

## ANEXO II – HORÁRIO DOS RECONHECIMENTOS

Reconhecimentos 1º Dia	Terça-feira 28.07.15
------------------------	----------------------

PE	Horário	PE Km	Total PE Km (x2)	Para Próxima PE	Total Km
PE 2 e 4	10:00 – 14:00	10,40	20,80	18,23	28,63
PE 3 e 5	10:00 – 14:00	18,95	37,90	34,04	52,99
PE 6 e 9	14:00 – 18:00	10,78	21,56	17,00	27,78
PE 7 e 10	14:00 – 18:00	9,44	18,88	8,85	18,29
PE 8 e 11	14:00 – 18:00	7,90	15,80	13,06	20,96

Reconhecimentos 2º Dia	Quarta-feira 29.07.15
------------------------	-----------------------

PE	Horário	PE Km	Total PE Km (x2)	Para Próxima PE	Total Km
PE 12 e 16	09:00 – 17:00	11,40	22,80	20,84	32,24
PE 13 e 17	09:00 – 17:00	7,98	15,96	25,22	33,20
PE 14 e 18	09:00 – 17:00	13,05	26,10	26,94	39,99
PE 15 e 19	09:00 – 17:00	11,33	22,66	23,17	34,50
PE 1	22:30 – 23:15	2,21	4,42		

**Os reconhecimentos efectuados fora dos horários estabelecidos é considerado uma infracção grave e sujeita a decisão pelo Colégio de Comissários Desportivos, bem como qualquer incumprimento às normas de reconhecimento.**

## ANEXO III – OFICIAIS RELAÇÕES COM OS CONCORRENTES



**ANTÓNIO MENDONÇA**



**Paulo Rodrigues**

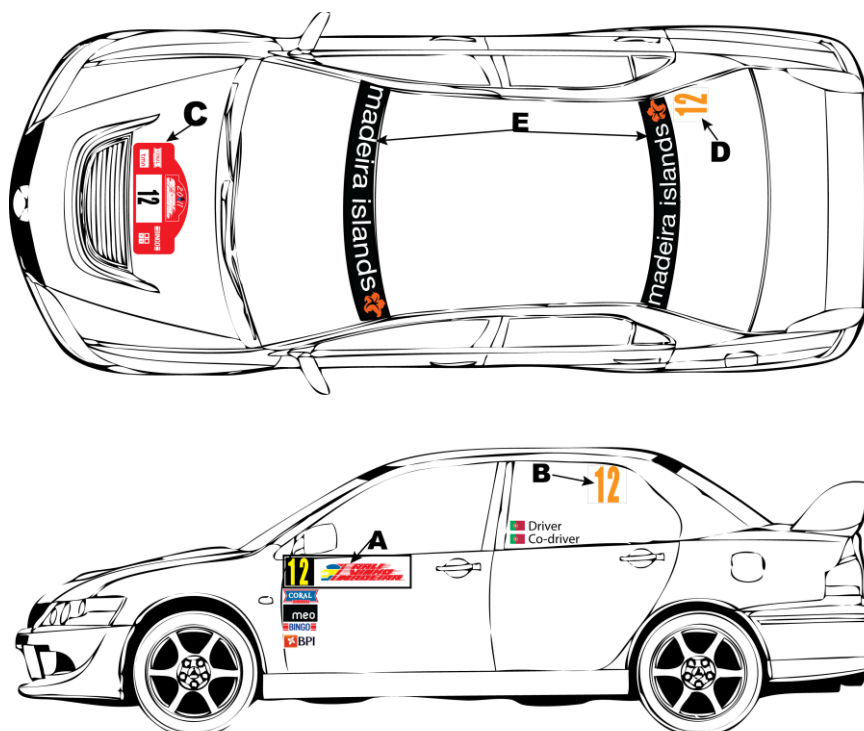


**Cristina Lume**

Data	Horário	Local
(Qua) 29 Jul	18:00 – 21:30	Verificações Documentais / Técnicas
(Qui) 30 Jul	10:00 – 13:00	Shakedown
	12:00 – 17:00	Secretariado
	17:30 – *	Partida (pódio) * Ultº Concorrente
	19:35 – *	Parque Fechado * Ultº Concorrente
	20:30 – 23:00	Secretariado
(Sex) 31 Jul	10:31 – *	Partida (Parque Fechado) * Ultº Concorrente
	13:12 – *	Reagrupamento * Ultº Concorrente
	16:10 – *	Reagrupamento * Ultº Concorrente
	19:15 – *	Reagrupamento * Ultº Concorrente
	23:13 – *	Parque Fechado * Ultº Concorrente
	09:00 – 00:00	Secretariado

Data	Horário	Local
(Sab) 1 Ago	09:56 – *	Partida (Parque Fechado) * Ultº Concorrente
	13:37 – *	Reagrupamento * Ultº Concorrente
	17:34 – *	Reagrupamento * Ultº Concorrente
	18:00 – *	Chegada * Ultº Concorrente
	09:00 – 20:00	Secretariado

## ANEXO IV – NÚMEROS DE COMPETIÇÃO E PUBLICIDADE



**A – Números de Competição** – Dois (2) painéis rectangulares para as portas dianteiras do veículo com as dimensões 67 x17 cm (RVM) com o número sempre colocado na parte dianteira do painel.  
(7 a 10 cm abaixo da linha inferior da painel)

**B – Número de Competição** – Dois (2) números de Competição, um para cada janela lateral traseira, com 20 cm de altura.

**C – Placa dianteira** – Uma (1) placa dianteira colocada no capot com 43 x 21,5 cm (RVM)

**D – Número de Competição** – Um (1) número colocado no vidro traseiro, no lado direito superior (como se vê no desenho)

**E – Placa Madeira Islands** – Duas (2) placas colocadas exclusivamente na parte superior do para brisas e igualmente no vidro traseiro (como se vê no desenho).

**Publicidade Facultativa** – BINGO / CORAL / MEO / BPI (30 x 15 cm - ambos os lados) e Madeira Island (**F** - de acordo com o desenho)

## **ANEXO V: EXTRACTO DO ANEXO “L” DA FIA RELATIVO A EQUIPAMENTO DOS CONDUTORES**

### **1 – Capacetes**

#### **1.1 – Normas**

Todos os condutores deverão utilizar um capacete em conformidade com uma das normas da lista técnica nº 25 da FIA.

#### **1.2 – Condições de Utilização**

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

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

– Com a ajuda de dois socorristas, o Médico-Chefe da prova (ou, se estiver presente, o Delegado Médico da FIA) deve poder retirar o capacete, mantendo a cabeça do piloto em posição neutra.

Se tal não for possível, o piloto deverá usar um capacete aberto.

#### **1.3 – Modificações**

Nenhum capacete pode ser modificado relativamente à especificação de fabrico, excepto em conformidade com as instruções aprovadas pelo construtor e um dos organismos de normas especificados pela FIA, que tenha certificado o modelo em questão. Qualquer outra modificação tornará o capacete inaceitável relativamente às exigências do presente artigo 1.

#### **1.4 – Peso máximo e Sistemas de comunicação**

O peso dos capacetes poderá ser verificado em qualquer momento durante a prova e não pode exceder os 1800 g para um capacete integral ou os 1600 g para um capacete aberto, incluindo todos os acessórios e fixação.

#### **1.5 – Decoração**

Uma vez que a tinta pode entrar em reacção com o material do casco do capacete e influir na sua capacidade de protecção, este só deverá ser pintado ou decorado em conformidade com as directivas ou restrições eventuais emitidas pelo construtor, utilizando unicamente uma tinta especificada por este último (tintas acrílicas que secam em contacto com o ar, esmalte de poliuretano ou outras) e, de preferência, por um pintor aprovado pelo mesmo. Este pormenor é particularmente importante para cascos moldados por injeção, que, normalmente, não são adequados para serem pintados.

No caso do casco ser pintado, deverá ser protegido de modo eficaz, uma vez que, se a tinta penetrar no interior, poderá influir no desempenho do forro do capacete.

As pinturas que necessitem de uma secagem em estufa não deverão ser utilizadas; independentemente do procedimento, a temperatura não deverá ultrapassar o máximo estipulado para o condicionamento dos capacetes na norma segundo a qual foram aprovados.

As directivas do construtor deverão igualmente ser consultadas para qualquer observação relativa à utilização de autocolantes ou decalcomanias.

### **2 – Vestuário resistente às chamas (ignífugo ou resistente ao fogo)**

Nas provas especiais de ralis, todos os pilotos e Co-pilotos devem obrigatoriamente usar um fato de competição, assim como luvas (facultativas para os Co-pilotos), roupa interior longa, uma balaclava, meias e sapatos, homologados em conformidade com a norma FIA 8856-2000 (Lista Técnica nº 27).

Os utilizadores devem assegurar-se de que o vestuário não é demasiado apertado, uma vez que isso reduzirá o nível de protecção.

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

Para as provas que se desenrolem sob temperaturas elevadas é recomendável a utilização de um sistema de arrefecimento (ligado por exemplo à roupa interior prevista para esse efeito e homologado segundo a norma FIA 8856-2000).

A título excepcional, os condutores podem utilizar vestuário de arrefecimento que não estejam homologados pela FIA. Todavia este será colocado por cima da roupa interior obrigatória e homologada e deve incluir uma peça de suporte certificada e etiquetada ISO 15025; os tubos devem ser certificados e etiquetados ISO 17493 e não devem estar em contacto com a pele do condutor. Toda a ligação com um sistema a bordo da viatura deverá estar de acordo com o Artigo 5.8.6 da norma FIA 8856-2000.

### **3 – Sistema de retenção da cabeça (RFT)**

**3.1 –** Nas provas internacionais, é proibida a utilização de qualquer dispositivo fixado ao capacete e com a finalidade de proteger o pescoço ou a cabeça do condutor, excepto se o dispositivo em questão não tiver sido homologado pela FIA conforme a norma FIA 8858. Os sistemas RFT homologados estão descritos na Lista Técnica FIA nº29.

Os sistemas RFT aprovados pela FIA devem ser usados pelos pilotos em todas as provas internacionais.

### 3.2 Condições de utilização

Os sistemas RFT devem ser utilizados unicamente com os elementos aprovados pela FIA de acordo com a tabela seguinte:

Capacete (2)	Sistema de cintas
FIA 8860 (Lista Técnica Nº 33) FIA 8858 (Lista Técnica Nº 41)	FIA 8858 (Lista Técnica Nº 29)

(2) Uso obrigatório do capacete em cada Campeonato de acordo com o Artigo 1.1 acima.

Para informações mais detalhadas desde que o dispositivo utilizado seja o HANS® o "Guide for the Use of HANS® in International Motor Sport" (Manual de Utilização do sistema HANS® no Desporto Automóvel Internacional) publicado pelo Instituto da FIA para a Segurança no Desporto Automóvel, está disponível em [www.fia.com](http://www.fia.com), na rubrica FIA SPORT – Regulations – Driver's equipment.

### 3.3 – Compatibilidade e autorização de utilização dos elementos aprovados segundo as Normas FIA 8858-2002, 8858-2010, 8860-2004 e 8860-2010.

As Normas FIA 8860-2004 (Capacete de alta performance) e FIA 8858-2002 (sistemas RFT e capacetes compatíveis) foram actualizadas em 2010. Quer a versão original quer a versão revista mantém-se válidas desde que sejam utilizadas como indicado no quadro seguinte.

	FHR 8858 – 2010	Cinta (com clip de extremidade) 8858 – 2002	Ancoragem Capacete 8858 - 2010	Capacete 8858 – 2010 e 8860 – 2010
HANS 8858 – 2002		SIM	SIM	SIM
Cinta (com clip de extremidade) 8858 – 2002	NÃO		Se mecanicamente compatível	SIM
Ancoragem Capacete 8858 - 2002	SIM	Se mecanicamente compatível		NÃO
Capacete 8858 – 2002 e 8860 – 2004	SIM	SIM	NÃO	

### 4 – Cintos de Segurança

Os pilotos devem estar devidamente fixos no seu lugar através dos cintos de segurança de acordo com as especificações do Anexo J para o veículo em questão, durante todo o tempo de uma prova desde que este último esteja em movimento num circuito, via das boxes, prova especial ou percurso de competição.

## ANEXO VI: LICENÇA DE UTILIZAÇÃO DAS FREQUÊNCIAS DE RÁDIO

Toda a instalação radioelétrica, emissora – receptora a bordo dos veículos, terá de ser sempre submetida a um pedido de autorização prévio.

Todos os equipamentos devem operar com espaçamento entre canais consecutivos de 12,5 KHz.

Os pedidos devem dar entrada na ANACOM com o mínimo de 30 dias de antecedência relativamente à utilização pretendida.

Os pedidos de autorização deverão ser feitos directamente a:

#### ANACOM PORTUGAL

<b>Sede:</b>	Av. José Malhoa, 12 * 1099-017 LISBOA <b>Atendimento ao Público:</b> Chamada grátis: 800 206 665 <a href="http://www.anacom.pt">http://www.anacom.pt</a> * E-mail: <a href="mailto:info@anacom.pt">info@anacom.pt</a>	Tel. (351) 217211000 Fax (351) 217211001
<b>Barcarena:</b>	Alto do Paimão * 273-216 Barcarena	Tel.: 21 434 8500 * Fax: 21 434 85 01
<b>Porto:</b>	Rua Direita do Viso, 59 * 4250-198 Porto	Tel.: 22 619 8000 * Fax: 22 619 8001
<b>Açores:</b>	Rua dos Valados 18 – Relva * 9500-652 Ponta Delgada	Telef.: 296 302 040 * Fax: 296 302 041
<b>Madeira:</b>	Rua Vale das Neves nº19 * 9060-325 Funchal	Telef.: 291 790 200 * Fax: 291 790 201

## ANEXO VII – SISTEMA “GPS/GSM”

### DESCRIÇÃO DO EQUIPAMENTO

Os concorrentes admitidos à partida do RALI VINHO DA MADEIRA 2015, utilizarão durante o decorrer da prova um equipamento GPS (Sistema de Posicionamento Global), cujo principal objectivo é a segurança dos pilotos e navegadores. Este sistema, desenvolvido pela AMAWEB, permite à organização determinar o local exacto onde se encontra cada concorrente na prova, detectar eventuais acidentes, comunicar com a equipa e vice-versa via telefone móvel incorporado no GPS.

O equipamento (igual ao da fotografia à direita) que irá ser montado na viatura possui um botão vermelho que permite aos concorrentes informarem a organização da sua desistência e estado dos ocupantes.

Esta comunicação efectua-se de duas formas. Por voz permitindo tanto à organização como à equipa trocarem informações sobre a razão da desistência e estado dos ocupantes e por comunicação GPRS com o centro de comando da prova. Ao ser pressionado o botão vermelho a organização é de imediato informada de que a equipa o accionou.



### NORMAS DE FIXAÇÃO E ASPECTOS TÉCNICOS

#### **Aspectos Técnicos**

Os concorrentes não terão que efectuar qualquer pré-montagem nas suas viaturas para a fixação do equipamento GPS.

O Equipamento tem alimentação própria através de bateria não sendo necessária qualquer ligação eléctrica a partir do veículo.

#### **Montagem e Desmontagem do Equipamento**

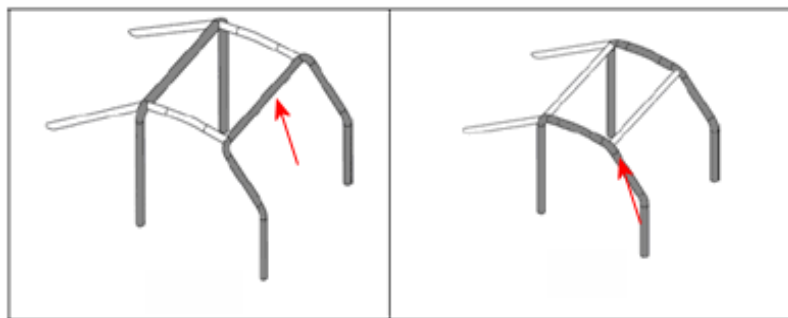
**Durante a entrega do material, os concorrentes,** deverão entregar um cheque passado em nome de **Amaweb** no valor de **1.000,00€ (mil euros)**. Este cheque será devolvido contra a entrega do equipamento GPS, em boas condições.

Nas verificações técnicas a AMAWEB montará o equipamento GPS e efectuará a sua ligação testando o funcionamento e a comunicação com o Centro de Resultados do Rali.

O local de instalação do equipamento GPS será no arco dianteiro e poderá ser num dos seguintes lugares: (conforme imagem abaixo)

- Ao centro perto do retrovisor no elemento longitudinal;
- No lado direito do veículo, junto da fixação do arco dianteiro lateral e o elemento longitudinal.

Em qualquer dos dois sítios o equipamento será fixado com abraçadeiras de serrilha.



O equipamento será retirado no Parque Fechado Final. Para os concorrentes que desistiram, deverão devolver o equipamento à AMAWEB, no secretariado da prova, contra entrega do cheque de caução.

Em caso de desistência, os concorrentes deverão entrar em contacto com a organização, e dirigirem-se ao secretariado da prova, para devolução do equipamento e receber o cheque de caução.

## ANEXO VIII: PARQUE FECHADO

### Localização dos Parques Fechados

Todas as Etapas

CIFEC

### Parque Fechado de Partida

Todas as viaturas dos concorrentes admitidos à partida da 1ª Etapa devem, obrigatoriamente, entrar no Parque Fechado de Partida, localizado no CIFEC, entre as 16:15 e as 17:15 horas de Quinta-feira, 30 de Julho, de acordo com o horário abaixo indicado.

Viaturas nºs	51	a	75	↔	16:15	-	16:25	horas
Viaturas nºs	41	a	50	↔	16:25	-	16:35	horas
Viaturas nºs	31	a	40	↔	16:35	-	16:45	horas
Viaturas nºs	21	a	30	↔	16:45	-	16:55	horas
Viaturas nºs	11	a	20	↔	16:55	-	17:05	horas
Viaturas nºs	1	a	10	↔	17:05	-	17:15	horas

Qualquer atraso será penalizado com a multa de € 100 para os cinco primeiros minutos de atraso e de € 50 por cada minuto ou fracção de minuto seguintes.

## ANEXO IX: PARQUE DE ASSISTÊNCIAS

### Localização

Existe apenas um Parque de Assistência durante todo o Rali. Este Parque de Assistências ficará localizado no Porto do Funchal.

O espaço no Parque de Assistências está limitado à área descrita em 4.4.2 deste Regulamento. A ocupação de um espaço superior obriga o concorrente a pagar a quantia de 2.500€ (dois mil e quinhentos euros) por cada módulo de 10m².

Cada concorrente terá um lugar marcado dentro do Parque de Assistências, de acordo com o Regulamento do Campeonato Regional de Ralis FIA 2015.

Até ao dia **13 de Julho** os concorrentes deverão informar a Organização se vão fazer assistência juntamente com outra equipa concorrente. A falta desta informação implica uma livre localização de acordo com os critérios da organização.

É obrigatório a utilização no Parque de Assistências, de uma protecção do solo, a qual deverá cobrir toda a área de assistência da viatura de competição e deverá ser de material impermeável. A não utilização desta protecção implicará o pagamento de um valor entre os € 2.500,00 e os € 5.000,00, para que a organização possa providenciar o referido material.

É proibido a utilização de qualquer espaço no Parque de Assistência que não seja a zona delineada, no Porto do Funchal, para tal. Assim sendo, fica vedada a utilização de qualquer zona de passeio público pedonal por parte de qualquer concorrente.

**O Parque de Assistência terá que ficar totalmente livre até às 19:00 horas do dia 1 de Agosto (Sábado). Após esta hora, a Polícia de Segurança Pública e a Polícia Marítima actuarão de acordo com a legislação em vigor.**

Qualquer dúvida sobre o funcionamento do Parque de Assistências deverá ser efectuada por e-mail e dirigida à Comissão Organizadora até ao dia 24 de Julho de 2015. Todas as respostas serão dadas até 24:00 horas após o respectivo pedido de esclarecimento.

### Horas de Acesso para os veículos de assistência

Quinta-feira dia 30 de Julho – das 13:00 às 16:00 horas  
Sexta-feira dia 31 de Julho – das 08:30 às 09:30 horas  
Sábado dia 1 de Agosto – das 08:00 às 09:00 horas

Qualquer atraso será penalizado, cabendo a respectiva penalização ao critério do Colégio Comissários Desportivos. Não será autorizada qualquer entrada de veículos no Parque de Assistências fora destas horas.

### Outros Direitos

- Só os veículos identificados com placas correspondentes (Service), poderão entrar no Parque de Assistência no horário acima indicado.
- Todo e qualquer concorrente, que tenha uma viatura de "Service" no Parque de Assistência sem a respectiva Placa, terá obrigatoriamente que pagar o montante de € 1.500,00 de penalização, sob pena de essa mesma viatura ser retirada do respectivo Parque.  
**A placa de "Service" deverá ser colocada na parte superior do pára-brisas.**
- Todos os restantes veículos deverão ser identificados por intermédio de Placas "Auxiliar" que permitem o acesso ao parque adjacente ao Parque de Assistências (Parque de Estacionamento devidamente identificado).
- As Placas "Auxiliar" deverão ser afixadas no topo do pára-brisas.
- O preço de cada placa "Auxiliar" suplementar é de € 750,00.
- A troca de placas de "Service" e "Auxiliar", detectadas durante o Evento, implica uma penalização de 1.500,00€ à equipa concorrente.

## ANEXO X – SHAKEDOWN

Qualquer concorrente interessado em participar na Prova Teste – Shakedown – deverá preencher o campo respectivo na ficha de inscrição (campo de preenchimento obrigatório).

O Road Book de Assistência incluirá o percurso a percorrer entre o CIFEC e a zona do Shakedown, assim como, de um mapa da zona onde estará indicada a área reservada à assistência e abastecimento.

É obrigatório o uso de capacete, luvas e fato de competição, assim como, a colocação dos números de competição e placas do Rali na respectiva viatura.

Somente as viaturas com a **placa de "Service", devidamente colocada**, terão acesso ao Parque de Assistências do Shakedown.

### Localização

Estrada dos Cardais / Estrada do Santo da Serra / Água de Pena

### Horário

Quinta – feira, 30 de Julho de 2015 das 10:00 às 13:00 horas

Pilotos com prioridade FIA Notoriedade Nacional	das 10:00 às 12:00 horas
--	--------------------------

Restantes Pilotos (devidamente inscritos)	das 12:01 às 13:00 horas
---	--------------------------

## ANEXO XI: OUTROS ASSUNTOS DE INTERESSE

### Carta de Controlo

A carta de controlo será entregue a cada Concorrente na:

- Partida do Rali, partida para a 2ª Secção e na partida para a 2ª Etapa
- Nos controlos de saída dos Parques de Assistência (início de Secção)

### Falsa Partida

A falsa partida será penalizada da seguinte forma:

- |    |                        |  |
|----|------------------------|--|
| a) | 1ª infracção 10"       | <b>À decisão dos Comissários Desportivos</b> |
| b) | 2ª infracção 1'        |  |
| c) | 3ª infracção 3'        |  |
| d) | Infracções posteriores |  |

Estas penalizações não impedem que os Comissários Desportivos apliquem sanções mais elevadas, caso julguem necessário.

## Registo de infracções de trânsito

Durante o desenrolar do Rali, as equipas concorrentes deverão cumprir as regras do Código de Estrada Português. Qualquer equipa concorrente que infrinja as regras será penalizada da seguinte forma:

1ª infracção:	uma penalização de € 250
2ª infracção:	uma penalização de 5 minutos
3ª infracção:	<b>desclassificação</b>

## Segurança dos participantes

Todos os veículos participantes devem transportar o triângulo vermelho que, em caso de paragem do veículo durante uma Prova Especial, deverá ser colocado por um membro da equipa, de forma visível, com o mínimo de 50m atrás do veículo, afim de avisar os pilotos seguintes. À equipa que não cumprir esta regra, será dada uma penalização em valor monetário, ao critério dos Comissários Desportivos.

Em caso de acidente que não haja feridos que precisem de assistência médica imediata, o cartaz **OK** do Road Book, deverá ser mostrado claramente por um membro da equipa participante aos três veículos participantes seguintes. Se a equipa abandona o veículo, deverá deixar o cartaz **OK** para que seja visível aos outros participantes. Se no caso de necessitar de assistência médica urgente, deverá mostrar o **SOS**, se possível, aos veículos seguintes. À equipa que não cumprir esta regra, será dada uma penalização, ao critério dos Comissários Desportivos, de acordo com o Código Desportivo Internacional.

## Informação de acidente

### Acidente envolvendo com o membro do público

Se um condutor participante no Rali estiver envolvido num acidente, no qual um elemento do público sofra danos físicos, deverá comunicá-lo de acordo com o especificado no caderno de itinerário.

Devem ser respeitadas também as leis do País em relação aos procedimentos em acidentes.

### Inquérito sobre os acidentes

Todo o acidente que provoque ferimentos graves ou mortais será reportado através de relatório à Direcção da FPAK que por sua vez informará a FIA - Federação Internacional do Automóvel.

## Controle Anti-Doping

Em caso de haver Controle Anti-Doping, realizar-se-á nos seguintes locais:

**Final da 1ª Etapa – Hospital Dr. Nélio Mendonça**

**Final da 2ª Etapa – Hospital Dr. Nélio Mendonça**

**~~Final da 3ª Etapa – Hospital Dr. Nélio Mendonça~~**

## Penalizações

- A **NÃO** comparência à secção de autógrafos, inserida no programa da prova implicará uma multa de 500 € (quinhentos euros).
- A não comparência da equipa concorrente ao Briefing obrigatório, implicará uma multa de 500,00 € (quinhentos euros).
- Qualquer outro incumprimento desta regulamentação será reportado pelos Oficiais da Prova ao CCD que decidirá a penalidade a aplicar de acordo com os Art.º 152 e 153 do CDI.