

Publicado em 04.02.2021

Atualizado em 04.03.2021

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

CONDIÇÕES GERAIS

Todas as infrações às PER têm que 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 e sejam realizadas, pelo menos, duas PEC. No caso de se realizar uma Super Especial, no início da competição, esta será considerada como a 1ª Secção da 1ª Etapa.

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

1.1.2 - Em ralis em que a Super Especial é a única competição da 1ª secção da 1ª etapa, os veículos poderão ir para Rali 2 com uma penalização de 10 min. 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.

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 competição, o reagrupamento das viaturas que continuam em competição. O tempo de paragem poderá variar de equipa para equipa (cf. Art. 18.6).

1.6 - Neutralização - período de tempo durante o qual as equipas são paradas por determinação da 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, 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 competição, detentores de uma licença desportiva válida e para o tipo de competição 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 competição.

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 competição, em conformidade com o CDI;
- fim da cerimónia de entrega de prémios.

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 competições dos diferentes campeonatos, terão as quilometragens e duração, conforme definido no quadro a seguir.

Tipo de Prova/Evento	Quilometragem Máxima da Competição	Duração Máxima da Competição ⁽¹⁾	Duração Máxima de Etapa ⁽²⁾
Campeonato de Portugal de Ralis (CPR)	400 Km	48 horas	18 horas
Campeonato da Madeira de Ralis (CMR)	250 Km	30 horas	10 horas

Campeonato dos Açores de Ralis (CAR)			
Ralis CNR/CCR/CSR	250 Km	30 horas	10 horas
Outros Ralis	250 Km	30 horas	10 horas

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

(2) Exceto competições integradas em Campeonatos/Taça da Europa de Ralis (FIA)

2.2 - Velocidade média nos Sectores de Ligação - será deixada ao critério do organizador mas terá de estar conforme com o Código de Estrada e as normas em vigor no país, estando definidas no caderno de itinerário, compreendendo ainda os percursos alternativos. (Recomenda-se a média máxima de 35km/h nos percursos de ligação).

Art. 3 - REGULAMENTAÇÃO

3.1 - REGULAMENTO DA PROVA/EVENTO (condições de publicação) - impresso em formato A4 ou A5 e ou suporte digital, sobre solicitação do concorrente no ato da inscrição, terá de estar conforme com todas as disposições editadas, a saber:

- Código Desportivo Internacional (CDI)
- Prescrições Gerais de Automobilismo e Karting (PGAK);
- Prescrições Específicas Ralis (PER);
- Regulamento do respetivo campeonato, taça, troféu, desafio, série ou critério;
- Regulamento tipo de ralis;
- Toda e qualquer outra regulamentação ou interpretação, publicada no boletim oficial da FIA ou FPAK e consequentemente publicada nos respetivos *sítes* 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 da publicação dos resultados ser retardada, tem de ser publicada a nova hora de afixação.

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

Art. 4 - OBSERVADOR FPAK

4.1 - Função - nas provas/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 competição.

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

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

4.2.2 - Identificação das viaturas - tem de ter afixado no 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 competição, 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 competição, 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 seu regulamento da competição, 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 COMPETIÇÃO

6.1 - Conforme o Art. 17 das PGAK.

6.2 - Seguro para as viaturas 000, 00, 0 e de Fecho - para efeitos de seguro a informação tem de ser enviada à FPAK (seguros@fpak.pt) 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 1cm) 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 dos 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* todas as equipas receberão um caderno de itinerário físico (o seu envio em formato digital é facultativo pelo clube organizador) contendo uma descrição detalhada do itinerário a ser seguido obrigatoriamente e sem se desviarem deste ou das áreas/parques/zonas de assistência indicadas, salvo em caso de força maior aceite pelo CCD. Toda a infração será comunicada ao CCD e ficará sujeita às penalidades de desqualificação.

8.1.1 - Sinais OK e SOS(+) - formato - (Art 53.2.2 do Regulamento Desportivo de Ralis Regionais FIA), ser impresso em formato A5, com espiral à esquerda permitindo uma abertura de 360º e os sinais **OK** e **SOS(+)** dobrados ou colados num formato mínimo A3 no interior do mesmo. Em alternativa o organizador poderá facultar os dois sinais impressos numa cartolina de formato A3. É da responsabilidade do concorrente a sua colocação e permanência dentro da viatura em local acessível pelo piloto e navegador.

8.2 - Repetição de percurso e/ou de PEC - pode evitar-se a duplicação de páginas do caderno de itinerário, elaborando-se:

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

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

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

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.

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

8.5.1 - CPR / 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 14.6.

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

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

8.5.4 - 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 competição se comprovar que qualquer viatura deixou de ter alimentação no *Sistema GPS/GSM* por ação deliberada da equipa, esta será **desqualificada** da competição.

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

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

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

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

Art. 9 - PLACAS E NÚMEROS DE COMPETIÇÃO

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

9.1.1 - Para as portas dianteiras - duas placas com as medidas de 67x17 cm incluindo uma orla branca de 1 cm de espessura a toda a volta. 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 (decoreção) 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, à direita 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 - Placas facultativas

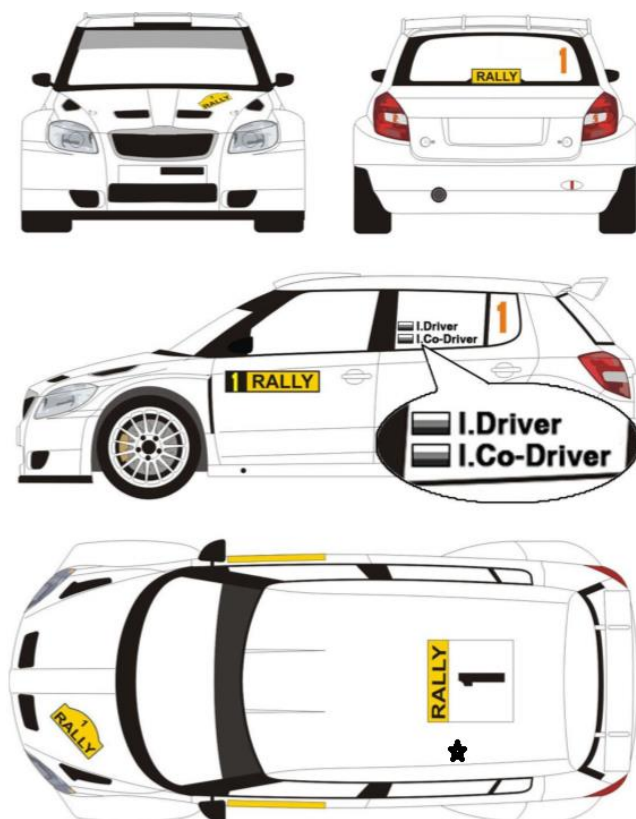
* **Placa para o tejadilho** - com as dimensões de 50x52 cm de altura a ser afixada com a parte superior virada para a frente do veículo. O número de competição, com as dimensões de traço 5 cm e de altura 28 cm, tem de ser impresso a negro sobre um fundo branco de 50x38 cm;

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

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

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

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



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

Campeonato	Numeração		Campeonato	Numeração
CPR	01↔ 50		CPJR	81↔ 90
CPCR	71↔ 80		REGIONAIS	106↔ >>>
CPRGT	61↔ 70		--	--

9.3.1 - Não inscritos no CPR - serão atribuídos pela organização, competição a competição.

9.3.2- Quando um Rali não tiver todos os campeonatos acima descritos, a sequência dos outros campeonatos mantém-se suprimindo-se a numeração dos campeonatos inexistentes.

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

9.4.1 - Campeões em título do CPR, CAR, CMR e OUTROS - será sempre atribuído o número mais baixo de entre todos os concorrentes, no que se refere às competições 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 competição, as equipas têm de respeitar os regulamentos de circulação do código da estrada. Caso contrário, incorrerão nas seguintes penalizações:

11.2 - Outras infrações ao Código da Estrada aplicadas pelo CCD:

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

11.3- 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 competição.

12.1.2 - 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 Rali 2.

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

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

- a) o trabalho seja efetuado 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 manufaturados (sólidos ou líquidos), peças sobressalentes ferramentas ou materiais diferentes dos que são transportados na viatura participante;
- c) apoio de uma viatura de assistência, a colocação de peças, ferramentas e outros materiais manufaturados em todo o itinerário à exceção dos PA;
- d) não é permitido o transporte de combustível na viatura de competição 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 competição, 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 competição a troca de informação verbal ou escrita e a entrega de bebidas e alimentos aos concorrentes pelas equipas.

12.4 - Parques de Assistência (PA) - o número e a localização dos PA terão de constar no regulamento da competição 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 / CAR / CMR / OUTROS

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
	45 min.	Final do dia
Final do Rali	10 min.	Final do Rali

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 competição 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 competição. 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.

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 competição. Os faróis suplementares podem ser transportados numa viatura de *Assistência/Auxiliar*.

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

12.7.1 - Recolha de amostras de combustível

12.7.1.1 - A FPAK reserva-se ao direito de verificar o combustível de qualquer concorrente, em qualquer momento da competição. A quantidade mínima de combustível para amostragem obrigatoriamente presente no depósito a qualquer momento da competição 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 FT3-1999, 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 competição 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 a equipa transportar o bidão na altura do reabastecimento.

12.7.3.1 - Abastecimento feito em bombas de gasolina - quando o local escolhido for uma bomba de gasolina aberta ao público tem que ser criado um corredor exclusivo para as equipas com apoio específico para fácil e rápido acesso às bombas instaladas. Igualmente terá que ser criada no mesmo local uma zona reservada exclusivamente para as equipas que não abasteçam diretamente da bomba mas que o façam exclusivamente com meios próprios.

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

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

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

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

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

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

12.8 - Substituição e selagem de componentes mecânicos

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

12.8.1.1 - Válvula POP-OFF - para as viaturas R5 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 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 e certificadas 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 competição da viatura ficando alocados exclusivamente a esta. Nos de reserva a verificação e

selagem será efetuada em local e hora a designar pelo Delegado Técnico aquando das verificações técnicas iniciais. São limitados a um por competição.

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 competição da viatura.

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

12.9.3 - Marcações/selagens - serão 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 competição 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 Regulamento do Campeonatos Ralis Regionais FIA. (SRRR 2021)

Art. 13 - PNEUS

13.1 - Locais de Substituição - à exceção das competições 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 e PCQ (Qualifying) o número de pneus é livre.

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

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

Somente os pneus que apresentam uma taxa de recorte entre 17 % e 25 % (conforme os pontos A, B e C do Anexo V do Regulamento Desportivo de Ralis Regionais FIA (FIA Regional Rally Sporting Regulations), 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 competição - 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 competição 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 terá de desqualificar o concorrente no final da secção ou etapa, ao abrigo do Art. 1.8 das PER.

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

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

13.7.4 - Tipo de pneus a utilizar nas Super Especiais (SE), City-Stage (CS), Shakedown e Qualifying - terão de ser do mesmo tipo de piso utilizado nas restantes PEC que integrem essa competição. [Nas Super Especiais de provas/eventos em piso de terra os pneus 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.

Art. 14 - RECONHECIMENTOS

14.1 - Tabela de Reconhecimentos

Ralis

Tipo de Rali	Dias	Opções	Horário diário
CPR	De 4 dias escolher 2 dias	Sábado e Domingo anteriores à competição e os outros dois dias a definir pelo organizador	08:00 às 18:00
CMR			
CAR			
OUTROS	De 2 dias escolher 1 dia	Sábado anterior e o dia anterior ao dia da competição	08:00 às 18:00

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

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

14.4 - Viaturas a utilizar - de acordo com o Art. 35 do Regulamento do Campeonatos Ralis Regionais FIA. (SRRR 2021). É interdita a utilização de capacetes.

14.5 - Penalidades / Restrição de reconhecimentos

Qualquer incumprimento destas normas dos Art. anteriores implicará obrigatoriamente a não autorização de participar na competição 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 tenha alinhado ou pretenda alinhar no rali e que conduza em qualquer estrada que seja usada como prova especial nesse rally, só poderá fazê-lo depois de ter obtido a permissão por escrito do organizador.

Isto não se aplica quando a pessoa é conhecida e a viver na área.

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

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

14.6 - 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 será reportado pelo DP ao CCD que decidirá a penalidade que poderá 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.

14.7 - Velocidade nos reconhecimentos - a velocidade dos reconhecimentos do percurso será definida no regulamento particular do evento/prova. Reserva-se ao organizador definir a velocidade dos reconhecimentos nas PEC.

14.7.1 - O incumprimento do limite máximo de velocidade nos reconhecimentos será penalizado da seguinte forma.

14.7.1.1 - 1º Penalidade do Campeonato - taxa de 25€/km por km excedido acima do limite tendo a taxa o valor máximo de 1000€ a cobrar pelo clube organizador e remetida para a FPAK.

14.7.1.2 - 2ª Penalidade do Campeonato - taxa de 25€/km por km excedido acima do limite tendo a taxa o valor máximo de 2000€ a cobrar pelo clube organizador e remetida para a FPAK, será ainda reportado pelo DP ao CCD que poderá aplicar uma das penalidades previstas no Art 12.3 do CDI.

14.7.1.3 - 3ª Penalidade do Campeonato - taxa de 25€/km por km excedido acima do limite tendo a taxa o valor máximo de 2500€ a cobrar pelo clube organizador e remetida para a FPAK será ainda reportado pelo DP ao CCD que implicará a aplicação uma das penalidades previstas no Art 12.3 do CDI.

14.8 - 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.

14.9 - Os reconhecimentos do percurso para a prova de shakedown e qualificação devem estar previstos no programa dos mesmos.

14.10 - Respeito pelo Código da Estrada - nos casos em que não seja possível fechar as PEC ao trânsito, os reconhecimentos tem de ser efetuados com os limites definidos no Código da Estrada.

Art. 15 - VERIFICAÇÕES ADMINISTRATIVAS E TÉCNICAS

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

À data da competição, os concorrentes terão obrigatoriamente de se fazer acompanhar dos originais dos documentos enviados, cuja exibição poderá ser 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 com uma multa de 150 €. Caso o concorrente tenha perdido a carta de controlo a penalidade ficará ao critério do CCD.

15.2 - Verificações Técnicas Iniciais (VTI) - todas as viaturas terão de se apresentar às VTI dentro dos prazos estabelecidos previstos no regulamento da competição. 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 competições 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	-
Documento Único Automóvel	ou Título de Registo de Propriedade e Livrete
Declaração do proprietário	caso a viatura não seja propriedade de um dos membros da equipa para efeitos de autorização de participação na competição
Conformidade do veículo com o Código da Estrada	
Identificação do veículo	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 - Não conformidade de uma viatura - aplicar-se-ão os Art. 10.2.1 e 10.2.3 das PGAK. A uma viatura não conforme é recusada a partida pelo CCD com base no relatório do CTC.

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

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

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

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: https://www.fpak.pt/centro-documentos/seccao?term_node_tid_depth=263&disciplina=1

Art. 16 - PARTIDA - ORDEM DE PARTIDA - SHAKEDOWN - QUALIFYING - SEPARAÇÃO ENTRE EQUIPAS

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

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

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

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

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

16.2.2 - Intervalo de partida para pilotos prioritários - como exceção ao Art. 16.2.1, 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 competição, excluindo as competições FIA.

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

16.2.3 - Partida para provas/eventos no mesmo evento de campeonatos diferentes - a partida para a prova de estrada tem a seguinte sequência, sendo que o intervalo de tempo entre elas será da responsabilidade do Diretor de Prova com a aprovação do CCD, **após os elegíveis para o QUALIFYING - PROVA CRONOMETRADA DE QUALIFICAÇÃO (PCQ) segundo a seguinte ordem:**

- 1) CPR
- 2) CP 2RM
- 3) CPRGT

- 4) CPJR
- 5) CPCR
- ~~5) CPIR~~
- 6) Outros Ralis

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

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

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

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

16.4 - Estabelecimento da ordem de partida - a ordem de partida será estabelecida pelo Qualifying quando aplicável, podendo estar sujeita a alterações enquanto em vigor as condicionantes da crise pandémica.

16.4.1 - Ordem de partida das restantes competições de outros Campeonatos.

a) Ordem de partida na 1ª competição - os 10 primeiros da classificação geral final do campeonato do ano anterior;

b) nas seguintes - os 10 primeiros da classificação geral absoluta à data da competição, do campeonato do ano corrente;

c) todos os outros condutores seguindo critérios de equidade e verdade desportiva ao critério do Diretor de Prova.

16.4.2 - Regra de Notoriedade de 1ºs condutores - não se aplica.

16.4.3 - Ordem de partida restantes competições - todos os outros condutores seguindo critérios de equidade e verdade desportiva ao critério do Diretor Prova.

16.5 - Shakedown e Qualifying

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

Em todas as competições do Campeonato de Portugal de Ralis com exceção das competições integradas nos Ralis organizados pela FIA que possuam regulamentação própria, é obrigatório que o clube organizador em período anterior ao início da competição leve a efeito a organização de uma prova teste (shakedown). No mesmo percurso será levado a efeito uma prova especial de qualificação obrigatória para os dez (10) primeiros do Campeonato de Portugal de Ralis, três (3) primeiros do CPR 2RM **e os 3 primeiros do CPRGT** mais os condutores prioritários FPAK/ FIA inscritos no rali. No primeiro rali do CPR serão os dez (10) primeiros classificados absolutos no ano anterior, três (3) primeiros classificados absolutos do CPR 2RM **e os 3 primeiros do CPRGT** acrescidos dos prioritários.

b) - Este percurso deverá:

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

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

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

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

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

caso de acidente, assim como tenha feito o respetivo seguro perante a FPAK.

16.5.1 - SHAKEDOWN

16.5.1.1 - obrigatório para o CPR

16.5.1.2 - facultativo para as outras competições

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

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

- a) - esta prova está reservada para os condutores prioritários FIA/FPAK e /ou de outras ASN, acrescidos dos 10 primeiros do CPR, ~~e os 3 primeiros do CPR 2RM~~ e os 3 primeiros do CPRGT que estão obrigados a participar na mesma. A sua classificação definirá a ordem de partida do rali.
- b) Poderá ser concedida pela FPAK uma derrogação nos termos do definido no Art 3.6.1. das PGAK's à participação de pilotos com notoriedade de outras ASN.
- c) - um concorrente que tenha abandonado por avaria no decorrer da prova de qualificação ou no sector seguinte à prova cronometrada de qualificação, deverá participar na Cerimónia de partida.
- d) - um concorrente que não tenha participado na prova de qualificação ou no sector seguinte à prova cronometrada de qualificação, deverá participar na Cerimónia de partida.
- e) - Os condutores integrantes e participantes da PCQ efetuarão 2 (duas) passagens "Free Practice" e 1 (uma) de qualificação.
- f) - a carta de controle para os condutores que vão participar na PCQ ser-lhes-á entregue antes da partida da sua primeira passagem pela prova teste (shakedown).

16.5.2.1 - Desenrolar do Qualifying - PCQ

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

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

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

16.5.3. - Atribuição das posições de partida do rali

- a) - a ordem de partida para o rali dos condutores prioritários é definida em função do resultado da PCQ.
- b) - o condutor mais rápido será o primeiro a escolher, depois o segundo, terceiro, etc. Seguidamente partirão os concorrentes definidos pelo critério do organizador.
- c) - em caso de empate (à décima de segundo) escolhe primeiro o melhor classificado no CPR à data do Rali.
- d) - os concorrentes ao CPR partirão em primeiro lugar a que se seguirão os concorrentes ao CPR 2RM

sob o definido no Art 16.5.3. b).

e) - o local e a hora para este processo de escolha têm de figurar no Regulamento Particular do Rali.

f) - se por qualquer motivo um condutor não chega à hora marcada para escolher a sua posição ficará atrás da lista.

g) - se por qualquer motivo um condutor não participar na PCQ perderá o direito a escolher a sua posição e a mesma será definida e ao critério do DP e validada pelo CCD após os elegíveis da PCQ.

h) - todos os outros condutores seguindo critérios de equidade e verdade desportiva após os elegíveis na PCQ.

16.6 - Alteração à ordem de partida - por proposta do Diretor de Prova o CCD poderá alterá-la.

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

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

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

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

16.9 - 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/tacho 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. 17 - CARTA DE CONTROLO

17.1 - Carta de controlo - à partida do rali cada equipa receberá uma carta de controlo que cobrirá todos os Controlos Horários (CH) e de Passagem (CP) 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;

17.2 - Responsabilidade de apresentação da carta de controlo - os membros da equipa são responsáveis pela sua apresentação na hora e minuto que pretendam e 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. Todo o desvio será comunicado ao CCD.

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

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

17.2.3 - 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.

17.3 - Hora Oficial - será indicada no regulamento da competição.

17.4 - Modelo da Carta de controlo - disponível em

<https://www.fpak.pt/sites/default/files/ficheiros/2019-12/Carta%20Controlo.jpg>

17.5 - Carta de controle 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.

17.6 - O extravio da carta de controlo, ou a falta de uma inscrição de um tempo, implicará considerar abandono pela equipa concorrente no controle a que respeita essa falta de inscrição respeita, a

desqualificação da equipa será pronunciada pelo diretor de prova no final da secção/etapa onde ocorreu.

Art. 18 - PROCEDIMENTOS PARA ACTUAÇÃO NOS CONTROLOS

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

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

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

18.1.3 - Regime de Parque Fechado nas Zonas de Controlo - todas as zonas de controlo, isto é, todas as zonas compreendidas entre a primeira placa avisadora amarela e a última placa *final bege com 3 listas negras transversais* são consideradas parque fechado (cf. Art. 22.1, 22.2 e 22.2.1), por isso nenhuma reparação ou assistência pode ser efetuada nestas zonas.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

18.3.1 - Momento e condição para a inscrição do tempo - será 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.

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

18.3.3 - Entrada num CHC por avanço sem penalização - as equipas não incorrem em qualquer penalização por avanço se a hora de entrada dos veículos na zona de controlo se verificar no desenrolar do *minuto ideal* de controlo ou no que se lhe antecede.

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

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

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

18.3.5 - 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.

18.3.6 - Autorização de controlar por avanço - nos CHC de final de etapa, de secção, saída do Parque de Assistência ou de final da competição, os organizadores poderão autorizar as equipas a controlar

por avanço sem incorrerem em quaisquer penalizações. Essa autorização tem de constar no regulamento da competição ou por aditamento.

18.3.7 - Controlar no CHC final da competição - 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.

18.3.8 - Inobservância dos procedimentos de controlo - toda a inobservância apontada a uma equipa, em relação às normas respeitantes aos procedimentos de controlo (especialmente o facto de entrar na zona de controlo mais de um minuto antes do decurso da sua hora efetiva de apresentação), terá de ser mencionada pelo chefe do posto, em relatório escrito que será transmitido pelo Diretor da Prova ao CCD, que pronunciará a sanção conveniente.

18.4 - Hora de Partida dos Controlos

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

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

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

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

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

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

Em seguida será dada a partida segundo o procedimento que se regulamenta nos Art. 19.6 a 19.7;

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

18.5 - Atraso máximo permitido

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

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

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

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

Exemplo:

Sector de Ligação A - Chegada por atraso a um CHC

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

Sector de Ligação B - Chegada por avanço a um CHC

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

Sector de Ligação C - Chegada por atraso a um CHC

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

Total dos Sectores de Ligação A + B + C

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

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

2. A aplicação do Art. 18.5 b) está patente pelas penalizações por atraso em $A=10 \text{ min} + C=21 \text{ min} = 31 \text{ min}$

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

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

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

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

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

Exemplo 1:

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

Calculo 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

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

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

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

Art. 19 - PROVAS ESPECIAIS DE CLASSIFICAÇÃO (PEC)

19.1 - Distância, Nº de PEC e velocidade média

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

* Incluindo Super Especiais e/ou City Stage

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

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

19.3 - Quilometragem total de PEC numa competição - com exceção das competições de Campeonatos ou Taças de ralis FIA a quilometragem terá de estar dentro dos valores do quadro seguinte:

Tipo de Competição	Mín.	Máx.
Campeonato de Portugal de Ralis - 2RM - CPGTR - CPR - CPJR	90 Km	100 Km
Campeonato dos Açores / Madeira de Ralis	50 Km	80 Km
Campeonato Norte/Centro /Sul de Ralis	50 Km	60 Km
Outros Ralis Extra	40 Km	50 Km

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

19.6.7.1 - Partida retardada/recusada por falta de equipamento de vestuário - o 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.19.6.5.

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

No caso da penalização acumulada ser superior ao permitido o Diretor de Prova terá de desqualificar o concorrente no final da secção ou etapa ao abrigo do Art. 1.8 das PER.

19.7 - Falsa Partida - será penalizada como segue:

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

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

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

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

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

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

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

a) à partida: desqualificação;

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

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

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

19.12 - Chicanes em PEC - quando utilizadas em PEC, aplicam-se os Art. 20.1.4, 20.1.5.

19.13 - Chicanes em Super Especiais - quando utilizadas aplica-se o regulado no Art 20.

Art. 20 - SUPER ESPECIAIS

Nota prévia - Em função da crise pandémica a sua realização no ano 2021 fica ao critério do organizador, se tiver condições de realização para a mesma em cumprimento do definido pelo Plano de Contingência da FPAK em vigor e com as inerentes autorizações das entidades competentes.

20.1 - Super Especial - competição disputada em centros urbanos numa área relativamente pequena, para melhor visão dos espectadores, com a possibilidade de haver mais do que um carro partindo ao mesmo tempo, de preferência em linha, assim como deve privilegiar o sentido de trânsito e não

ultrapassando a distância total de 2,5 Km. Não deverá ter percursos em reta superiores a 150 metros, caso contrário, terão de utilizar obstáculos artificiais, conforme indicado no Art. 20.1.4.

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

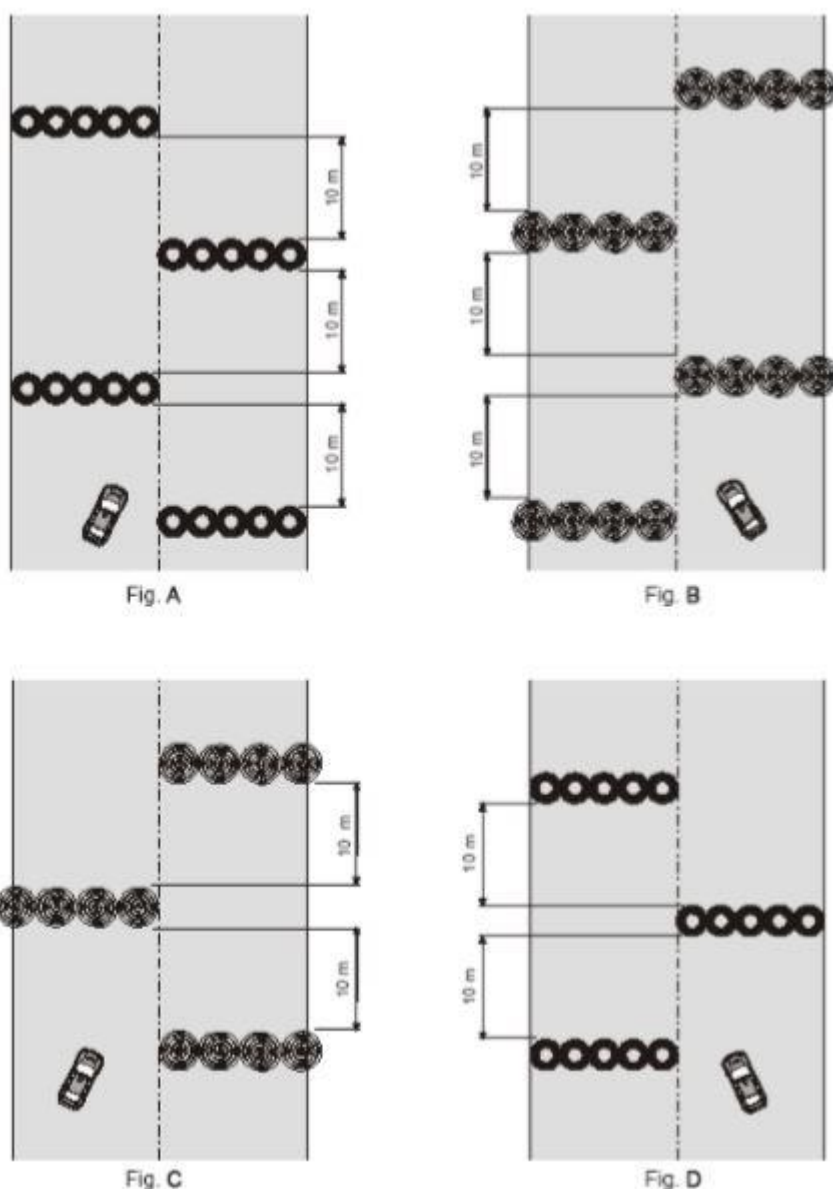
20.1.1 - Regulamentação - conforme o Art. 19.

20.1.2 - Ordem de partida - fica à responsabilidade do Diretor de Prova.

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

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

GRAFISMO A SEGUIR



20.1.4.1 - Entrada de chicane - é fortemente recomendada a utilização de zebras vermelhas por forma a prevenir o concorrente do lado de entrada do obstáculo do trajeto com que se depara.



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

20.1.5.1 - 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. 19.6.2.

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

20.1.6 - Viatura na Partida da SE - à viatura que se encontre na partida da SE e que não consiga partir dentro dos 20 segundos, não lhe será aplicado, neste caso, o disposto no Art. 19.6 tendo de ser removida pelos organizadores para o P.A. Ser-lhe-á, no entanto, aplicada a penalização definida no Art. 20.4.3.

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

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

20.1.6.3 - 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 20.4.

20.1.7 - Apresentação no PA - qualquer viatura nestas circunstâncias 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 competição. O tempo efetivo tem de ser averbado por um controlador.

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

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

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

20.4 - Penalidades

20.4.1 - Não completar o percurso - é atribuído o pior tempo realizado em condições normais, por viaturas da mesma classe na PEC, acrescido de 3 minutos.

20.4.2 - Erro de percurso - a qualquer equipa nesta circunstância será aplicada a penalização seguinte - é atribuído o pior tempo realizado em condições normais, por viaturas da mesma classe na PEC, acrescido de 1 minuto.

20.4.3 - Não atingir o CH da Super Especial - a qualquer equipa nesta circunstância será aplicada a penalização seguinte - é atribuído o pior tempo realizado em condições normais, por viaturas da mesma classe na PEC, acrescido de 10 minutos.

Art. 21 - RALI 2

21.1 - Procedimento dos concorrentes - sempre que um concorrente desista ou seja desqualificado por excesso de tempo (cf. Art. 18.5) no 1º dia, de uma competição de 2 dias, fica automaticamente inserido em Rali 2. Se, porventura, entender não participar, tem de informar o Diretor de Prova até 60 minutos antes da hora de partida da primeira viatura em competição do rali em que está inserido. Caso contrário ser-lhe-á aplicada pelo CCD uma multa de 1.000 € (mil euros).

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

21.1.2 - Penalizações

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

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

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

Art. 22 - PARQUE FECHADO

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

22.2 - Veículos em regime de Parque Fechado - desde a sua entrada num parque de partida (se existir), num parque de reagrupamento, num parque de final de secção ou etapa, numa zona de controlo até à saída desta (cf. Art. 18.1.3) ou até à chegada ao final da competição, e até que expirem os prazos para apresentação de reclamações previstas no Art. 27 e à autorização de abertura do parque fechado pelo CCD.

22.2.1 - Interdição de acesso - exceto aos oficiais da competição.

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

22.2.3 - Auxílio à entrada, dentro ou 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.

22.2.4 - Auxílio à saída de um Parque Fechado seguido de um Parque de Assistência - caso uma viatura não consiga sair do PF pelos seus próprios meios para o PA contíguo (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.

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

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

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

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

Se para a troca dos vidros se tornar necessária uma reparação da carroçaria e/ou do arco de segurança, aplicar-se-á o disposto no Art. 22.3.1.

22.3.4 - Tempo para concluir a intervenção - qualquer destas intervenções deverá estar totalmente terminada antes da hora fixada para a partida. Caso contrário, todo o atraso implicará uma penalização, nas mesmas condições previstas no Art. 22.3.1.

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

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

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

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

Art. 23 - "POWER STAGE"

23.1 - Em cada rali do Campeonato de Portugal de Ralis, o organizador tem de nomear uma prova especial chamada "Power Stage".

23.2 - 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 competição.
- Seja cronometrado para o décimo de segundo decorrido.

23.3 - Ser **essa PE selecionada** escolhido após consulta da FPAK e a aprovação expressa desta.

23.4 - Os detalhes do funcionamento da "Power Stage" devem ser incluídos nos regulamentos particulares.

23.4.1 - A ordem de início da "Power Stage" para todas as equipas será a ordem normal de partida dessa etapa/secção **caso não se aplique o previsto e regulado nos Art 23.4.2 e 23.4.2.1.**

23.4.2- Poderá ser autorizado **por derrogação** um reagrupamento **de pelo menos 40 minutos** anterior à "Power Stage" para uma eventual cobertura TV (Live Streaming) ao critério do DP desde que previsto no itinerário.

23.4.2.1 - A ordem de partida e os intervalos dos carros na "Power Stage" decididos pela organização sob proposta a apresentar pelo Diretor de Prova e desde que aprovado pela FPAK, serão comunicados durante o reagrupamento que precede a "Power Stage" e constarão no regulamento particular da prova/evento.

23.5 - Atribuição de pontos da "Power Stage".

- Os pontos serão atribuídos de acordo com o Art 13.1.1 das PGAK.

Art. 24 - RESULTADOS - CLASSIFICAÇÕES

24.1 - 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.

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

24.2 - 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.

24.2.1 - 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. 25 - EX-AEQUO E ATRIBUIÇÃO DE PONTOS EM PROVAS/EVENTOS

25.1 - 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.

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

Art. 26 - ACTAS - RELATÓRIO DE ENCERRAMENTO

26.1 - 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.

26.2 - Entrega das atas e dos relatórios - conforme o Art. 12.3 das PGAK.

Art. 27 - RECLAMAÇÕES - APELOS - MULTAS

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

27.2 - 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. 28 - CONTROLE ANTI-DOPAGEM - ANTI-ALCOOLEMIA

28.1 - Controlos - Em todas as competições 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 competição a hora e local da sua realização.

Art. 29 - DISTRIBUIÇÃO DE PRÉMIOS - CONFERÊNCIAS DE IMPRENSA

Nota prévia - Em função da crise pandémica a sua realização no 2021 fica ao critério do organizador, se tiver condições de realização das mesmas em cumprimento do definido pelo Plano de Contingência da FPAK em vigor e com as inerentes autorizações das entidades competentes.

29.1 - Prazo de entrega - à exceção de competições integradas nos Campeonatos/Taça da Europa FIA, a distribuição de prémios deverá realizar-se até uma hora após a saída da classificação final provisória.

29.2 - Local de Entrega de Prémios - a cerimónia terá de ocorrer na zona do *pódio de chegada*, devendo constar no regulamento da competição a hora e local.

29.3 - 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 competição, de forma a ajustar os *timings* e a ordem de entrega dos mesmos.

29.4 - 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.

29.5 - Conferência de Imprensa - imediatamente após a ato de escolha da ordem de partida, não poderá exceder 15 minutos, sendo o coordenador previamente designado, podendo ser o responsável pelo Gabinete de Imprensa da competição.

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

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

Art. 30 - DIREITOS COMERCIAIS

30.1 - De acordo com o Art. 22 das PGAK.

Art. 31 - APLICAÇÃO E INTERPRETAÇÃO DAS PRESENTES PRESCRIÇÕES

31.1 - Aplicação e Interpretação - em caso de diferendo e até ao início da competição será a Direção da FPAK a decidir a sua correta interpretação. Após o início da competição, caberá ao CCD decidir.

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

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

ANEXO I - SINALIZAÇÃO

Placas de Controlo

<https://www.fpak.pt/sites/default/files/ficheiros/2019-12/Placas%20Controlo.pdf>

ANEXO II - RESPONSÁVEL PELAS RELAÇÕES COM OS CONCORRENTES

Art. 1 - FUNÇÕES

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

1.2 - Identificação - Para melhor identificação terá de ser:

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

Art. 2 - PRESENÇA DURANTE A COMPETIÇÃO

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

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

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

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

1	SEGURANÇA GERAL
2	SEGURANÇA DO PÚBLICO
3	SERVIÇOS DE SEGURANÇA NAS PEC
4	SEGURANÇA NOS PARQUES DE ASSISTÊNCIA
5	SEGURANÇA NOS PARQUES DE REABASTECIMENTO
6	SEGURANÇA DOS OFICIAIS DE COMPETIÇÃO
7	MEDIDAS ADICIONAIS DE SEGURANÇA NOS RALIS NACIONAIS
8	EXIGÊNCIAS SUPLEMENTARES RESPEITANTES À VIATURA
9	PLANO DE CONTINGÊNCIA FPAK

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 competição 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 competição;

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 competição.

1.2 - Responsável pela Segurança - será indicado no regulamento da competição e fará parte da Comissão organizadora, participará na elaboração do plano de segurança. Durante a competição 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 PECs 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.

1.5.2 - Grupo de Trabalho de Provas de Estrada (GTPE) - grupo constituído pela FPAK para a observação de provas sempre que esta o entenda e integrado por elementos com experiência comprovada, que tem por missão, acompanhado pelo Diretor de Prova, Responsável de Segurança, e eventualmente pelos responsáveis das PEC, no mínimo 90 dias antes do evento, aconselhar sobre aspetos como:

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

b) colocação dos CHP para uma PEC por forma a permitir a entrada das viaturas de segurança em caso de necessidade, salvaguardar a visibilidade dos concorrentes relativamente aos CHC ou CP, à chegada da PEC e sua distância para o controlo de STOP e ainda a colocação deste;

c) locais de posicionamento do público;

d) forma de controlar o trânsito, sobretudo em saídas de emergência;

e) de acordo com uma informação detalhada, quais os cruzamentos a cortar com fitas (caminhos sem saída) e aqueles que necessitam de marshalls.

f) colocação de chicanes artificiais de acordo com o Art. 20.1.4, em locais declaradamente rápidos;

g) 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 - DELEGADO MÉDICO/BRIEFING

1.6.1 - Delegado Médico

Em todas as competições do CPR e outras dos campeonatos regionais, a FPAK nomeará um Delegado Médico que acompanhará o rali. Assim, o Delegado Médico além de ter 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.

1.6.2 - Briefing - Artigo suspenso pela crise pandémica.

Nota Prévia - deve-se privilegiar o briefing escrito e/ou audiovisual em função da crise pandémica.

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

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

Art. 2 - SEGURANÇA DO PÚBLICO

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

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 competição, 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 competição, 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 competição*. 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 competição 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 C (ou superior). No entanto, só os elementos do *carro 0* têm de utilizar vestuário, conforme o definido no Art. 11.2 das PGAK.

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

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 de:

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

Art. 3 - SERVIÇOS DE SEGURANÇA NAS PEC

3.1 - Na Partida das PEC - conforme Art. 5.5.1 a) do Anexo H:

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

3.1.1 - Em PEC's, 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.

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

3.1.2 - No STOP das PEC

- mínimo de 2 extintores de 4 Kg;

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

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

3.1.4 - Quando as condições do terreno o exigirem, a viatura rápida de intervenção, pode ser 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 que 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 competição e do perigo que representa entrar no traçado da PEC;

3.2.1 - Os *marshalls* serão espalhados ao longo do percurso para:

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

3.2.2 - **Utilização de bandeiras vermelhas pelos marshalls - obrigatório adotar o seguinte procedimento:**

Em PEC's, 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*;

b) todo o condutor a quem for mostrada uma bandeira vermelhas, 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. 19.6.2 e 19.6.3;

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

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



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 competição, por sinalética definida no Anexo I, permitindo fazer o acompanhamento das viaturas de competição 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 - **Procedimento das viaturas de competição após a amostragem do sinal SOS (+)** - Qualquer equipa a quem tenha sido mostrado o sinal **SOS (+)** ou que veja um carro que tenha sofrido um acidente grave, em que ambos os membros da equipa sejam vistos dentro da viatura, sem exibirem o sinal **SOS (+)**, tem de parar de imediato para lhes prestar assistência assim como as viaturas que se lhe seguirem. Exceto a segunda que terá de prosseguir pelo percurso da competição, para informar da situação no *ponto rádio* mais próximo.

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

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

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

3.3.4 - Abandono da Competição - equipa que abandone uma competição, 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.

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

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

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

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

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

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

3.6 - Saídas de emergência - As saídas de emergência previstas nos percursos 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 4 kg.

Art. 6 - SEGURANÇA DOS OFICIAIS DE COMPETIÇÃO

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

Art. 7 - MEDIDAS ADICIONAIS DE SEGURANÇA NOS RALIS NACIONAIS

7.1 - Todos os clubes organizadores de competições 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 competição, 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 competição.

Art. 8 - EXIGÊNCIAS SUPLEMENTARES RESPEITANTES À VIATURA

8.1 CAMARAS DE FILMAR - sobre o regulado no art 22.2 das P.G.A.K.

8.1.1 - Se exigido pelo organizador ou Promotor do Campeonato (se aplicável), a viatura de competição deve levar uma câmara a bordo ou outro dispositivo de gravação. Isso será instalado pelo organizador

ou Promotor do Campeonato de acordo com o Artigo 253-2 do Apêndice 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 - PLANO DE CONTINGÊNCIA FPAK

<https://www.fpak.pt/sites/default/files/ficheiros/2020-08/FPAK%20Plano%20Conting%C3%Aancia%20Covid%2012%2005%202020%20VF2.pdf>

Art. 10 - DIRETRIZES SEGURANÇA RALIS FIA (PORTUGUÊS)

https://www.fpak.pt/sites/default/files/ficheiros/2021-02/Diretrizes_de_seguranca_para_ralis_FIA2020.pdf

ANEXO IV - CARTAS DE CONTROLO - LISTA DE INSCRITOS

Carta de Controlo VA / VT

<https://www.fpak.pt/sites/default/files/ficheiros/2019-12/Carta%20Controlo%20VA%20VT.pdf>

Lista de Inscritos Tipo

<https://www.fpak.pt/sites/default/files/ficheiros/2019-12/Lista%20Inscritos.pdf>

Carta de Controlo Tipo

<https://www.fpak.pt/sites/default/files/ficheiros/2019-12/Carta%20Controlo.jpg>

Carta de Controlo Tipo Free Practice & Qualifying

<https://www.fpak.pt/sites/default/files/ficheiros/2019-12/Carta%20Controlo%20FP%26Q.jpg>

PRESCRIÇÕES ESPECÍFICAS DE RALIS

REGULAMENTO TIPO RALIS

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 do rally.

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)					08:00	
	Partida para a Prova teste (Shakedown)					08:00	
REAB	Reabastecimento para Prova Teste (Indicar Local)						
CHT	Partida do Provas Teste (de passageiros)					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	Quechado (Indicar Local) (permitidas verificações)		6,50	10,36	00:18	10:56	21,67
	Escolha da Organização 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)
DATA

Logo (s) do Campeonato (s)

Logos institucionais definidos pela FPAK

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	19,87
Assistência B (Indicar o local)							
1B	Parque Assistência OUT				00:30	22:01	
1C	PARQUE FECHADO (Indicar Local)		0,16	03:50	00:03	22:04	3,20
Totais 1ª Secção		2,36	5,41	7,77	01:19		

1ª Secção

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 o local)		14,16	21,81	00:40	13:00	32,72
Totais 2ª Secção		34,63	38,73	73,36	03:00		

2ª Secção

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						
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		

3ª Secção

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	23,59
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	28,80
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	30,60
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 torçadas a desistirem no Final da última Prova a entrada do Parque Assistência devem entrar no Parque fechado até às 21:00</i>							
Totais 1ª Secção			19,26	27,50			

1ª Secção

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	Reabastecimento 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		

2ª Secção

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		

3ª Secção

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

Artigo	Descrição	A aplicar por	Penalização	A favor de:
7.1.1	Não identificação dos membros / equipas	DP	200,00€	FPAK
9.2	Falta de Placas de Matrícula	DP	150,00€	Clube Organizador
11.2	Excesso de Velocidade nos reconhecimentos	DP	25,00 € p Km/h	FPAK
11.3	Infrações ao código da estrada – 1ª infração	CCD	250,00 €	FPAK
11.3	Infrações ao código da estrada – 2ª infração	CCD	Min. 5 min	
11.3	Infrações ao código da estrada – 3ª infração	CCD	Desqualificação	
14.7				
15.1.1.1	Atraso VA / VT	CCD	150,00€	Clube Organizador
15.1.1.1	Perda da Carta de Controlo VA / VT	CCD	Critério CCD	Clube Organizador
16.5.2.1 f)	Assistência a veículos que terminam a PCQ	CCD	Critério CCD	
21.1	Não informar o DP de não participação em Rali 2	CCD	1000,00€	FPAK
29.5.1	Falta de comparência na distribuição de prémios	CCD	250,00 €	Clube Organizador
ANEXO III 1.6.2	Atraso ao Briefing	CCD	100,00€	Clube Organizador
ANEXO III 1.6.2	Não comparência ao Briefing	CCD	500,00€ e até desqualificação	FPAK

ATUALIZAÇÕES

Art. / Data	Estado	Art. / Data	Estado	Art. / Data	Estado
16.2.3 / 09.02	Atualizado	16.5.2 a) / 09.02	Atualizado	14.1.4 / 09.02	Atualizado
23 / 26.02	Atualizado	16.5 a) / 04.03	Atualizado		

16.5 - Shakedown e Qualifying

16.5 a)

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

Em todas as competições do Campeonato de Portugal de Ralis com exceção das competições integradas nos Ralis organizados pela FIA que possuam regulamentação própria, é obrigatório que o clube organizador em período anterior ao início da competição leve a efeito a organização de uma prova teste (shakedown). No mesmo percurso será levado a efeito uma prova especial de qualificação obrigatória para os dez (10) primeiros do Campeonato de Portugal de Ralis, três (3) primeiros do CPR 2RM mais os condutores prioritários FPAK/ FIA inscritos no rali. No primeiro rali do CPR serão os dez (10) primeiros classificados absolutos no ano anterior, três (3) primeiros classificados absolutos do CPR 2RM acrescidos dos prioritários.