

ÍNDICE

CONDIÇÕES GERAIS.....	3
ART. 1. DEFINIÇÕES.....	3
ART. 2. QUILOMETRAGEM E DURAÇÃO DAS PROVAS/EVENTOS	4
ART. 3. REGULAMENTAÇÃO.....	4
ART. 4. OBSERVADOR FPAK.....	5
ART. 5. INSCRIÇÕES.....	5
ART. 6. SEGUROS DE PROVA.....	5
ART. 7. EQUIPAS.....	6
ART. 8. ITINERÁRIO - CADERNO DE ITINERÁRIO - DOCUMENTOS STANDARD	6
ART. 9. PLACAS E NÚMEROS DE COMPETIÇÃO.....	7
ART. 10. PUBLICIDADE.....	8
ART. 11. CONDUTA DESPORTIVA - CIRCULAÇÃO NA VIA PÚBLICA.....	9
ART. 12. ASSISTÊNCIA TÉCNICA - REABASTECIMENTOS - REPARAÇÕES	9
ART. 13. PNEUS.....	13
ART. 14. SISTEMA GPS.....	14
ART. 15. VERIFICAÇÕES ADMINISTRATIVAS E TÉCNICAS.....	15
ART. 16. RECONHECIMENTOS.....	17
ART. 17. PARTIDA - ORDEM DE PARTIDA - SHAKEDOWN - SEPARAÇÃO ENTRE EQUIPAS	18
ART. 18. CARTA DE CONTROLO	21
ART. 19. PROCEDIMENTOS PARA ATUAÇÃO NOS CONTROLOS	22
ART. 20. PROVAS ESPECIAIS DE CLASSIFICAÇÃO	25
ART. 21. SUPER ESPECIAIS - CITY-STAGE.....	27
ART. 22. SUPER RALI.....	30
ART. 23. PARQUE FECHADO.....	30
ART. 24. POWER STAGE.....	31
ART. 25. FINAL ANTECIPADO DE UM RALI.....	32
ART. 26. RESULTADOS - CLASSIFICAÇÕES	32
ART. 27. EX-AEQUO E ATRIBUIÇÃO DE PONTOS EM PROVAS/EVENTOS	33
ART. 28. ATAS - RELATÓRIO DE ENCERRAMENTO.....	33
ART. 29. RECLAMAÇÕES - APELOS - MULTAS.....	33
ART. 30. CONTROLO ANTI-DOPAGEM - ANTI-ALCOOLEMIA	33
ART. 31. DISTRIBUIÇÃO DE PRÉMIOS - CONFERÊNCIAS DE IMPRENSA	33
ART. 32. DIREITOS COMERCIAIS.....	34
ART. 33. APLICAÇÃO E INTERPRETAÇÃO DAS PRESENTES PRESCRIÇÕES	34
ANEXO I - SINALIZAÇÃO.....	35
ANEXO II - RESPONSÁVEL PELAS RELAÇÕES COM OS CONCORRENTES.....	36
ANEXO III - SEGURANÇA EM RALIS.....	37
ANEXO IV - CARTA DE CONTROLO - LISTA DE INSCRITOS.....	44

ANEXO V -	ITINERÁRIO TIPO.....	45
ANEXO VI -	PENALIZAÇÕES PER.....	48

CONDIÇÕES GERAIS

Todas as infrações às PER têm de ser comunicadas ao Colégio de Comissários Desportivos (CCD) que deverá aplicar uma das penalidades previstas nos Art. 12.3 e 12.4 do CDI. Todos os casos não previstos nestas PER serão objeto de estudo pelos Comissários Desportivos, sendo os únicos com poderes para tomarem uma decisão (cf. Art. 11.9 do CDI).

ART. 1. DEFINIÇÕES

1.1. Etapa

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

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

1.2. Prova Especial de Classificação (PEC)

São provas de velocidade em estradas fechadas para esse fim exclusivo, sempre cronometradas até ao *décimo de segundo*.

1.3. Sectores de Ligação

Todas as partes do itinerário do rali à exceção das PEC.

1.4. Secção

Cada uma das partes de uma etapa separadas por um reagrupamento.

1.5. Reagrupamento

Paragem prevista pela organização em regime de parque fechado, que tem um controle horário à entrada e outro à saída, para permitir, mantendo o programa da prova, o reagrupamento das viaturas que continuam em prova. O tempo de paragem poderá variar de equipa para equipa (cf. Art. 19.6).

1.6. Neutralização

Período durante o qual as equipas são paradas por determinação da direção de prova, sendo considerada uma zona de parque fechado.

1.7. Carta de controlo

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

1.8. Desqualificação

Sanção que só poderá ser pronunciada pelo Diretor de Prova na sequência de excesso de penalização ou extravio de Carta Controlo e pelo CCD por infração grave. O concorrente só poderá ser desqualificado no final de uma secção/etapa.

1.9. Equipa

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

1.9.1. Responsabilidade do 1º condutor

Assume solidariamente a responsabilidade do concorrente, desde que este não se encontre a bordo da viatura de prova.

1.10. Duração de um Rali

Um rali começa com as verificações administrativas e termina após expirar o mais dilatado dos seguintes prazos:

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.

1.11. Circuito Sprint

É uma especial sprint realizada obrigatoriamente em kartódromo ou pista.

1.12. Especial Sprint

Cumprir as regras de uma Super Especial (Art. 20 das PER) sendo obrigatoriamente disputada isoladamente e podendo ser efetuada até três passagens.

1.13. Rali Regional

Prova/evento que obedece às definições de Rali, simplesmente com limitação de quilometragem e quantidade de provas especiais de classificação.

ART. 2. QUILOMETRAGEM E DURAÇÃO DAS PROVAS/EVENTOS

2.1. Quilometragem total e duração das etapas

À exceção das provas/eventos integradas nos Campeonatos/Taça da Europa de Ralis (FIA), as provas/eventos dos diferentes campeonatos, terão as quilometragens e duração, conforme definido no quadro a seguir.

Tipo de Prova/Evento	Quilometragem Máxima da Prova	Quilometragem PEC (Art. 20.3.1)	Duração Máxima da Prova ^{(1) (2) (3)}	Duração Máxima de Etapa ⁽²⁾
Campeonato de Portugal de Ralis (CPR)	500 Km	120 Km	60/72 horas	18 horas
Campeonato de Ralis Promo	350 Km	90 Km	48 horas	18 horas
Campeonato da Madeira de Ralis (CMR)	250 Km	80 km	36 horas	10 horas
Campeonato dos Açores de Ralis (CAR)				
Taça Clássicos de Ralis	350 Km	90 Km	48 horas	18 horas
Taça RGT de Ralis	350 Km	90 Km	48 horas	18 horas
Ralis Norte, Centro e Sul (Norte / Centro / Sul)	150 Km	65 Km	48 horas	8 horas
Outros Ralis	200 Km	65 Km	36 horas	10 horas
Taça Portugal de Ralis	500 Km	110 Km	60/72 horas	18 horas
Taça Campeões Ralis Regionais	150 Km	65 Km	48 horas	8 horas

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

⁽²⁾ Exceto provas integradas em Campeonatos/Taça de Ralis (FIA)

⁽³⁾ Em provas/eventos que decorram sob a hora oficial de inverno será permitido um período adicional de 6 horas

Nota: Campeonatos Promo / Taça RGT / Taça Clássicos de Ralis / Campeonato Júnior de Ralis e Campeonato Norte, Centro e Sul - estas equipas incluem-se nas provas/eventos dos outros campeonatos de quilometragem superior que integrem o rali, respeitando a quilometragem do campeonato em que se integra e disputam o mesmo na totalidade.

2.2. Quilometragem de PEC's Velocidade média nos Sectores de Ligação

Será deixada ao critério do organizador, mas terá de estar conforme com o Código de Estrada e as normas em vigor no país, estando definidas no caderno de itinerário, compreendendo ainda os percursos alternativos.

2.3. Velocidade média nos Sectores de Ligação

Será deixada ao critério do organizador, mas terá de estar conforme com o Código de Estrada e as normas em vigor no país, estando definidas no caderno de itinerário, compreendendo ainda os percursos alternativos.

ART. 3. REGULAMENTAÇÃO

3.1. Regulamento da prova/evento (condições de publicação)

Este será publicado em formato digital e terá de estar em conformidade com todas as disposições editadas, a saber:

- Código Desportivo Internacional (CDI) e seus anexos
- Prescrições Gerais de Automobilismo e Karting (PGAK);
- Regulamento Desportivo dos Ralis Regionais FIA ([RRSR](#));
- Prescrições Específicas Ralis (PER);
- Regulamento do respetivo campeonato, taça, troféu, desafio, série ou critério;
- Caderno de encargos (se aplicável) e Regulamento tipo de ralis;
- Regulamento particular da prova;
- Toda e qualquer outra regulamentação ou interpretação, publicada no boletim oficial da FIA ou FPAK e consequentemente publicada nos respetivos *sites* oficiais.

3.1.1. Adendas e condições suplementares

Têm de ser mencionadas explicitamente todas as disposições e condições suplementares, as quais têm de estar em conformidade com os textos regulamentares e farão parte do relatório do Observador.

3.1.2. Horário e local de afixação dos resultados oficiais no quadro oficial

Terá de especificar o local e horário de afixação dos resultados oficiais. No caso de a publicação dos resultados ser retardada, tem de ser publicada a nova hora de afixação.

3.1.3. Marcação da 1ª reunião do CCD

A data e hora terá de ser publicada no Regulamento Particular e será marcada para 60 minutos antes da hora da publicação da "Lista de Admitidos à Partida".

ART. 4. OBSERVADOR FPAK

4.1. Função

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

4.2. Verificação das PEC

Tem de se encontrar definida no plano de segurança, e a sua entrada tem de acontecer até 40 minutos antes do primeiro carro de prova, com exceção das Super Especiais que, com a concordância do Diretor de Prova, poderá ser um tempo inferior aos 40 minutos.

4.2.1. Viatura para deslocação

Para qualquer rali em que a FPAK decida enviar um Observador.

Tipo de Rali	Viatura a cargo de	Rádio a cargo de
Asfalto	FPAK	Organização
Terra	Organização (tipo 4x4) com condutor	

4.2.2. Identificação das viaturas

Tem de ter afixado no para-brisas de forma visível um distintivo especial com os dizeres **Livre-Trânsito** fornecido pelo organizador, assim como o livre-trânsito permanente da FPAK.

4.2.2.1. Limite de progressão numa PEC

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

ART. 5. INSCRIÇÕES

5.1. Inscrições nas provas/eventos exclusivamente através do portal FPAK.

5.2. Pacotes Facultativos

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

5.2.1. Exceção nas taxas de inscrição

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

5.3. Lista de Inscritos

Conforme o Art. 9.6 das PGAK.

ART. 6. SEGUROS DE PROVA

6.1. Conforme o Art. 17 das PGAK.

6.2. Seguro obrigatório para as viaturas 000, 00, 0 e de Fecho

A informação referente a estas viaturas tem de ser enviada à FPAK (seguros@fpak.pt) através de uma lista adicional à lista de admitidos à partida.

ART. 7. EQUIPAS

7.1. Identificação dos membros

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

7.1.1. Penalidade

A infração a esta regra está sujeita a uma penalidade de 200 € aplicada pelo Diretor de Prova, salvo se a falta dos nomes / bandeiras de os membros da equipa acontecer por uma quebra do vidro.

7.2. Condução por dois condutores

Será permitido ao 2º condutor conduzir o veículo em PEC's devendo informar a Direção de Prova das mesmas, ficando impedidos condutor e navegador de obter pontos no evento.

7.3. Abandono de um dos elementos durante a prova/evento

Em aplicação do regulamento e segundo as presentes prescrições, será comunicado ao CCD e implicará a sua desqualificação.

7.3.1. Admissão de terceiros a bordo

É interdita, salvo para o transporte de um ferido. Toda a infração será comunicada ao DP / CCD, que aplicarão a sua desqualificação.

ART. 8. ITINERÁRIO - CADERNO DE ITINERÁRIO - DOCUMENTOS STANDARD

8.1. Caderno de Itinerário

Deve estar conforme com o Road-Book Standard da FIA, contendo uma descrição detalhada do itinerário a ser seguido obrigatoriamente e sem se desviarem deste ou das áreas/parques/zonas de assistência indicadas, salvo em caso de força maior aceite pelo CCD.

Toda a infração será comunicada ao CCD, sendo as penalidades a aplicar da responsabilidade do mesmo, podendo ir até à desqualificação.

O(s) Caderno(s) de Itinerário serão obrigatoriamente elaborados em modo eletrónico, e também e impressos de acordo com o Art. 5 do Anexo III do [FIA CCRSR](#). A sua requisição em papel terá de ser assinalada na inscrição da prova no campo previsto no portal e terá um custo de 25€ a favor do organizador.

8.1.1. Sinais **OK** e **SOS (+)**

É da responsabilidade do concorrente a sua impressão em cartolina formato A3, com os sinais **OK** e **SOS (+)**, conforme Art. 53.2.2 do Regulamento Desportivo de Ralis Regionais FIA 2026 ([FIA RRSR](#)).

É também da responsabilidade do concorrente a sua colocação e permanência dentro da viatura em local acessível pelo piloto e navegador e de apresentação obrigatória nas VT Iniciais.

8.2. Repetição de percurso e/ou de PEC

Pode evitar-se a duplicação de páginas do caderno de itinerário, elaborando-se:

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

Uma indicação rigorosa e de fácil leitura sobre a forma de retomar a sequência do caderno de itinerário.

8.3. Percursos Alternativos

O organizador tem de ter um percurso alternativo entre duas PEC seguidas e/ou até um reagrupamento/final de secção, fornecido no final do caderno de itinerário ou em alternativa em caderno específico, no mesmo formato definido no Art. 8.1, mas impresso em folhas de cor diferente.

8.3.1. Tempos de Ligação entre Controlos

Não poderá em caso algum, ser inferior ao tempo inicialmente estabelecido para percorrer a distância original entre o Controlo Horário de Partida (CHP) da PEC e o Controlo Horário de Chegada (CHC) seguinte, mesmo que a distância quilométrica a percorrer no percurso alternativo seja inferior à que estava definida para o percurso normal da prova.

8.3.2. Cartas de controlo para percursos alternativos

O CHP de cada PEC terá de dispor de exemplares suficientes de uma carta de controlo específica para o respetivo percurso alternativo, na qual conste a distância e o tempo estabelecido para o percorrer, conforme constar no caderno de itinerário e que será preenchida no momento pelo controlador com o número da equipa e a hora real de partida da equipa. Contudo, a obrigatoriedade só é aplicável caso o tempo estabelecido seja superior ao estabelecido para cumprir o percurso original.

8.4. Percursos Secretos

Não são autorizados.

ART. 9. PLACAS E NÚMEROS DE COMPETIÇÃO

9.1. Números de competição

Os organizadores fornecerão a cada equipa as seguintes placas e números de competição, que têm de ser colocados nas seguintes posições:

9.1.1. Para as portas dianteiras

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

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

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

Números de competição

De fundo preto e números a amarelo (pantone C 803C).

9.1.2. Placas das portas

Além da cor (decoreação) própria do carro nada poderá estar colocado a menos de 10 cm de distância das placas das portas.

9.1.3 - Vidro traseiro

Uma placa com as dimensões de 30x10 cm reservada para a publicidade dos organizadores, tem de ser colada na parte inferior do vidro traseiro ao centro. Será colocado o número de competição com 14 cm de altura e 2 cm de largura de traço em vinil cor de laranja (pantone 151 C).

Estes números têm de ser claramente visíveis

9.1.4. Janelas laterais traseiras

Dois números de competição (um para cada uma das janelas laterais traseiras) com altura de 25 cm e largura de traço de 2,5 cm em vinil cor de laranja (pantone 151 C) têm de ser afixados ao lado dos nomes dos 1º condutor e 2º condutor/navegador.

Estes números têm de ser colados na parte superior do vidro lateral traseiro, direcionados para a traseira da viatura.

9.1.5 Placa para o capot dianteiro

Com as dimensões de 43x21,5 cm incluindo já o número de competição.

9.1.6. Painel no para-brisas

Um número com 15 cm de altura e uma largura de linha de 1,5 cm, em cor de laranja fluorescente (pantone 151 C) não refletor. Este número deve ser colocado no canto superior do para-brisas, do lado do copiloto, na área reservada ao concorrente. (art 27.3-RSRR 2026), conforme Art. 27.3 do [FIA RRSR](#).

9.1.7. Placas facultativas

Placa para o tejadilho

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

9.2. Placas de matrícula

Terão de constar na dianteira e traseira da viatura de prova. A placa dianteira terá de estar colocada no para-choques da frente na parte central do mesmo em local visível, de letra *Arial Bold* preto, com as dimensões mínimas de 50 mm de altura e 25 mm de largura sobre fundo branco, ou fundo vermelho caso a viatura seja detentora de matrícula de prova.

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

A falta de qualquer placa acima referida será penalizada pelo Diretor de Prova com 150€ a reverter para o clube organizador.



9.3. Numeração diferenciada

Se numa mesma prova/evento estiverem em disputa competições diferentes, a numeração a atribuir aos concorrentes não se pode repetir.

9.3.1. Numeração CPR

Os pilotos do CPR e CPR "2RM" podem solicitar números permanentes junto dos serviços da FPAK como definido no quadro abaixo.

Campeonato	Numeração
CPR, CPR "2RM", CPJR, CPMstR e CR5/S2000	01 a 70

9.3.1.1. Numeração em provas/eventos do CPR

Os pilotos de outros campeonatos quando integrarem eventos do CPR usarão os números como definido no quadro abaixo.

Campeonato	Numeração
TRGT	71 a 80
TCR	81 a 95
Promo (Nacional)	101 a 150
Norte, Centro e Sul	151 >>>>

9.3.2. Numeração em todas as outras provas de ralis

Os pilotos de outros campeonatos de ralis terão os números atribuídos pela organização, prova a prova.

9.3.3. Numeração em provas/eventos que não pontuem para o CPR

Em cada prova/evento, os números serão atribuídos pela organização.

9.4. Atribuição de números de competição

Conforme cada regulamento desportivo dos respetivos campeonatos.

9.5. Aos Campeões em título do CPR, CAR, CMR e OUTROS

Será sempre atribuído o número mais baixo de entre todos os concorrentes, no que se refere às provas dos respetivos campeonatos.

ART. 10. PUBLICIDADE

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

ART. 11. CONDUTA DESPORTIVA - CIRCULAÇÃO NA VIA PÚBLICA

11.1. Circulação na via pública

Durante toda a prova/evento, as equipas têm de respeitar os regras de circulação do código da estrada. Caso contrário, incorrerão nas seguintes penalizações:

11.2. Penalizações a infrações ao Código da Estrada, aplicadas pelo CCD:

1ª infração: multa de 250 €

2ª infração: penalização mínima de 5 minutos

3ª infração: desqualificação

11.3. Aplicação das mesmas regras que ao normal utilizador da via pública

Os agentes de autoridade que constatarem uma infração às regras de circulação cometida por uma equipa deverão proceder em conformidade.

11.3.1. Modo de notificação de uma infração - no caso em que decidam não fazer parar o condutor infrator, poderão solicitar ao CCD a aplicação das penalizações previstas no Art. 12.4 do CDI sob reserva de que:

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

11.4. Outras proibições

É igualmente proibido às equipas:

- a) Impedirem intencionalmente a passagem dos veículos participantes ou dificultar-lhes as ultrapassagens;
- b) Comportarem-se de maneira incompatível com o espírito desportivo;
- c) Praticarem (concorrentes ou membros da sua equipa) qualquer manobra desleal, incorreta ou fraudulenta;

11.5. Rodas completas

À partida de uma PEC ou em qualquer sector de ligação em estrada pública qualquer viatura participante terá de apresentar as 4 rodas completas. Define-se rodas completas o conjunto jante e pneu completo ou parcial. O desrespeito a esta alínea implicará a sua desistência e uma penalidade adicional poderá ser aplicada pelo CCD.

ART. 12. ASSISTÊNCIA TÉCNICA - REABASTECIMENTOS - REPARAÇÕES

12.1. Assistência Técnica

É o trabalho técnico efetuado numa viatura de prova.

12.1.1. Definição dos locais para assistência

Durante a prova/evento a assistência apenas poderá ser efetuada nos Parques de Assistência (PA), exceto para as reparações das viaturas sob o regime de Super Rali.

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

12.1.2. Substituição de depósito/bomba de combustível e vazamento/enchimento do mesmo

Sempre que necessário são autorizados num PA na condição de que:

- a) O trabalho seja efetuado após comunicação ao DT ou CTC e supervisionado por um Comissário Técnico;
- b) Nenhum outro trabalho seja efetuado durante a operação de vazamento /enchimento do depósito de combustível;
- c) Tenha sido estabelecida em volta da viatura uma área de segurança conveniente;
- d) Dois comissários providos de extintores estejam colocados de prevenção no local;
- e) A quantidade de combustível seja a necessária para chegar à zona de reabastecimento seguinte;

12.2. Definição de assistência interdita

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

12.2.1. Penalidade

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

12.3. Exceções à regra de assistência interdita

É permitida durante a prova a troca de informação verbal ou escrita e a entrega de bebidas e alimentos aos concorrentes pelas equipas.

12.3.1. A presença de membros da equipa ou qualquer meio de transporte da equipa é proibido dentro de 1 Km do seu carro concorrente, exceto:

- Em parques de serviço e em áreas de serviço remotas
- Enquanto os carros estão em reagrupamento
- Em áreas de reabastecimento
- Em áreas de montagem de pneus
- Para um membro da equipa por carro nas áreas oficiais de lavagem de carros
- Onde permitido pelo regulamento de prova
- Nas etapas especiais (a partir da placa de controlo do CHC e do STOP no final da especial)
- Enquanto os carros estão em uma zona de media
- Onde os seus percursos são as ligações usadas pelo seu concorrente através do roadbook, desde que ambos (membros da equipa e concorrente) não parem no mesmo local ao mesmo tempo.

12.4. Parques de Assistência (PA)

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

CPR / PROMO⁽¹⁾

Parques	Duração	Observações
Inicial	15 min.	Antes da 1ª PEC de cada dia
	30 min.	Entre 40 Km a 60 Km de PEC percorridos
	30 min.	Final da etapa (se não for no final do dia)
	45 min.	Final do dia
Final do Rali	10 min.	Final do Rali (Opcional)
ZA Remota	15 min.	A definir no mapa de controlo do itinerário

⁽¹⁾ Quando integram eventos do CPR

CAR / CMR / PROMO / NORTE, CENTRO E SUL / OUTROS

Parques	Duração	Observações
Inicial	15 min.	Antes da 1ª PEC de cada dia
	30 min.	Entre 15 Km a 30 Km de PEC percorridos
	30 min.	Final da etapa (se não for no final do dia)
	45 min.	Final do dia
Final do Rali	10 min.	Final do Rali (Opcional)

12.4.1. Sinalização

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

12.4.2. Limite de velocidade

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

12.5. Viaturas admitidas no interior do Parque de Assistência**12.5.1. Viaturas de Assistência**

Por cada viatura de prova apenas uma viatura de assistência é autorizada no interior do PA, identificada pela placa *Assistência* afixada no vidro da frente.

12.5.2. Viaturas Auxiliares

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

12.5.3. Zonas de estacionamento anexas

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

12.6. Zonas de Assistência Remotas

Em casos excepcionais após prévia aprovação da FPAK ou do CCD poderão ser estabelecidas, devidamente identificadas e balizadas as seguintes zonas suplementares de Assistência:

a) Zona de Assistência (ZAR): aplica-se o regulamentado nos Art. 12.1 a 12.5. e [FIA RRSR](#) Art. 60 com o tempo máximo de 15 minutos.

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

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

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

12.7. Combustível

Conforme o Art. 252.9 do Anexo J da FIA.

12.7.1. Recolha de amostras de combustível

12.7.1.1. A FPAK reserva-se ao direito de verificar o combustível de qualquer concorrente, em qualquer momento da prova. A quantidade mínima de combustível para amostragem obrigatoriamente presente no depósito a qualquer momento da prova é definida nas prescrições específicas de cada disciplina.

12.7.1.2. Todas as viaturas equipadas com depósitos de segurança de acordo com a norma FIA FT31999, FT3.5-1999 ou FT5-1999, têm de estar equipadas com uma ligação de engate rápido especificada pela FIA, para recolha de amostras de combustível.

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

12.7.1.4. Caso exista quantidade menor aplicar-se-ão as sanções a definir pelo CCD.

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

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

12.7.2. Exceção ao reabastecimento

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

12.7.3. Localização

Esta zona está localizada após a saída dos PA. A entrada e saída têm de ser identificadas pelas placas correspondentes (Anexo I). Tem de estar delimitada, ter aproximadamente 20 x 8 metros. Em dias de calor a equipa tem de colocar uma cobertura para o bidão de combustível, podendo o mesmo ser para ali transportado pela equipa, apenas na altura do reabastecimento. Por questões ambientais, os reabastecimentos devem ser efetuados sobre tapete ambiental, conforme definido no Código de Sustentabilidade Ambiental, por forma a evitar derrame de combustível para o solo.

12.7.4. Interdição de qualquer outra ação

Toda a ação efetuada no interior de uma zona de reabastecimento ou ZRR que não esteja diretamente relacionada com o reabastecimento do veículo participante é interdita.

12.7.5. Limite de velocidade

10 Km/h na zona de reabastecimento ou ZRR.

12.7.6. Vestuário mínimo dos operadores

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

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

12.7.7. Procedimento e responsabilidade

A responsabilidade incumbe na totalidade ao concorrente, sendo obrigatório para a equipa permanecer fora do carro durante o reabastecimento.

12.7.8. Procedimento em caso de avaria de uma viatura em ZRR e ZMF

Esta poderá ser empurrada para fora da zona pelos membros da equipa, pelos dois elementos da sua equipa de assistência ou por comissários, sem incorrer em qualquer penalidade, sendo possível utilizar uma bateria auxiliar imediatamente após a saída da referida zona.

12.7.9. Controlo e Fiscalização dos Reabastecimentos

A fiscalização de todas as ações que ocorram dentro das Zonas de Reabastecimento (fixas ou remotas), será da responsabilidade do Responsável da Zona de Reabastecimento e/ou dos Comissários Técnicos que reportarão qualquer irregularidade ao DP ou CCD.

12.8. Substituição e selagem de componentes mecânicos

12.8.1. Turbocompressor e Compressor

Adiante referido como compressor.

12.8.1.1. Válvula *pop-off*

Para as viaturas R5, Rally2 e R4-Kit, o sistema FIA homologado de *boost controle* (válvula *pop-off*, ver lista técnica nº 43) tem de ser verificado e selado (conforme Art. 261.304-2 e 260E.304-2 dos respetivos Anexos J) nas verificações técnicas iniciais.

A verificação da válvula *pop-off* consiste na realização de três testes, através de um equipamento específico da FPAK, para apurar a pressão relativa a que a válvula abre. O resultado da média dos três testes tem de ser inferior a 1.65bar relativo.

A peça tem de permanecer selada até o final do rali, exceto com a aprovação do Delegado Técnico.

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

12.8.1.2. Restritor

A atual regulamentação no que concerne ao restritor e à marcação definida nos Art. 254-6.1 e 255-5.1.8.3 do Anexo J, mantém-se aplicável.

12.8.1.3. Compressores

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

12.8.1.4. Compressores já utilizados

Têm de manter-se selados até que os CT possam confirmar a sua conformidade.

12.8.1.5. Viaturas com compressores não equipados com restritor de ar

As regras acima referidas são igualmente aplicáveis. Nesse caso têm de ser marcados apenas para efeitos de controlo da quantidade.

12.9. Caixas de velocidades e diferenciais

12.9.1. Marcações e modo de identificação

Durante as verificações técnicas iniciais e por indicação do Delegado Técnico podem ser objeto de marcação os instalados na viatura e identificados pelo nº do selo associado ao nº de prova da viatura.

12.9.2. Quantidade de caixas e diferenciais suplementares

Cada viatura tem a possibilidade de utilizar uma caixa e uma série de diferenciais (dianteiro e/ou central e/ou traseiro) que serão objeto de selagem em local e hora a designar pelo Delegado Técnico aquando das verificações técnicas iniciais.

12.9.3. Marcações/selagens

Serão efetuadas de forma a permitir aos concorrentes a substituição da embraiagem ou eventuais acessórios.

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

12.9.5. Substituição de caixas de velocidades e diferenciais

Em qualquer PA sob condição de ter sido previamente comunicada ao DT e / ou aos CT. Estes poderão efetuar controlos para verificar o cumprimento da regulamentação.

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

12.9.7. Em qualquer caso as marcas/selagens têm de permanecer invioladas durante toda a prova e os CT poderão a qualquer momento solicitar aos concorrentes um controle e eventualmente no final do rali desmontar as peças para que seja conferida a sua conformidade.

12.10. Reparações em Parque Fechado

Conforme Art. 63.5 do [FIA RRSR](#).

12.11. FLEXI - SERVICE

No Campeonato Portugal de Ralis será autorizado ao organizador prever no regulamento particular realizar operações de flexi-service de 45 minutos antes de um parque fechado noturno, sendo que as equipas permanecerão no parque fechado pelo menos 10 minutos. As equipas que pretendam deixar a viatura em parque fechado e utilizar o Flexi-Service têm de avisar os controladores de saída do parque fechado.

O serviço flexível de 45 minutos permitirá a retirada dos veículos concorrentes de um parque fechado para um parque de assistência, com controles comuns de tempo de entrada e saída. Quaisquer alterações devem ser aprovadas pela FPAK e publicado no regulamento particular do rali.

No Controlo horário será definido a hora em que o carro faz check-in no controle Flexi-Service Out - Parque Fechado In.

12.11.1. O tempo máximo da janela de assistência fica a critério do organizador, mas terá de ser declarado no regulamento particular do rali. (Exemplo: máximo de 2 horas).

12.12. PROCEDIMENTOS DE FLEXI-SERVICE E HORÁRIOS

12.12.1. Se houver intenção de realizar Flexi-Service, as equipas ao deixar o carro no parque fechado têm de informar o controlador de saída do parque fechado de qual o horário pretendido para o carro sair para a assistência. O controlador escreverá na carta a hora de saída do parque fechado para a assistência assim como a hora de nova entrada em parque fechado, após o Flexi-service.

12.12.2. Na hora marcada para saída do carro do parque fechado para o Flexi-Service um representante autorizado do concorrente poderá retirar o carro de parque fechado para o Flexi-Service, apresentando a carta no controlo de saída do parque fechado e respeitando todas as formalidades de apresentação sob as penalidades relacionadas.

12.12.3. Após o decorrido o Flexi-Service, o carro de competição poderá ser conduzido por um representante autorizado do concorrente do parque de assistência até ao parque fechado, respeitando todas as formalidades de apresentação sob as penalidades relacionadas.

12.12.4. Se um veículo de competição não puder ser colocado em funcionamento e conduzido pelos seus meios próprios do parque fechado até a área de serviço antes do Flexi-service, os comissários de parque, técnicos e/ou pessoal da equipa estará autorizada a empurrá-lo ou rebocá-lo em direção à sua área de assistência.

12.12.5. O veículo de competição do concorrente poderá ser devolvido ao parque fechado antes dos 45 minutos concedidos sem penalidade.

ART. 13. PNEUS

13.1. Locais de Substituição

À exceção das provas integradas nos Campeonatos/Taças de Ralis (FIA), as mudanças de pneus apenas poderão efetuar-se, conforme os Art. 12.4 e 12.6.

13.1.1. Modificação do desenho do piso

Conforme Regulamento Técnico correspondente.

13.2. Marca de Pneus

Conforme Regulamento Técnico correspondente.

13.3. Pneus Slick

É proibida a sua utilização.

13.4. Penalidade

Toda a infração será comunicada ao CCD, que poderá aplicar uma penalidade.

13.5. Quantidade de pneus

Conforme o respetivo regulamento desportivo.

13.5.1. Quantidade de pneus

No shakedown o número de pneus é livre.

13.6. Enchimento de Pneus

O interior do pneu (espaço compreendido entre a jante e a parte interna do pneu) não pode ser cheio senão com ar. Por outros termos, a utilização de qualquer dispositivo que permita aos pneus conservar as suas performances com uma pressão interna igual ou inferior à pressão atmosférica, é interdita em todas as provas do calendário desportivo nacional.

13.7. Definições de Pneus Moulés (Moldados)

São todos os pneus que 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 % (conforme os pontos A, B e C do Anexo V do [\(FIA RRSR\)](#), carecem de homologação especial desta entidade. Todos os pneus moldados, que apresentem uma taxa de recorte superior a 25 %, estão automaticamente homologados pela FIA.

13.7.1. Rodas suplentes transportadas durante toda a prova

Obrigatoriamente uma roda e no máximo duas rodas, devidamente fixadas.

Estas podem ser de tipo diferente daqueles que se encontram montados na viatura. Excetua-se o disposto no Art. 254 A-5.5 (2013) do Anexo J do CDI para as viaturas S2000 Rali.

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

13.7.2. Os veículos da classe RGT poderão ter um veículo de assistência para transportar uma roda suplente de cada tipo (frente e traseira). No caso de assistência indevida, o Diretor de Prova comunicará ao CCD, que aplicará uma penalidade, de acordo com o Art. 12.2.1. das PER.

13.7.3. Pneus de características diferentes dos utilizados nas PEC

Podem ser utilizados entre dois PA consecutivos (sem que de permissão se dispute qualquer PEC).

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

13.7.4. Tipo de pneus a utilizar nas Super Especiais (CS), Shakedown

Terão de ser do mesmo tipo de piso utilizado nas restantes PEC que integrem essa prova. Nas Super Especiais de provas/eventos em piso de terra os pneus podem não ser marcados.

13.7.4.1. Tipo de pneus a utilizar nas city-stage

São livres em relação ao tipo de piso e podem não ser marcados.

Assim recomenda-se prever uma ZAR - zona assistência remota para troca de pneus se aplicável.

13.8. Tipo de Pneus

Conforme Regulamento Técnico específico.

13.9. Controlo de Pneus

Pode em qualquer prova/evento o CCD por proposta do Delegado Técnico validar a marcação (bipagem) de pneus a utilizar nas secções da prova/evento, devendo, nesse caso, a organização através do Comissário Técnico Chefe providenciar aos concorrentes as folhas de registo dos pneus a utilizar por secção.

13.10. Zona de aquecimento de pneus em provas de piso de asfalto (FIA RRSR Art 44.4)

13.10.1. Considerar uma zona de aquecimento de pneus entre o controle horário e a partida de uma PEC será obrigatória para o organizador. Para ser usado como "ZAP", o percurso a utilizar deve ser montado como a PEC, com exceção dos veículos de emergência, que permanecerão colocados após o início da mesma.

13.10.2. Para incluir uma Zona de Aquecimento de Pneus, a distância entre o controle horário e o início da PEC terá no mínimo 500 metros, neste caso a "ZAP" deve ser definida no Road Book.

13.10.3. A "ZAP" inicia após o CH com a placa de início de "ZAP" e termina com a placa "Fim da ZAP". Os pilotos devem ser capazes de parar a qualquer momento no caso de perigo. É estritamente proibido parar ou circular em sentido inverso na "ZAP". A distância entre o "Fim de ZAP" e o início da Prova Especial será de 100 m mínimo e as tripulações terão de circular em ritmo lento para se posicionar na linha de partida.

13.10.4. O procedimento para o início da Prova Especial é estabelecido no Art.20. O intervalo de 3 minutos pode ser aumentado dependendo o comprimento da "ZAP", para que a equipa possa aquecer os pneus e se preparar para a PEC.

13.10.5. Antes de entrar na "ZAP", as equipas devem estar equipadas conforme previsto regulamentarmente.

13.10.6. É interdito a possibilidade de ajustar a pressão dos pneus entre o início da ZAP e a partida de uma PEC (FIA RRSR Art 13.10).

13.10.7. Os organizadores podem modificar estes parâmetros no Regulamento, mas não pode, no entanto, contrariar os artigos acima mencionados.

ART. 14. SISTEMA GPS

14.1. Utilização de GPS nas viaturas de prova

Obrigatório nos reconhecimentos e provas do CPR, CPR 2RM, TPGTR, TPCR, CProR, CNR, CNR2RM, CCR, CCR2RM, CSR, CSR2RM, CMCR E CAR. O seu valor está incluído na taxa de inscrição da prova/evento conforme regulamento desportivo do respetivo campeonato.

Por razões de segurança, recomenda-se a sua utilização nas restantes provas/eventos.

14.1.1. GPS Reconhecimentos

No levantamento do caderno de itinerário, será entregue a todos os concorrentes o *Sistema GPS/GSM* a utilizar nos reconhecimentos, com a finalidade de controlar os mesmos, conforme definido no Art 16.6.

Nos campeonatos de ralis regionais dos Açores (CAR) e Madeira (CMCR), no ano de 2026, o uso do sistema GPS nos reconhecimentos é fortemente recomendado.

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

14.1.3. Sistema não instalado - Quando uma viatura não tiver o *Sistema GPS/GSM* instalado em conformidade com as instruções fornecidas, a equipa será impedida de participar na prova.

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

14.1.5. Funcionamento

A responsabilidade de verificação do bom funcionamento dos sistemas GPS instalados será exclusivamente do concorrente.

14.1.5.1. Procedimentos em caso de acidente

A responsabilidade do funcionamento e utilização dos sistemas GPS instalados na viatura e sua utilização, será sempre do Concorrente. Em caso de acidente, será sua obrigação acionar conforme a situação o obrigue, as mensagens de alerta ("**AUXÍLIO MÉDICO**", "**OK**", "**PARADO EM POSIÇÃO PERIGOSA**" ou outra), assim como responder às mensagens que receba do COR, de acordo com o estipulado no ANEXO I do Regulamento Desportivo do respetivo Campeonato.

14.1.5.2. O incumprimento dos procedimentos referidos no número anterior, serão reportados ao CCD, que aplicará uma multa de 500,00€, ou 1.000,00€ em caso de reincidência. Ficará ainda ao critério do CCD, a aplicação de outras penalidades que considere adequadas, podendo ir até à desqualificação do evento.

14.1.6. Desmontagem

Será efetuada pela equipa, à **chegada ao** parque fechado final que o entregará ao elemento da organização, que tem de estar acompanhado por um Comissário Técnico (CT).

14.1.7. Em caso de acidente, abandono ou desistência da prova/evento

A equipa é a única responsável pela imediata devolução do equipamento instalado na sua viatura.

14.1.8. Entrega até à afixação da classificação oficial

A não entrega até esse momento implicará a imediata utilização da caução entregue inicialmente pelo concorrente, sem prejuízo de eventuais sanções disciplinares que lhe possam vir a ser aplicadas pela FPAK.

14.2. Sistema GPS a utilizar

14.2.1. Nos eventos do CPR, CAR e CMCr será utilizado o sistema "STELLA" fornecido pela ANUBE.

14.2.2. Nos eventos do CProR e Norte, Centro e Sul será utilizado o sistema "SPICA" fornecido pela ANUBE.

ART. 15. VERIFICAÇÕES ADMINISTRATIVAS E TÉCNICAS

15.1. Verificações Administrativas (VA)

Nos campeonatos FPAK, no ato da sua inscrição, as equipas têm de colocar obrigatoriamente no Portal FPAK, os documentos a seguir enumerados:

- Licenças Desportivas; Concorrente, Condutor e Navegador e Equipa
- Título de registo de propriedade / Livrete ou Documento Único e/ou autorização do proprietário para participar em provas desportivas
- Carta condução piloto (quando aplicável)
- Passaporte Técnico

Na Verificação presencial, têm de apresentar a carta de condução (original) válida, assinando a declaração que a organização imprime do Portal FPAK, com a relação dos documentos ali submetidos quando da sua inscrição, confirmando a validade e veracidade dos mesmos.

Caso contrário a partida será recusada, salvo se se tratar de um caso de força maior aceite pelo CCD após proposta do DP. À data da prova/evento, os concorrentes terão obrigatoriamente de se fazer acompanhar dos originais dos documentos enviados, cuja exibição será solicitada pela organização.

15.1.1. Tempo mínimo para verificação por equipa

As organizações têm de considerar um tempo mínimo de 7 minutos versus o número de comissários disponíveis. Esse tempo tem de ser apresentado no horário programado.

15.1.1.1. Carta de Controlo VA / VT (ver Anexo IV)

No final da VA ser-lhe á entregue uma carta de controlo com a *hora de saída* e a hora para se apresentar nas VTI. Todo o atraso será penalizado pelo Diretor Prova com uma multa de 150 € a reverter para o clube organizador. Caso o concorrente tenha perdido a carta de controlo a penalidade ficará ao critério do CCD.

15.2. Verificações Técnicas Iniciais (VTI)

Todas as viaturas terão de se apresentar às VTI dentro dos prazos estabelecidos previstos no regulamento da prova/evento acompanhadas dos respetivos Boletins Técnicos de Segurança, da viatura e dos pilotos, devidamente preenchidos. Caso contrário a partida será recusada, salvo se se tratar de um caso de força maior aceite pelo Delegado Técnico e ratificado pelo CCD.

15.2.1. Viaturas admitidas

Apenas poderão participar nas provas/eventos as viaturas que estejam em conformidade com o respetivo regulamento técnico.

15.2.2. Elementos para verificação

Estas verificações serão de ordem geral conforme quadro abaixo. Caso estes documentos não sejam apresentados o CCD poderá aplicar o Art. 10.2.2 das PGAK.

Itens	Observações
Identificação da equipa	-
Ficha de Homologação e anexos	-
Passaporte Técnico	-
Conformidade do veículo com o Código da Estrada	Estado geral do veículo, luzes, colete refletor, triângulo
Identificação do veículo	VIN e matrícula apresentados no Passaporte Técnico, podendo o chassis e bloco do motor serem em qualquer momento objeto de marcação específica.
Elementos de Segurança do veículo	arcos de segurança, câmaras, extintor, etc.

15.2.3. Tempo mínimo para verificação por viatura

As organizações têm de considerar um tempo mínimo de 10 minutos tendo por isso de apresentar o horário em função deste valor, versus quantidade de linhas de verificação, versus quantidade de CT disponíveis.

15.2.4. Número mínimo de Comissários Técnicos

As organizações têm de considerar para além do CTC um número mínimo de 2 CT por cada 10 viaturas até ao limite de 50 viaturas inscritas, após esse número de inscritos terão de ter um mínimo de 1 CTC e 10 CT. Só serão aceites, um máximo de dois CTE no total da equipa.

15.2.5. Não conformidade de uma viatura

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

15.3. Verificações Técnicas Finais

Na chegada ao Parque Fechado final do Rali, as equipas convocadas para as VT seguirão as indicações dos comissários técnicos e encaminharão as viaturas para as verificações técnicas finais.

15.3.1. Local e Equipamento para as Verificações Técnicas

O clube organizador tem de disponibilizar no mínimo:

Verificações Técnicas	
Iniciais	Iniciais
2 mesas tipo secretárias + 4 cadeiras	1 mesa tipo secretária + 2 cadeiras
Utilização dos documentos oficiais FPAK	
Local coberto com iluminação e ligações elétricas com tomadas. Prever extensões elétricas	
Local com pelo menos 2 linhas de verificação	Local reservado com espaço para pelo menos 2 viaturas em simultâneo
Equipado com meios elevatórios ou fossa e balança	
Controlo de certificação da desmontagem das chapas de proteção inferiores das viaturas antes das linhas de verificação	-
-	Para Parques Fechados distantes do local da verificação, garantir comissários em número suficiente para acompanharem as viaturas durante o percurso
2 Extintores de 6 Kg	
Outras necessidades específicas solicitadas pelo Delegado Técnico ou CTC	

15.3.1.1. Fica ao critério do Organizador, a realização das VTI no Parque de Assistência, no local consignado às equipas. Caso o organizador pretenda avançar com este processo de realizar as VTI, antes de referir o mesmo no regulamento da prova tem de contactar com o Departamento técnico da FPAK (tecnica@fpak.pt).

15.4. Equipamentos de segurança

Os veículos terão de ter os equipamentos de segurança de acordo a regulamentação em vigor nomeadamente nos Artigos do anexo J do CDI que podem consultar no [link](#).

ART. 16. RECONHECIMENTOS

16.1. Tabela de Reconhecimentos

Tipo de Rali	Dias	Opções	Horário diário
CPR ⁽¹⁾	De 3 dias escolher 2	Sábado anteriores e os outros 2 dias anteriores à prova.	08H00 às 18H00
PROMO (isolado)			
CMR			
CAR	De 2 dias escolher 1	Sábado anterior à prova/evento	14H00 às 18H00
NORTE, CENTRO E SUL		Manhã de Sábado do dia da prova/evento	08H00 às 12H00
Outros	De 2 dias escolher 1	Sábado anterior e o dia anterior ao dia da prova/evento	08H00 às 18H00

⁽¹⁾ incluindo todas as categorias dos campeonatos admitidos na prova/evento

16.2. Designação dos dias

Nos casos em que decorram em mais de um dia o concorrente tem de designar no ato de inscrição qual(ais) o(s) dia(s) em que pretende efetuá-lo(s).

16.3. Excepcionalidades

Nas Regiões dos Açores e Madeira poder-se-á estabelecer um horário diferenciado de acordo com a especificidade local.

16.4. Viaturas a utilizar

De acordo com o Art. 35.1 do [FIA RRSR](#). É interdita a utilização de capacetes.

16.5. Penalidades / Restrição de reconhecimentos

Qualquer incumprimento destas normas dos Art. anteriores implicará obrigatoriamente a não autorização de participar na prova em questão por ordem do CCD.

A partir da apresentação e/ou da publicação do regulamento particular da prova/evento, qualquer condutor, o seu 2º condutor/navegador ou qualquer outro membro da equipa que pretenda alinhar no rali e que conduza em qualquer estrada que seja usada como prova especial nesse rali, só poderá fazê-lo depois de ter obtido a permissão por escrito do organizador.

Isto não se aplica quando a pessoa é conhecida como habitando na área.

O incumprimento desta regra resultará no facto de o mesmo ser reportado ao Colégio de Comissários Desportivos.

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

16.6. GPS nos Reconhecimentos

Nos campeonatos FPAK onde se aplique, o incumprimento do regulado e a ausência dos aparelhos inerentes ao sistema GPS nos reconhecimentos programados, implicará ser reportado pelo DP ao CCD que decidirá a penalidade podendo esta ir até à desqualificação do concorrente. A verificação de funcionamento do sistema GPS no veículo de reconhecimentos é da única e exclusiva responsabilidade dos concorrentes.

16.7. Velocidade nos reconhecimentos

A velocidade máxima permitida nos reconhecimentos do percurso, será definida no regulamento particular da prova/evento, sendo da responsabilidade do organizador, definir a mesma. É recomendado que seja de 50 km/h nas localidades e 80 km/h fora das mesmas.

Na passagem em aldeias ou aglomerados populacionais mais suscetíveis de causar transtornos aos residentes, o organizador pode estabelecer velocidades mais limitadas, que serão mencionadas no caderno de itinerário e controladas por GPS.

16.7.1. O incumprimento do limite máximo de velocidade nos reconhecimentos será penalizado da forma descrita na alínea seguinte pelo Diretor de Prova.

16.7.1.1. Em cada prova/evento

Taxa de 25€/km por km excedido acima do limite tendo a taxa o valor máximo de 1000€ a aplicar pelo DP e liquidar na FPAK, conforme notificação.

16.7.1.2. 2ª Penalidade no Campeonato

Para além de aplicado o procedimento definido em 16.7.1.1, será ainda aplicada uma coima de 1.000,00€ pela FPAK, pela reincidência, podendo ainda ser aplicada uma das penalidades previstas no Art. 12.4 do CDI.

16.7.1.3. 3.ª Penalidade no Campeonato e seguintes

Para além de aplicado o procedimento definido em 16.7.1.1, será ainda aplicada uma coima de 2.000,00€ pela FPAK, pela segunda reincidência e seguintes, podendo ainda ser aplicada uma das penalidades previstas no Art. 12.4 do CDI.

16.8. Exceções ao regime de reconhecimentos

Os organizadores poderão propor à FPAK normas mais restritivas em casos que sejam considerados como relevantes para a segurança quer dos condutores quer dos habitantes das zonas utilizadas.

16.9. Os reconhecimentos do percurso para a prova de shakedown devem estar previstos no programa dos mesmos.

16.10. Reconhecimentos

As PEC só poderão ser reconhecidas no sentido da prova/evento com entrada pela "Partida" e saída pelo "STOP" como define o [FIA RRSR](#) Art 35.4.3.

16.11. Respeito pelo Código da Estrada

Nos casos em que não seja possível fechar as PEC ao trânsito, os reconhecimentos têm de ser efetuados com os limites definidos no Código da Estrada, caso a sinalética existente na via, implique velocidades inferiores ao definido no Regulamento Particular da Prova.

ART. 17. PARTIDA - ORDEM DE PARTIDA - SHAKEDOWN - SEPARAÇÃO ENTRE EQUIPAS**17.1. Parque de Partida**

Os organizadores podem prever um *Parque de Partida* nas condições indicadas no regulamento da prova conforme lista de admitidos à partida. As viaturas terão de ser conduzidas para este Parque com a antecedência mínima de 1 hora antes da partida. As equipas serão autorizadas a entrar com a antecedência máxima de 10 minutos em relação à sua hora de partida de acordo com o Art. 23.2.2.

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

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

17.1.1. Cerimónia de Partida

Os organizadores podem prever uma "Cerimónia de Partida" simbólica, para aumentar o interesse promocional e mediático do evento e que será obrigatoriamente definida no itinerário da prova/evento "CH 0" e na carta de controlo de cada equipa.

O intervalo e a ordem de partida para a "Cerimónia de Partida" é deixada a critério do organizador. A hora e o lugar da "Cerimónia de Partida" deverão ser indicadas no Regulamento Particular. Se uma equipa e seu carro de competição estiver impossibilitada de participar na cerimónia de partida, será autorizado a iniciar o resto do rali, de acordo com a hora de partida que lhe for atribuída, desde que os Comissários Desportivos sejam disso informados e sujeito a aprovação nas verificações técnicas obrigatórias. A tripulação em questão deve mesmo assim comparecer na "Cerimónia de Partida", equipada, na hora que lhe foi indicada.

17.2. Hora de Partida

Será indicada na "Lista de Ordem e hora de Partida" e confirmada na carta de controlo de cada equipa.

17.2.1. Intervalo mínimo entre partidas

1 minuto. Qualquer outra situação ao critério do Diretor de Prova.

17.2.2. Intervalo de partida para pilotos prioritários

Como exceção ao Art. 17.2.1, em todas as provas/eventos do CPR os condutores das listas de prioritários FIA/FPAK beneficiarão de um intervalo mínimo de 2 minutos independentemente do tipo de piso da prova, excluindo as provas FIA. Este intervalo será sempre respeitado para os pilotos prioritários, qualquer que seja o posicionamento da equipa durante a etapa ou respetiva secção.

17.2.3. Ordem de partida - CPR

O Diretor de Prova pode propor ao CCD, intervalos diferenciados na ordem de partida para a prova/evento, fundamentando a sua proposta.

A ordem de partida dos Concorrentes para a prova de estrada, será estabelecida pela Direção de Prova, para todos os inscritos no CPR ainda que detenham prioridade FIA ou FPAK seguindo a seguinte ordem:

- Classificados nos 10 primeiros lugares, da classificação absoluta do CPR
- Restantes viaturas RC2 inscritas
- Viaturas RGT
- Viaturas RC3
- Classificados nos 7 primeiros lugares do CPR2RM
- Classificados nos 5 primeiros lugares da classificação absoluta do CPromoR

- Restantes viaturas inscritas na prova do CPR
- Restantes viaturas inscritas na prova do CPromoR
- Concorrentes inscritos na prova do Norte, Centro e Sul (exclusivo no Rallye Casinos do Algarve)
- Concorrentes a competições de "Troféus Monomarca" deverão ser integrados no Campeonato em que são elegíveis, mediante classificação no mesmo. (Excetua-se a situação em que a organização do "Troféu" solicite por escrito que pretende que vão todos juntos, sendo que nesses casos, partirão após todos os do Campeonato em que se integram e por ordem de classificação no respetivo Troféu)

17.2.3.1. Na primeira prova do campeonato, a ordem de partida será mediante o critério definido no número anterior, mas atendendo às classificações finais dos campeonatos do ano de anterior.

17.2.4. Ordem de partida outros Ralis

17.2.4.1. Nas provas/eventos dos Campeonatos Promo de Ralis que integrem os campeonatos Norte, Centro e Sul de ralis.

a) Na primeira prova/evento do campeonato

A ordem de partida dos Concorrentes para a prova de estrada, será estabelecida pela Direção de Prova, seguindo a seguinte ordem:

- Classificados nos 10 primeiros lugares, da classificação absoluta do CPromoR do ano anterior.
- Classificados nos 5 primeiros lugares, da classificação do CPromoR 2RM do ano anterior.
- Classificados nos 5 primeiros lugares, da classificação absoluta do CNR, CCR e CSR do ano anterior referente a essa região.
- Classificados nos 5 primeiros lugares, da classificação do CNR 2RM, CCR 2RM e CSR 2RM do ano anterior referente a essa região.
- Restantes inscritos na prova /evento, elegíveis para os campeonatos em disputa na prova, segundo critérios de equidade e verdade desportiva à disposição do Diretor de Prova.

b) Nas provas/eventos seguintes

A ordem de partida dos Concorrentes para a prova de estrada, será estabelecida pela Direção de Prova, seguindo a seguinte ordem:

- Classificados nos 10 primeiros lugares, da classificação absoluta do CPromoR à data da prova
- Classificados nos 5 primeiros lugares, da classificação do CPromoR 2RM à data da prova
- Classificados nos 5 primeiros lugares, da classificação absoluta do CNR, CCR, CSR à data da prova, referente a essa região
- Classificados nos 5 primeiros lugares, da classificação do CNR 2RM, CCR 2RM, CSR 2RM à data da prova, referente a essa região
- Restantes inscritos na prova/evento, elegíveis para os campeonatos em disputa na prova, seguindo critérios de equidade e verdade desportiva à disposição do Diretor de Prova
- Restantes equipas com viaturas não elegíveis para os campeonatos em disputa na prova

c) Em qualquer uma das provas/eventos, mencionadas nas duas alíneas anteriores, o Diretor de Prova pode, no entanto, atribuir três jokers a pilotos manifestamente rápidos, ao critério da Direção Prova.

17.2.4.2. Nas provas pontuáveis apenas para os Campeonatos Norte, Centro e Sul de Ralis

A ordem de partida dos Concorrentes para a prova de estrada, será estabelecida pela Direção de Prova, seguindo a seguinte ordem:

a) Na primeira prova/evento do campeonato

- Os primeiros números serão atribuídos aos inscritos que se tenham classificado nos 10 primeiros lugares da classificação geral final, do Campeonato do ano anterior
- Inscritos classificados nos 5 primeiros lugares do Campeonato Norte, Centro e Sul 2RM do Campeonato do ano anterior
- Restantes inscritos na prova/evento, elegíveis para os campeonatos em disputa na prova, seguindo critérios de equidade e verdade desportiva à disposição do Diretor de Prova
- Restantes equipas com viaturas não elegíveis para os campeonatos em disputa na prova

b) Nas provas/eventos seguintes

- Os primeiros números serão atribuídos aos inscritos classificados nos 10 primeiros lugares da classificação geral do Campeonato absoluto, à data da prova.
- Inscritos classificados nos 5 primeiros lugares do Campeonato Norte, Centro e Sul 2RM, à data da prova.
- Restantes inscritos na prova/evento, elegíveis para os campeonatos em disputa na prova, seguindo critérios de equidade e verdade desportiva à disposição do Diretor de Prova
- Restantes equipas com viaturas não elegíveis para os campeonatos em disputa na prova.

c) Em qualquer uma das provas/eventos, mencionadas nas duas alíneas anteriores, o Diretor de Prova pode, no entanto, atribuir três jokers a pilotos manifestamente rápidos, desde que participando com viaturas elegíveis para os campeonatos em disputa.

17.2.4.3. Nas provas/eventos dos Campeonatos da Madeira e Açores

a) Na primeira prova/evento do campeonato - Os primeiros números serão atribuídos aos inscritos que se tenham classificado nos 10 primeiros lugares da classificação geral final, do Campeonato do ano anterior, por essa ordem, após o que se seguirão os restantes inscritos na prova/evento, seguindo critérios de equidade e verdade desportiva, à disposição do Diretor de Prova.

b) Nas provas/eventos seguintes - Os primeiros números serão atribuídos aos inscritos que estejam classificados nos 10 primeiros lugares da classificação geral do Campeonato à data da prova/evento, por essa ordem; seguir-se-ão os restantes inscritos na prova/evento, seguindo critérios de equidade e verdade desportiva à disposição do Diretor de Prova

c) Em qualquer uma das provas/eventos, mencionadas nas duas alíneas anteriores, o Diretor de Prova pode, no entanto, atribuir três jokers a pilotos manifestamente rápidos.

17.2.4.4. Noutros ralis extracampeonatos

A ordem de partida para a prova de estrada será definida pela Direção de Prova.

17.3. Atraso à partida do rali, etapa, secção ou reagrupamento

Todo o atraso imputável à equipa será penalizado com 10 segundos por cada minuto ou fração de minuto de atraso. A partida será recusada a qualquer equipa que se apresente com um atraso superior a 15 minutos.

17.3.1. Partida antes da hora ideal

Qualquer partida na prova/evento, etapa, secção ou reagrupamento, antes da hora ideal será penalizada em 60 segundos, por cada minuto ou fração de minuto de avanço, em relação à hora de partida do concorrente.

17.3.2. Hora real de Partida

Se a apresentação for feita dentro dos 15 minutos a hora real de partida será mencionada na carta de controlo.

17.4. Ordem de partida

17.4.1. Ordem de partida das restantes provas/eventos.

a) Ordem de partida na 1ª prova - Os 10 primeiros, segundo a classificação geral final de condutores do campeonato do ano anterior;

b) Nas seguintes - Os 10 primeiros da classificação geral absoluta de condutores, do campeonato do ano corrente, à data da prova/evento;

c) Todos os outros condutores, ao critério do Diretor de Prova, seguindo valores de equidade e verdade desportiva.

17.4.2. Regra de Notoriedade de 1ºs condutores - Não se aplica.

17.5. Shakedown

a) Normas comuns para a prova de shakedown

Em todas as provas/eventos do Campeonato de Portugal de Ralis com exceção das provas/eventos integradas nos Ralis organizados pela FIA que possuam regulamentação própria, é obrigatório que o clube organizador, em período anterior ao início da prova/evento, leve a efeito a organização de uma prova teste "shakedown".

De acordo com o número de inscritos, a organização da prova/evento, deverá prever o tempo destinado ao Shakedown, sendo que o mesmo terá um mínimo de 180 minutos. Poderão participar os concorrentes que fizeram a inscrição no mesmo aquando da inscrição na prova/evento.

A organização poderá não realizar o shakedown, no caso de não ter um mínimo de 20 inscritos para o mesmo.

A cada equipa, serão autorizadas 3 passagens pelo percurso do shakedown e passagens adicionais ao critério da Direção de prova, em função dos participantes no mesmo.

b) O percurso tem de obedecer aos seguintes requisitos:

- Fazer parte do programa do rali, mas não integrar os seus resultados.

- Ter entre 2,5 e 4 Km de extensão e características (tipo e estado do piso, traçado, etc.) similares às PEC do rali.

- É autorizado utilizar parte do percurso de uma PEC prevista para o rali.

- Recomenda-se que a zona de assistência seja a mesma que vai ser utilizada durante o rali. No caso de não ser possível, devem prever um local suficientemente amplo, para colocar todas as equipas que participem no shakedown.

c) Todo o percurso tem de estar montado com uma antecedência mínima de 60 minutos, antes da hora prevista para o início do shakedown, conforme o que se aplique.

- No CH assim como na Partida do shakedown, deve estar bem visível um relógio com a hora oficial do rali.

d) Para poderem participar no shakedown as equipas terão de ter completado as verificações administrativas e técnicas do rali.

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

f) A ordem de partida será livre, sendo que nos primeiros 60 minutos, terão prioridade as equipas classificadas nas 15 primeiras posições na classificação absoluta do CPR e as equipas que integrem listas de prioridade FIA e FPAK e de outras ASN. As partidas serão efetuadas com intervalo mínimo de 1 (um) minuto.

g) Um concorrente cuja viatura sofra uma avaria no interior da prova teste (shakedown) deverá seguir as instruções do organizador para retirar a viatura.

h) Durante o desenrolar da prova de teste (shakedown), não há limitação de pneus (nem em número nem em tipo).

e) A divulgação de tempos na prova de teste (shakedown) será efetuado no local dos tempos indicado pelo organizador.

17.6. Alteração à ordem de partida

Por proposta do Diretor de Prova, o CCD poderá alterá-la.

17.7. Ordem de partida inalterada

Desde que não tenham sido percorridos pelo menos 10% da quilometragem total de PEC mantem-se a ordem de partida inicial.

17.7.1. Ordem de partida para as etapas/secções seguintes - será determinada em função da classificação oficiosa estabelecida no final da etapa/secção anterior desde que se verifique o disposto no Art. 17.7 e que seja temporalmente possível.

17.7.2. Reposicionamento de pilotos

O Diretor de prova por razões de segurança e com o conhecimento do CCD pode reposicionar pilotos na ordem de partida para todas as etapas/secções seguintes ou modificar os intervalos de partida entre pilotos definidos no regulamento particular do evento.

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

17.8. Posição exata de partida nas PEC

Quando a viatura chega à linha de partida, a frente da viatura deve ser posicionada atrás de um manche/taco colocado pelo comissário controlador para definir a posição de partida exata. Um minuto antes do horário de início, mas não antes que a viatura tenha parado na sua posição exata, o comissário deve remover o manche/taco e a equipa deve consultar o relógio de contagem regressiva automática. Qualquer alteração subsequente da posição da viatura até a hora de início da PEC não é permitida e será reportada caso aconteça aos Comissários Desportivos. A linha de partida é definida com uma distância de 50 cm entre essa linha e a linha de células de partida.

ART. 18. CARTA DE CONTROLO

18.1. Carta de Controlo

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

Essa carta será devolvida no CHC final de cada secção ou etapa e substituída por uma nova à partida da secção ou etapa seguinte.

Várias cartas de controlo poderão ser entregues ao mesmo tempo cobrindo uma etapa ou secção;

18.2. Responsabilidade de apresentação da carta de controlo

Os membros da equipa são responsáveis pela sua apresentação na hora e minuto que pretendam e por garantir a exatidão da inscrição do tempo pretendido que será indicado de 00:00 a 23:59, sendo feita a contagem por minutos completos, para além de fazerem registar a sua passagem em todos os pontos mencionados na sua carta de controlo e na ordem correta. Todas as incidências consideradas incorretas pelas partes serão comunicadas ao CCD.

18.2.1. Inscrição na carta de controlo

Seja manual, ou por aparelhos de impressão compete apenas ao comissário, exceto nos espaços especialmente criados para a equipa. Nos CP serão utilizados carimbos ou assinaturas.

18.2.2. Divergência na inscrição de tempos

Será objeto de um inquérito do CCD que julgará em última instância.

18.2.3. Retificações na Carta de Controlo

Serão comunicadas ao CCD que poderá aplicar uma penalidade, a menos que tenha sido visada pelo comissário de controlo e em caso de dúvida confirmada por este.

18.3. Hora Oficial

Será indicada no regulamento da prova/evento.

18.4. Modelo da Carta de Controlo

Disponível no [link](#).

18.5. Carta de controlo digital

Poderá ser considerada a sua utilização se estiver prevista no regulamento particular da prova/evento, a sua forma de utilização e inscrição na mesma.

18.6. O extravio da carta de controlo, ou a falta de um registo de hora num controlo horário, implicará comunicação pelo diretor de prova ao CCD e até ao final da secção/etapa onde ocorreu, será pronunciada a decisão do CCD que poderá ir até à desqualificação.

ART. 19. PROCEDIMENTOS PARA ATUAÇÃO NOS CONTROLOS

19.1. Sinalização dos Controlos

Todo o tipo de controlos incluindo as zonas de neutralização estarão sinalizados por meio de placas normalizadas e aprovadas pela FIA (ver Anexo I).

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

19.2. Barreiras de Segurança

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

19.3. Regime de Parque Fechado nas Zonas de Controlo

Todas as zonas de controlo, isto é, todas as zonas compreendidas entre a primeira placa avisadora amarela e a última placa *final bege com 3 listas negras transversais* são consideradas parque fechado (cf. Art. 23.1, 23.2 e 23.2.1), por isso nenhuma reparação ou assistência pode ser efetuada nestas zonas.

19.4. Tempo de Paragem nas Zonas de Controlo

A duração da paragem em qualquer zona de controlo não pode exceder o tempo necessário às operações de controlo.

19.5. Consulta do Relógio Oficial

A hora oficial é a "Hora GPS".

19.6. Montagem e Horário de Funcionamento

Os postos de controlo começarão a funcionar (placas colocadas e relógio com a hora oficial) 60 minutos antes da hora de passagem da primeira equipa.

19.6.1. Encerramento de um Controlo - salvo decisão em contrário do Diretor da Prova encerrarão 15 minutos após a hora ideal do último concorrente aumentada do tempo que leva à eliminação.

19.7. Ordem Sequencial e Sentido dos Controlos

As equipas são obrigadas sob pena de desqualificação pronunciada pelo CCD a apresentarem-se em todos os controlos na ordem sequencial e no sentido do percurso. É igualmente interdito reentrar numa zona de controlo.

19.8. Instruções dos Controladores

As equipas são obrigadas a seguir as instruções dos controladores de qualquer posto de controlo pelo que qualquer desrespeito será comunicado ao CCD que poderá aplicar uma penalidade.

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

19.9. Controlos de Passagem (CP)

Os controladores têm de visar a carta de controlo.

19.10. Controlos Horários

Os controladores inscreverão nas cartas de controlo a hora e minuto de apresentação. Este procedimento começa quando os veículos ultrapassam a placa de entrada na zona de controlo horário.

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

19.10.1. Momento e condição para a inscrição do tempo

Será efetuada desde que os dois membros da equipa e a viatura se encontrem junto do posto de controlo, salvaguardando-se, no entanto, a necessidade de se efetuar uma neutralização nessa zona de controlo, e corresponde ao momento exato em que um dos membros da equipa entregue a carta de controlo ao comissário.

19.10.2. Definição de hora ideal de controlo

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

19.10.3. Entrada num CHC por avanço sem penalização

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

19.10.4. Diferença relativamente à hora ideal

Será penalizada da seguinte forma:

- a) **Por atraso:** 10 segundos por minuto ou fração de minuto;
- b) **Por avanço:** 60 segundos por minuto ou fração de minuto.

19.10.5. Neutralização de uma equipa

Por decisão do Diretor da Prova uma equipa que tenha penalizado por avanço num CH poderá ser neutralizada o tempo considerado necessário.

19.10.6. Autorização de controlar por avanço

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

19.10.7. Controlar no CHC final da prova

Tem de estar instalado a uma distância mínima de 50 metros antes do pódio de forma a permitir que a cerimónia de entrega de prémios se desenrole sem afetar o seu funcionamento.

19.10.8. Inobservância dos procedimentos de controlo

Toda a inobservância apontada a uma equipa, em relação às normas respeitantes aos procedimentos de controlo, terá de ser mencionada pelo chefe do posto, em relatório escrito que será transmitido ao Diretor da Prova que aplicará a penalização respetiva, e informará o CCD ou comunicará ao CCD se a situação ultrapassar as suas competências.

19.11. Hora de Partida dos Controlos

19.11.1. Quando o sector de ligação seguinte não começar por uma PEC

A hora a que a equipa controlou constitui simultaneamente a hora de chegada do final do sector de ligação e a hora de partida para o novo sector.

19.11.2. Quando um CHC for seguido pela partida de uma PEC

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

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

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

c) Após controlar no CHC a viatura terá de se dirigir de imediato para o local de partida da PEC onde o controlador inscreverá na carta de controlo a hora prevista de partida, a qual corresponderá normalmente à hora de partida prevista para o sector de ligação seguinte;

Em seguida será dada a partida segundo o procedimento que se regulamenta nos Art. 20.6 a 20.7;

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

19.12. Atraso máximo permitido

A desqualificação da equipa será pronunciada pelo Diretor de Prova, sempre que aconteça uma das situações a seguir descritas:

- a) Todo o atraso superior a 15 minutos sobre o tempo dado para percorrer a distância entre 2 CH consecutivos;
- b) Todo o atraso superior a 30 minutos no final de cada secção e/ou etapa do rali.

Para o cálculo das situações previstas nas alíneas a) e b) deste artigo, considera-se o tempo real de atraso e não o tempo de penalização (10 segundos por minuto).

19.12.1. Avanço sobre a hora ideal

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

Exemplo:

Sector de Ligação A - Chegada por atraso a um CHC

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

Sector de Ligação B - Chegada por avanço a um CHC

Hora Part.	Tempo Ligação	Hora CHC	Hora Real CHC	Penalização	Penalização Real		min/seg
13:36:00	00:30:00	13:43:00	13:33:00	00:10:00	10 Min. x 60 seg	600 seg	10:00

Sector de Ligação C - Chegada por atraso a um CHC

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

Total dos Sectores de Ligação A + B + C

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

A equipa seria **desqualificada** em C simplesmente pelos 21 min. de penalização - Art. 19.12 a)

A aplicação do Art. 19.12 b) está patente pelas penalizações por atraso em $A=10 \text{ min} + C=21 \text{ min} = 31 \text{ min}$

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

19.12.2. Aumento do prazo concedido para a desqualificação

Sob proposta do Diretor de Prova e por decisão do CCD pode ser aumentado em qualquer altura, sendo as equipas informadas o mais rápido possível.

19.12.3. Anúncio de desqualificação por excesso de tempo

Será pronunciada no final de uma secção/etapa.

19.13. Controlos de Reagrupamento

Poderão ser montados no itinerário zonas de reagrupamento. Os respetivos controlos de chegada e partida ficarão submetidos às regras gerais que regulam os controlos (Art. 19.1 e 19.3) e à sua sinalização, conforme o Anexo I.

19.13.1. Utilidade e seu mecanismo

Servem para reduzir os intervalos que possam ter sido provocados na consequência de atrasos e/ou abandonos. Assim, é necessário ter em conta a hora de partida do reagrupamento e não a sua duração.

Exemplo 1:

Total de Equipas	120	Em condições normais, isto é, sem quaisquer penalizações, desistências, nem atrasos por neutralizações em PEC, qualquer das equipas teria 4 horas de reagrupamento	
Hora de Partida carro 1	06:01:00		
Tempo de Ligação	02:00:00		
Hora de Chegada carro 1	08:01:00		
Hora de Partida carro 120	08:00:00		
Hora de Chegada carro 120	10:00:00		
Tempo de Reagrupamento	04:00:00		
Partida carro 1	12:01:00	Tempo de Reagrupamento	04:00:00
Partida carro 120	14:00:00	Tempo de Reagrupamento	04:00:00

Exemplo 2:

Total de Equipas	120	Entretanto desistiram 60 equipas	
Hora de Partida carro 1	06:01:00		
Tempo de Ligação	02:00:00		
Hora de CHC carro 1	08:01:00		
Hora de CHC real carro 1	08:01:00	Penalização	00:00
Hora de Partida carro 120	08:00:00		
Hora de CHC carro 120	10:00:00		
Hora de CHC real carro 120	10:14:00	Penalização	14:00

Tempo de Reagrupamento	04:00:00		
Partida carro nº 1	12:01:00	Tempo de Reagrupamento	04:00:00
Partida carro nº 120	13:00:00	Tempo de Reagrupamento	02:46:00

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

19.13.2. Procedimento

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

19.13.3. Ordem de partida

As viaturas deverão partir segundo a ordem de chegada ao CHC de entrada. Caso nesse CHC seja autorizado controlar por avanço sem qualquer penalização, a ordem de saída respeitará exclusivamente a da hora ideal de controlo de cada equipa.

19.13.3.1. Outro tipo de ordem de partida

Os organizadores podem estabelecê-la segundo a ordem da classificação provisória (ou inversa), mas apenas no caso de um reagrupamento que anteceda o CHC de final da prova, na condição de constar no regulamento da prova.

ART. 20. PROVAS ESPECIAIS DE CLASSIFICAÇÃO

20.1. Distância, Nº de PEC e velocidade média

	Km por PEC		Repetição de PEC	Km da SE ou city-stage	Máxima Velocidade Média
	Mín	Máx	Máx	Máx	
CPR	8	25	3 vezes	3,0	120 Km/h
CProR					110 Km/h
CMR					
CAR	5	20			
Campeonatos Norte, Centro e Sul	5	15	3 vezes	3,0	100 Km/h
Outros Ralis	5	15	3 vezes	3,0	100 Km/h

20.1.1. Horário das PEC

Devem tanto quanto possível respeitar um horário diurno para todos os concorrentes.

20.2. PEC em sentido inverso

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

20.3. Quilometragem total de PEC numa prova/evento

Com exceção das provas de Campeonatos ou Taças de ralis FIA a quilometragem terá de estar dentro dos valores do quadro seguinte:

Tipo de Prova	Mín.	Máx.
Campeonato de Portugal de Ralis	90 Km	120 Km
Campeonato PROMO de Ralis / Taça RGT / Taça Clássicos	70 Km	90 Km
Campeonato dos Açores / Madeira de Ralis	50 Km	80 Km
Campeonatos Norte, Centro e Sul	50 Km	65 Km
Outros Ralis Extra	50 Km	65 Km

20.3.1. Nas quilometragens máximas previstas no quadro acima é aceite uma tolerância de 10%.

20.4. Segurança das equipas

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

20.5. Circulação das equipas em sentido contrário

É proibido. A infração a esta regra será comunicada ao CCD que aplicará a sua desqualificação.

20.6. Procedimento no controlo de Partida

Um controlador inscreverá a hora prevista (hora e minuto) de partida na respetiva carta de controlo. De seguida, a equipa dará atenção ao sistema eletrónico de contagem regressiva efetuado segundo a segundo e que estará claramente visível desde a sua posição de partida e ligado a um sistema de deteção de *falsas partidas*, devendo a viatura partir de imediato, logo que a contagem atinja o segundo "0".

Apenas em caso de avaria do sistema, se aceita que o controlador dê a partida manual, anunciando em voz alta os 30" / 15" / 10" e os 5 últimos segundos, um a um, tendo a viatura de partir de imediato.

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

20.6.1. Intervalo de partida

Deverão respeitar as mesmas disposições previstas para a partida da etapa em que estiverem incluídas, salvo em caso de derrogação concedida pela FPAK ou FIA.

20.6.2. Interrupção/Paragem definitiva - o Diretor da Prova atribuirá a cada uma das equipas afetadas um tempo que considerar como o mais correto de acordo com critérios de equidade e verdade desportiva.

20.6.3. Equipa Responsável pela Interrupção/Paragem definitiva

Toda a equipa responsável ou corresponsável não poderá em caso algum tirar benefícios desta medida, sendo-lhe assim atribuído o tempo efetivo que tenha eventualmente realizado se este for superior ao tempo atribuído às outras equipas.

20.6.4. Reinício após interrupção

Só poderá ocorrer até um máximo de 20 minutos após o momento da sua interrupção. Caso ultrapasse este tempo os espectadores terão de ser avisados de que a prova vai reiniciar colocando um carro de segurança a circular pela PEC (Art. 48.5 do [FIA RRSR](#)). Caso isto não seja possível o DP deverá aplicar automaticamente as disposições dos Art. 8.3, 20.6.2 e 20.6.3.

20.6.5. Partida retardada imputável à equipa

O controlador inscreverá na carta de controlo a nova hora de partida e a penalidade será de 1 minuto, por minuto ou fração de minuto de atraso.

20.6.6. Recusa de partida na hora indicada

O facto será comunicado ao CCD que poderá aplicar à equipa uma penalidade, quer a PEC tenha sido disputada ou venha a ser anulada.

20.6.7. Partida retardada pelo comissário

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

20.6.7.1. Partida retardada/recusada por falta de equipamento de vestuário

O Diretor de Prova, o responsável de segurança da PEC, DT, CT, ou até o comissário de posto, sempre que um elemento da equipa não se encontre devidamente equipado de acordo com o Art. 11.2 das PGAK tem de retirá-lo do local de partida até que este esteja em conformidade. Assim ser-lhe-á dada uma nova hora de partida de acordo com o presente artigo e será penalizado de acordo com o Art.20.6.5.

Caso se mantenha a falta de equipamento a partida será recusada pelo Diretor de Prova e a situação comunicada ao CCD que lhe poderá aplicar uma penalidade independentemente de eventuais sanções disciplinares que lhe venham a ser posteriormente aplicadas pelo Conselho de Disciplina da FPAK. No caso da penalização acumulada ser superior ao permitido o Diretor de Prova terá de desqualificar o concorrente no final da secção ou etapa ao abrigo do Art. 1.8 das PER.

20.7. Falsa Partida

Nas PEC será penalizada como segue:

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

20.7.1. Infrações posteriores

Ao critério do CCD que poderá aplicar uma penalidade. Estas penalidades não excluem a possibilidade do CCD impor outras penalidades mais graves se assim achar necessário.

20.8. Chegada de uma PEC (Tomada de Tempo)

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

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

20.9. Procedimentos no STOP

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

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

20.9.1. Falta de registo do tempo por culpa da equipa

Aplicadas as seguintes penalidades:

- a) À partida: desqualificação;
- b) À chegada (Controlo de *STOP*): penalização de 5 minutos;

20.10 - Interdição de assistência no decorrer de uma PEC

No decorrer das PEC a assistência é proibida. Toda a infração será comunicada ao CCD, que aplicará a sua desqualificação. Tal decisão só poderá ser pronunciada no final de uma secção ou etapa.

20.11. Fecho de uma PEC

Em nenhuma prova poderá ser autorizado o acesso ao percurso das PEC depois do seu encerramento ao trânsito normal a quaisquer viaturas estranhas à organização da prova, inclusive a viaturas de reconhecimento (batedores) ou às forças de segurança, salvo autorização expressa do Diretor de Prova.

20.12. Chicanes em PEC

Quando utilizadas em PEC, aplicam-se os Art. 21.1.4, 21.1.5.

20.13. Chicanes em Super Especiais

Quando utilizadas aplica-se o regulado no Art 21.

ART. 21. SUPER ESPECIAIS - CITY-STAGE

21.1. Super Especial

Prova disputada em centros urbanos numa área relativamente pequena, para melhor visão dos espectadores, com a possibilidade de haver mais do que um carro partindo ao mesmo tempo, de preferência em linha, assim como deve privilegiar o sentido de trânsito e não ultrapassando a distância total de 3 Km. Não deverá ter percursos em reta superiores a 150 metros, caso contrário, terão de utilizar obstáculos artificiais, conforme indicado no Art. 21.1.1 - É fortemente recomendado que o percurso decorra em linha com partida e chegada em locais distintos.

Caso a Comissão Organizadora assim o entenda, poderá organizar uma *city-stage* para substituir a Super Especial que será avaliada em termos de pontuação no relatório de observação da prova/evento. Esta prova, obrigatória para todos os concorrentes e com tempo máximo. Esta terá de ser realizada imediatamente antes de um PA exceto se for no final do dia.

O tempo desta prova não contará para o tempo final do rali.

É autorizada a realização de uma Super Especial ou uma *city-stage* no final de cada dia de prova.

21.1.1. Enquadramento com mais PEC

Aplicam-se as regras de uma PEC (Art.20), podendo, se necessário, ser aplicado o Art. 21.1.7.

21.1.2. Regulamentação

Conforme o Art. 20.

21.1.3. Ordem de partida

Fica à responsabilidade do Diretor de Prova.

21.1.4. Tipo de piso

É recomendável que o piso seja do mesmo tipo das restantes PEC do rali.

21.1.5. Chicanes

21.1.5.1. Criação e definição visual de chicanes artificiais

É fortemente aconselhado que sejam construídas com pneus.

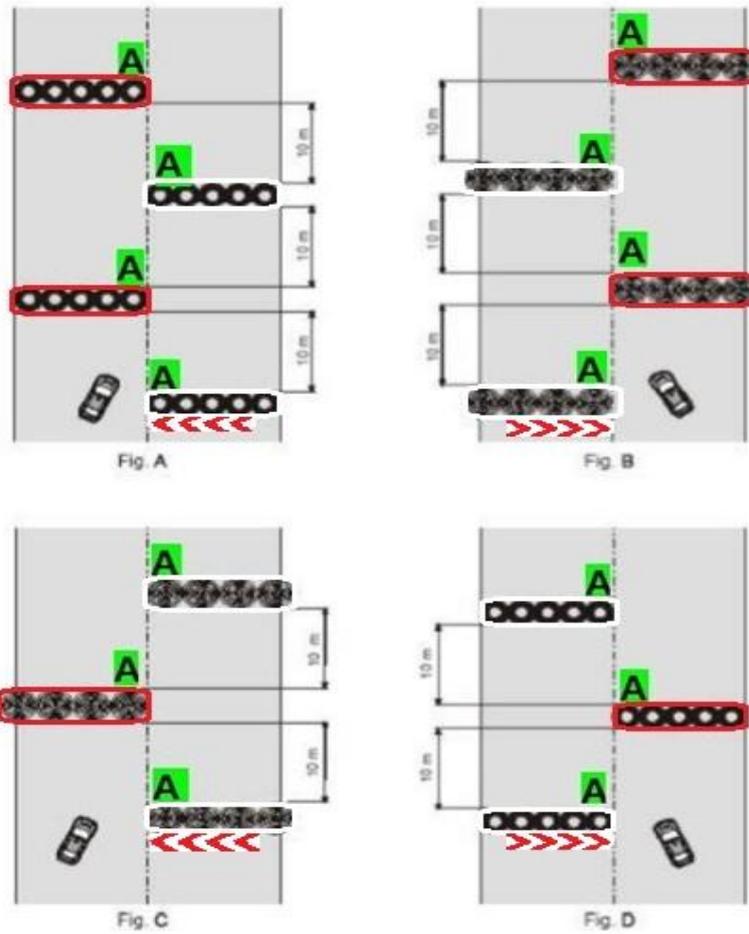
Terão um mínimo de duas barreiras, sendo os pneus de cada pilha fixados entre si, com parafusos ou cintas; o mesmo sistema se aconselha para unir as pilhas umas às outras.

Os extremos (A) identificados nas figuras, têm de ter os pneus solidários. As barreiras terão uma altura mínima de 90cm, com uma distância entre elas de 10 metros, de acordo com o desenho abaixo.

Cada barreira terá uma cor única: a primeira barreira será de cor branca, a segunda vermelha, alternando a cor até à última barreira da chicane.

Deverá ter-se em atenção a escolha da parte da via que proporcione melhor segurança, para a colocação da primeira barreira.

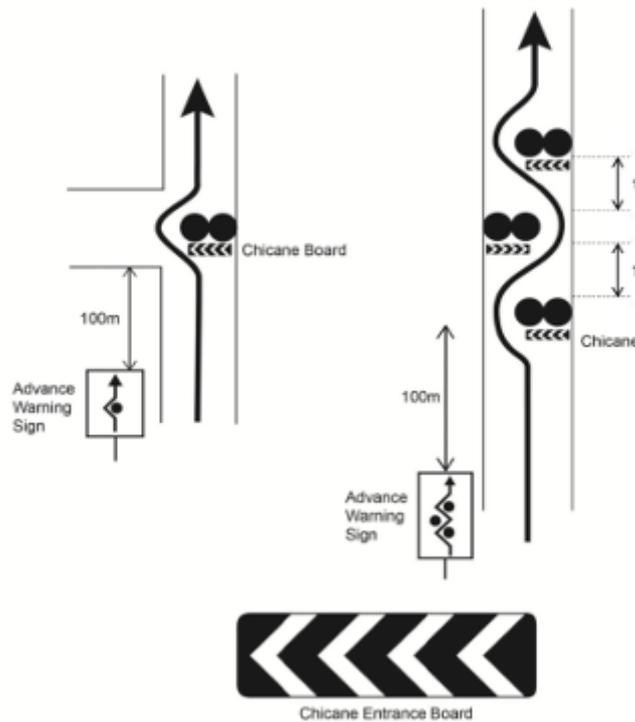
GRAFISMO A SEGUIR



21.1.5.2. Entrada de chicane

É obrigatório a utilização de zebras vermelhas/brancas por forma a prevenir o concorrente do lado de entrada do obstáculo do trajeto com que se depara.





21.1.5.3. Toda a chicane deve ser mencionada no caderno de segurança e no road-book. Deve ser instalada de acordo com o Anexo H-5.5.7.1 do CDI e sinalizadas como definido no apêndice I.

21.1.5.4. A sinalização e as marcações que indicam a posição da chicane devem estar presentes desde a fase de reconhecimento.

21.1.5.5. Juiz de facto

Um juiz de facto deve estar posicionado na chicane para registar quaisquer infrações, que consistam na movimentação de pelo menos um dos componentes da chicane. Cada infração implicará uma penalização de 10 segundos.

21.1.5.6. Chicanes virtuais

Nas provas FIA uma chicane virtual pode ser prevista e será definida pelo Art 53.7. do [FIA RSRR](#).

21.1.6. Sinalização

É fortemente recomendada a utilização de bandeiras **vermelhas** por forma a advertir o concorrente da obstrução do trajeto com que se depara.

21.1.7. Equipa afetada por bandeira vermelha

O Diretor de Prova poderá autorizar uma equipa a efetuar novamente o percurso da SE, dando-lhe uma nova hora de partida. Contudo, se as circunstâncias não o permitirem, o Diretor da Prova determinará, um tempo de prova, ao abrigo do Art. 20.6.2.

À equipa responsável, total ou parcialmente, pela exibição de uma ou mais bandeiras vermelhas, aplicar-se-á o disposto no Art. 20.6.3.

21.1.8. Viatura na Partida da SE

À viatura que se encontre na partida da SE e que não consiga partir dentro dos 20 segundos, não lhe será aplicado, neste caso, o disposto no Art. 20.6 tendo de ser removida pelos organizadores para o P.A. Ser-lhe-á, no entanto, aplicada a penalização definida no Art. 21.3.3.

21.1.8.1. Não completar o percurso

Qualquer viatura nesta circunstância tem de ser removida pelos organizadores para o PA caso se trate da última PEC do dia ou da prova. Nos outros casos a viatura deverá ser colocada no percurso do sector de ligação, após o controle de STOP da SE, aplicando-se a penalização definida no Art 21.3.

21.1.8.2. Erro de percurso

A qualquer equipa nesta circunstância será aplicada a penalização definida no Art 21.3. Se o concorrente detetar o erro e retomar o percurso no local do erro de forma correta não será penalizado.

21.1.8.3. Não atingir o CH da 1ª PEC ou Super Especial

O concorrente que não consiga chegar ao início da primeira PEC e/ou Super Especial será penalizado com o previsto no Art 21.3.

21.1.9. Apresentação no PA

Na situação prevista em 21.1.6.1 em que a viatura seja colocada nos percursos de ligação pela organização e transportada para o PA pela equipa será considerada como tendo-se 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. A hora efetiva de apresentação no CHC do PA tem de ser averbado pelo controlador.

21.1.10. Voltas a mais numa rotunda ou placa

No caso de numa SE efetuarem voltas a mais numa rotunda ou placa no sentido de prova, tal não será passível de penalidade.

21.2. Ralis integrados em competições Internacionais

Quando um rali integra Campeonatos FIA / Taça da Europa FIA aplicar-se-á a regulamentação FIA respetiva.

21.3. Penalidades**21.3.1. Não completar o percurso da SE**

É atribuído o melhor tempo realizado em condições normais, por viaturas da mesma classe na SE, acrescido de 3 minutos.

21.3.2. Erro de percurso na SE

A qualquer equipa nesta circunstância será aplicada a penalização seguinte - é atribuído o melhor tempo realizado em condições normais, por viaturas da mesma classe na SE, acrescido de 1 minuto.

21.3.3. Não atingir o CH da Super Especial

A qualquer equipa nesta circunstância será aplicada a penalização seguinte - é atribuído o melhor tempo realizado em condições normais, por viaturas da mesma classe / categoria na SE, acrescido de 5 minutos.

21.3.4. Em ralis em que a Super Especial é a única prova da 1ª secção da 1ª etapa, os veículos que desistam poderão prosseguir a prova com uma penalização de 8 minutos acrescida ao melhor tempo da sua classe/categoria nessa Super Especial e após aprovação do Delegado Técnico. É condição obrigatória dar conhecimento à Direção de Prova no caso de desistência até 1 hora antes do horário estabelecido para a partida da etapa/secção seguinte.

21.3.5. Erro de percurso na city-stage

Durante a realização de uma CS, por cada erro de percurso, manifestamente propositado e reportado por juiz de facto, o concorrente terá uma penalização pecuniária, aplicada pelo DP, no valor de 100€, a reverter para o clube organizador.

21.3.6. Não completar o percurso da city-stage

Qualquer viatura nesta circunstância tem de ser removida pelos organizadores para o PA.

ART. 22. SUPER RALI**22.1. Procedimento dos concorrentes**

Sempre que um concorrente desista ou seja desqualificado por excesso de tempo (cf. Art. 19.5) no 1º dia, de uma prova de 2 dias, fica automaticamente inserido em Super Rali (exceto no caso descrito no artº 21.3.4). Se, porventura, entender não participar, tem de informar o Diretor de Prova até 60 minutos antes da hora de partida da primeira viatura em prova, caso contrário ser-lhe-á aplicada pelo CCD uma multa de 1.000 € (mil euros).

22.1.1. Reentrada em parque

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

22.1.2. Penalizações

a) é atribuído o melhor tempo realizado em condições normais, por viaturas da mesma classe, na PEC onde desista e nas PE seguintes não percorridas, acrescido de 3 minutos em cada; terá ainda mais 5 minutos de penalização, por não cumprir o percurso de ligação até ao final da Secção/Etapa.

b) não completar apenas o último percurso de ligação, até ao final da Secção/Etapa terá 5 minutos de penalização;

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

22.2. Pontuação Super Rali

Num Rali em que um concorrente/conductor participe em Super Rali, não pontua para o campeonato, independentemente da classificação final. Obtém, no entanto, se for caso disso, os pontos extra da Power Stage.

ART. 23. PARQUE FECHADO

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

23.2 - Veículos em regime de Parque Fechado - desde a sua entrada num parque de partida (se existir), num parque de reagrupamento, num parque de final de secção ou etapa, numa zona de controlo até à saída desta (cf. Art. 19.1.3) ou até à chegada ao final da prova/evento, e até que expirem os prazos para apresentação de reclamações previstas no Art. 28 e à autorização de abertura do parque fechado pelo CCD.

23.2.1 - Interdição de acesso - exceto aos oficiais da prova/evento.

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

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

23.2.4 - Auxílio à saída de um Parque Fechado seguido de um Parque de Assistência - caso uma viatura não consiga sair do PF pelos seus próprios meios para o PA contíguo (máximo 500 metros), poderá ser empurrada ou rebocada pela sua equipa de assistência, controladores e própria equipa até ao PA em parques onde seja exequível.

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

23.3.1 - Tempo utilizado na reparação - será considerado como idênticos minutos de atraso, a fim de evitar que a equipa tente recuperar o tempo assim perdido. A penalidade aplicável é de 1 minuto, por minuto ou fração de minuto.

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

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

Se para a troca dos vidros se tornar necessária uma reparação da carroçaria e/ou do arco de segurança, aplicar-se-á o disposto no Art. 23.3.1.

23.3.4 - Tempo para concluir a intervenção - qualquer destas intervenções deverá estar totalmente terminada antes da hora fixada para a partida. Caso contrário, todo o atraso implicará uma penalização, nas mesmas condições previstas no Art. 23.3.1.

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

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

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

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

ART. 24. POWER STAGE

24.1. Em cada prova/evento do Campeonato de Portugal de Ralis e do Campeonato de Açores de Ralis, o organizador tem de nomear uma prova especial chamada *Power Stage*.

24.2. Esta Prova Especial terá as seguintes características:

- Seja disputada numa PEC da última secção da última etapa do rali.
- Decorrer para todos os condutores em prova.
- Seja cronometrado para o décimo de segundo decorrido.

24.3. Ser essa PE selecionada após consulta da FPAK e a aprovação expressa desta.

24.4. Os detalhes do funcionamento da *Power Stage* devem ser incluídos nos regulamentos particulares.

24.4.1. A ordem de início da *Power Stage* para todas as equipas será a ordem normal de partida dessa etapa/secção.

24.5. Atribuição de pontos da Power Stage

Os pontos serão atribuídos de acordo com o Art 7.3 dos Regulamentos Desportivos do CPR, CPR 2RM e do CAR.

Quando uma PEC *Power Stage* for interrompida e houver atribuição de tempos pelo DP, só será atribuída esta pontuação extra, se esta PEC for completada por pelo menos, os primeiros 15 concorrentes ou mais, admitidos à partida dessa PEC *Power Stage*.

24.5.1. Para efeitos de atribuição de pontos, a Classificação da *Power Stage* será considerado, o tempo realizado, acrescido de qualquer outra penalização de tempo atribuída nesta especial, incluindo qualquer penalidade de falsa partida.

24.5.2. Para somar os pontos da *Power Stage*, o piloto deverá ter concluído a prova/evento, e constar da Classificação Final Oficial.

ART. 25. FINAL ANTECIPADO DE UM RALI

25.1. Se uma prova/evento de Rali - pontuável para um Campeonato, Taça ou Troféu - não se puder disputar até ao seu final, seja por que razões for, as classificações da prova/evento serão estabelecidas com o total dos tempos (considerados até ao decimo de segundo) registados nas PEC efetivamente percorridas, acrescido das eventuais penalizações entretanto aplicadas.

Nesse caso, a atribuição das pontuações para o Campeonato, Taça ou Troféu será efetuada da seguinte forma:

25.1.1. Se tiver sido percorrida mais de 67% da distância inicialmente prevista como quilometragem total das Provas Especiais os pontos serão atribuídos na totalidade;

25.1.2. Se tiver sido percorrida entre 50% e 67% da distância inicialmente prevista como quilometragem total das Provas Especiais serão atribuídos metade dos pontos;

25.1.3. Se tiverem sido percorridos entre 30% e 49% da distância inicialmente prevista como quilometragem total das Provas Especiais serão atribuídos 25% dos pontos;

25.1.4. Se tiverem sido percorridos menos de 30% da distância inicialmente prevista como quilometragem total das Provas Especiais não serão atribuídos quaisquer pontos;

25.1.5. Para estabelecer as percentagens em relação à distância efetivamente percorrida sobre a distância inicialmente prevista como quilometragem total das Provas Especiais (ou Sectores Seletivos) deverá utilizar-se como referência a quilometragem total efetivamente realizada pela equipa que comandar a classificação da competição no momento em que a mesma tenha sido interrompida.

25.1.6. Estas regras serão aplicáveis mesmo que apenas uma equipa tenha percorrido a distância utilizada como referência.

25.2. As regras definidas no Art. 25 acima serão aplicáveis a qualquer prova/evento de Ralis que se tenha realizado até ao fim, desde que, durante o seu decorrer, tenham sido anulados (as) Provas Especiais que a integravam (seja por razões de segurança ou por quaisquer outras razões), e sempre que se verifiquem os pressupostos referidos nas alíneas referidos do Art. 25.1 acima.

ART. 26. RESULTADOS - CLASSIFICAÇÕES

26.1. Determinação da Classificação Final de uma prova/evento

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

26.1.1. Forma de pontuar para a classificação de um campeonato

O 1º condutor tomará o compromisso formal de conduzir, ele próprio, o veículo de prova durante as PEC. O 2º condutor/navegador poderá conduzir o veículo, exclusivamente, nos sectores de ligação. Caso contrário, a equipa será classificada na prova, mas não obterá pontos para o respetivo campeonato.

26.2. Publicações das Classificações

Serão publicadas da seguinte forma:

- **Classificações Provisórias** distribuídas pela Direção da Prova, durante o decorrer de uma etapa.

- **Classificações Parciais Provisórias** no final de uma etapa.

- **Classificação Final Provisória** - pela Direção de Prova, no final do rali.

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

26.2.1. Publicação dos resultados das PEC

Os resultados de cada PEC, bem como a correspondente classificação, após as mesmas e ainda quaisquer penalizações expressas em tempo, deverão ser disponibilizadas, tão rápido quanto possível, no quadro de afixação de tempos e resultados e nos sites de tempo online.

ART. 27. EX-AEQUO E ATRIBUIÇÃO DE PONTOS EM PROVAS/EVENTOS**27.1. Empate no final do rali**

Será proclamado vencedor aquele que tenha obtido o melhor tempo na primeira PEC, que não Super Especial. Se isso não for suficiente para o desempate, os tempos da segunda, terceira, quarta, etc., serão então tomados em consideração, respetivamente.

27.2. Entre a Super Especial inicial e o final da prova

Caso não tenha sido disputada a quilometragem total das PEC previstas no regulamento particular da prova/evento, serão atribuídos os pontos definidos no Art. 25 destas Prescrições, exceto nas provas FIA.

ART. 28. ATAS - RELATÓRIO DE ENCERRAMENTO**28.1. Atas**

As reuniões do CCD serão transcritas em atas redigidas em língua portuguesa e numa das línguas oficiais da FIA, quando em provas/eventos internacionais.

28.2. Entrega das atas e dos relatórios

Conforme o Art. 12.3 das PGAK.

ART. 29. RECLAMAÇÕES - APELOS - MULTAS**29.1. Reclamações**

Têm de ser apresentadas nos termos definidos no Art. 13 do CDI, bem como no Art. 14 das PGAK.

29.2. Apelos

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

ART. 30. CONTROLO ANTI-DOPAGEM - ANTI-ALCOOLEMIA**30.1. Controlos**

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

ART. 31. DISTRIBUIÇÃO DE PRÉMIOS - CONFERÊNCIAS DE IMPRENSA**31.1. Prazo de entrega**

À exceção de provas integradas nos Campeonatos/Taça da Europa FIA, a distribuição de prémios deverá realizar-se até uma hora após a saída da classificação final provisória.

31.2. Local de Entrega de Prémios

A cerimónia terá de ocorrer na zona do *pódio de chegada*, devendo constar no regulamento da prova a hora e local.

31.3. Classificação para efeitos de entrega de prémios

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

31.4. Pódios distintos de diferentes campeonatos

No caso de decorrerem campeonatos distintos no mesmo evento terá de ser feito um pódio para cada um desses campeonatos presentes no evento.

31.5. Conferência de Imprensa - Facultativas

Inicial - não poderá exceder 15 minutos, sendo o coordenador previamente designado, podendo ser o responsável pelo Gabinete de Imprensa da prova.

Final - deverão comparecer os 3 primeiros classificados à geral e ainda o vencedor de cada classe, os quais serão convocados pela organização à chegada da prova, para o local e horário definido no regulamento da prova.

31.6. Falta de comparência

A não comparência na distribuição de prémios do rali, de qualquer dos elementos da equipa (ou representante previamente autorizado pelo CCD), será punida com uma multa de 250€.

ART. 32. DIREITOS COMERCIAIS

32.1. De acordo com o Art. 22 das PGAK.

ART. 33. APLICAÇÃO E INTERPRETAÇÃO DAS PRESENTES PRESCRIÇÕES

33.1. Aplicação e Interpretação

Em caso de diferendo e até ao início da prova será a Direção da FPAK a decidir a sua correta interpretação. Após o início da prova, caberá ao CCD decidir.

33.2. Modificação

Qualquer modificação às presentes prescrições, bem como a qualquer regulamento, será introduzida de acordo com o Art. 1.6.1 das PGAK.

ANEXO I - SINALIZAÇÃO

[Placas de Controlo](#)

[Placas Standard FIA](#)

[Placas e modelo de chicanes FIA - Anexo H Art 5.5.7.1 \(pag 94\)](#)

ANEXO II - RESPONSÁVEL PELAS RELAÇÕES COM OS CONCORRENTES**ART. 1. FUNÇÕES****1.1. Informar e Concertar**

Prestar informações aos concorrentes e manter com eles um papel de concertação. Tem de ser possuidor de licença desportiva, (mínimo CDE), uma vez que a sua função implicará intrínseco conhecimento da regulamentação. Terá a função de ligação permanente entre a organização e os concorrentes, pilotos e chefes de equipa. Será, por isso, um dos membros com assento nas reuniões do CCD, a fim de estar informado das decisões tomadas.

1.2. Identificação

Para melhor identificação terá de ser:

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

ART. 2. PRESENÇA DURANTE A PROVA/EVENTO**2.1 - Plano de Presenças**

Tem de constar no regulamento particular e ser afixado no quadro oficial da prova, tendo de prever presenças:

- Nas verificações administrativas e técnicas;
- Na partida do rali;
- Nos parques fechados e de reagrupamento;
- Nos parques de fim de etapa;
- O contato preferencial deverá ser por telefone

2.2. Concertação

Evitar que cheguem ao CCD, os pedidos que possam encontrar solução satisfatória, através de explicações precisas. Fornecer respostas às questões levantadas e dar informações complementares, relativas à regulamentação e ao desenrolar da prova.

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

ANEXO III - SEGURANÇA EM RALIS

NOTA: Cada organizador pode e deve integrar mais medidas suscetíveis de melhorar as condições de segurança de público, equipas e controladores.

Chama-se ainda a atenção dos organizadores para as exigências do Anexo H do CDI, em especial o Art. 5.

ART. 1. SEGURANÇA GERAL

1.1. Plano de Segurança

Cada prova tem de ter um plano de segurança, que compreenderá:

- a)** A localização do Centro Operacional do Rali (COR) / Direção da Prova;
- b)** Os nomes dos diferentes responsáveis:
Diretor de Prova / Diretores de Prova Adjuntos / Médico Chefe (licenciado em medicina) / Responsável pela Segurança / Chefe de Segurança de cada PEC;
- c)** A coordenação dos diferentes serviços de segurança:
Polícia/Hospitais/Serviço Médico de Urgência/Serviço de Incêndio/Serviço de desempanagem/Serviço de ambulâncias;
- d)** O itinerário completo com os sectores de ligação discriminados;
- e)** O Plano de Segurança de cada PEC, que tem de integrar:
 - A lista de todos os principais Oficiais;
 - Os Serviços de Urgência para essa PEC;
 - Os números de telefone, etc.;
 - Um mapa detalhado da PEC.
- f)** Deve antecipar problemas que possam surgir relativamente à segurança de: público; equipas concorrentes; - oficiais de prova;
- g)** Um caderno de itinerários por PEC detalhando a posição nos diversos cruzamentos, dos *marshalls*, agentes da autoridade, as posições rádio e saídas de emergência, e a forma como estes estão fechados.
- h)** Um mapa geral indicando todas as saídas de emergência.

1.1.1. Envio à FPAK

No mínimo, até 10 dias antes da realização da prova.

1.2. Responsável pela Segurança

Será indicado no regulamento da prova e fará parte da Comissão organizadora, participará na elaboração do plano de segurança. Durante a prova estará em permanente ligação, por telefone e/ou rádio, com o Diretor de Prova, o médico-chefe, o chefe de segurança de cada PEC, Observador FPAK e viaturas de abertura (a seguir designados por **carros 0**).

1.3. Chefe de Segurança de uma PEC

Tem de efetuar uma inspeção e certificar-se que a sua montagem está conforme o Plano de Segurança, antes da passagem dos **carros 000** ou **00**.

1.4. Controlo

O controlo do Plano de Segurança será, em última instância, da responsabilidade do Diretor de Prova.

1.5. Segurança dos percursos competitivos.

1.5.1. Quando um clube pretender organizar um rali novo, fazer PEC novas ou que as anteriores organizações tenham originado críticas das populações ou dos concorrentes, estas entidades são obrigadas a entregar na FPAK, 90 dias antes, o percurso o rali.

- a)** Não utilização de parte ou totalidade de uma PEC em virtude das condições de piso e/ou perigosidade do percurso;
- b)** Colocação dos CHP para uma PEC por forma a permitir a entrada das viaturas de segurança em caso de necessidade, salvaguardar a visibilidade dos concorrentes relativamente aos CHC ou CP, à chegada da PEC e sua distância para o controlo de STOP e ainda a colocação deste;
- c)** Locais de posicionamento do público;
- d)** Forma de controlar o trânsito, sobretudo em saídas de emergência;
- e)** De acordo com uma informação detalhada, quais os cruzamentos a cortar com fitas (caminhos sem saída) e aqueles que necessitam de *marshalls*.
- f)** Colocação de chicanes artificiais de acordo com o Art. 21.1.4, em locais declaradamente rápidos;
- g)** Otimização das ligações, tendo em conta os inícios e finais das PEC, nomeadamente para o reconhecimento destas;
- h)** Passagem por aglomerados populacionais;
- i)** O equilíbrio nos tempos de ligação entre CH, não utilizando médias altas, por forma a não pôr em perigo a normal circulação do trânsito, sobretudo em estradas sinuosas, nem médias baixas em estradas rápidas, por forma a não criar aglomeração de viaturas de prova à entrada de um CH;

Assim, e só depois dos percursos terem a aprovação da FPAK é que as provas podem ser aprovadas.

1.6. Briefing

Organizado pela Direção de Prova no horário e local previstos no Programa Oficial, é obrigatória a presença de pelo menos um dos dois membros da equipa, que terá de subscrever a folha de presenças disponibilizada para o efeito, sendo o atraso penalizado com uma multa de 100 €. A não comparência estará sujeita a uma multa de 500 € e outro tipo de penalizações que podem ir até à imediata desqualificação, por decisão do CCD.

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

1.7. Delegado Médico

Em todas as provas, a FPAK poderá nomear um Delegado Médico que acompanhará o rali. Assim, o Delegado Médico, terá de estar presente no briefing que a Direção de Prova promoverá, com a presença do Diretor de Prova e do Médico Chefe, antes do início do rali.

Acompanhará seguidamente todo o rali.

ART. 2. SEGURANÇA DO PÚBLICO

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

2.1.1. Local e hora das PEC

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

2.1.2. Atraso ou anulação de uma PEC

Por razões de segurança, não será penalizada no relatório do Observador FPAK, exceto se o mesmo tiver origem em problemas causados, ou não corretamente previstos, pelos organizadores.

2.1.3. Veículos de informação

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

2.2. Controlo dos Espectadores

O organizador, se necessário com a ajuda dos agentes da autoridade tem de identificar e delimitar as zonas de risco muito antes da chegada do público. Todas as zonas de risco têm de estar identificadas no plano de segurança, e protegidas por equipamentos de segurança, como barreiras de pneus, fitas plásticas, jerseys, etc.

2.2.1. Deslocação do público no percurso das PEC

É necessário impedir o público de se deslocar desde que estas se encontrem abertas à prova, entre a passagem do **carro 0** e a passagem do carro de fecho.

2.2.2. Conselhos de segurança

Deve ser distribuída ao público informação no percurso e em todos os pontos de acesso.

2.2.3. Comissários de estrada (*marshall*)

Devem estar presentes ao longo das PEC para garantir a segurança do público. Têm de envergar um colete identificado com a palavra Segurança ou *marshall*.

2.3. Reabastecimentos e Assistência

Quando os espectadores tiverem acesso a estas zonas, os organizadores têm de tomar todas as precauções para os manter à distância apropriada de atividades potencialmente perigosas, vedando a área com baias.

2.4. Em caso de acidente

Se uma equipa estiver implicada num acidente do qual resultem ferimentos no público, têm de assinalar o facto ao próximo ponto rádio. Se não respeitar esta regra, o CCD poderá impor à equipa envolvida, uma penalidade que poderá ir até à **desqualificação**.

2.5. Inquérito sobre os acidentes

Todo o acidente que provoque ferimentos graves ou mortais tem de ser objeto de um relatório enviado à Direção da FPAK, elaborado por uma comissão composta por um CD, CTC, Responsável pela Segurança e, se possível, por um representante dos agentes da autoridade. O relatório tem de ser enviado à FPAK no prazo máximo de 10 dias após a conclusão da prova, exceto se houver procedimentos jurídicos ou outros que o impeçam.

2.6. Carros 0, viatura de fecho e suas identificações

Os organizadores terão de dispor, no mínimo, de 2 viaturas de abertura, identificadas por uma placa de 36x50 cm sobre o capot dianteiro e nas portas laterais dianteiras, com a indicação SEGURANÇA e o número **000** (viatura opcional), **00** e **0 com a numeração igual aos nº de prova**. Imediatamente após o último concorrente, uma viatura de fecho, ostentando uma placa com as mesmas dimensões, mas nas quais figurará uma bandeira de xadrez. Qualquer delas têm de respeitar na íntegra o percurso da prova definido no caderno de itinerário.

2.6.1. Tipo de viaturas, equipamento e licenças

Os **carros 000** (opcional) e **00** serão totalmente de série, sem roll-bar e, nos ralis de terra, recomenda-se a utilização de viaturas do tipo jeep.

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

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

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

2.6.2. Funções

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

2.6.3. Carta de controlo

Os **carros 00** e **0** têm de utilizar a carta de controlo apenas para testar e aferir as equipas de cronometragem.

2.6.4. Notas de andamento

Não são permitidas nos **carros 000** e **00**.

2.7. Segurança nos Sectores de Ligação

O itinerário e horário tem de ter em conta os problemas de circulação rodoviária e a travessia de zonas populacionais.

2.8. Informação

Será destinada essencialmente aos espectadores, e difundida pelos meios.

ART. 3. SERVIÇOS DE SEGURANÇA NAS PEC

3.1. Na Partida das PEC

Conforme Art. 5.5.1 a) do Anexo H:

- 1 carro de primeira intervenção médica, conforme Art. 5.3.3 do Anexo H;
- 1 médico especialista;
- 1 enfermeiro ou TAS (técnica ambulância de socorro);
- 1 ambulância com equipamento standard equipada para reanimação;
- 1 viatura de desempanagem / reboque;
- 1 viatura (VLCI - veículo ligeiro de combate a incêndios);
- 2 extintores de 6 Kg com operador;
- Material de comunicação adequado para estar em contacto com o COR;

3.1.1 - Em PEC de distância igual ao superior a 15 Km, independentemente do tipo de piso, deve estar previsto que os meios de socorro e assistência associados a um ponto rádio e que não necessitem de mais de 10 minutos até ao local do incidente de acordo com o Art. 5.5.1. b) do Anexo H.

- 1 carro de intervenção médica;
- 1 ambulância ou veículo de evacuação
- 1 médico ou 1 enfermeiro e/ou um TAS;
- Material de comunicação adequado para estar em contacto com o COR;

3.1.2. No STOP das PEC

Mínimo de 2 extintores de 6 Kg.

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

- a)** Equipa médica conforme Art. 5.3.2 do Anexo H;
- b)** Equipamento médico conforme o Suplemento 3 do Anexo H;
- c)** 1 kit de material de socorro de base, definido pelo médico-chefe;
- d)** 2 extintores de 6 Kg com operador habilitado;
- e)** Material de comunicação para manter o contacto com o COR;
- f)** 1 sirene de alarme;

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

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

3.2. Sinalização e balizagem de estradas e caminhos das PEC

Os acessos terão de estar fechados à circulação, utilizando os seguintes procedimentos:

a) As estradas principais, secundárias e todas aquelas nas quais se pode circular, têm de estar bloqueadas e vigiadas por um ou mais *marshalls* e/ou agentes da autoridade;

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

3.2.1. Os *marshalls* serão distribuídos ao longo do percurso para:

a) Fazer respeitar os locais interditos aos espectadores, com a ajuda de painéis, barreiras, fitas, apitos;

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

3.2.1.1. Sinalética dos *marshalls*

Quando da passagem da caravana de segurança, Responsável Segurança, Observador FPAK, viaturas 000 e 00, recomenda-se que os *marshall* efetuem a sinalética prevista e como descrita na imagem seguinte:



3.2.2. Utilização de bandeiras vermelhas pelos *marshalls*

Obrigatório adotar o seguinte procedimento:

Em PEC, independentemente do tipo de piso, deve estar previsto que os meios de socorro e assistência não necessitem de mais de 10 minutos até ao local do incidente.

a) As bandeiras vermelhas só podem ser utilizadas nos pontos rádio por indicação expressa do Diretor Prova;

b) Todo o condutor a quem for mostrada uma bandeira vermelha, tem de reduzir a velocidade de imediato até ao final da PEC. Nesse caso, o Diretor de Prova tem de determinar um tempo específico na PEC para a equipa, aplicando os princípios do Art. 20.6.2 e 20.6.3;

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

3.2.3. Numa PEC em que sejam necessários cuidados médicos urgentes, aplica-se o seguinte:

a) Os 2 botões de **SOS** na consola do Sistema de *Tracking* devem ser ativados o mais rápido possível (caso qualquer membro da tripulação o consiga fazer);

b) Sempre que possível o sinal vermelho **SOS (+)** deve imediatamente ser exibido aos concorrentes seguintes;

c) O mais rápido possível, o triângulo refletor vermelho deve ser colocado numa posição visível, a pelo menos 50 metros, no mesmo lado da estrada antes da posição do carro, para avisar os condutores que se seguem, mesmo que o carro esteja fora da estrada.

3.2.4. Em caso de avaria ou acidente numa PEC em que não sejam necessários cuidados médicos urgentes, mas a estrada se encontre obstruída, aplica-se o seguinte:

a) O botão vermelho de **SOS (+)** na consola do Sistema de *Tracking* deve ser pulsado no prazo de 60 segundos (para que a Direção de Prova possa ser informada);

- b)** Sempre que possível o sinal vermelho **SOS (+)** deve imediatamente ser exibido aos concorrentes seguintes;
- c)** O mais rápido possível, o triângulo refletor vermelho deve ser colocado numa posição visível, a pelo menos 50 metros, no mesmo lado da estrada antes da posição do carro, para avisar os condutores que se seguem, mesmo que o carro esteja fora da estrada.

3.2.5. Em caso de avaria ou acidente numa PEC em que não sejam necessários cuidados médicos urgentes e a estrada se encontre desobstruída, aplica-se o seguinte:

- a)** O botão verde **OK** na consola do Sistema de *Tracking* deve ser ativado no prazo de 60 segundos (para que a Direção de Prova possa ser informada);
- b)** O sinal **OK** terá de ser claramente mostrado às 3 viaturas de prova seguintes e a todos os helicópteros que tenham necessidade de intervir.
- c)** O mais rápido possível, o triângulo refletor vermelho deve ser colocado numa posição visível, a pelo menos 50 metros, no mesmo lado da estrada antes da posição do carro, para avisar os condutores que se seguem, mesmo que o carro esteja fora da estrada.

3.2.6. Utilização de bandeiras vermelhas eletrónicas nos ralis

Quando em caso de acidente com necessidade de intervenção dos meios de emergência médica ou bloqueio de estrada, o Diretor de Prova tenha de interromper a mesma, é obrigatório adotar o seguinte procedimento:

- a)** Todos os carros concorrentes serão equipados com bandeiras vermelhas eletrónicas no sistema STELLA e / ou SPICA. Quando a bandeira vermelha eletrónica é ativada a partir da direção de prova, o ecrã da consola de emergência STELLA / SPICA ficará vermelho e exibirá mensagem "RF - RED FLAG". As equipas devem confirmar imediatamente que tomaram conhecimento pressionando o botão **OK** verde "Reconhecer".
- b)** Todo o condutor a quem for mostrada uma bandeira vermelha, tem de reduzir a velocidade de imediato até ao final da PEC. Nesse caso, o Diretor de Prova tem de determinar um tempo específico na PEC para a equipa, aplicando os princípios do Art. 20.6.2 e 20.6.3;
- c)** Se um condutor não reduzir a velocidade como se exige, o CCD pode impor uma penalização que poderá ir até à desqualificação;

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

3.2.7. Procedimento das viaturas de prova após a amostragem do sinal SOS (+)

Qualquer equipa a quem tenha sido mostrado o sinal **SOS (+)**, ou que veja um carro que tenha sofrido um acidente grave, em que ambos os membros da equipa sejam vistos dentro da viatura, sem exibirem o sinal **SOS (+)**, tem de parar de imediato para lhes prestar assistência e acionar o seu botão SOS, na consola do Sistema de *Tracking* para avisar a Direção de Prova do sucedido, assim como as viaturas que se lhe seguirem. Exceto a segunda que terá de prosseguir pelo percurso da prova, para informar da situação no ponto rádio mais próximo.

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

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

3.2.8. Qualquer condutor/tripulante que esteja apto, mas não cumpra as regras dos artigos acima (3.2.2 a 3.2.7), será reportado pelo Diretor de Prova ao CCD que poderá impor uma sanção que poderá ir até à desqualificação.

3.3. Vigilância Rádio

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

3.3.1. Coordenação

Será feita a partir do COR ou pelo Chefe de Segurança da PEC. Cada organizador tem de divulgar, no Plano de Segurança, o procedimento de acompanhamento do rali e enunciar os procedimentos adotados no caso de se verificar a ausência de um concorrente.

3.3.2. Triângulo vermelho refletor

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

3.3.3. Abandono da Prova

Equipa que abandone uma prova, tem de informar, tão urgente quanto possível, os organizadores. Salvo em casos de força maior, a equipa que não respeitar esta regra, ficará sujeita à aplicação de uma penalidade à discricção do CCD.

3.3.4. Abandono da viatura

O sinal **OK** tem de ser afixado de maneira a ser claramente visível pelos outros concorrentes.

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

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

3.4. Evacuação

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

3.5. Saídas de emergência

As saídas de emergência previstas nos percursos têm de ser coincidentes com os pontos rádio.

ART. 4. SEGURANÇA NOS PARQUES DE ASSISTÊNCIA

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

ART. 5. SEGURANÇA NOS PARQUES DE REABASTECIMENTO

5.1. É obrigatório a presença de um carro de bombeiros ou, na impossibilidade do mesmo, a presença de um mínimo de 4 bombeiros equipados com, pelo menos, 4 extintores de 6 kg ou extintores de carrinho de 25kg.

5.2. É obrigatório a equipa permanecer fora do carro durante o reabastecimento.

ART. 6. SEGURANÇA DOS OFICIAIS DE PROVA

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

ART. 7. MEDIDAS ADICIONAIS DE SEGURANÇA NOS RALIS NACIONAIS

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

7.2. Número telefónico de emergência

De carácter permanente, designado por número **SOS**, para o qual qualquer participante ou espectador possa ligar em caso de acidente.

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

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

7.4. Em caso de acidente no decorrer da prova/evento a equipa, ou um responsável pela assistência da viatura, deve contactar com a maior brevidade possível o Delegado Técnico FPAK ou o Comissário Técnico Chefe nomeado para a prova/evento. Na ausência do contato dos mesmos, deverá procurar junto do relações com concorrentes obter essa informação (Art. 4.8 PGAK).

ART. 8. EXIGÊNCIAS SUPLEMENTARES RESPEITANTES À VIATURA

8.1. Câmaras de filmar

Sobre o regulado no Art 22.2 das PGAK.

8.1.1. Se exigido pelo organizador ou Promotor do Campeonato (se aplicável), a viatura de prova deve levar uma câmara a bordo ou outro dispositivo de gravação. Isso será instalado pelo organizador ou Promotor do Campeonato de acordo com o Art. 253-2 do Anexo J e aprovado pelo Delegado Técnico e/ou Comissário Técnico Chefe.

8.1.2. O concorrente de qualquer viatura que pretenda levar uma câmara a bordo deve ter o acordo prévio do organizador ou Promotor do Campeonato (se aplicável). As câmaras autorizadas terão de estar montadas na viatura no momento da verificação técnica inicial.

8.1.3. Com o consentimento prévio do concorrente, o DP pode autorizar a(s) entidade(s) oficial(is) de TV a entrar no Parque Fechado noturno para manutenção das câmaras de bordo, na condição de que sejam acompanhadas por um Comissário Técnico do rali.

8.1.4. Qualquer interferência com o (s) sistema (s) durante o rali originará um relatório sobre a mesma dirigido aos Comissários Desportivos.

8.2. GPS / Sistema de rastreamento

Nos ralis dos Campeonatos da FPAK onde se aplique todos os carros devem ser equipados com um sistema GPS de rastreamento de segurança fornecido pelo organizador do rali. As instruções relativas à coleta, devolução e montagem serão emitidas por cada organizador. Qualquer interferência com o (s) sistema (s) durante o rali originará um relatório sobre a mesma dirigido aos Comissários Desportivos.

8.3 Nível de ruído nas provas especiais

Por razões de segurança, apenas nas provas especiais - PEC, recomenda-se a possibilidade de contornar o silenciador de escapamento, desde que a saída dos gases de escapamento esteja em conformidade com o Apêndice J e, para carros equipados com conversor catalítico, que os próprios gases passem por este conversor catalítico. A qualquer momento nas seções da estrada, o nível de ruído deve estar em conformidade com o Apêndice J.

ART. 9. DIRETRIZES SEGURANÇA RALIS FIA (PORTUGUÊS)

Diretrizes de Segurança para Ralis da FIA 2024

ANEXO IV - CARTA DE CONTROLO - LISTA DE INSCRITOS

[Carta de Controlo VA / VT](#)

[Lista de Inscritos Tipo](#)

[Carta de Controlo Tipo](#)

[Carta de Controlo Tipo Shakedown](#)

ANEXO V - ITINERÁRIO TIPO

ITINERÁRIO - EXEMPLOS DO LAYOUT DO ITINERÁRIO

1 - PROVA TESTE (SHAKEDOWN) (TL) - PROVA DE QUALIFICAÇÃO (PQ) - (quando aplicável)

O programa de treinos livres antes da PQ deve ter uma duração duas horas e deve fazer parte do programa de rali.

Dual logo Clube
Organizador /
FPAK

NOME DA COMPETIÇÃO
NOME DO CAMPEONATO (S)
DATA

Logo (s) do
Campeonato (s)

Logos institucionais
definidos pela FPAK
(caso existam)

1ª ETAPA - 1ª Secção - Sábado 21 Abril 2018								
CH	Localização	Dist. PEC	Dist. Ligação	Dist. Total	Tempo	Hora 1ª Viatura	Média Km / h	
	Parque Assistência OUT - (Indicar Local)							
	Partida para a Prova teste (Shakedown)					08:00		
REAB	Reabastecimento para Prova Teste (Indicar Local)							
CHT	Partida do Provas (com passagens)					08:00		
	A Prova Teste (SHAKEDOWN) ENCERRA ÀS 10:00							
PQ	Regresso Partida da Prova teste					10:30		
R	Reabastecimento para Prova de Qualificação - (Indicar Local)							
PQ	Partida Prova de Qualificação	3,86				10:38		
CH PF	Portão Fechado (Indicar Local) (permitidas verificações)		6,50	10,36	00:18	10:56	21,67	
	Escolha da Ordem de Partida para o Rali às xxxxxxxx (Indicar o local onde é feita)					12:00		

Prova Teste/ Prova de Qualificação



ITINERÁRIO - EXEMPLOS DO LAYOUT DO ITINERÁRIO							
2 - Rali disputado num dia ou Rali disputado em dois dias mas sem estarem cumpridos os 10% de quilometragem de P.E.							
Dual logo Clube Organizador /		NOME DA COMPETIÇÃO NOME DO CAMPEONATO (S)		Logo (s) do Campeonato (s)		Logos institucionais definidos pela FPAK	
DATA							
1ª ETAPA - 1ª Secção - (Dia da semana / data / Mês / Ano)							
Entrada viaturas Admitidas Parque Pré Partida - (Indicar Local)				00:00 às 00:00			
CH / PE / REAB	Localização	Dist. PEC	Dist. Ligação	Dist. Total	Tempo	Hora 1ª Viatura	Média Km / h
Partida Podium (quando aplicável)							
0	Partida Etapa 1 / Secção 1					20:45	
0A	Parque Assistência IN		0,03	0,03	00:01	20:46	1,80
Assistência A (Indicar o local)							
0B	Parque Assistência OUT				00:15	21:01	
REAB Reabastecimento (Indicar o local)							
1	Distância até próximo Reabastecimento	2,38	5,18	7,81			
0C	CH (Indicar o local, estrada e Km se houver)		1,95	1,95	00:10	21:11	11,70
1	PE 1 (Indicar o Nome da PE)	2,36			00:03	21:14	
1A	Parque Assistência IN		3,27	5,63	00:17	21:31	19,80
Assistência B (Indicar o local)							
1B	Parque Assistência OUT				00:30	22:01	
1C	PARQUE FECHADO (Indicar Local)		0,16	03:50	00:00	22:01	3,20
Totais 1ª Secção		2,36	5,41		01:15		
1ª ETAPA - 2ª Secção - (Dia da semana / data / Mês / Ano)							
CH / PE / REAB	Localização	Dist. PEC	Dist. Ligação	Dist. Total	Tempo	Hora 1ª Viatura	Média Km / h
1D	Parque Fechado OUT - (Indicar o local)					10:00	
1E	Parque Assistência IN - (Indicar o local)				00:01	10:01	4,20
Assistência B							
1F	Parque Assistência OUT				00:30	10:31	
REAB Reabastecimento							
2	Distância até próximo Reabastecimento	34,63	38,73	73,36			
1G	CH (Indicar o local, estrada e Km se houver)		5,44	5,44	00:20	10:51	16,32
2	PE 2 (Indicar o Nome da PE)	12,45			00:03	10:54	
2A	CH (Indicar o local, estrada e Km se houver)		3,01	15,46	00:30	11:24	30,92
3	PE 3 (Indicar o Nome da PE)	14,53			00:03	11:27	
3A	CH (Indicar o local, estrada e Km se houver)		16,05	30,58	00:50	12:17	36,70
4	PE 4 (Indicar o Nome da PE)	7,65			00:03	12:20	
4A	Reagrupamento IN - (Indicar Local)		14,16	21,81	00:40	13:00	32,72
Totais 2ª Secção		34,63	38,73	73,36	03:00		
1ª ETAPA - 3ª Secção - (Dia da semana / data / Mês / Ano)							
CH / PE / REAB	Localização	Dist. PEC	Dist. Ligação	Dist. Total	Tempo	Hora 1ª Viatura	Média Km / h
4B	Reagrupamento OUT - (Indicar Local)				00:15	13:15	
4C	Parque Assistência IN - (Indicar Local)						
Assistência C							
4D	Parque Assistência OUT - (Indicar Local)				00:30	13:45	
REAB Reabastecimento - Último							
3							
4E	CH (Indicar o local, estrada e Km se houver)		5,44	5,44	00:20	14:05	16,32
5	PE 5 (Indicar o Nome da PE)	12,45			00:03	14:08	
5A	CH (Indicar o local, estrada e Km se houver)		3,01	15,46	00:30	14:38	30,92
6	PE 6 (Indicar o Nome da PE)	14,53			00:03	14:31	
6A	CH (Indicar o local, estrada e Km se houver)		16,05	30,58	00:50	15:31	36,70
7	PE 7 (Indicar o Nome da PE)	7,65			00:03	15:34	
7A	Parque Assistência IN - (Indicar Local)		14,20	21,85	00:40	16:14	32,78
Assistência D							
7B	Parque Assistência OUT -				00:10	16:24	
7E	Zona de Chegada - (Indicar Local)		0,72	0,72	00:04	16:28	10,80
7F	Parque Fechado - (Indicar Local)				00:20	16:48	
Totais 3ª Secção		34,63	39,42	74,05	03:58		

Total 1ª Secção	2,36	5,41	7,77	01:19
Total 2ª Secção	34,63	38,73	73,36	03:00
Total 3ª Secção	34,63	39,42	74,05	03:58
Total Absoluto	71,62	83,56	155,18	08:17

ITINERÁRIO - EXEMPLOS DO LAYOUT DO ITINERÁRIO							
3- Rali disputado em dois dias com os 10% de quilometragem de P.E. cumpridos							
Dual logo Clube Organizador /		NOME DA COMPETIÇÃO NOME DO CAMPEONATO (S)		Logo (s) do Campeonato (s)		Logos institucionais definidos pela FPAK	
DATA							
1ª ETAPA - 1ª Secção - (Dia da semana / data / Mês / Ano)							
Entrada viaturas Admitidas Parque Pré Partida - (Indicar Local)				00:00 às 00:00			
CH / PE / REAB	Localização	Dist. PEC	Dist. Ligação	Dist. Total	Tempo	Hora 1ª Viatura	Média Km / h
Partida Podium (quando aplicável)							
0	Partida Etapa 1 / Secção 1					19:30	
0A	Parque Assistência IN		0,05	0,05	00:02	19:32	1,50
Assistência A (Indicar o local)							
0B	Parque Assistência OUT				00:15	19:47	
REAB Reabastecimento (indicar o local)							
1	Distância até próximo Reabastecimento	11,09	19,26	27,50			
1A	CH (Indicar o local, estrada e Km se houver)		8,65	8,65	00:03	20:09	3,59
1	PE 1 (Indicar o Nome da PE)	6,10			00:03	20:10	
1A	CH (Indicar o local, estrada e Km se houver)		2,38	8,48	00:16	20:26	80
2	PE 2 (Indicar o Nome da PE)	4,99			00:03	20:29	
2A	Parque Assistência IN		8,13	10,27	00:20	20:49	30,2
Assistência A (Indicar o local)							
2B	Parque Assistência OUT				00:30	21:19	
2C	Parque Fechado IN - (Indicar o local)	0,05		0,05	00:02	21:21	1,50
<i>Todas as viaturas que por qualquer motivo forem forçadas a desistir antes do Fim da última Parada de entrada do Parque Assistência devem entrar no Parque fechado até às 21:00</i>							
Totais 1ª Secção			19,26	27,50			
1ª ETAPA - 2ª Secção - (Dia da semana / data / Mês / Ano)							
CH / PE / REAB	Localização	Dist. PEC	Dist. Ligação	Dist. Total	Tempo	Hora 1ª Viatura	Média Km / h
2D	Parque Fechado OUT - (Indicar o local)					10:30	
2E	Parque Assistência IN - (Indicar o local)		0,05	0,05	00:02	10:32	1,50
Assistência B							
2F	Parque Assistência OUT				00:15	10:47	
REAB Reabastecimento							
2	Distância até próximo Reabastecimento	18,57	33,09	51,66			
2G	CH (Indicar o local, estrada e Km se houver)		7,58	7,58	00:16	11:03	28,43
3	PE 3 (Indicar o Nome da PE)	8,42			00:03	11:06	
3A	CH (Indicar o local, estrada e Km se houver)		10,42	18,84	00:36	11:42	31,40
4	PE 4 (Indicar o Nome da PE)	10,15			00:03	11:45	
4A	Reagrupamento IN - (Indicar o local)		14,99	25,14	00:46	12:31	32,79
Totais 2ª Secção		18,57	33,04	51,61	02:01		
1ª ETAPA - 3ª Secção - (Dia da semana / data / Mês / Ano)							
CH / PE / REAB	Localização	Dist. PEC	Dist. Ligação	Dist. Total	Tempo	Hora 1ª Viatura	Média Km / h
4B	Reagrupamento OUT - (Indicar Local)				00:15	12:46	
4C	Parque Assistência IN - (Indicar Local)		0,05	0,05	00:02	12:48	1,50
Assistência C							
4D	Parque Assistência OUT - (Indicar Local)				00:30	13:18	
REAB Reabastecimento - Último							
3	Distância até próximo Reabastecimento	18,57	35,96	54,53			
4E	CH (Indicar o local, estrada e Km se houver)		7,58	7,58	00:16	13:34	28,43
5	PE 3 (Indicar o Nome da PE)	8,42			00:03	13:37	
5A	CH (Indicar o local, estrada e Km se houver)		10,42	18,84	00:36	14:13	31,40
6	PE 4 - (Indicar o Nome da PE)	10,15			00:03	14:16	
6A	Reagrupamento IN - (Indicar Local)		14,99	25,14	00:46	15:02	32,79
6B	Reagrupamento OUT - (Indicar Local)				00:15	15:17	
6C	Parque Assistência IN - (Indicar Local)		0,05	0,05	00:02	15:19	
Assistência D							
6D	Parque Assistência OUT - (Indicar Local)				00:10	15:29	
6E	Zona de Chegada - (Indicar Local)		1,81	1,81	00:06	15:35	18,10
6G	Parque Fechado - (Indicar Local)		1,11	1,11	00:20	15:55	3,33
Totais 3ª Secção		34,63	35,96	54,53	03:24		

Total 1ª Secção	11,09	19,26	27,50	01:53
Total 2ª Secção	18,57	33,04	51,61	02:01
Total 3ª Secção	34,63	35,96	54,53	03:24
Total Absoluto	64,29	88,26	133,64	07:18

ANEXO VI - PENALIZAÇÕES PER

Art.	Descrição	Aplicar por	Penalização	A favor de:
7.1.1	Não identificação dos membros / equipas	DP	200,00€	FPAK
7.3.	Abandono de um dos elementos durante a prova	CCD	Desqualificação	
7.3.1	Admissão de terceiros a bordo	CCD	Desqualificação	
8.1	Não cumprimento do Itinerário	CCD	Critério CCD	
9.2	Falta de Placas de Matrícula	DP	150,00€	Clube Org
11.2 a)	Infrações ao código da estrada - 1ª infração	CCD	250,00 €	FPAK
11.2 b)	Infrações ao código da estrada - 2ª infração	CCD	Min. 5 min	
11.2 c)	Infrações ao código da estrada - 3ª infração	CCD	Desqualificação	
11.5	Rodas completas	CCD	Desistência automática e outra ao critério do CCD	
12.2	Assistência interdita	CCD	Critério CCD	
12.2.1				
12.4.2	Excesso de velocidade dentro do P. Assistência	CCD	Critério CCD	
12.7.1.3	Não conformidade da quantidade mínima de combustível no depósito viatura para efeitos de análise.	CCD	Critério CCD	
12.7.1.4				
13.4	Violação das regras de uso de pneus	CCD	Critério CCD	
13.7.2	Assistência indevida - classe RGT	CCD	Critério CCD	
14.1.4	Manipulação/Interferência Sistema GPS/GSM	CCD	Critério CCD	
14.1.5.2.	Incumprimento dos procedimentos uso GPS em caso de acidente	CCD	1ª infração - 500€ 2ª infração - 1000€	
15.1.1.1	Atraso na chegada às VT após as VA.	DP	150,00€	Clube Org
15.1.1.1	Perda da Carta de Controlo VA / VT	CCD	Critério CCD	
16.5	Incumprimento das regras dos reconhecimentos	CCD	Não autorização de participação	
16.6	Ausência de GPS nos reconhecimentos	CCD	Critério CCD	
16.7.1.1	Excesso de velocidade nos reconhecimentos	DP	25,00€ por cada Km/h de excesso	FPAK
16.7.1.2	1ª reincidência de excesso de velocidade nos reconhecimentos	FPAK	1.000,00€	FPAK
16.7.1.3	2ª e seguintes reincidências de excesso de velocidade nos reconhecimentos	FPAK	2.000,00€	FPAK
17.1	Atraso na entrada no Parque de Partida	CCD	100,00€	Clube Org
18.2.3	Retificação na carta controlo	CCD	Critério CCD	
18.6	Extravio da Carta de Controlo	CCD	Critério CCD	
19.1.7	Incumprimento da ordem sequencial dos controlos e sentido do percurso	CCD	Desqualificação	
19.1.8	Não cumprimento das instruções dos Controladores	CCD	Critério CCD	
19.3.8	Inobservância dos procedimentos de controlo	DP ou CCD	Conforme gravidade e ao critério CCD	
19.5	Atraso máximo permitido - superior a 15 min. Entre CH consecutivos ou 30m no final da secção e/ou etapa.	DP	Desqualificação no final da secção ou etapa	
20.4	Incumprimento das regras de cintos apertados e capacetes colocados para retomar a prova, após paragem numa PEC	CCD	Critério CCD	
20.5	Circulação de equipas em sentido contrário	CCD	Desqualificação	
20.6.5	Partida retardada imputável à equipa	DP	1 minuto por cada minuto (ou fração de minuto de atraso)	
20.6.6	Recusa de partida para uma PEC	CCD	Critério CCD	
20.6.7.1	Falta de equipamento de vestuário à partida de PEC - implica partida recusada pelo DP	CCD	Critério CCD	
20.7	Falsa partida numa PEC	DP	1ª infração - 10 seg. 2ª infração - 1 min. 3ª infração - 3 min.	
20.7.1	Falsa partida numa PEC - infrações posteriores	CCD	Critério CCD	
20.8	Paragem entre a Tomada de Tempo e o STOP	CCD	Critério CCD	
20.9.1. a)	Falta de registo de tempo na Carta de Controlo por erro da equipa - à partida	CCD	Desqualificação	
20.9.1. b)	Falta de registo de tempo na Carta de Controlo por erro da equipa - à chegada (STOP)	CCD	5 minutos	
20.10	Interdição assistência no decorrer de uma PEC	CCD	Desqualificação	
21.1.5.6	Movimentação de pelo menos um dos componentes da chicane	CCD	10 segundos	
21.3.1	Não completar o percurso da SE	DP	Melhor tempo + 3 min	
21.3.2	Erro de percurso na SE	CCD	Melhor tempo + 1 min	
21.3.3	Não atingir o CH da Super Especial	CCD-DP	Melhor tempo + 5 min	
21.3.4	Desistência em que a SE seja a única PEC do dia	DP	Melhor tempo + 8 min	
21.3.5	Erro percurso na city-stage	DP	100,00€	Clube Org
22.1	Não informar o DP de não participação em Super Rali	CCD	1000,00€	FPAK

22.1.2 a)	Desistir PEC e PE + não cumprir percurso de ligação	DP	Melhor tempo + 3 min + 5 min	
22.1.2 b)	Não completar apenas último percurso de ligação	DP	5 min	
22.1.2 c)	Desqualificado por excesso de tempo	DP	Tempo acumulado para desqualificação	
23.3.1	Tempo reparação nas exceções ao regime de parque fechado	DP	1 minuto por cada minuto (ou fração de minuto)	
23.6	Retirada de uma viatura antes da abertura do parque fechado	CCD	Desqualificação	
31.6	Falta de comparência na distribuição de prémios	CCD	250,00 €	Clube Org
Anexo III 1.6.	Atraso ao Briefing	CCD	100,00€	Clube Org
Anexo III 1.6.	Não comparência ao Briefing	CCD	500,00€ e até desqualificação	FPAK
Anexo III 2.4	Incumprimento em caso de acidente com feridos entre o público	CCD	Critério CCD	
Anexo III 3.2.2. c)	Não reduzir a velocidade após exibição de bandeira vermelha	CCD	Critério CCD	
Anexo III 3.2.6. c)	Não reduzir a velocidade após exibição de bandeira vermelha eletrónica.	CCD	Critério CCD	
Anexo III 3.2.8.	Incumprimento das regras relativas ao uso do sistema GPS em caso de acidente	CCD	Critério CCD	
Anexo III 3.3.2	Não colocação do triângulo avisador antes do local do acidente	CCD	Critério CCD	
Anexo III 3.3.3 4	Não avisar a Organização em caso de desistência	CCD	Critério CCD	
Anexo III 3.3.4	Abandono da viatura numa PEC sem o sinal de OK estar bem visível	CCD	Critério CCD	