a partir do momento do início das Verificações Administrativas e até à publicação da lista autorizada de participantes.
- De acordo com o Art. 14.6 das PGAK

5.2 - Se no momento das Verificações Técnicas que antecederão a partida, se constatar que um veículo não corresponde ao Grupo e/ou Classe no qual se encontra inscrito, esse veículo poderá, sob proposta dos Comissários Técnicos, ser mudado por decisão dos CD's, para o Grupo e/ou Classe correspondentes.

5.3 - Pelo simples facto de assinarem o Boletim de Inscrição, o Concorrente, bem como os membros da equipa, submetem-se às jurisdições desportivas reconhecidas pelo CDI e seus Anexos, bem como às disposições das presentes Prescrições, do regulamento específico do Campeonato ou Troféu e do Regulamento Particular da Prova.

5.4 - O número máximo de inscritos (facultativo) será precisado no Regulamento Particular da Prova.

5.5 - Taxa de Inscrição

5.5.1 - O valor da Taxa de Inscrição, será precisado no Regulamento Particular da Prova.

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

5.6 - As Taxas de Inscrição serão integralmente reembolsadas:

5.6.1 - Aos candidatos cuja inscrição tenha sido recusada;

5.6.2 - No caso de a prova não se realizar.

5.7 - A Taxa de Inscrição, poderá ser objecto de um reembolso parcial nas condições previstas no Regulamento Particular da Prova.

5.8 - Salvo nos casos em que o Organizador disponibilize aos Concorrentes "Morais", um "pacote" facultativo suplementar de "Credenciais, Cadernos de Itinerário, Painéis de Serviço/Assistência/VIP, Mapas, etc.", e que faça constar a composição específica desse "pacote" no Regulamento Particular da Prova, é totalmente interdita a aplicação de Taxas de Inscrição diferenciadas para Concorrentes "Morais" ou "Individuais".

5.9 - É totalmente interdita a aplicação de qualquer agravamento sobre as taxas de inscrição nas provas, já que uma Taxa de Inscrição deve ser única e a mesma até ao encerramento das respectivas inscrições.

Admitir-se-á apenas que, estabelecida e aprovada uma Taxa de Inscrição na prova, possam os Organizadores incluir no seu Regulamento, uma bonificação (por antecipação na inscrição) sobre essa taxa, aplicável até uma data (anterior, como é óbvio, à data de fecho das inscrições) a determinar pelo Organizador.

VI - SEGUROS DE PROVA

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

6.1.1 - Para todas as competições inscritas no Calendário Desportivo Nacional, será obrigatório o "Seguro FPAK de Responsabilidade Civil", nos termos definidos pelo Art. 34 das PGAK.

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

O seguro entrará em vigor a partir do primeiro dos actos referidos no Art. 1.13 das presentes Prescrições terminará no final da Prova, ou a partir do momento em que o Concorrente desista ou tenha sido declarado excluído ou eliminado da Prova.

6.3 - Os veículos de assistência, mesmo quando portadores de painéis fornecidas pela organização, não podem, em caso algum, ser considerados como participantes oficiais no Rali.

VII - EQUIPAS

7.1 - Uma equipa será obrigatoriamente constituída por 2 membros. Em aplicação do regulamento e segundo estas Prescrições Específicas, todo o eventual abandono durante uma prova de um dos membros da equipa, será comunicado aos CD`s, que poderão aplicar uma das penalidades previstas nos Art. 12.2 e 12.3 do CDI.

7.1.1 - No caso de admissão de um terceiro a bordo (salvo se para o transporte de um ferido), os CD`s poderão aplicar uma das penalidades previstas nos Art. 12.2 e 12.3 do CDI.

7.2 - Os nomes do 1º e 2º Condutor, acompanhados das suas bandeiras nacionais, deverão ser afixados nas abas laterais dos 2 guarda-lamas dianteiros, ou sobre os vidros laterais traseiros. Neste ultimo caso, devem ser usadas letras «caixa alta» (altura - mínimo: 10 cm; máximo 12 cm) para a inicial dos 1.º nomes e dos nomes de família (ex. M. SILVA para o caso de MANUEL SILVA) sendo as restantes em «caixa baixa» (altura - mínimo: 7 cm; máximo 9 cm).

7.2.1 - Todo o Concorrente que infrinja esta regra, será sujeito a uma penalidade pecuniária, salvo se a falta dos nomes dos membros da equipa, se dever a uma quebra do vidro, caso em que tal penalidade não se aplicará.

7.3 - Também nos Ralis Sprint, uma equipa é constituída por piloto e navegador, os quais devem obrigatoriamente estar equipados com fato de competição, cinto de segurança, capacete e a viatura ter Passaporte Técnico. Incluído em 14/07/2014

VIII - ITINERÁRIO - CADERNO DE ITINERÁRIO - DOCUMENTOS STANDARD

8.1 - Caderno de Itinerário (Road-Book)

8.1.1 - Todas as equipas receberão um Caderno de Itinerário (Road-Book), 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 pelos CD`s. Todo o desvio será comunicado aos CD`s que poderão, caso considerem que tal desvio possa ter beneficiado de alguma forma a equipa, aplicar uma das penalidades previstas nos Art. 12.2 e 12.3 do CDI.

8.1.2 - O Caderno de Itinerário deve estar conforme com o “Road Book Standard” da FIA; ser impresso em formato A5 e os símbolos “OK” / “SOS” dobrados ou colados num formato mínimo A4, no interior do mesmo. Em alternativa, o Organizador poderá facultar em separado e a cada equipa participante, esses dois símbolos impressos numa cartolina de formato A3 (mínimo).

8.1.2.1 - Sempre que haja repetição de percurso e/ou de PEC´s, pode evitar-se a duplicação de páginas do Road-Book, elaborando-se:

- a) Uma página específica, de cor diferente das restantes, onde se indiquem os nºs e dados dos CH, PEC´s e Secção do percurso não descrito;
- b) Uma indicação rigorosa sobre a forma de retomar a sequência do Caderno de Itinerário.

8.1.3 - Os Organizadores devem prever para cada PEC, um percurso alternativo, para ser utilizado em caso de anulação (ou de neutralização por impedimento da utilização do percurso normal) da PEC.

8.1.3.1 - Para esse(s) percurso(s) alternativo(s), o Organizador deverá fornecer aos Concorrentes um Road-Book específico, elaborado nos mesmos termos definidos no Art. 8.1.2 e que pode constar da parte final do Caderno primitivo.

8.1.3.2 - O tempo estabelecido que constará nesse Road-Book, para percorrer um qualquer percurso alternativo, não poderá em caso algum, ser inferior ao tempo inicialmente estabelecido para percorrer a distância original entre o CHP da PEC e o CHC imediatamente seguinte, mesmo que a distância quilométrica a percorrer no percurso alternativo seja inferior à que estava definida para o percurso normal da Prova.

8.1.3.3 - O CHP de cada PEC deverá dispor de exemplares suficientes (não preenchidos) de uma Carta de Controlo específica para o respectivo percurso alternativo, na qual conste a distância e o tempo estabelecido para o percorrer, tal como constar no Road-Book e que será preenchida, no momento, pelo Controlador com o número da equipa e a hora real da sua partida desse CHP. Em alternativa a essa carta específica, o Organizador poderá incluir esses dados (distância e tempo) na Carta de Controlo original.

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

8.1.4 - Não são autorizados percursos secretos.

8.2 - Intervalos entre as Partidas

8.2.1 - O organizador fixará o intervalo entre as partidas de cada Concorrente, respeitando um intervalo mínimo de 1 minuto entre eles, recomendando-se fortemente que para os Ralis de terra, seja de 2 minutos.

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

8.3 - Documentos Standard

Para todas as Provas dos Campeonatos e Troféus, o Road-Book, a Carta de Controlo, o Programa e a difusão de documentos e dos outros documentos “Standard”, devem ser conformes aos modelos FIA ou FPAK.

IX - PAINÉIS DO RALI - NUMEROS DE COMPETIÇÃO

9.1 - Números de Competição para os Campeonatos de Ralis (facultativo para as restantes provas)

Para as provas dos CNR, e CRN/C/S, os Organizadores fornecerão a cada equipa, as seguintes painéis e números de competição, que devem ser colocados nas seguintes posições:

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

Quando o número de competição for superior a 99, as dimensões desta caixa poderão ser aumentadas em largura. Os números deverão ser impressos em amarelo fluorescente (PMS 803) com a altura de 14 cm e a largura do traço de 2 cm, sobre um fundo negro mate. Toda a área restante (na vertical dos painéis) das portas dianteiras é obrigatória e exclusivamente reservada à publicidade dos Organizadores.

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

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

9.1.4 - 1 painel a ser afixada no vidro traseiro com as dimensões obrigatórias de 30 cm de largura por 10 cm de altura reservada para a publicidade dos Organizadores. Esta painel deverá ser colada na parte superior do vidro traseiro (à esquerda ou à direita conforme defina o Regulamento Particular da Prova) e anexa terá um uma outra painel com cerca de 150 cm² onde será colocado o número de competição com 14 cm de altura e largura do traço de 2 cm em laranja fluorescente (PMS 804) impresso sobre um fundo claro. Estes números poderão ser reflectores mas claramente visíveis da traseira, à altura dos olhos.

9.1.5 - Dois números de competição (um para cada uma das janelas laterais traseiras) com uma altura de 25 cm e largura do traço de pelo menos 2,5 cm em cor laranja fluorescente (PMS 804) que devem ser reflectores. Estes números devem ser afixados na parte superior das janelas traseiras imediatamente por cima dos nomes dos 2 (dois) Condutores.

9.1.6 - Facultativo - Uma (1) painel para o tejadilho, com as dimensões de 50 cm de largura por 52 cm de altura a ser afixada com a parte superior virada para a frente do veículo.

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

9.1.6.1 - Uma painel dianteira (capot) cujas dimensões não poderão exceder as de um rectângulo, com 43 cm de largura por 21,5 cm de altura, incluindo já o número de competição.

9.2 - Excepto para as Provas do CNR, e CRN/C/S, os Organizadores fornecerão a cada equipa, os elementos seguintes, que devem ser colocados na sua viatura da forma prescrita:

9.2.1 - Um jogo de painéis de Rali composto por:

9.2.1.1 - Uma painel para a frente, que se inscreva num rectângulo de 43 x 21,5 cm;

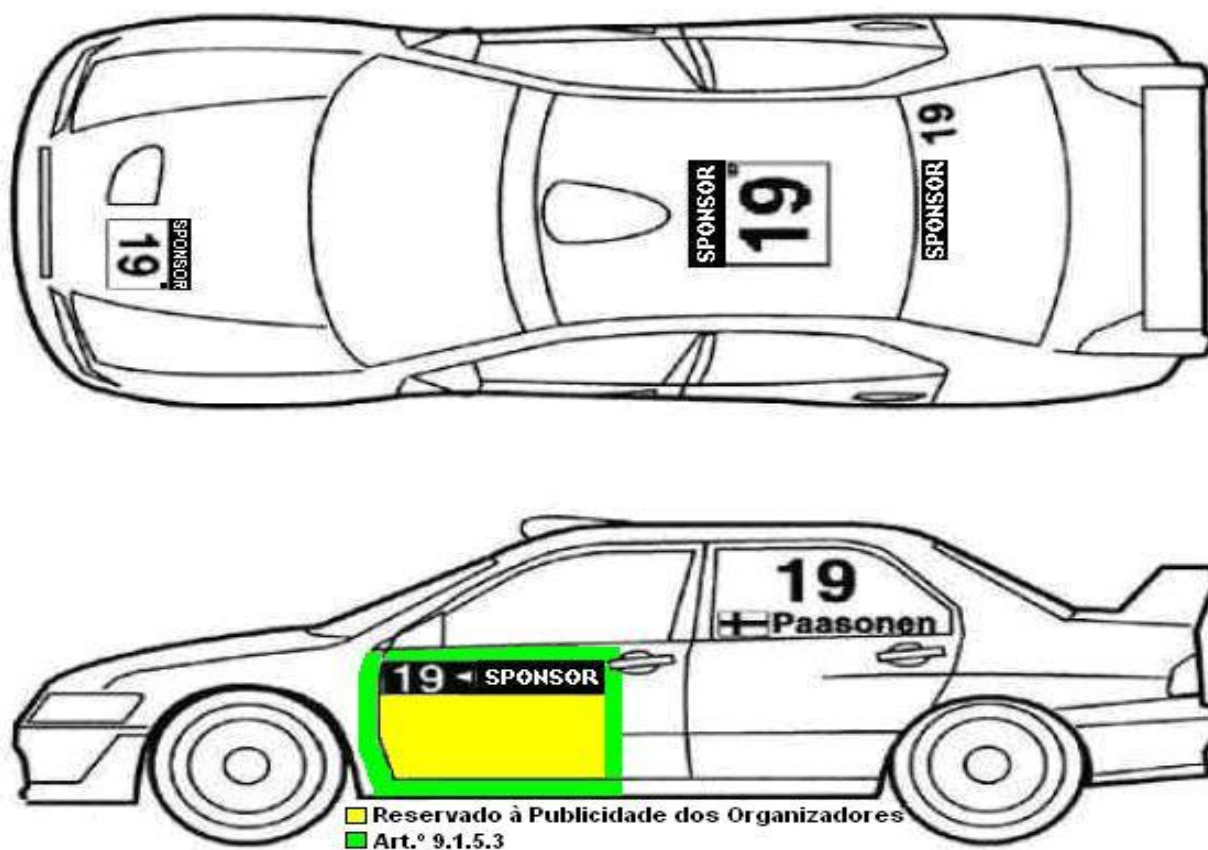
9.2.1.2 - Para a traseira, uma painel transparente, que se inscreva num rectângulo de 28 x 15 cm. Nestes painéis, um espaço de 15 x 8 cm será reservado para a colocação do número do Concorrente.

9.2.1.3 - Um jogo de dois (2) painéis de portas dianteiras, de forma rectangular, com as dimensões aproximadas de 50 cm de largura por 52 cm de altura.

9.2.2 - Os números de competição, com as dimensões de traço (5 cm) e de altura (28 cm), deverão ser inseridos a negro sobre um fundo branco de 50 cm de largura por 38 cm de altura.

9.2.3 - Na parte superior ou na parte inferior do fundo branco, uma superfície tendo a largura do fundo rectangular e altura de 14 cm, será deixada à disposição dos Organizadores, com vista a afixar a publicidade obrigatória, a qual deverá constar do Regulamento Particular da Prova ou ser dada a conhecer oficialmente através de aditamento, o mais tardar até trinta (30) dias antes do início da prova.

9.2.4 - Numa mesma prova (mesmo que se trate de Ralis com designações diferentes) em que participem simultaneamente Concorrentes de diferentes Campeonatos ou Troféus, a numeração a atribuir aos Concorrentes não se pode repetir; devendo preferencialmente ser sequencial e de acordo com o estatuto de cada um dos Campeonatos ou Troféus.



X - PUBLICIDADE

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

- Seja autorizada pelas Leis Nacionais e pelos Regulamentos da FIA e da FPAK;
- Não seja contrária aos princípios da boa moral e costumes;
- Não seja de natureza política ou religiosa;
- Não colida com os espaços destinados a painéis e números de competição;
- Não impeça a visibilidade através dos vidros.

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

10.3 - Os Concorrentes que aceitem a publicidade facultativa dos Organizadores, devem, para o efeito, reservar-lhe os espaços, tal como indicado no Regulamento Particular da Prova.

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

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

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

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

XI - CIRCULAÇÃO NA VIA PÚBLICA

11.1 - Durante toda a Prova, as equipas deverão respeitar escrupulosamente os regulamentos de circulação.

Todas as equipas que incorram em infracções àqueles regulamentos, serão penalizadas da forma seguinte:

11.1.1 - 1ª infracção: 250,00 €

11.1.2 - 2ª infracção: 5 minutos

11.1.3 - 3ª infracção: Exclusão.

11.2 - Os Agentes de Autoridade ou Oficiais que constatarem uma infracção às regras de circulação cometida por uma equipa, deverão proceder em relação a essa equipa, da mesma forma que para o normal utilizador da via pública.

11.3 - No caso em que decidam não fazer parar o Condutor em infracção, poderão solicitar a aplicação das penalizações previstas no Regulamento Particular da Prova, sob reserva de que:

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

11.3.2 - Que as notificações sejam suficientemente detalhadas e precisas, para que a identidade do Condutor infractor, possa ser indubitavelmente definida, bem como o local e hora perfeitamente precisados;

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

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

Toda a infracção será comunicada aos CD que poderão aplicar uma das penalidades previstas nos Art. 12.2 e 12.3 do CDI.

11.5 - É igualmente proibido às equipas, sob pena de tal ser comunicado aos CD`s, que poderão aplicar uma das penalidades previstas nos Art. 12.2 e 12.3 do CDI:

11.5.1 - Impedir intencionalmente a passagem dos veículos participantes ou de lhes dificultar as ultrapassagens.

11.5.2 - Comportar-se de maneira incompatível com o espírito desportivo.

11.6 - Em qualquer Sector de ligação de um Rali, qualquer viatura participante só poderá circular com as quatro rodas completas (jante e pneu). Qualquer infracção a esta regra poderá originar uma penalidade a ser imposta pelos CD.

XII - ASSISTÊNCIA - REABASTECIMENTOS - REPARAÇÕES

12.1 - Assistência - Generalidades

12.1.1 - A Assistência, define-se como um trabalho efectuado sem restrições numa viatura participante, com excepção das limitações previstas nos Art. 12.2.

12.1.2 - Durante toda a Prova, a assistência apenas poderá ser efectuada, nos Parques de Assistência (PA`s). No entanto, os membros da equipa, utilizando apenas os meios de que disponham a bordo da viatura, e sem qualquer assistência física exterior, poderão efectuar na sua viatura e a qualquer momento, todo o tipo de reparações, desde que em zona não especificamente interdita.

12.1.3 - Toda a infracção cometida em relação à assistência ou qualquer acção definida como “assistência interdita” (cf. Art. 12.2) reportada pelos Oficiais da Prova, poderá levar à aplicação pelos CD, dos Art. 12.2 e 12.3 do CDI. Segundo a gravidade da infracção, outras sanções poderão ainda ser aplicadas pela FPAK ou pela ADN do Concorrente.

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

- a) O trabalho seja efectuado sob supervisão de um Comissário de Parque.
- b) Nenhum outro trabalho seja efectuado na viatura durante a operação de esvaziamento/enchimento do depósito de combustível.
- c) Uma área de segurança conveniente tenha sido estabelecida em volta da viatura.
- d) 2 Comissários providos de extintores, adaptados à utilização de líquidos inflamáveis, estejam colocados de prevenção no local.
- e) Só o combustível necessário para chegar à zona de reabastecimento imediatamente seguinte, seja introduzido na viatura.

12.2 - Definição de assistência interdita

12.2.1 - A utilização ou recepção pela equipa, de todos os materiais manufacturados (sólidos ou líquidos), peças sobressalentes, ferramentas ou materiais diferentes, dos que são transportados na viatura participante.

12.2.2 - Excepto no interior dos PA's ou onde especificamente tal seja permitido nos termos do Regulamento Particular da Prova ou Aditamento ao mesmo, a presença em Sectores de Ligação, de quaisquer elementos de assistência da equipa ou de viaturas de assistência (incluindo helicópteros) a uma distância inferior a 1 Km da sua viatura de competição

- Nas PEC's, a partir do painel amarelo no início do CHC e até ao painel de 3 (três) listas transversais negras, colocado depois do painel "STOP" no final da PEC.

Neste caso, também só é possível aos 1º e 2º Condutor/Navegador, reporem a viatura no leito da estrada, pelos seus próprios meios. Alterado em 11/02/2104

- Junto de viaturas de competição em espera para entrar na zona de controlo, à entrada de Reagrupamentos ou PA's ou estacionadas dentro de Zonas de Reagrupamento onde a entrega de alimentos, bebidas e informações (data card, Road-Book, etc.) à e pela equipa é também autorizada.

- Enquanto efectuarem o transporte dos membros da(s) equipa(s) de e para os Parques Fechados.

- Quando as viaturas de competição, cumprindo o percurso estabelecido no Caderno de Itinerário, tenham que utilizar a mesma estrada ao mesmo tempo que as equipas de assistência, desde que não parem simultaneamente no mesmo local e momento.

- Em certos locais especificamente designados para o efeito pelo Organizador da Prova, para troca de notas de andamento.

A definição destes locais, será publicada e afixada previamente no Quadro Oficial da Prova.

12.2.3 - Uma viatura participante, abandonando, mesmo que momentaneamente, o itinerário da prova.

12.3 - Parques de Assistência (PA)

12.3.1 - Os PA's, deverão ser estabelecidos da seguinte forma:

Tipo	I
Tempo autorizado dentro do Parque	30' ou 45'
Número de Parques por Etapa	Máximo de 5
Mudança de Pneus	Sim
Observações	45 min. Final das Etapas Até 20 min. no Final do Rali

Tipo	II
Tempo autorizado dentro do Parque	10´
Número de Parques por Etapa	1
Mudança de Pneus	Sim
Observações	Antes da 1ª PEC de cada dia

Tipo	III
Tempo autorizado dentro do Parque	10´
Número de Parques por Etapa	Ilimitado
Mudança de Pneus	Não
Observações	-

12.3.2 - Os PA`s deverão estar indicados no Road-Book, com um CH de entrada e outro de saída (as distâncias de 25 m previstas no Anexo 1 são reduzidas a 5 m).

Antecedendo a entrada no CH, deverá ser criada uma zona devidamente fechada por barreiras de segurança, onde apenas pessoal autorizado (mecânicos, imprensa, etc.) será autorizado a entrar.

12.3.3 - Dentro dos PA`s; as viaturas não poderão exceder os 30 Km/h. O não respeito desta limitação, implicará a aplicação de uma penalidade por decisão dos CD`s.

12.4 - Viaturas admitidas no interior do Parque de Assistência

12.4.1 - Apenas um máximo de 2 (dois) veículos de assistência – por viatura que alinhe à partida da Prova – podem actuar oficialmente durante a Prova. Estes veículos deverão ser claramente identificáveis, por ostentarem painéis “Assistência”, fornecidos pelo Organizador e colocadas em locais pré-determinados do veículo.

12.4.2 - Os restantes veículos da equipa devem ser identificados por painéis “Auxiliar”, fornecidas pelo Organizador, contra pagamento de uma verba previamente definida no Regulamento Particular da Prova.

12.4.3 - No caso de existir espaço suficiente, os veículos “Auxiliar” poderão ser autorizados a estacionar junto dos veículos de assistência admitidos nos Parques, conforme o Art. 12.4.1, mas segundo decisão da Organização da Prova. Caso contrário, os Organizadores, deverão prever Zonas de Estacionamento, definidas para veículos “Auxiliar”, nas proximidades dos PA`s.

12.5 - Substituição e modificação dos pneus

12.5.1 - Para todos os Concorrentes, aos Campeonatos ou Taças, à excepção das provas integradas nos Campeonatos/Taça da Europa de Ralis (FIA), as mudanças de pneus apenas se poderão efectuar dentro dos PA`s, Tipos I e II.

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

12.5.3 - Toda a infracção será comunicada aos CD`s, que poderão aplicar uma das penalidades previstas nos Art. 12.2 e 12.3 do CDI.

12.6 - Combustível, Reabastecimentos

12.6.1 - O combustível é livre conforme o Art. 252.9 do Anexo J da FIA. [Incluído em 11/07/2014](#)

12.6.1.1 - Os Concorrentes só podem reabastecer, nas zonas, indicadas no Road-Book, com excepção do caso previsto no Art. 12.1.4.

12.6.2 - Estas zonas de reabastecimento são estabelecidas imediatamente após a saída dos PA`s. A sua entrada e saída, deve ser assinalada por um painel representando uma “bomba de gasolina” sobre um fundo azul-escuro.

12.6.2.1 - Em casos excepcionais, e após prévia aprovação da FPAK, poderão ser estabelecidas zonas de reabastecimento suplementares em outros locais, quando a extensão dos percursos de ligação o justificar.

Tal situação de excepção, só se aplicará, contudo, no caso de o percurso entre 2 (dois) reabastecimentos sucessivos, exceder um total de 120 Km (incluindo até 60 Km de PEC`s).

12.6.2.2 - Nos casos excepcionais previstos no Art. 12.6.2.1, quando o local escolhido for uma bomba de gasolina aberta ao público, terá que ser criado um corredor exclusivo para as equipas em Prova, com apoio específico para fácil e rápido acesso às bombas instaladas. Igualmente, terá que ser criada no mesmo local uma zona reservada exclusivamente para as equipas que não abasteçam directamente da bomba, mas o façam exclusivamente com meios próprios.

As zonas de reabastecimento suplementar deverão estar sinalizadas da mesma forma como o descrito no Art. 12.6.2.

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

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

12.6.5 - É recomendado que os operadores de reabastecimento estejam equipados com vestuário resistente ao fogo.

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

12.6.7 - Uma viatura poderá ser empurrada para fora da zona de reabastecimento, seja pela sua equipa de assistência, seja pelos Comissários ou ainda pelos 2 (dois) membros da equipa, sem incorrer em qualquer penalidade.

12.6.8 - Atendendo a que nem todas as viaturas participantes numa Prova, necessitam de efectuar reabastecimento de combustível em todas as zonas previstas para o efeito, recomenda-se aos Organizadores a criação de um corredor paralelo (devidamente delimitado) em cada uma das zonas de reabastecimento, para ser utilizado facultativamente pelas viaturas que não pretendam reabastecer.

12.6.9 - Excepcionalmente, para os reabastecimentos no Vodafone Rali de Portugal (WRC) será aplicado o estipulado no Regulamento Particular da Prova.

12.7 - Substituição de componentes mecânicos - Condições Gerais

À introdução obrigatória dos PA`s, corresponderá igualmente a limitação unitária de substituição dos órgãos mecânicos principais (caixa de velocidades, diferencial, etc.) das viaturas dos Concorrentes Prioritários Nacionais ou Internacionais.

Para cada viatura, apenas uma mudança de turbo por etapa, é autorizada. Esta substituição deve ser efectuada num PA`s e o turbo de reserva pode ser transportado nas viaturas de assistência. Fora dos PA`s, o turbo poderá ser mudado apenas pelos membros da equipa, mas nesse caso o turbo de reserva tem que estar a bordo da viatura da competição.

Qualquer infracção a esta regulamentação implicará a exclusão da Prova por decisão dos CD`s.

12.8 - Condições para a limitação do uso de peças sobressalentes

Uma limitação de uso de peças sobressalentes é introduzida nos Campeonatos Nacionais de Ralis.

12.8.1 - Turbo e Compressor (adiante referidos como “Compressor”)

12.8.1.1 - A actual regulamentação no que concerne ao restritor e à marcação (Art. 254-6.1 e 255-5.1.8.3 do Anexo J) mantém-se aplicável.

12.8.1.2 - A verificação do “Compressor” do carro e do número máximo de “Compressores” autorizado (por cada etapa) é obrigatória.

12.8.1.3 - Os “Compressores” serão marcados com o n.º de competição de cada viatura (ex. Viatura n.º 1 - “Compressor” n.º 1A + unidades de reserva n.º 1B, 1C e 1D) e ficarão alocados exclusivamente a essa viatura.

12.8.1.4 - Se o concorrente não fizer uso da possibilidade de mudar o “Compressor” em cada etapa, o número de “Compressores” de reserva que podem ser utilizados será automaticamente reduzido.

Ex. Carro n.º 1 - “Compressor” n.º 1A - 3 Etapas

“Compressores” de reserva 1B, 1C e 1D.

Se nenhuma substituição tiver sido efectuada no primeiro dia, a utilização de um desses “Compressores” de reserva já não será autorizada.

12.8.1.5 - Se uma substituição tiver sido efectuada, o “Compressor” substituído deve ser reinstalado a bordo da viatura de competição ou numa viatura de assistência, na qual deve ser transportado até ao final da etapa (Parque Fechado), até que os Comissários Técnicos o possam verificar.

Após tal controle, o concorrente poderá então reinstalar a bordo o “Compressor” de reserva (se existir) para a próxima etapa.

12.8.1.6 - Durante uma mesma etapa, um “Compressor” que haja sido substituído poderá ser reutilizado no mesmo carro.

Ex. Carro n.º 1 – Etapa 1 - “Compressores” 1A e 1B podem ser utilizados indiscriminadamente.

12.8.1.7 - Todos os “Compressores” que hajam sido utilizados deverão manter-se selados até que os Comissários Técnicos possam confirmar a sua conformidade.

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

12.9 - Caixas de velocidades e diferenciais

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

12.9.2 - Durante as Verificações Técnicas iniciais, os Concorrentes tem a obrigação de marcar a caixa e diferenciais instalados na viatura, bem como as unidades de reserva. Esta marcação deverá, em condições normais, ser efectuada ao mesmo tempo.

Estas peças serão identificadas pelo n.º de competição de cada viatura (ex. Viatura n.º 1 - caixa de velocidades n.º 1, caixa de reserva n.º 1R, etc.).

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

12.9.4 - As caixas de velocidades e os diferenciais poderão ser substituídos em qualquer Parque de Assistência, sob condição de ter sido atempada e previamente comunicada ao Director de Prova ou aos Comissários Técnicos a intenção de efectuar tal substituição. Estes poderão efectuar controlos para verificar o cumprimento da regulamentação.

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

12.9.6 - Em qualquer caso, as marcas / selagens deverão permanecer invioladas durante todo o Rali e os Comissários Técnicos poderão a qualquer momento pedir aos Concorrentes para efectuar um controle e eventualmente, no final do Rali, desmontar as peças para que seja conferida a sua conformidade.

12.9.7 - Os Comissários Técnicos Chefes procederão à marcação / selagem de todas as viaturas dos Condutores Prioritários Nacionais ou Internacionais.

12.9.8 - Recorda-se que estas marcações / selagens serão efectuadas de forma a permitir aos Concorrentes a substituição da embraiagem ou eventuais acessórios.

XIII - RECONHECIMENTOS

13.1 - Em todas as provas do CNR, e dos Campeonatos de Ralis dos Açores e Madeira, os reconhecimentos do Percurso de Prova, definidos no Regulamento Particular da Prova, serão limitados no máximo a 3 (três) dias, sendo 2 (dois), obrigatoriamente no Sábado e Domingo, anterior à Prova e o terceiro a definir pelo Organizador.

À excepção dos Açores e Madeira, em que, se poderão estabelecer horários diferenciados, de acordo com as limitações locais, esses reconhecimentos apenas poderão ser realizados no período compreendido entre as 08:00 e as 18:00 horas e no absoluto respeito, das regras do Código de Estrada.

Salvo nas Provas de Campeonatos FIA, em todas as Provas do CNR, e Campeonatos de Ralis dos Açores e Madeira, o período de reconhecimentos, não poderá exceder 2 dias, salvo o disposto no Art. 13.2.1 das presentes Prescrições.

Estes serão designados pelo próprio Concorrente no momento da sua inscrição, através da escolha entre dois dos três dias de reconhecimento, estabelecidos pelo Organizador.

13.2 - Para as provas do CRN/C/S e Troféus, os reconhecimentos do percurso da Prova serão efectuados segundo as seguintes regras:

13.2.1 - Os reconhecimentos serão limitados a 1 ou 2 dias, sendo 1, obrigatoriamente, no fim-de-semana (Sábado ou Domingo) anterior à Prova e o outro, em dia a definir pela Organização, conforme constará no Regulamento Particular da Prova.

13.2.2 - Nos Ralis Sprint os reconhecimentos serão feitos num dia, de acordo com o Regulamento Particular de Prova.

13.3 - As viaturas a utilizar para o reconhecimento das PEC`s, de qualquer Campeonato ou Troféu, terão que ser conformes ao disposto no Art. 25 do Regulamento dos Campeonatos Regionais FIA 2014. Será permitida a utilização de equipamentos ligeiros de intercomunicação via rádio entre os dois membros da equipa, mas sem utilização de capacetes, os quais são interditos.

13.4 - A simples presença de um Condutor ou Navegador em locais específicos, onde se irá disputar o Rali, no decorrer dos 30 (trinta) dias anteriores ao início da Prova, será considerada como um reconhecimento.

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

13.6 - Toda a infracção ao regime de reconhecimentos obrigatório, implicará a perda de todas as pontuações anteriormente obtidas no respectivo Campeonato ou Troféu.

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

XIV - VERIFICAÇÕES ADMINISTRATIVAS E TÉCNICAS

14.1 - Viaturas admitidas

Apenas poderão participar nas Provas do Campeonato Nacional de Ralis (CNR), Campeonatos de Ralis Norte, Campeonato de Ralis Centro e Campeonato de Ralis Sul (CRN/CRC/CRS) e ainda das Regiões Autónomas, as viaturas seguintes que estejam conformes com as prescrições do Anexo “J” ao CDI e as que se encontram definidas nos Regulamentos dos diversos Campeonatos.

14.2 - Antes da Partida e durante a Prova

14.2.1 - Todas as Equipas e viaturas, participantes num Rali, deverão apresentar-se às Verificações Administrativas e Técnicas, previstas no Regulamento Particular da Prova.

14.2.2 - A partida será recusada, às Equipas que não se tenham apresentado às Verificações, dentro dos prazos estabelecidos, salvo caso de força maior aceite pelos CD`s.

14.2.3 - As equipas devem fazer-se acompanhar das Fichas de Homologação (bem como eventuais anexos) e do Passaporte Técnico dos seus veículos, Livrete, Título de Registo de Propriedade da viatura e declaração do respectivo proprietário, autorizando a participação em provas desportivas (caso a viatura não seja propriedade de um dos membros da equipa).

No caso destes documentos, não terem sido apresentados, os CD`s poderão aplicar quaisquer penalidades, incluindo a de recusar a partida.

14.2.4 - No seguimento das Verificações Técnicas e no caso da não conformidade de um veículo, um prazo poderá ser concedido pelos CD`s, para que o mesmo seja reapresentado conforme com a regulamentação.

14.2.5 - A partida é recusada a todo o veículo considerado não conforme pelos CD`s com base no relatório dos Comissários Técnicos.

14.2.6 - As Verificações efectuadas antes da partida, serão de ordem geral:

Verificações de licenças, da marca e do modelo do veículo, conformidade aparente com o Grupo no qual o mesmo se encontra inscrito, elementos de segurança essenciais, conformidade do veículo com o Código da Estrada, etc.

14.2.7 - Esta verificação compreende:

14.2.7.1 - Identificação da equipa, devendo cada membro ser portador de duas (2) fotos recentes do formato 4 x 4 cm (facultativo);

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

14.2.8 - Em qualquer momento da Prova, poderão efectuar-se verificações complementares, tendo por objecto, quer o veículo, quer os membros da equipa.

O Concorrente é responsável em qualquer momento da Prova, pela conformidade técnica do seu automóvel. Qualquer infracção, será comunicada aos CD`s, que poderão aplicar uma das penalidades previstas nos Art. 12.2 e 12.3 do CDI.

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

A falta de qualquer marca, será comunicada aos CD`s, que poderão aplicar uma das penalidades previstas nos Art. 12.2 e 12.3 do CDI.

Compete ainda às Equipas, verificarem a correcta reposição de todos os elementos da viatura que tenham sido manipulados durante os Controlos Técnicos efectuados.

14.2.10 - Toda a fraude constatada, e nomeadamente, marcas de identificação apresentadas como originais e intactas que se apresentem retocadas, será comunicada aos CD`s que poderão aplicar uma das penalidades previstas nos Art. 12.2 e 12.3 do CDI, assim como de todo o Concorrente ou Equipa, que tenha ajudado ou facilitado a infracção. Sem prejuízo de sanções mais graves, que poderão ser pedidas à ADN do Concorrente ou seus cúmplices.

14.2.11 - Em todas as provas dos CNR, CRA, CRM, e CRN/C/S, o Organizador será responsável por ter disponível uma balança com aferição certificada por um órgão oficial e que será a única cujas medições serão consideradas válidas.

14.3 - Controlo Final

14.3.1 - À chegada, cada Equipa conduzirá o seu veículo para o Parque Fechado para se proceder a um controlo rápido para verificar:

14.3.1.1 - A sua conformidade com aquele que esteve presente à Verificação Inicial;

14.3.1.2 - Se há lugar à aplicação das penalizações previstas.

14.3.2 - A falta de uma das marcas de identificação previstas no Art. 14.2.7.2, será comunicada aos CD que poderão aplicar uma das penalidades previstas nos Art. 12.2 e 12.3 do CDI.

14.3.3 - Verificações Técnicas completas, podendo envolver a desmontagem dos veículos e/ou as verificações especificadas no Art. 14.3.5, serão determinadas pelos CD's, seja por sua iniciativa, seja por sugestão do Director da Prova ou no seguimento de uma reclamação.

14.3.4 - No caso em que a desmontagem acima citada, seja consequência de uma reclamação, será exigida ao reclamante, uma caução precisada em montante no Regulamento Particular da Prova, para cobertura desses custos.

Se a reclamação tiver provimento, a caução será devolvida ao reclamante e as despesas serão por conta do reclamado.

14.3.5 - As Verificações Técnicas efectuadas no final do Rali observarão no mínimo, os seguintes elementos:

Suspensões / travões / transmissão / conformidade do chassis-coque / selagem dos restritores dos turbos (se aplicável).

O número mínimo de viaturas sujeitas às Verificações Técnicas Finais, compreenderá as viaturas classificadas nos dois (2) primeiros lugares da Classificação Geral, a classificada em 1º lugar no Grupo diferente do vencedor da geral, e qualquer outra viatura que os CD's entendam designar.

14.4 - Se a verificação técnica de um veículo for imposta pela FPAK ou pela organização do Rali, estas suportarão os encargos totais logísticos (transporte e oficina) se o veículo inspeccionado estiver em conformidade. Se se verificar, a não conformidade do automóvel, ao Concorrente em causa, serão debitadas todas as despesas resultantes de transporte e oficinas.

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

14.4.2 - A Entidade Organizadora ou a FPAK, determinará a extensão de uma verificação efectuada por sua iniciativa, pelo que se reserva o direito de dar a mesma por concluída sempre e quando o entenda como conveniente.

14.4.3 - Em qualquer caso, estas Verificações Técnicas terão início, obrigatoriamente, durante um dos três dias úteis imediatamente seguintes ao final da prova.

XV - PARTIDA - ORDEM DE PARTIDA

Antes da Partida, os Organizadores podem prever a realização de um Parque de Partida, nas condições indicadas no Regulamento Particular da Prova e sujeito às respectivas penalizações – exclusivamente pecuniárias – por atraso na entrada da viatura no parque de partida.

15.1 - Os 2 membros da Equipa podem entrar no Parque Fechado de Partida, com a antecedência máxima de 30 (trinta) minutos, em relação à sua hora ideal de partida.

15.2 - A hora exacta da Partida, será indicada na Carta de Controlo de cada Equipa.

15.3 - Todo o atraso imputável à equipa, à partida do Rali ou de uma Etapa, ou de um Sector de Ligação, será penalizado com 10 (dez) 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 (quinze) minutos.

15.4 - Se as equipas, que dispõem de 15 (quinze) minutos para se apresentarem à partida da Prova, de uma Etapa ou de uma Secção, se apresentarem dentro desse período, a hora real de Partida será mencionada na Carta de Controlo.

15.5 - A Partida dos veículos será dada, de minuto a minuto, segundo o Programa da Prova. Os intervalos entre cada equipa, poderão, se tal for possível e aconselhável, ser aumentados.

15.5.1 - Como excepção à regra anterior, em todas as provas do CNR, os N Condutores prioritários (Listas de Prioritários FIA e de Notoriedade Nacional A e B) que tomam lugar á partida da prova, beneficiarão de um intervalo mínimo de 2 (dois) minutos.

15.5.2 - À partida das Secções seguintes, os N+5 melhores classificados, (e neste caso, N é o número de Condutores prioritários á partida da Prova), beneficiarão de um intervalo de 2 (dois) minutos, sempre que tenha sido possível estabelecer uma Classificação Geral, com as penalizações de estrada incluídas.

15.5.3 - Este intervalo de 2 (dois) minutos, será sempre respeitado qualquer que seja o posicionamento da equipa, durante a Etapa / Secção respectiva.

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

- a) Condutores das listas de Notoriedade FIA.
- b) Condutores das listas de Notoriedade Nacionais.
- c) "N" primeiros classificados na Classificação provisória dos Campeonatos ou Troféus Nacionais ou Regionais, de acordo com a regulamentação específica do respectivo Campeonato ou Troféu.
- d) Todos os outros Condutores (dentre estes, e seguindo critérios de equidade e verdade desportiva, poderão os CD`s alterar a respectiva ordem de Partida).

15.6.1 - **Os Condutores da Lista de Notoriedade Nacional terão direito a partir à frente de todos os Condutores não prioritários.** Exceptuam-se os casos de Condutores estrangeiros, classificados em Listas de Notoriedade Nacional pelas suas ADN's. **Alterado em 14/02/2014**

15.6.2 - Ao Campeão Nacional de Ralis em título, será sempre atribuído o número mais baixo, de entre todos os prioritários FIA B, no caso de também integrar essa Lista. Caso contrário, ser-lhe-á atribuído o número imediatamente seguinte ao número mais alto de entre os prioritários FIA B.

15.6.3 - Aos Campeões em título de Ralis dos Açores e da Madeira, será aplicável a mesma regra definida em Art. 15.6.2, no que se refere às provas dos respectivos Campeonatos Regionais. Quando uma Prova desses Campeonatos, integrar simultaneamente o CNR, ser-lhes-á atribuído o número de competição imediatamente seguinte ao do Campeão Nacional de Ralis em título, tendo em atenção o disposto no Art. 15.6.2.

15.7 - Nas Provas do CRN/C/S que se disputem integradas nas Provas do CNR, o intervalo mínimo a respeitar entre a última equipa do CNR e a primeira equipa daquelas Provas, será fixado, por razões de segurança, para 3 (três) minutos. Os CD`s poderão aumentar tal intervalo para 5 (cinco) minutos, em casos claramente fundamentados pela Direcção da Prova.

15.8 - Nas Provas dos CNR, e disputadas em pisos de terra, é fortemente recomendado que o espaçamento mínimo entre todas as equipas à partida seja de 2 (dois) minutos

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

15.10 - Para as Etapas seguintes, a ordem de Partida, será determinada em função da Classificação oficiosa estabelecida no final da Etapa anterior e será afixada à hora indicada no programa do Regulamento Particular da Prova.

15.11 - Se no decurso de uma Prova, uma ou mais Equipas, trocarem de posição na ordem de apresentação nos CHC e independentemente de se tratar de concorrentes a Campeonatos ou Troféus diferentes, essa nova ordem de passagem deverá ser mantida, por razões de segurança, até ao final de uma Secção (só podendo ser reposta a ordem anterior, com separação de cada Campeonato ou Troféu, se nela existir um Reagrupamento) ou do Rali.

15.12 - Caso um concorrente ao CNR declaradamente lento e por questões de atraso, relativo ao seu “minuto ideal”, já com a Prova do CRN/C/S a decorrer, deverá ser observado uma diferença de 3 a 5 minutos, entre a partida deste e a do próximo concorrente ao CRN/C/S. Esta situação é válida para os 5 melhor classificados do Rali do CRN/C/S em questão.

XVI - CARTA DE CONTROLO

16.1 - À partida do Rali, cada equipa receberá uma Carta de Controlo, na qual figurarão os tempos parciais, atribuídos para cobrir a distância entre 2 (dois) Controlos Horários sucessivos.

Essa Carta, será devolvida no CHC 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, ligadas sob a forma de livro, cobrindo uma Secção ou Etapa; um jogo separado de Cartas de Controlo deverá ser entregue, pelos menos, para cada Secção de cada Etapa.

Os membros da Equipa, são os únicos responsáveis pelas suas Cartas de Controlo, pelo que:

- A sua apresentação, nos diferentes Controlos e a exactidão das inscrições dos tempos, ficarão sob a sua inteira responsabilidade.

- Compete, portanto, à Equipa, apresentá-la aos Comissários, na hora que pretende, e verificar que a inscrição do tempo está feita correctamente.

As horas e minutos serão, sempre, indicados de 00:01 - 24:00, sendo feita a contagem por minutos completos.

Durante toda a Prova, a hora oficial será a transmitida pela “Portugal Telecom” (12151).

16.2 - A Carta de Controlo deverá encontrar-se disponível para inspecção em qualquer momento, e mais especificamente, deve ser apresentada por um membro da Equipa em todos os Postos de Controlo, a fim de ser visada e anotados os tempos.

16.3 - Toda a rectificação ou modificação introduzida, será comunicada aos CD`s que poderão aplicar uma das penalidades previstas nos Art. 12.2 e 12.3 do CDI, a menos que tal modificação ou rectificação tenha sido visada pelo Comissário responsável.

16.4 - A falta de visto em qualquer controlo de passagem (CP), a falta de registo de tempo num CH, ou a sua não entrega, em cada posto de controlo (horário, de passagem, de reagrupamento) ou à chegada, será comunicada aos CD`s que poderão aplicar uma das penalidades previstas nos Art. 12.2 e 12.3 do CDI.

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

16.6 - As Equipas, são responsáveis por fazer registar a sua passagem, em todos os pontos mencionados na sua Carta de Controlo e na ordem correcta. Todo o desvio será comunicado aos CD`s, que poderão aplicar uma das penalidades previstas nos Art. 12.2 e 12.3 do CDI.

16.7 - Qualquer divergência entre as inscrições de tempos, feitas nas cartas de controlo e em outros documentos oficiais da Prova, será objecto de um inquérito dos CD`s, que julgarão em última instância.

XVII - PROCEDIMENTOS PARA ACTUAÇÃO NOS CONTROLOS

17.1 - Disposições Gerais

17.1.1 - Todos os controlos, compreendendo os controlos horários e de passagem, zonas de controlo de partida e chegada das PEC's, pontos "Stop" e reagrupamentos, estarão sinalizados por meio de painéis normalizadas e aprovadas pela FIA. (Ver Anexo II).

17.1.2 - A sinalização das zonas de controlo será efectuada pelas 3 seguintes painéis:

O início da zona de controlo estará sinalizado por uma painel avisadora de fundo amarelo. A uma distância mínima de 25 metros, a localização do posto de controlo estará indicada por uma painel idêntica de fundo vermelho. Deverá ser criada nos 2 lados da estrada e protegida por barreiras de segurança, uma área reservada de no mínimo 5 metros de comprimento, antes e depois do posto de CH, a fim de permitir o bom desenrolar das operações de controlo. O final da zona de controlo, 25 metros mais adiante, estará indicado por uma painel de fundo "bege" com três listas negras transversais.

17.1.3 - Todas as zonas de controlo, isto é, todas as zonas compreendidas entre a primeira painel avisadora amarela e a último painel final "bege" com 3 listas negras transversais, são consideradas "Parque Fechado" (Art. 19.2.2) e nenhuma reparação ou assistência pode ser efectuada nestas zonas de controlo.

17.1.4 - A duração da paragem no espaço assim delimitado, não deverá exceder o tempo necessário às operações de controlo.

17.1.5 - A hora ideal de controlo é da exclusiva responsabilidade das equipas, que podem consultar o relógio oficial no posto de controlo, sendo que os Comissários não poderão fornecer qualquer indicação sobre a hora a que estes deverão controlar.

17.1.6 - Os Postos de Controlo começarão a funcionar quinze (15) minutos antes da hora de passagem da primeira Equipa.

17.1.7 - Salvo decisão em contrário do Director da Prova, os controlos encerrarão quinze (15) minutos após a hora ideal do último Concorrente, aumentada do tempo que leva à eliminação.

17.1.8 - As equipas são obrigadas a seguir as instruções do Comissário encarregado de qualquer posto de controlo, pelo que qualquer desrespeito, será comunicado aos CD's, que poderão aplicar uma das penalidades previstas nos Art. 12.2 e 12.3 do CDI.

17.2 - Sinalização dos Controlos

17.2.1 - A sinalização dos Controlos, deverá ser obrigatoriamente efectuada, como figura no Anexo I.

Nota: Se necessário, as painéis de fundo amarelo e vermelhas podem ser reforçadas com bandeiras da mesma cor.

17.2.2 - Controlos Horários de Chegada (CHC) / de Passagem (CH Passagem)

17.2.2.1 - O começo da zona de controlo é indicado pelo desenho de um "relógio" num painel de fundo amarelo.

17.2.2.2 - O local específico do posto de controlo é indicado pelo desenho de um "relógio" num painel de fundo vermelho, 25 metros após pelo painel de início de zona de controlo.

17.2.2.3 - Em qualquer dos casos, o fim da zona de controlo deve ser indicado pelo desenho com 3 barras transversais sobre fundo bege, após 25 metros do posto de controlo.

17.2.3 - Controlos de Passagem (CP)

Os painéis são dispostos da mesma maneira que no Art. 17.2.2, sendo que o desenho destes é um "carimbo", conforme previsto no Anexo I.

17.2.4 - Prova Especial de Classificação (PEC)

17.2.4.1 - O local de partida é indicado pelo desenho de uma "bandeira" sobre fundo vermelho.

17.2.4.2 - A chegada é precedida de um painel com uma “bandeira de xadrez” sobre fundo amarelo, colocada 100 metros antes.

A linha de chegada onde se fará a tomada de tempo é assinalada por um painel com uma “bandeira de xadrez” sobre fundo vermelho.

17.2.4.3 - O local onde se fará a inscrição do registo do tempo efectuado pelo Concorrente, será assinalada por uma painel com a indicação “STOP”, sobre fundo vermelho, e será colocado entre 100 a 300 metros, após a tomada de tempo.

17.3 - Registo nos Controlos

17.3.1 - Nos CP, identificados pelos sinais indicados no Anexo I, os controladores deverão simplesmente visar e/ou assinar a Carta de Controlo, assim que a mesma lhes for apresentada pelas equipas, sem mencionar a respectiva hora de passagem.

17.3.2 - Nos Controlos Horários, os Comissários inscreverão, nas cartas de controlo a hora e minuto de apresentação, visando-a de seguida.

17.4 - Identificação na Zona de Controlo - Para efeitos de uma rápida identificação, o Chefe de Posto, em cada controle, deverá utilizar um colete de cor, diferente dos restantes Controladores e que deverá constar do Regulamento Particular da Prova.

17.5 - Procedimentos de Controlo

17.5.1 - Este procedimento começa no momento em que os veículos ultrapassam o painel de entrada na zona de controlo horário.

17.5.2 - Entre a painel 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. É igualmente interdito reentrar numa zona de controlo.

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

17.5.4 - A hora de controlo, corresponde ao momento exacto em que um dos membros da equipa, entregue a Carta de Controlo ao Comissário, o qual inscreverá, seja manualmente, seja através de relógio com impressora, a hora e minuto de apresentação na Carta de Controlo.

17.5.6 - A hora ideal de controlo obtém-se, adicionando o tempo concedido para percorrer o Sector de ligação à hora de partida desse Sector. O tempo será sempre expresso em horas e minutos.

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

17.5.8 - As equipas não incorrem em qualquer penalidade por atraso, se a hora de entrega da Carta de Controlo aos Comissários, corresponder à hora e minuto ideal de controlo.

17.5.9 - Exemplo: Uma equipa devendo controlar às 10 horas e 58 minutos, será considerada dentro da sua hora ideal, se o controle for efectuado entre as 10 horas 58 minutos e 00 segundos e as 10 horas 58 minutos e 59 segundos.

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

a) Para qualquer atraso: 10 segundos por minuto ou fracção de minuto.

b) Para qualquer avanço: 60 segundos por minuto ou fracção de minuto.

17.5.10 - Por simples decisão do Director da Prova, uma equipa que tenha penalizado por avanço num controle, poderá ser neutralizada o tempo considerado necessário, para sair do controle à sua hora ideal, original.

17.5.11 - Nos CHC de final de Etapa, de Secção, de Reagrupamento ou de final da Prova, os Organizadores poderão autorizar as equipas a controlar por avanço sem incorrerem em quaisquer penalizações, definido no Regulamento Particular de Prova ou em Aditamento posterior. Nesse caso, a hora inscrita sobre a Carta de Controlo, será a do tempo previsto do Rali e não o tempo real.

17.5.11.1 - O CHC de final da Prova, deverá estar instalado a uma distância mínima de 50 metros antes do Pódio, de forma a permitir que a consagração dos vencedores se desenrole sem afectar o seu funcionamento.

17.5.12 - Toda a inobservância apontada a uma equipa, em relação às normas respeitantes aos procedimentos de controlo (especialmente o facto de entrar na zona de controlo mais de um minuto, antes do decurso da sua hora efectiva de apresentação), deverá ser mencionada pelo Chefe do Posto, em relatório escrito que será imediatamente transmitido pelo Director da Prova aos CD`s, que pronunciarão a sanção conveniente.

17.6 - Hora de Partida dos Controlos

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

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

a) Os 2 (dois) postos de controlo serão integrados na mesma zona de controlo (Art. 17.1.3 e 19.2.2) e os painéis de sinalização serão colocados da seguinte forma:

A1) painel com um “relógio” e com fundo amarelo (início de zona);

A2) a cerca de 25 metros, um painel com um “relógio” e com fundo vermelho (posto do CHC);

A3) a uma distância de 50 a 200 metros, um painel com uma “bandeira” e com fundo vermelho (partida da PEC);

A4) 25 metros mais à frente, painel de final de zona (“bege” com três listas negras transversais).

b) No CHC do Sector de Ligação, o Comissário escreverá na Carta de Controlo, a hora de apresentação da equipa e a hora de partida prevista para o Sector de Ligação seguinte. Esta, deve respeitar um intervalo mínimo de 3 (três) minutos, para permitir à equipa preparar-se para a partida da PEC.

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

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

c) Após ter controlado no CHC, a viatura concorrente deverá dirigir-se imediatamente para o local de partida da PEC. O Comissário responsável por este posto, inscreverá na Carta de Controlo, a hora prevista para a partida da mesma, 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 nas presentes Prescrições (Art. 18.4 a 18.8).

d) Se no caso de incidente, existir uma divergência entre as duas inscrições, a hora de partida da PEC fará fé, salvo decisão em contrário dos CD`s.

17.7 - Exclusão

As equipas são obrigadas, sob pena de exclusão a ser pronunciada pelos CD`s, a apresentarem-se em todos os controlos, na ordem correcta e no sentido do percurso.

17.7.1 - Todo o atraso superior a 30 minutos sobre o tempo dado para percorrer a distância entre 2 Controlos Horários, consecutivos ou um atraso superior a 45 minutos no final de cada Secção e/ou Etapa do Rali, ou ainda um atraso na totalidade do Rali, superior a 60 minutos, ditará a exclusão automática da equipa, a pronunciar pelo Director de Prova.

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

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

Exemplos:

Sector de ligação A:

Partida 12:00 horas – tempo ideal 1 hora – cronometragem 13:10 horas

Penalização por atraso: 10×10 (100) segundos = 1 min 40 seg.

Atraso contando para a exclusão: 10 minutos

Sector de ligação B:

Tempo ideal 1 hora 30 minutos – cronometragem 14:20 horas

Penalização por avanço: 20 minutos

Atraso contando para a exclusão: 10 minutos (sem agravamento)

Sector de ligação C:

Tempo ideal 2.00 horas – cronometragem 16.30 horas

Penalização por atraso: 10×10 (100) segundos = 1 min 40 seg.

Atraso contando para a exclusão: 10 minutos suplementares.

TOTAL DOS SECTORES DE LIGAÇÃO A+B+C:

Penalização total (por atraso e avanço): $1' 40'' + 20' + 1' 40'' = 23$ minutos e 20 segundos

Atraso total contando para a exclusão: $10' + 10' = 20$ minutos

17.7.3 - O prazo concedido para a exclusão pode ser aumentado em qualquer altura por decisão dos CD's sob proposta do Director de Prova, sendo as Equipas informadas o mais rapidamente possível.

17.7.4 - A exclusão por ter sido excedido o máximo de atraso permitido, só poderá ser pronunciada no final de uma Secção ou de uma Etapa.

17.8 - Controlos de reagrupamento

17.8.1 - Zonas de reagrupamento poderão ser montadas durante o itinerário. Os respectivos controlos de chegada e partida ficarão submetidos às regras gerais que regulam os controlos (Art. 17.1, 17.2 e 17.5).

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

17.8.3 - Exemplo:

120 Viaturas à partida do Rali

Primeiro reagrupamento de **4 horas**

Hora de partida do Reagrupamento - **12:01**

17.8.3.a) - hora ideal de chegada do carro nº 1 ao reagrupamento - 08:01

- Hora ideal de chegada do carro nº 120 - 10:00

17.8.3.b) - hora real de chegada do carro nº 1 - **08:45**

- Hora real de chegada do carro nº 120 - **11:50**

(60 carros abandonaram a prova durante esta parte do percurso)

17.8.3.c) - hora de partida do carro nº 1 - **12:01**

- Hora de partida do carro nº 120 - **13:00**

As paragens serão, conseqüentemente de:

- Para o carro nº 1 - **3 h 16 m**

- Para o carro nº 120 - **1 h 10 m**

17.8.4 - À sua chegada aos controlos de reagrupamento, as equipas entregarão ao Comissário do Posto, a sua Carta de Controlo e receberão instruções sobre a sua nova hora de partida, devendo de seguida conduzir a sua viatura para o Parque Fechado, fazendo parar o motor da viatura.

Os Organizadores poderão entregar um novo jogo de cartas de controlo, à entrada ou à partida do Parque Fechado.

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

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

17.8.5.1 - Exceptua-se para este efeito e na condição de que tal conste no Regulamento Particular da Prova, a possibilidade de os Organizadores estabelecerem uma nova ordem de partida segundo a ordem (ou ordem inversa) da classificação provisória, mas apenas no caso de um reagrupamento que imediatamente anteceda o CHC de final da Prova.

XVIII - PROVAS ESPECIAIS DE CLASSIFICAÇÃO (PEC`s)

18.1 - As PEC`s são Provas de Velocidade em estradas fechadas para esse fim exclusivo.

As PEC`s, serão sempre cronometradas até ao “décimo de segundo”.

18.1.1 - Com excepção dos Ralis Sprint, a distância mínima e máxima de uma PEC é de 5 Km e 30 Km, respectivamente, com uma margem de mais 10%. Tratando-se de uma Super Especial (SE), a distância máxima, é de 3 Km.

18.1.1.1 - É autorizado que qualquer PEC, possa ser disputada com diferentes tipos de piso.

18.1.2 - O mesmo troço de estrada, não poderá ser usado em PEC`s (independentemente de ter uma configuração diferente) mais de 3 (três) vezes em cada Rali (com excepção do disposto para os Ralis Sprint) sendo interdita a utilização, mesmo que parcial, de um mesmo percurso em sentidos inversos.

18.1.3 - À excepção das Provas pontuáveis para (ou Candidatas) os (a) Campeonatos / Taças de Ralis FIA, a quilometragem total das PEC`s não deverá exceder os valores do quadro abaixo, admitindo no entanto uma margem de + - 20%:

Campeonato Nacional de Ralis	120 Km
Campeonato de Ralis da Madeira	100 Km
Campeonato de Ralis dos Açores	100 Km
Campeonato de Ralis Norte/Centro/Sul	50 Km
Ralis Sprint	* 30 Km

* Alterado em 14/07/2014

18.2 - Durante as PEC`s, ambos os membros da equipa (quando a bordo da viatura) devem utilizar obrigatoriamente, fatos de competição e vestuário interior homologado, bem como capacetes de protecção, cintos de segurança homologados e dispositivo de retenção da cabeça aprovado pela FIA, sob pena de ser comunicado aos CD`s que poderão aplicar uma das penalidades previstas nos Art. 12.2 e 12.3 do CDI.

18.3 - É proibido às Equipas, circular nas PEC`s, em sentido contrário. Qualquer infracção a esta regra será comunicada aos CD que poderão aplicar uma das penalidades previstas nos Art. 12.2 e 12.3 do CDI.

18.4 - A partida será dada parada, com a viatura colocada sobre a linha de partida.

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

18.5 - As partidas das PEC`s serão dadas do seguinte modo:

18.5.1 - Logo que a viatura, com os seus ocupantes a bordo, pare em frente do controle de partida, um Comissário inscreverá a hora prevista (hora e minuto) de partida, na respectiva Carta de Controlo e entregá-la-á depois à equipa, anunciando, em voz alta, os 30" / 15" / 10" e os 5 últimos segundos, um a um, devendo a viatura partir de imediato.

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

Este sistema, electronicamente ligado a um sistema de detecção da linha de partida, que registe toda a situação na qual uma viatura deixe a linha de partida antes do sinal correcto. Este sistema pode estar igualmente sincronizado com um sistema semafórico de partida, cuja descrição e regulamentação deve constar obrigatoriamente do Regulamento Particular da Prova.

18.6 - A partida de uma PEC, à hora indicada na Carta de Controlo, não poderá ser retardada pelo Comissário encarregado da mesma, a não ser por razões de força maior.

18.7 - Em caso de partida retardada imputável à equipa, o Comissário responsável inscreverá na Carta de Controlo uma nova hora de partida e a penalidade será de 1 minuto, por minuto ou fracção de minuto de atraso.

18.8 - Uma falsa partida e, particularmente, um arranque efectuado antes do sinal ser dado, será penalizada como segue:

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

Infracções posteriores: à discrição dos CD`s

Estas penalidades não impedirão os CD`s de aplicar penalidades mais severas, se o entenderem necessário.

18.9 - A chegada das PEC`s será lançada, sendo proibida a paragem entre o painel amarelo com a "bandeira de xadrez" e o Controle de "STOP"; qualquer infracção será comunicada aos CD que poderão aplicar uma das penalidades previstas nos Art. 12.2 e 12.3 do CDI.

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

Na chegada das PEC`s, os cronometristas devem colocar-se ao nível da linha de tomada de tempo, marcada por um painel com uma "bandeira de xadrez" sobre fundo vermelho.

18.10 - O facto de qualquer equipa se recusar a partir para uma Prova Especial à hora e na ordem que lhe for indicada, será comunicado aos CD`s que poderão aplicar uma das penalidades previstas nos Art. 12.2 e 12.3 do CDI, quer a PEC`s tenha sido disputada ou venha a ser anulada.

18.11 - A equipa deverá parar no Controle STOP, assinalado por uma painel vermelha «STOP», para fazer registar na sua Carta de Controlo, o tempo de chegada (hora, minuto, segundo e décimo de segundo).

Se os cronometristas não puderem comunicar imediatamente a hora exacta de chegada aos controladores, estes limitar-se-ão a visar a Carta de Controlo, fazendo-se a inscrição do tempo na neutralização ou reagrupamento seguintes.

18.12 - Se, por culpa da Equipa, não for efectuado o registo do tempo, as seguintes penalidades serão aplicadas:

- À partida: exclusão;

- À chegada (STOP): penalização de 5 minutos.

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

18.14 - No decorrer das PEC`s, a assistência é proibida. Toda a infracção será comunicada aos CD`s, que poderão aplicar uma das penalidades previstas nos Art. 12.2 e 12.3 do CDI. Tal decisão só poderá ser pronunciada pelos CD`s no final de uma Secção ou Etapa.

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

18.16 - Términus de uma PEC

18.16.1 - Nas Provas integradas em Campeonatos ou Taças FIA, no caso de uma PEC ter sido interrompida ou parada definitivamente, seja por que motivo for, o Director da Prova poderá atribuir a cada uma das equipas afectadas o tempo que considerar como o mais correcto.

18.16.2 - Para as restantes Provas Nacionais, não integradas em Campeonatos ou Taças FIA, e para a atribuição desse mesmo tempo a todas as equipas afectadas, os CD`s deverão escolher como tempo de referência, por Grupo, aquele que lhes pareça mais razoável, de entre todos os tempos efectuados pelas equipas que, anteriormente à interrupção ou paragem definitiva, hajam completado a PEC, em condições normais de competição.

18.16.2.1 - Se nenhuma viatura de um determinado Grupo, tiver completado até então, essa PEC, o tempo a atribuir às viaturas desse Grupo, será o pior dos que tiverem sido determinados pelos CD`s.

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

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

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

18.16.5 - No caso de uma PEC ter sido interrompida, seja por que motivo for, o seu reinício só poderá ocorrer até um máximo de 30 minutos após o momento exacto da sua interrupção. A partir desse período, aplicar-se-á automaticamente as disposições dos Art. 18.16.2, 18.16.3 e 18.16.4.

18.17 - Viaturas de abertura

Está definido no Plano de Segurança, no Anexo IV, Art. 2.7.1, destas Prescrições.

Os Organizadores deverão dispor, no mínimo, de 2 viaturas de abertura, numeradas como “00” e “0”. Estas viaturas deverão percorrer, na totalidade, o percurso de todas as PEC`s. Uma viatura “000” poderá ser utilizada, antes das 2 anteriores.

18.18 - Plano de segurança

O Plano de Segurança deve estar conforme com o que figura no Anexo IV.

18.19 - Segurança dos Concorrentes

18.19.1 - Cada Caderno de Itinerário, deverá conter como contracapa, e em tamanho A4, (dobrado), um sinal “SOS” em cor vermelha e no reverso um sinal “OK” de cor verde. Em alternativa, o Organizador poderá facultar em separado e a cada equipa participante, esses dois símbolos impressos numa cartolina de formato A3 (mínimo).

18.19.2 - Em caso de acidente em que haja necessidade de intervenção médica de emergência, e sempre que possível, o sinal “SOS” vermelho deverá ser imediatamente exibido aos carros que passarem a seguir; e se for o caso, a algum helicóptero da organização que esteja a prestar assistência.

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

18.19.4 - Qualquer equipa que o possa efectuar mas deixe de cumprir com esta regulamentação, será objecto de comunicação aos CD`s que lhe poderão aplicar penalidades de acordo com o CDI.

18.19.5 - Em caso de acidente que não tenha provocado nenhum ferido que necessite de assistência médica imediata, o sinal “OK” verde do Caderno de Itinerário (Road-Book) deve ser claramente exibido, a no mínimo, às três viaturas que passem a seguir, bem como a qualquer helicóptero que tente prestar-lhe assistência.

18.19.6 - Se a equipa abandonar o veículo, o sinal verde “OK” deve ser colocado de tal forma na viatura acidentada, que seja perfeitamente visível pelos restantes concorrentes.

18.19.7 - Cada viatura Concorrente deve transportar um triângulo vermelho reflector, que em caso de paragem da viatura durante uma PEC, deverá ser colocado por um dos membros da equipa, em local visível, a no mínimo 50 metros antes da viatura imobilizada, a fim de avisar os Condutores seguintes.

Toda a equipa que não respeite esta regra receberá uma penalidade à discrição dos CD`s.

18.19.8 - Este triângulo deverá ser colocado mesmo que o carro esteja parado fora da estrada.

18.19.9 - O Caderno de Itinerário, deverá conter uma página, com as instruções a respeitar em caso de acidente.

18.19.10 - Qualquer equipa que abandone um Rali, deve disso informar tão urgentemente quanto possível os Organizadores da prova.

Salvo em casos de força maior, qualquer equipa que não respeite esta regra ficará sujeita à aplicação de uma penalidade à discrição dos CD`s.

18.20 - A presença de veículos não autorizados estacionados junto ao percurso de uma PEC é considerada como perigosa e poderá resultar no cancelamento da PEC em questão.

18.21 - Em qualquer Rali dos Campeonatos, será atribuído, 0,5 (meio) ponto, ao(s) concorrente(s) que obtenha o melhor tempo, por PEC.

18.21.1 - Serão somados aos pontos obtidos na sua Classificação (Geral e Grupos).

XIX - PARQUE FECHADO

19.1 - Condições gerais

Durante o regime de Parque Fechado, é proibido abrir o capot do motor ou proceder a qualquer outro tipo de reparação ou reabastecimento.

19.2 - Os veículos encontrar-se-ão em regime de Parque Fechado:

19.2.1 - Desde a sua entrada num Parque de Partida (se existir), de reagrupamento ou de final de Etapa ou Secção e até à sua partida destes (cf. Art. 17.1.3);

19.2.2 - Desde a sua entrada numa zona de controlo e até à sua saída desta (cf. Art. 17.1.3);

19.2.3 - Desde a sua chegada ao final da Prova, e até que expirem os prazos para apresentação de reclamações (cf. Capítulo XXIV) e à autorização de abertura do Parque Fechado pelos CD`s.

19.2.4 - O Parque Fechado é interdito a qualquer pessoa, excepto aos Oficiais do Rali que tenham nele a assegurar uma função específica.

19.2.5 - Nos termos previstos no Cap. XVI, à partida do Rali, poderá ser previsto um Parque Fechado de Partida, para onde as viaturas deverão ser conduzidas, com a antecedência máxima de quatro (4) horas antes da Partida. As equipas serão autorizadas a entrar nesse parque, com a antecedência máxima de 30 minutos (trinta) em relação à sua hora de partida.

19.2.6 - Para a saída de um qualquer outro Parque Fechado (Partida de Secção / Etapa ou de Reagrupamento) as equipas serão autorizadas a entrar no Parque Fechado dez (10) minutos antes da sua hora de partida. Contudo e no caso em que um Parque de Reagrupamento, não dure mais do que 15 (quinze) minutos, as equipas poderão permanecer no Parque de Reagrupamento.

19.2.7 - Apenas os Comissários em serviço e/ou os membros da equipa, poderão empurrar uma viatura à entrada, no interior ou à saída de um Parque Fechado de Partida, de um controlo horário, de reagrupamento ou de final de Etapa.

19.3 - Reparações em Parque Fechado

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

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

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

19.3.3 - Como excepção ao regime de Parque Fechado, mas sob observação de um Comissário autorizado ou de um Comissário Técnico, 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 (três) pessoas.

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

19.3.5 - Qualquer destas intervenções deverá estar totalmente terminada antes da hora fixada para a partida. No caso de assim não acontecer, todo o atraso implicará uma penalização nas mesmas condições previstas no Art. 19.3.2.

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

19.4 - Em qualquer Prova dos Campeonatos/ Taças / Troféus de Ralis, são interditas aos Concorrentes, manobras que se configurem como derrapagens ou piões, nos Parques Fechados de Partida ou de Chegada (final de um Rali).

19.5 - É interdita a utilização de capas de cobertura nas viaturas dentro dos Parques Fechados.

19.6 - Qualquer infracção ao regime de Parque Fechado, será comunicada aos CD`s que poderão aplicar uma das penalidades previstas nos Art. 12.2 e 12.3 do CDI.

19.7 - A eventual retirada de uma viatura do Parque Fechado antes da abertura oficial do mesmo, constituindo infracção disciplinar grave, será comunicada aos CD`s, que pronunciarão a exclusão imediata do Concorrente em questão, independentemente de eventuais sanções disciplinares que lhe venham a ser posteriormente aplicadas pelo Conselho Disciplinar da FPAK.

XX - RESULTADOS - CLASSIFICAÇÕES

20.1 - Determinação das Classificações

Os resultados são estabelecidos, adicionando os tempos reais obtidos nas PEC e as penalizações, em tempo, aplicadas nos Sectores de Ligação, bem como qualquer outra penalização expressa em tempo.

20.2 - Publicações das Classificações - Durante o Rali, as classificações serão publicáveis da seguinte forma:

- Classificações Oficiosas - Classificações distribuídas pela Direcção da Prova, durante o decorrer de uma Etapa.
- Classificações Parciais Oficiosas - Classificações publicadas no final de uma Etapa.
- Classificação Final Provisória - Classificação publicada pela Direcção de Prova, no final do Rali.
- Classificação Final Oficial - Classificação aprovada pelos CD`s.

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

XXI- EX-AEQUO NUM RALI

21.1 - Em caso de um ex-aequo (empate) no final de um Rali, será proclamado vencedor aquele que haja obtido o melhor tempo na primeira PEC. Se isso não for suficiente para o desempate, os tempos da segunda, terceira, quarta, etc., serão então tomados em consideração. Esta mesma regra é aplicável em qualquer momento do Rali.

XXII - ACTAS - RELATÓRIO DE ENCERRAMENTO

22.1 - Actas

As reuniões dos CD`s serão transcritas em actas redigidas em Língua Portuguesa (e numa das línguas oficiais da FIA, quando em provas internacionais).

22.2 - Relatórios de encerramento

No final do Rali, os Organizadores, deverão emitir um relatório de encerramento.

22.3 - Entrega das actas e dos relatórios

As actas das reuniões e, quando aplicável, o relatório de encerramento, devem ser remetidas à FPAK nos 3 (três) dias seguintes ao final do Rali.

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

XXIII - RECLAMAÇÕES - APELOS - MULTAS

23.1 - Quaisquer reclamações devem ser apresentadas nos termos definidos no Art. 13.1 e seguintes do CDI bem como nos Art. 23, 24, 25, das PGAK 2014.

23.2 - Os Concorrentes têm direito de Apelo, sobre as penalidades aplicadas ou as decisões tomadas pelos CD`s. Todo o Apelo deverá ser feito de acordo com o estipulado no Art. 14.1 e seguintes do CDI.

23.3 - A Taxa de Apelação Nacional está definida no Art. 26 PGAK 2014.

23.4 - O Regulamento Particular da Prova deverá integrar todas as informações necessárias no que concerne aos montantes das Taxas de Reclamação e de Apelo, fixadas pela FPAK.

XXIV - PNEUS

24.1 – A marca de pneus a utilizar é livre. Estando no entanto sujeito a inscrição do importador /marca na FPAK. (Anexo V)

24.2 - A utilização de pneus “Slick” é interdita em todas as provas dos Campeonatos e Troféus.

24.3 - O Número de Pneus a utilizar durante um Rali é liberalizado. No entanto, poderão ser “marcados”.

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

24.5 - Campeonato Nacional de Ralis

Esta condição, é aplicável em todas as Provas do CNR 2014, à excepção das Provas incluídas nos Campeonatos/Taças FIA de Ralis, as quais se regerão pelas regras FIA.

24.5.1 - Definições

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

Somente os pneus que apresentam uma taxa de recorte entre 17 % e 25 % (de acordo com os pontos 2 e 3 do Anexo V das Prescrições Específicas dos Campeonatos, Troféus, Challenges e Taças de Ralis da FIA) carecem de homologação especial pela FIA.

Todos os pneus moldados, que apresentem uma taxa de recorte superior a 25 %, estão automaticamente homologados pela FIA e é autorizada a execução pelos próprios Concorrentes, de quaisquer rasgos suplementares.

24.5.2 - Equipamento da viatura

Um veículo pode transportar durante toda a Prova, um máximo de 2 (duas) rodas sobressalentes, devidamente fixadas.

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

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

24.5.3 - Possibilidade de entre 2 (dois) PA`s consecutivos (sem que de permean se dispute qualquer PEC), serem utilizados pneus de características diferentes dos utilizados para as PEC.

Independentemente desta situação assim autorizada, manter-se-á integralmente em vigor o definido no Art. 24.5.1 das presentes Prescrições, no que se refere ao tipo de pneus a utilizar obrigatoriamente nas provas do CNR.

24.5.4 - Tipo de pneus a utilizar nas Super Especiais (SE) Os pneus a utilizar nas SE, serão obrigatoriamente do mesmo tipo de piso que corresponda ao das restantes PEC`s que integrem essa Prova.

24.6 - Campeonatos de Ralis Norte / Centro / Sul - Campeonato Nacional de Ralis de Clássicos

24.6.1 - Tipo de pneus “marcados”

Em todas as provas dos CRN/C/S 2014, é obrigatória, a utilização de pneus moldados, conforme Art. 25.1.1 das presentes Prescrições, bem como nas Provas do Campeonato Nacional de Ralis de Clássicos (CNRC) 2014, para os Concorrentes das categorias Históricas 71, 75, 81 e 85, é obrigatória a utilização de pneus moldados, conforme Art. 24.5.1 das presentes Prescrições, os quais poderão ser objecto de “marcação”.

24.6.2 - Remarcação - Um pneu poderá ser objecto de mais do que uma «marcação», correspondente à mesma Prova ou a Provas diferentes.

24.6.3 - Viaturas com dimensões diferentes de pneus

Nas provas do Campeonato Nacional de Ralis de Clássicos (CNRC) e Campeonato Nacional de Ralis GT (CNRGT), desde que na Ficha de Homologação de uma viatura participante, conste claramente que as dimensões dos pneus são diferentes nos eixos dianteiro e traseiro, será autorizada para essa(s) viatura(s), a utilização suplementar de 2 (dois) pneus, sendo obrigatoriamente um 1 (um) de cada uma das dimensões correspondentes.

No caso destas 2 (duas) Categorias e de forma excepcional, pode ser fornecido 1 (um) pneu de dimensão diferente daquela que se encontra a bordo da viatura, na presença de um Oficial de Prova, sendo que a sua montagem, apenas pode ser efectuada pelos 1º e 2º Condutores.

24.6.4 - Equipamento da viatura

Um veículo pode transportar durante toda a prova, um máximo de 2 (duas) rodas sobressalentes, devidamente fixadas. Estas, pode(m) estar equipadaa(s) com pneu(s) de tipo diferente, mas, pelo menos, 1 (uma) roda sobressalente, deverá encontrar-se permanentemente a bordo da viatura durante toda a Prova.

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

24.7 - Sanção por incumprimento da Regulamentação

Em caso de incumprimento, das definições do corpo deste artigo, poderá levar à exclusão, independentemente de eventuais sanções disciplinares que venham a ser decididas pela FPAK.

24.8 - Excepcionalmente para o Vodafone Rali de Portugal (WRC), Sata Rali Açores e Rali Vinho Madeira, será aplicado, o estipulado no Regulamento Particular dessas Provas.

XXV - SHAKE DOWN

25.1 - Nas Provas dos CNR 2014, poderá ser facultativamente prevista pelo respectivo Organizador, a montagem em período anterior ao do início das Verificações Técnicas Iniciais, de uma “Prova de Teste” (doravante, definida como “Shakedown”) com uma distância ao critério do Organizador, onde todas as Equipas possam, fazer o acerto final das suas viaturas de competição.

O Shakedown, deverá dispor dos mesmos equipamentos de controlo e segurança, de uma PEC de qualquer Rali, não podendo utilizar qualquer parte do percurso da SE de uma PEC, incluída nessa Prova.

25.1.1 - Caso os Organizadores, entendam incluir no Programa da Prova, um Shakedown, poderão opcionalmente majorar a Taxa de Inscrição da Prova até um máximo de 100,00 € (Cem Euros), por concorrente inscrito, como participação nos custos da sua montagem e segurança.

25.2 - Recomenda-se que a sua localização seja até 20 Km do local das Verificações Técnicas Iniciais, e, preferencialmente, deverá permitir que o início e final sejam próximos e de fácil acesso, bem como a criação de uma zona reservada às assistências, em local próximo do início ou final.

25.2.1 - É expressamente proibido a experimentação em estrada aberta, de qualquer viatura participante, na véspera e/ou no dia da Prova. A constatação desse facto, implica uma multa de 1000,00 €.

25.3 - O intervalo entre as partidas, não poderá, em caso algum, ser inferior a 1 (um) minuto.

25.4 - No decorrer do Shakedown, é obrigatório às Equipas participantes, o integral respeito pelo disposto no Art. 17 das PGAK, no que se refere às normas de segurança.

25.5 - É obrigatória para todos os Concorrentes que participem no Shakedown, a afixação nas suas viaturas, dos respectivos números de competição e painéis do Rali, sem o que não serão autorizados a participar no mesmo.

Para o efeito, os Organizadores deverão obrigatoriamente disponibilizar os números de competição e painéis do Rali em momento anterior à realização do Shakedown, pelo que terão de efectuar Verificações Administrativas antecipadas e independentes do horário normal previsto para as Verificações Iniciais da Prova.

25.6 - A presença a bordo da viatura durante o Shakedown, de qualquer pessoa não inscrita regularmente nessa Prova, só poderá ocorrer se o respectivo Regulamento Particular da Prova ou seus Aditamentos, o permitir expressamente e sob a condição de que essa pessoa haja, assinado e entregue à Organização da Prova, declaração escrita, isentando estes, de toda e qualquer responsabilidade em caso de acidente.

XXVI - CONTROLE ANTI-DOPAGEM

26.1 - Em todas as Provas dos Campeonatos e Troféus, é obrigatório o Controle Antidopagem, nos termos definidos no Art. 43 das PGAK 2014, devendo constar, no Regulamento Particular da Prova a hora e local se realizará.

XXVII - DISTRIBUIÇÃO DE PRÉMIOS - CONFERÊNCIAS DE IMPRENSA

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

27.1 - À excepção das provas integradas nos Campeonatos/Taça da Europa FIA de Ralis, a Distribuição de Prémios de um Rali, deverá realizar-se até 1 (uma) hora após a saída da Classificação Oficiosa.

27.2 - Local de entrega de prémios - A cerimónia de entrega de Prémios, no final de cada Rali, deverá ocorrer obrigatoriamente na zona do “Pódio de Chegada”.

27.3 - Para efeitos de entrega de Prémios, será utilizada a classificação provisória obtida após a conclusão da última PEC, podendo os Organizadores criar um reagrupamento antes do CHC Final da Prova, de forma a ajustar os “timings” e a ordem de entrega dos mesmos.

27.4 - Conferências de Imprensa

27.4.1 - Nas Provas do CNR (sendo facultativa para as restantes) é obrigatória os Organizadores, realizarem uma Conferência de Imprensa no final do Rali, não devendo exceder 30 (trinta) minutos, e deverá ser dirigida por um Coordenador previamente designado, que poderá ser o responsável pelo Gabinete de Imprensa da Prova.

27.4.2 - A esta, deverão comparecer os 3 (três) primeiros Classificados à Geral e ainda o Vencedor de cada Grupo, os quais serão convocados pela Organização da Prova, à chegada do Rali,

27.4.3 - O horário e local terá de estar definido obrigatoriamente no Regulamento Particular da Prova.

27.4.4 - A não comparência nessa Conferência de Imprensa (sem que tal facto tenha sido devida e previamente justificado ao Organizador e autorizado por escrito pelos CD's da Prova) de qualquer elemento previamente designado, será punida, com uma multa de 500,00 € (quinhentos euros).

XXVIII - DIREITOS COMERCIAIS

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

28.2 - Sem o consentimento escrito da FPAK (ou da FIA quando for o caso), nenhuma organização, empresa comercial ou marca, poderá ser associada com um Campeonato ou Troféu organizado sob a égide da FPAK (ou Campeonato, Troféu, Taça ou “Challenge” FIA, quando for o caso).

A mesma regra, é aplicável (excepto no caso de utilização pessoal por amadores) a todas as formas de imagens em movimento de um Campeonato ou Troféu organizado sob a égide da FPAK (ou Campeonato, Troféu, Taça ou “Challenge” FIA, quando for o caso).

28.3 - Todos os Organizadores que hajam inscrito provas nos Campeonatos / Taças ou Troféus, organizados sob a égide da FPAK (ou Campeonatos, Troféus, Taças ou “Challenges” FIA) e todos os Organizadores que hajam inscrito provas para as Séries Internacionais autorizadas (quando for o caso), devem respeitar as provisões do presente Art..

XXIX - VIATURAS DE RECONHECIMENTO NAS PEC`s - ("Batedores")

29.1 - Em nenhuma Prova pontuável para os Campeonatos, poderá ser autorizado o acesso ao percurso das PEC`s, depois do seu encerramento ao trânsito normal, a quaisquer viaturas estranhas à Organização da Prova ou às Forças de Segurança.

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

XXX - SUPER-ESPECIAIS (SE)

30.1 - Só é autorizada a realização de PEC`s, com a designação e as características de uma “Super-Especial”, nas Provas integrantes dos CNR e CRN/C/S.

30.1.1 - A realização de uma SE, é opcional para todas as Provas dos CNR e CRN/C/S 2014.

30.1.2.1 - Definição visual das “Chicanes” nas Super Especiais:

Quando forem utilizadas barreiras de pneus para a criação de “chicanes artificiais”, os pneus que delimitem as extremidades (de ambos os lados do percurso a seguir) dessas barreiras, deverão ser pintadas, alternadamente com as cores vermelha e branca - vermelha a primeira barreira e branca a segunda e assim sucessiva - para melhor identificação visual pelos Condutores.

30.2 - Nos termos definidos no Art. 30.1, uma SE rege-se obrigatoriamente pelo seguinte regulamento específico:

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

30.2.2 - A regulamentação específica, no que respeita ao desenrolar e à organização de uma SE, deverá estar conforme à regulamentação definida no Capítulo XVIII das presentes Prescrições Específicas e deve constar obrigatoriamente do Regulamento Particular da Prova.

Um plano de segurança específico deve ser submetido à aprovação da FPAK, no máximo até trinta (30) dias antes da Prova. Áreas específicas devem ser claramente identificadas para utilização por parte dos Media.

30.2.3 - Os percursos, na zona de partida, devem ser adjacentes. O mesmo procedimento de partida deve ser aplicado a cada viatura. É autorizada uma eventual “décalage” das linhas de partida de forma a igualizar a distância total da Prova a partir de cada uma das linhas de partida.

- 30.2.4** - A distância total de uma SE deve ter, no máximo 3 Km, com uma margem de mais 10%.
- 30.2.5** - É recomendável que o revestimento do piso de uma SE, seja do mesmo tipo do que se verificar nas restantes PEC's do Rali.
- 30.2.6** - A ordem de partida de uma SE, fica à inteira discrição dos Organizadores. Contudo, estes devem detalhar pormenorizadamente esse procedimento no Regulamento Particular da Prova.
- 30.2.7** - A utilização de bandeiras amarelas tal como definido no "Anexo 1" é autorizada numa SE, podendo essas bandeiras serem exibidas em qualquer ponto do percurso. Se uma bandeira amarela for exibida, a um Concorrente este deve reduzir drasticamente a velocidade de forma imediata. O Director da Prova poderá autorizar uma equipa afectada pela exibição de uma bandeira amarela, a efectuar novamente o percurso da SE, dando-lhe uma nova hora de partida. Contudo, se as circunstâncias não o permitirem, o Director da Prova proporá aos CD's, um tempo de Prova determinado para essa equipa. No entanto, toda a equipa responsável total ou parcialmente pela exibição de uma (ou mais) bandeira(s) amarela(s) numa SE, não poderá, em caso algum, tirar benefícios desta medida.
- 30.2.8** - Uma viatura desde que se encontre na Partida da SE e que não consiga completar, o seu percurso, (não sendo aplicável neste caso específico, o disposto no Art. 18.4 das presentes Prescrições) poderá ser removida pelos Organizadores para o Parque de Assistência, onde poderá ser reparada. Em alternativa, a viatura poderá ser colocada no percurso do Sector de Ligação, após o controle de saída da "Super-Especial".
- Em qualquer dos casos, será atribuído à equipa, o dobro do tempo mais rápido registado na SE, acrescido de 60 (sessenta) segundos. Qualquer viatura nessas circunstâncias, será considerada como se tendo apresentado no CHC imediatamente após a SE, à hora ideal de controlo. Em qualquer caso, a equipa continuará sujeita a todas as regras normais, regulamentos, restrições de assistência e penalidades em tempo aplicáveis na prova.
- 30.2.9** - Qualquer Equipa, que não cumpra integralmente o percurso da SE, tirando daí benefício em termos de tempo final, será atribuído o dobro do tempo mais rápido registado, acrescido de 60 (sessenta) segundos.
- 30.2.10** - A qualquer equipa que registe um tempo real para percorrer uma SE, que exceda o dobro do melhor tempo nela registado, ser-lhe-á atribuído, para efeitos de classificação na prova, o dobro do tempo mais rápido na SE.

XXXI - APLICAÇÃO E INTERPRETAÇÃO DAS PRESENTES PRESCRIÇÕES

- 31.1** - Em caso de diferendo relativo à interpretação das presentes Prescrições, apenas a Direcção da FPAK está qualificada para tomar uma decisão. No caso de Provas dos Campeonatos FIA, tal poder é pertença da FIA.
- 31.2** - As presentes Prescrições Específicas entram em vigor em 1 de Janeiro de 2014.
- 31.3** - Qualquer modificação às presentes Prescrições Gerais, bem como a qualquer Regulamento, será introduzida através do ANEXO - ALTERAÇÕES, que será parte integrante dos Regulamentos na sua última página. No texto regulamentar, será introduzida a mensagem no (s) Art. (s) alterados em caracteres destacados a "**bold**" e com a data da alteração.

ACTUALIZADO EM (data)

A validade de tais alterações terá efeitos imediatos a partir da data constante nessa referência e da sua consequente publicação no site da FPAK – www.fpak.pt

ÍNDICE DOS ANEXOS

DESCRIÇÃO	CAPÍTULO
REGRA DE ROTATIVIDADE DAS PROVAS DOS CNR	I
SINALIZAÇÃO	II
RESPONSÁVEL PELAS RELAÇÕES COM OS CONCORRENTES	III
SEGURANÇA NOS RALIS	IV

ANEXO I - REGRA DE ROTATIVIDADE DAS PROVAS

1 - Para rotação de Provas, no caso de existirem Provas Candidatos para subida de Grau, são definidos os 3 (três) seguintes escalões:

Grau A - Campeonato Nacional de Ralis (CNR).

Grau B - Campeonato de Ralis Norte – Centro - Sul (CRN/C/S)

* Campeonato de Ralis dos Açores (CRA)

* Campeonato de Ralis da Madeira (CRM).

(* ver 6.3).

Grau C - Troféus Regionais de Ralis (TRR) / Ralis Sprint.

2 - No final do ano, as (até) duas (2) Provas menos pontuadas dos CNR, descerão ao Grau B. Nas mesmas condições, as (até) duas (2) Provas menos pontuadas do CRN/C/S descerão ao Grau C.

3 - No final de cada ano, a(s) prova(s), no máximo de duas (2), mais pontuada (s) do CRN/C/S, caso a pontuação obtida seja superior à pontuação atribuída à(s) prova(s) menos pontuada(s) dos CNR, passará(ão) a integrar os CNR do ano seguinte, por troca com a(s) prova(s) menos pontuada(s) destes Campeonatos.

Contudo, um mesmo Clube Organizador, não poderá em caso algum, organizar no mesmo ano, mais do que uma Prova nos Graus A ou B, salvo se excepcionalmente, for autorizado pela FPAK.

3.1 - Para que uma Prova do Grau B seja considerada para subida de escalão no ano seguinte, o Clube Organizador deverá informar por escrito a FPAK dessa pretensão, até 90 (noventa) dias antes da sua realização.

3.2 - Uma prova do grau B que seja candidata à subida de escalão, terá obrigatoriamente que respeitar, no que se refere à estrutura organizativa e logística da prova, as mesmas normas exigíveis para uma prova do CNR.

No que se refere à regulamentação desportiva, a prova deverá manter-se de acordo com a regulamentação específica das provas de Grau B.

4 - Para que uma prova do grau C seja considerada para subida de escalão no ano seguinte, o Clube Organizador deverá informar por escrito a FPAK dessa pretensão, até 90 (noventa) dias antes da sua realização. Apenas nesse caso específico, serão designados pela FPAK um Observador e um Delegado Técnico para uma inspeção à organização da prova para efeitos da candidatura.

4.1 - À excepção do disposto em 3.1 e 4., a FPAK não designará em 2014 para as provas de grau B/C, qualquer Observador e/ou Delegado Técnico. Cabendo ao Presidente do CCD a elaboração de um relatório da Prova em que relate qualquer anomalia que possa ter sido verificada, incluindo eventuais anomalias que hajam sido reportadas pelo Comissário Técnico Chefe da prova.

5 - Considerando-se que a uma prova que ascenda a um escalão superior (B ou A) deve ser-lhe garantida uma estabilidade mínima de dois (2) anos nesse escalão, de forma a potenciar uma melhor obtenção dos necessários apoios financeiros à sua Organização. Estabelece-se que para aplicação (nos dois sentidos) das regras de rotatividade definidas em 2, 3 e 4, deve ser considerada em relação a cada prova, a média aritmética da soma das pontuações obtidas por essa prova nos dois últimos anos e não apenas a pontuação do último ano.

5.1 - Contudo, e no caso de uma prova ter obtido no último ano, uma pontuação total inferior a 75 % (setenta por cento) da obtida pela prova melhor pontuada do seu escalão no mesmo ano, essa prova não poderá beneficiar da presente regra de estabilidade mínima por dois (2) anos e ser-lhe-á aplicada directamente a regra de rotatividade simples definida em 2 e 3.

5.2 - Nas mesmas condições, e apenas para as provas de Grau C, qualquer prova que tenha obtido no último ano uma pontuação total inferior a 75 % (setenta por cento) da obtida pela prova melhor pontuada do seu escalão no mesmo ano, será excluída dos Campeonatos e só poderá vir a ser organizada no ano seguinte como prova extra e eventualmente candidata ao Grau C.

6 - Qualquer prova que, tendo integrado o calendário do CNR em pelo menos três dos cinco últimos anos, e que por aplicação do n.º 2, devesse descer ao Grau B, poderá, se em data prévia à definição do Calendário do CRN/C/S de Ralis do ano seguinte, o respectivo Clube Organizador assim o declarar através de comunicação escrita para a FPAK, prescindir de integrar o CRN/C/S (a que teria direito automaticamente conforme 2) e ser organizada como prova extra de 1ª categoria.

6.1 - Candidatando-se, igualmente – se assim o declarar e requerer a respectiva inspecção – a aceder ao Grau A.

6.2 - Nesse caso, essa(s) prova(s) estará(ão) em absolutas condições de igualdade (no que se refere à candidatura de acesso ao Grau A) com as Provas que integrando o CRN/C/S, respeitem o definido em 6.

6.3 - Em relação às provas disputadas nas Regiões Autónomas dos Açores e Madeira (que integrem os respectivos Campeonatos de Ralis) e porque atendendo à dispersão geográfica de cada uma dessas Regiões Autónomas, não seria admissível, quer técnica, quer economicamente, que nelas se disputasse em cada ano mais do que uma prova pontuável para o CNR, uma eventual candidatura ao CNR de uma dessas provas será exclusivamente analisada em comparação directa com a prova pontuável para o CNR que nesse ano haja integrado o calendário da respectiva Região Autónoma.

6.3.1 - Para que uma prova do CRA ou CRM possa ser considerada candidata aos CNR, será ainda condição indispensável que tenha integrado o calendário do Campeonato da respectiva Região Autónoma em pelo menos 3 (três) dos últimos 5 (cinco) anos.

7 - Todas as pontuações que se referem no corpo do presente Art., serão definidas através da análise dos Relatórios de Observação emitidos pelos Observadores designados para cada prova.

8 - O Relatório de Observação FPAK de uma prova, será remetido ao respectivo Clube Organizador no prazo máximo de quinze (15) dias após realização da mesma. O Clube Organizador disporá de um prazo de dez (10) dias após recepção do mesmo, para apresentar por escrito à FPAK, qualquer reclamação, pedido de esclarecimento ou de rectificação sobre o conteúdo do respectivo Relatório.

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

8.2 - Qualquer reclamação, pedido de esclarecimento ou de rectificação sobre o conteúdo desse Relatório, apresentada no prazo definido em 8., será analisada pela Direcção da FPAK, que solicitará ao Observador FPAK que o elaborou, os seus comentários adicionais sobre a reclamação, pedido de esclarecimento ou de rectificação, que haja sido apresentada pelo respectivo Clube Organizador.

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

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

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

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

9 - O Relatório do Observador FPAK a uma determinada prova, só poderá ser contudo remetido nos termos e prazos previstos no Ponto 8 deste Anexo, após recepção pela FPAK do processo completo da prova, a elaborar pelo respectivo Clube Organizador, segundo os termos e prazos definidos no Art. 21 das PGAK.

10 - Todo o Rali, cujo Relatório do Observador não for considerado satisfatório, ou que não tenha respeitado a regulamentação em vigor ou os compromissos assumidos face à sua inclusão no respectivo Campeonato, não poderá ser aceite no Campeonato do ano seguinte.

11 - A anulação de um Rali de um Campeonato Nacional, provocará a não-aceitação dessa prova no Campeonato do ano seguinte, salvo caso de força maior devidamente reconhecido pela FPAK.

12 - Todo o Rali candidato a um Campeonato Nacional, deverá disputar-se em conformidade com as Prescrições Específicas aplicáveis aos Campeonatos da FPAK e ao Regulamento Desportivo do respectivo Campeonato.

ANEXO II - SINALIZAÇÃO

Sentido do Percurso	Tipo de Controle	ZONAS de CONTROLE / PARQUES FECHADOS / POSTOS de SEGURANÇA	Sentido do Percurso
		Amarelo Vermelho Vermelho / Azul Beige / Azul	
	CONTROLE DE PASSAGEM	 25 m → 25 m →	
	CONTROLE HORÁRIO	 25 m → 25 m →	
	CONTROLE HORÁRIO e PARTIDA de PROVAS ESPECIAIS	 25 m → 50 m min → 25 m →	
	COMUNICAÇÕES RÁDIO	 100 m →	
	POSTO de SEGURANÇA	 100 m →	
	FINAL de PROVAS ESPECIAIS	 100 m → 100 m / 300 m → 25 m → TOMADA do Tempo PARAGEM Anotação do Tempo	
	REAGRUPAMENTO	 25 m → xx m → 25 m → Reagrupamento - PARQUE FECHADO	
	ASSISTÊNCIA	 25 m → 5 m →	
	ASSISTÊNCIA e REABASTECIMENTO	 5 m → 0 - 10 m → 25 m → 25 m →	

Sentido do Percurso	Tipo de Controle	ZONAS de CONTROLE / PARQUES FECHADOS / POSTOS de SEGURANÇA	Sentido do Percurso
		Amarelo Vermelho Vermelho / Azul Beige / Azul	
	MARCAÇÃO/VERIFICAÇÃO PNEUS	 	

ANEXO III - RESPONSÁVEL PELAS RELAÇÕES COM OS CONCORRENTES

PRINCIPAIS MISSÕES

Prestar informações aos Concorrentes e manter com eles um papel de concertação. Esta missão, deve ser confiada a um possuidor de Licença Desportiva válida, uma vez que implicará intrínseco conhecimento da regulamentação. Terá a função de ligação permanente entre os Concorrentes, Condutores e Chefes de Equipa com os Oficiais de Prova.

O Responsável pelas Relações com os Concorrentes, deverá assistir - desde que convocado pelos CD`s - às reuniões do CCD, a fim de estar informado das decisões tomadas.

Para ser facilmente identificável pelos Concorrentes, deverá:

- 1) Ser portador de um identificativo específico.
- 2) Ser apresentado aos Concorrentes, se um «Briefing» de Condutores for organizado.
- 3) A sua fotografia deverá ser publicada no Regulamento Particular da Prova ou em Aditamento.
- 4) O seu contacto telefónico directo deve ser dado a conhecer a todos os participantes.

PRESENÇA DURANTE A PROVA

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

- Presença nas Verificações Administrativas e Técnicas
- No Secretariado da Prova
- Na Partida do Rali
- Nos Parques de Reagrupamento
- Nos Parques de fim de Etapa
- Nas proximidades do Parque Fechado, após a Chegada (isto na medida das possibilidades permitidas pelo horário do Rali).
- Na afixação das Classificações

Funções

Fornecer a todos os CONCORRENTES, respostas precisas às questões levantadas.

Dar todas as informações e precisões complementares, relativas à regulamentação e ao desenrolar da prova.

Concertação

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

O Responsável pelas Relações com os Concorrentes abster-se-á de quaisquer palavras ou acções, susceptíveis de provocar protestos.

ANEXO IV - SEGURANÇA NOS RALIS

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

Nota: O regulamento que se segue tem de ser obrigatoriamente respeitado (mas não necessita de figurar no Regulamento Particular da Prova do Rali).

É permitido a cada organizador integrar mais medidas susceptíveis de melhorar as condições de segurança do público e das equipas.

Chama-se a atenção dos Organizadores, para as exigências do Anexo H ao CDI e em especial do Art. 5.

1. SEGURANÇA GERAL

1.1 - Plano de Segurança - Cada Rali tem de ter um plano de segurança, que compreenderá:

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

1.1.2 - Nome dos diferentes responsáveis:

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

1.1.3 - Coordenadas dos diferentes serviços de segurança:

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

1.1.4 - Itinerário completo, com os Sectores de Ligação discriminados

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

1.1.6 - O plano de segurança deve, especificamente, antecipar os problemas que possam surgir nos seguintes Sectores:

a) Segurança do público

b) Segurança das equipas Concorrentes

c) Segurança dos Oficiais de Prova.

1.1.7 - Para os Ralis dos Campeonatos, um plano de segurança tem de ser recebido na FPAK, no mínimo, até trinta (30) dias antes da realização da Prova. Esse plano, deve compreender o Itinerário completo, Sectores de Ligação incluídos. Todos os comentários da FPAK serão conhecidos nas duas (2) semanas após a recepção do plano.

1.2 - Responsável pela Segurança

1.2.1 - Um Responsável pela Segurança será indicado no Regulamento Particular do Rali. Fará parte da Comissão Organizadora e participará na elaboração do plano de segurança.

1.2.2 - Durante o Rali estará em permanente ligação, por telefone e/ou rádio, com o Director de Prova, o Médico Chefe e o responsável por cada PEC.

1.2.3 - Será responsável pela aplicação do Plano de Segurança

1.3 Chefe de Segurança de uma PEC

1.3.1 - O Responsável pela Segurança, será assistido, em cada PEC, por um Chefe de Segurança

1.3.2 - O Chefe de Segurança de uma PEC, terá de efectuar a sua inspecção e certificar-se, de que a montagem, está de acordo com o Plano de Segurança antes da passagem dos carros "0".

1.4 - Controlo

1.4.1 - O controlo do respectivo Plano de Segurança, será da responsabilidade final do Director de Prova.

1.4.2 - Nos Ralis dos Campeonatos, o Observador terá uma especial atenção para com os Procedimentos de Segurança.

2 - SEGURANÇA DO PÚBLICO

A prioridade essencial, do Plano de Segurança, é a de garantir a segurança do público que se encontra no local.

As acções seguintes que completam as Prescrições do Anexo H do CDI, são obrigatórias para todos os Ralis Internacionais e aconselháveis para as restantes provas ainda que, para estas últimas, se exceptue o Art. 2.1 abaixo.

2.1 - Filme educativo (recomendável)

2.1.1 - Sob a forma de um Spot publicitário

2.1.2 - Duração trinta (30) segundos

2.1.3 - Comentado por um ou mais Condutores de notoriedade

2.1.4 - Não pode mostrar nenhum acidente

2.1.5 - Deve ser difundido várias vezes

2.2 - Recomendações para as PEC`s

2.2.1 - A concepção de cada PEC deve ter em conta as características do público.

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

2.2.3 - O reconhecimento das PEC`s, pelas Equipas é considerado um factor de segurança

2.2.4 - O atraso ou a anulação de uma PEC, por razões de segurança, não será penalizada no relatório dos Observadores (excepto se o mesmo tiver origem em problemas causados ou não correctamente previstos pelos Organizadores).

2.2.5 - Carros (denominados carros de informação de percurso) munidos de altifalantes, devem percorrer as PEC`s, cerca de 35 minutos antes do 1ºcarro de abertura (carros "0"), para advertir os espectadores e se necessário, assegurar que aqueles que ocupam locais perigosos são afastados para locais seguros. O carro pode ser substituído por um helicóptero com altifalantes. Efectuar a operação várias vezes, se necessário.

2.3 - Controlo dos Espectadores

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

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

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

2.3.4 - Comissários de estrada e representantes do serviço de ordem pública (Polícia, GNR, etc.), em número suficiente, devem estar presentes para garantir a segurança do público, durante a PEC. Os Comissários de estrada devem ter um vestuário claramente identificado com a palavra «SEGURANÇA».

2.4 - Reabastecimentos e Assistência

Quando os espectadores tiverem acesso às Zonas de Assistência, os Organizadores deverão tomar todas as precauções para os manter à distância apropriada de actividades potencialmente perigosas.

2.5 - Em caso de Acidente

Se um Condutor participante num Rali, estiver implicado num acidente do qual resultem ferimentos no público, o Condutor em causa deve assinalar o facto ao próximo ponto rádio especificado no Caderno de Itinerário e sinalizar no percurso de acordo com o Art. 3.3.3, a seguir referido. Se não respeitar esta regra, os CD`s poderão impor à equipa envolvida, uma penalidade que poderá ir até à exclusão.

2.6 - Inquérito sobre os acidentes

Todo o acidente que provoque ferimentos graves ou mortais, deve ser objecto de um relatório à Direcção da FPAK, elaborado por uma comissão composta por um CD, Comissário Técnico Chefe, Responsável pela Segurança e, se possível, por um representante do serviço de ordem pública. O relatório deverá ser enviado à FPAK, no máximo, no prazo de 10 dias após a conclusão da prova, excepto se houver procedimentos jurídicos ou outros que o impeçam.

2.7 - CARROS ZERO E CARRO DE FECHO

2.7.1 - Os carros “0” (viaturas de abertura) deverão ostentar um painel de 36 x 50 cm sobre o capot dianteiro e nas portas laterais dianteiras, com a indicação “SEGURANÇA” e o número “000”, “00” e “0”. Imediatamente após o ultimo Concorrente, a Viatura de Fecho deverá percorrer o Percurso da Prova, ostentando um painel com as mesmas dimensões, nas quais deverá figurar uma “bandeira de xadrez”.

2.7.2 - Cada viatura “0”, deverá estar equipada com uma luz rotativa no tejadilho e uma sirene.

2.7.3 - Os carros “0”, não podem ser conduzidos, por Condutores que tenha abandonado a Prova.

2.7.4 - Os Condutores e 2º Condutores dos carros “0”, devem ter uma grande experiência de Ralis e poder fornecer ao Director de Prova, informações e comentários completos sobre as condições ao longo do percurso.

2.8 - Segurança nos Sectores de Ligação

O Itinerário e Horário, devem ter em conta os problemas de circulação rodoviária e a travessia de zonas populacionais.

2.9 - INFORMAÇÃO

Uma informação destinada, essencialmente aos espectadores, deverá ser difundida pelos seguintes meios:

- Imprensa escrita, falada e televisionada.
- Afixação de cartazes.
- Distribuição de prospectos.

- Passagem no Percurso da Prova, de 1 viatura (carro de informação) equipada com um sistema sonoro que possibilite a informação dos espectadores 45 minutos antes da partida do primeiro Concorrente.

3 - SEGURANÇA DAS EQUIPAS CONCORRENTES

3.1 - Serviços de Segurança

3.1.1 - À partida de cada PEC:

De acordo com o Art. 5.5.1 a) do Anexo H:

- 1 Carro de primeira intervenção médica. (conforme Art. 5.3.3 a) do Anexo H)
- 1 Médico especialista em reanimação.
- 1 Enfermeiro.
- 1 Ambulância com equipamento Standard equipada para reanimação.
- 1 Viatura de desempanagem / reboque.
- 1 Viatura dotada de equipamento anti-fogo.
- 2 Extintores de 4 Kg com operador especializado.
- Material de Comunicação adequado para estar em contacto com o Centro Operacional do Rali.

3.1.2 - Nos pontos intermédios do Percurso para as PEC`s com mais de 15 Km

Conforme previsto no Art. 5.5.1 b) do Anexo H do CDI.

- 1 Carro de intervenção médica.
- 1 Médico especialista em reanimação ou eventualmente um (1) Enfermeiro especialista em reanimação.
- Material de Comunicação adequado para estar em contacto com o Centro Operacional do Rali.

3.1.3 - No Stop de cada PEC:

Mínimo de 2 extintores de quatro (4) Kg

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

- a) Equipa médica confirme o Art. 5.3.2 do Anexo H.
- b) Equipamento médico conforme o Suplemento 3 do Anexo H.
- c) 1 Kit de material de socorro de base, definido pelo Médico Chefe em colaboração com o Comissário Técnico Chefe.
- d) 2 Extintores de 4 Kg com operador especializado.
- e) Material de comunicação para manter o contacto com o Centro Operacional do Rali.
- f) 1 Sirene de alarme.
- g) 1 identificação apropriada.

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

Um carro médico de intervenção (a + b + e + g).

Um carro técnico de intervenção (b + c + d + e).

3.2 - Medidas preventivas (sinalização e balizagem)

3.2.1 - As estradas e caminhos de acesso às PEC`s, terão que estar fechadas à circulação. O procedimento adequado é o seguinte:

a) As estradas principais, secundárias e todas aquelas nas quais se pode circular, devem estar bloqueadas e vigiadas por um Comissário de Estrada, um Polícia ou um representante do serviço público.

b) As pequenas estradas sem saída (que conduzem a quintas, por exemplo) terão de ser bloqueadas por meio de fita plástica. Uma nota deve ser fixada na barreira ou nessa fita, para avisar do desenrolar da prova e do perigo que representa entrar no traçado da PEC.

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

3.2.3 - Os Postos de Comissários de Estrada serão espalhados ao longo do percurso para:

- Fazer respeitar os locais interditos aos espectadores, com a ajuda de painéis, barreiras, cordas, apitos ou altifalantes.

- Advertir as equipas, na medida do possível, por meio de bandeiras amarelas de todo o obstáculo existente no percurso da PEC.

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

a) As bandeiras amarelas só podem ser utilizadas nos pontos rádio

b) elas só podem ser utilizadas por um Comissário de percurso que tenha um colete amarelo facilmente identificável no qual deve estar inscrito o símbolo de ponto de rádio.

c) Todo o Condutor a quem for mostrada uma bandeira amarela tem de reduzir a velocidade.

Nesse caso, os CD`s podem determinar um tempo específico na PEC para a equipa, aplicando os princípios do Art. 18.16.

d) Se um Condutor não reduzir a velocidade como exige esta regra, os CD`s podem impor uma penalização que poderá ir até à exclusão.

3.3 - Vigilância

3.3.1 - Uma rede rádio (instalados de 5 em 5 Km aproximadamente) específica de cada PEC será montada para permitir o acompanhamento dos carros e o desenrolar do Rali.

3.3.2 - Cada ponto rádio será identificado no Caderno de Itinerário e no percurso por um painel, no mínimo com 70 cm de diâmetro, com o símbolo ponto rádio.

O símbolo do ponto rádio terá de ser azul fluorescente sobre fundo branco.

3.3.3 - Terá de ser exibido ainda um painel avisador, entre 100 a 200 metros antes do ponto rádio SOS.

3.3.4 - Numa PEC, todas as ambulâncias estarão estacionadas junto do ponto rádio. Um painel suplementar (cruz verde ou vermelha) deverá estar nesse local junto ao painel ponto rádio.

3.3.5 - O acompanhamento dos carros, será feito a partir do Centro Operacional do Rali ou pelo Chefe de Segurança da PEC. Cada organizador deve divulgar no Plano de Segurança o procedimento de acompanhamento do Rali, e deve igualmente enunciar os procedimentos adoptados no caso de se verificar a ausência de um Concorrente.

3.4 - Caderno de Itinerário «Cruz vermelha/OK verde»

3.4.1 - Cada Caderno de Itinerário terá de conter, de preferência na contracapa, uma cruz vermelha e do outro lado o símbolo «OK» verde.

Em caso de acidente, em que não haja feridos que justifiquem uma intervenção médica imediata, o sinal «OK» terá de ser claramente mostrado por um dos elementos da equipa, aos três carros seguintes e a todos os helicópteros que tenham necessidade de intervir.

Em alternativa, o Organizador poderá facultar em separado e a cada equipa participante, esses dois símbolos impressos numa cartolina de formato A3 (mínimo).

3.4.2 - Se a equipa deixar o carro, o sinal «OK» deve ser afixado de maneira a ser claramente visível, se possível, pelos outros Concorrentes.

3.4.3 - Se, pelo contrário, cuidados médicos urgentes forem necessários, a “cruz vermelha” terá de ser imediatamente mostrada se possível aos três carros seguintes e aos helicópteros que tenham necessidade de intervir.

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

3.4.5 - Toda a equipa capaz de respeitar esta regra e que não o faça, poderá ser penalizada pelos CD's de acordo com as disposições do CDI.

3.5 - Evacuação

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

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

3.5.3 - Relembra-se os Organizadores, que, de acordo com a “Tabela de Serviços Médicos para Ralis” publicada no Anexo H do CDI, a presença de um helicóptero médico é obrigatória em provas do Campeonato do Mundo e recomendada nas outras Provas de campeonatos FIA.

4 - SEGURANÇA DOS OFICIAIS DE PROVA

4.1 - Ainda que a principal responsabilidade dos Organizadores, seja garantir a segurança do público e das equipas Concorrentes, a segurança dos Oficiais de Prova é igualmente muito importante.

4.2 - Os Organizadores, têm de garantir que, no exercício das suas funções os Oficiais de Prova, não são obrigados a colocar-se em situações de risco.

4.3 - Cabe aos Organizadores, assegurarem-se de que os Oficiais de Prova estão conscientes do facto e das suas funções.

5 - EXIGÊNCIAS DO CAMPEONATO DO MUNDO DE RALIS

Ainda que esta secção diga particularmente respeito às provas do Campeonato do Mundo, a sua aplicação é recomendada para todos os Ralis Internacionais

5.1 - Cada Rali do Campeonato do Mundo FIA, tem as suas próprias características. Cada Organizador, deve adoptar as medidas de segurança, atendendo ao terreno e às características do público e é responsável perante o Conselho Mundial do Desporto Automóvel e a Comissão de Ralis da FIA. Os meios colocados no terreno, serão especificados nos relatórios dos Observadores e a Comissão de Ralis tê-lo-á em conta na escolha das Provas para o Campeonato.

5.2 - Cabe aos Organizadores, acelerar a educação do público e de todas as partes envolvidas, para melhorar as condições de segurança, nelas se incluindo um filme educativo sobre a segurança.

5.3 Desenvolvimento das PEC

5.3.1 - O Director de Prova é responsável pelo desenrolar da Prova em todos os momentos e em todas as circunstâncias.

5.3.2 - No entanto, o Director de Prova deverá ter em conta as recomendações do Delegado de Segurança da FIA (Art. 5.3.7), dos Observadores e do Responsável pela Segurança, bem como dos carros de abertura (carros “0”), para garantir que uma PEC, seja anulada em caso de falta de condições de segurança.

5.3.3 - Os Organizadores e o Director de Prova devem prever para cada PEC, um percurso alternativo, susceptível de ser utilizado em caso de anulação.

5.3.4 - No caso do Director de Prova se recusar a anular uma PEC, julgada perigosa, poderá ser convocado pela Comissão de Ralis, que contará com a presença do Observador. O filme vídeo feito num carro de um Concorrente ou num carro “0” poderá ser visionado.

5.3.5 - Por outro lado, o carro “0”, terá de estar equipado com uma câmara vídeo que registará as condições de cada PEC, no momento da sua passagem. No que diz respeito às imagens vídeo, registadas pelas câmaras dos carros Concorrentes, a Comissão de Ralis pedirá que a ISC, forneça no final de cada Etapa, ao Observador FIA, uma cópia de todas as imagens vídeo efectuadas no primeiro carro Concorrente na estrada que esteja equipado com câmara no seu interior.

5.3.6 - Se a Comissão de Ralis confirmar que uma PEC, se efectuou em condições perigosas, será proposto ao Conselho Mundial a retirada dessa prova do Campeonato ou Taça do Mundo do ano seguinte.

5.3.7 - A FIA nomeará um Delegado Permanente de Segurança, para todas as provas do Campeonato do Mundo de Ralis FIA. O delegado percorrerá cada PEC, seja de helicóptero seja a bordo de um carro correctamente equipado e colocado entre o carro “0” e o carro “00”.

O delegado permanente de segurança, tem autoridade para fazer recomendações no que diz respeito ao desenrolar de uma PEC, no caso de entender que a segurança do público está comprometida.

A decisão final de anular ou atrasar uma PEC, pertencerá ao Director de Prova.

Durante o Conselho Mundial do Desporto Automóvel, poderá ser exigida uma explicação ao organizador que não aceitar a recomendação do Delegado Permanente de Segurança.

Tem de haver uma comunicação directa entre o Delegado Permanente de Segurança designado pela FIA e o Director de Prova.

Esta comunicação deve consistir num sistema primário, e por um sistema de recurso independente.

5.4 - A Comissão de Ralis da FIA, continuará a estudar outras soluções para os problemas de segurança.

5.5 - O acompanhamento da prova por um helicóptero é aconselhável para os Ralis do Campeonato do Mundo.

6 - SEGURANÇA NOS RALIS NACIONAIS

Todos os Clubes Organizadores de Provas de Ralis que integrem o Calendário Desportivo Nacional, deverão obrigatoriamente, implementar as seguintes medidas adicionais de segurança:

6.1 - Criação de um número telefónico de emergência permanente - única e exclusivamente adstrito à segurança da Prova, e que não poderá ter qualquer outra utilização - para o qual, qualquer participante ou espectador, possa ligar em caso de acidente ocorrido durante o decorrer da Prova.

6.2 - O número de telefone de emergência – designado como “SOS” – deverá ser previamente divulgado através da Comunicação Social, bem como impresso sobre toda a documentação distribuída, quer aos Concorrentes, quer aos representantes da Comunicação Social que fazem a cobertura da prova.

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

6.4 - O autocolante, será obrigatoriamente afixado em todas as viaturas participantes na prova, em local que seja simultaneamente visível, quer no interior, quer do exterior da viatura (ex. parte superior do tablier).

6.5 - A correcta afixação desse autocolante, deverá ser confirmada durante as Verificações Técnicas Iniciais, sendo da total e exclusiva responsabilidade do Concorrente, que o mesmo se mantenha permanentemente afixado e visível durante o integral desenrolar da Prova.

7 - PRESCRIÇÕES ADICIONAIS

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

ALTERAÇÕES

12.2.2 - Excepto no interior dos PA`s ou onde especificamente tal seja permitido nos termos do Regulamento Particular da Prova ou Aditamento ao mesmo, a presença em Sectores de Ligação, de quaisquer elementos de assistência da equipa ou de viaturas de assistência (incluindo helicópteros) a uma distância inferior a 1 Km da sua viatura de competição

- Nas PEC`s, a partir do painel amarelo no início do CHC e até ao painel “STOP” no final da PEC.

[Alterado em 11/02/2104](#)

- Junto de viaturas de competição em espera para entrar na zona de controlo, à entrada de Reagrupamentos ou PA`s ou estacionadas dentro de Zonas de Reagrupamento onde a entrega de alimentos, bebidas e informações (data card, Road-Book, etc.) à e pela equipa é também autorizada.

- Enquanto efectuem o transporte dos membros da(s) equipa(s) de e para os Parques Fechados.

- Quando as viaturas de competição, cumprindo o percurso estabelecido no Caderno de Itinerário, tenham que utilizar a mesma estrada ao mesmo tempo que as equipas de assistência, desde que não parem simultaneamente no mesmo local e momento.

- Em certos locais especificamente designados para o efeito pelo Organizador da Prova, para troca de notas de andamento.

A definição destes locais, será publicada e afixada previamente no Quadro Oficial da Prova.

15.6.1 - Os Condutores da Lista de Notoriedade Nacional B, terão direito a partir imediatamente após os Condutores da Lista de Notoriedade A e à frente de todos os Condutores não prioritários. Exceptuam-se os casos de Condutores estrangeiros, classificados em Listas de Notoriedade Nacional pelas suas ADN's. [Alterado em 14/02/2014](#)

4.5 - Delegado Técnico

Para cada um dos Ralis dos Campeonatos Nacionais, a FPAK nomeará um Delegado Técnico.

[Alterado em 18/02/2014](#)

2.1.5 - Para as Provas de Ralis Sprint 2014, deverão decorrer na sua totalidade durante um prazo máximo de 24 horas, com os reconhecimentos, Verificações Administrativas e Técnicas a decorrerem no 1º período e a parte competitiva, no período imediatamente seguinte. [Actualizado em 14/07/2014](#)

2.1.5.1 - O percurso total das PEC`s, deverá ter, um máximo de 25 Km, com uma tolerância de mais 10%, podendo utilizar 2 (dois) percursos nos 2 (dois) sentidos, num máximo de 4 PEC`s. [Actualizado em 14/07/2014](#)

18.1.3 - Á excepção das Provas pontuáveis para (ou Candidatas) os (a) Campeonatos / Taças de Ralis FIA, a quilometragem total das PEC`s não deverá exceder os valores do quadro abaixo, admitindo no entanto uma margem de + - 20%: [Actualizado em 14/07/2014](#)

Campeonato Nacional de Ralis	120 Km
Campeonato de Ralis da Madeira	100 Km
Campeonato de Ralis dos Açores	100 Km
Campeonato de Ralis Norte/Centro/Sul	50 Km
Ralis Sprint	25 Km