Prescrições Específicas de Todo-o-Terreno 2018

Publicado em 09.01.2018

Actualizado em 27.03.2018

ARTIGO	DESCRIÇÃO
1	CARACTERÍSTICAS DAS PROVAS
2	TERMINOLOGIA
3	REGULAMENTAÇÃO
4	VEÍCULOS - GPS/GSM
5	EQUIPAS - LICENÇAS
6	PEDIDO DE INSCRIÇÃO - INSCRIÇÕES
7	TAXA DE INSCRIÇÃO NA PROVA - SEGURO DE PROVA
8	VERIFICAÇÕES ADMINISTRATIVAS E TÉCNICAS
9	IDENTIFICAÇÃO DO 1º CONDUTOR E 2º CONDUTOR/NAVEGADOR
10	PRÓLOGO E SECTORES SELECTIVOS
11	CADERNO DE ITINERÁRIO E CIRCULAÇÃO
12	SEGURANÇA DOS CONCORRENTES
13	ASSISTÊNCIAS
14	REABASTECIMENTOS
15	IDENTIFICAÇÃO - PUBLICIDADE
16	CARTA DE CONTROLO
17	ZONAS DE CONTROLO
18	CONTROLOS HORÁRIOS CHEGADA / PARTIDA (CHC / CHP)
19	CONTROLOS DE PASSAGEM
20	SECTORES SELECTIVOS
21	REAGRUPAMENTOS
22	PARQUE FECHADO
23	RESULTADOS E CLASSIFICAÇÕES
24	DISTRIBUIÇÃO DE PRÉMIOS – CONFERÊNCIAS DE IMPRENSA
25	RECLAMAÇÕES - APELOS - MULTAS
26	DIREITOS COMERCIAIS
27	ACTAS - RELATÓRIO DE ENCERRAMENTO
28	CONTROLOS ANTI DOPAGEM E ALCOOLÉMIA
29	APLICAÇÃO E INTERPRETAÇÃO DAS PRESENTES PRESCRIÇÕES ESPECÍFICAS
Anexo I	PLANO DE SEGURANÇA
Anexo II	RESPONSÁVEL PELAS RELAÇÕES COM OS CONCORRENTES
Anexo III	CARTA DE CONTROLO TIPO
Anexo IV	SINALIZAÇÃO

CONDIÇÕES GERAIS

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

Art. 1 - CARACTERÍSTICAS DAS PROVAS

1.1 - Baja - independentemente da designação de uma prova ostentar a referência BAJA, todas as provas que integrem o calendário do CPTT, à excepção das que integrem simultaneamente Campeonatos/Taças FIA, reger-se-ão obrigatoriamente, pelas normas estabelecidas para as provas do tipo Baja.

1.2 - Quilometragem e Duração das Provas

Características			
Duração	1 dia	2 dias *	
Km	600	1000	
Total Km SS	300	450	Margem de +- 10%
Máximo Km p/ SS	200	-	
Mínimo Km p/ SS	80	-	
Máx. duração (horas)	40	-	Entre o início das Verificações** e a Distribuição de Prémios

* *Com um descanso mínimo de 8 horas e máximo de 20 horas a respeitar entre duas etapas.*

** *É contudo autorizada a realização de uma sessão de Verificações Administrativas e Técnicas facultativas, na véspera do início da prova.*

1.2.1 - Percursos Inferiores - Poderão ser admitidos pela FPAK nos casos em que considere a situação, como suficiente para o interesse da competição, podendo ser organizado um Prólogo num dia suplementar.

1.3 - Taça Portugal de Todo o Terreno (TPTT) - os concorrentes inscritos, disputam apenas uma parte do percurso total da prova (aprox. 50%) a definir pela organização.

1.4 - Interdição de disputa de SS à noite - A disputa dos SS deverá permitir, à maioria das equipas, realizar grande parte do percurso de dia, não sendo autorizado dar a partida para um SS de noite.

Art. 2 - TERMINOLOGIA

2.1 - Aditamento - comunicação escrita de carácter oficial que fará parte integrante do regulamento da prova, destinada a modificar, precisar ou completar o mesmo. Têm de ser numerados, datados, assinados, e impressos em papel amarelo e afixados no quadro oficial de prova. Serão comunicados no mais curto espaço de tempo possível, a todos os concorrentes, os quais têm de confirmar a sua recepção por assinatura, apesar da obrigatoriedade de afixação no quadro oficial da prova, as cópias a ser entregues aos concorrentes poderão ser em papel branco.

Os aditamentos serão feitos:

a) até ao início das verificações administrativas - pela organização, caso em que terão de ser submetidos à aprovação da FPAK (ou FIA no caso de provas internacionais), salvo no que respeita às modificações introduzidas no horário, itinerário ou programa de reconhecimentos do Prólogo.

b) após o início das verificações administrativas - pela organização, caso em que terão de ser submetidos ao Colégio de Comissários Desportivos (CCD) da prova, salvo no que respeita a modificações do itinerário, para as quais os aditamentos podem ser emitidos pelo director da prova.

2.2 - Briefing - obrigatório com a presença do director de prova e/ou director-adjunto entre o fim das verificações e a partida para a 1ª etapa, que inclua um SS, tem de ser transcrito e entregue aos concorrentes e ainda afixado no quadro oficial. É obrigatória 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 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.

2.3 - Carta de Controlo - carta destinada a recolher os vistos e a inscrição dos tempos registados, nos diferentes controlos previstos no itinerário, tendo que respeitar o modelo standard FPAK (Anexo III das PETT).

2.4 - Etapa - cada uma das partes da prova separadas por uma paragem mínima de 8 horas e de que resulte uma nova ordem de partida.

2.5 - Desqualificação **-** sanção que só poderá ser pronunciada pelo director de prova na sequência de excesso de penalização ou pelo CCD, por infracção grave (esteja ou não prevista no regulamento da prova). O concorrente só poderá ser desqualificação no final de uma secção.

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

2.7 - Painéis de Informação - as informações transmitidas aos concorrentes, não são consideradas como assistência ou ajuda exterior.

2.8 - Parque Fechado - é o local para onde os concorrentes são obrigados a levar as viaturas, como previsto no regulamento da prova. Ao seu interior, apenas têm acesso as autoridades desportivas, sendo interdita qualquer operação ou reparação a menos que seja autorizada pela regulamentação específica em vigor.

2.9 - Penalização Fixa Prevista - penalização em tempo a adicionar às penalizações já incorridas pela equipa, nos casos precisos e referidas no regulamento da prova. A penalização fixa prevista é calculada, adicionando todos os tempos máximos autorizados na etapa considerada, aumentada de uma percentagem indicada no regulamento da prova.

2.10 - Prólogo - prova de velocidade em estrada fechada à circulação normal, com uma distância entre 5 e 10 Km, organizado sob a forma de SS, a percorrer uma vez e contando para a classificação final.

2.11 - Reagrupamentos - paragem prevista pela organização em regime de parque fechado, que tem um controle horário à entrada e outro à saída, para permitir, mantendo o programa da prova, o reagrupamento das viaturas que continuam em prova. O tempo de paragem pode não ser o mesmo para todas as equipas.

2.12 - Secção - conjunto de sectores:

- entre a partida e o primeiro reagrupamento;

- entre dois reagrupamentos;

- entre o último reagrupamento e a chegada de etapa;

2.13 - Sector de Ligação

- parte do itinerário compreendido entre a partida de uma etapa ou secção e um Controle Horário;

- entre a chegada de um SS e um CH ou entre dois CH sucessivos;

2.14 - Sector Selectivo (SS) - prova de velocidade disputada em tempo real.

2.15 - Tempo Máximo Autorizado - tempo máximo estabelecido para cada sector selectivo, que, no caso de ser excedido, levará à desqualificação da prova.

2.16 - Tempo Real - tempo expresso em horas, minutos e segundos, que corresponde ao tempo realmente efectuado pelo concorrente, num SS ou Prólogo.

2.17 - Equipa - composta por dois elementos, designados como 1º condutor e 2º condutor/navegador, a bordo de cada viatura de prova, detentores de uma licença desportiva válida (FIA ou FPAK) para o tipo de prova em questão.

Art. 3 - REGULAMENTAÇÃO

3.1 - Regulamento da Prova (RP) - Condições de publicação - impresso preferencialmente em formato A5, terá de estar conforme com todas as disposições editadas, a saber:

- Código Desportivo Internacional (CDI)

- Prescrições Gerais de Automobilismo e Karting (PGAK);

- Prescrições Específicas de Todo o Terreno (PETT)

- Regulamento Desportivo do correspondente campeonato, taça, troféu, desafio, série ou critério;

- Regulamento tipo de Todo Terreno

- Toda e qualquer outra regulamentação ou interpretação, publicada no boletim oficial da FIA ou FPAK e consequentemente publicada nos respectivos *sites* oficiais.

3.1.1 - Disposições e condições suplementares - tem de mencionar explicitamente todas as disposições e condições suplementares, as quais têm de estar conformes com os textos regulamentares e fará parte do relatório do Observador FPAK.
3.1.3 - Horário e local de afixação dos resultados oficiais - terá de especificar o local e horário de afixação dos resultados oficiais. No caso de a publicação dos resultados ser retardada, a nova hora de publicação tem de ser publicada no(s) quadro(s) oficial(ais).
3.1.4 - Marcação da 1ª reunião do CCD - a data / hora é decidida pelo presidente do CCD e terá de ser publicada no RP.
3.2 - Modificação do Regulamento - Aditamentos - o regulamento particular de prova depois de aprovado, apenas poderá ser modificado nos termos dos Art. 3.6 e 11.9 do CDI.
3.2.1 - Incongruência entre regulamentações - toda a regulamentação específica, que não esteja de acordo com os Regulamentos Desportivo e Técnico FPAK, tem de ser objecto de um pedido separado de autorização junto da FPAK. Depois da aprovação, será objecto de um aditamento ao regulamento da prova.
3.2.2 - Modificações ou disposições suplementares - serão anunciadas por Aditamentos que passarão a fazer parte integrante do regulamento da prova.
Estes aditamentos serão afixados no Secretariado e nos quadros oficiais de afixação previstos no programa da prova. Igualmente serão comunicados directamente aos concorrentes, logo que possível, os quais têm de confirmar por assinatura a sua recepção, salvo caso de impossibilidade material, durante o desenrolar da prova.
3.3 - Aplicação e Interpretação do Regulamento - o director da prova, é o responsável pela aplicação destas Prescrições, dos regulamentos aplicáveis e do regulamento da prova durante o decorrer da prova. Terá de informar o CCD, de todos os incidentes importantes que tenham sido verificados e que exijam a aplicação geral das presentes Prescrições, do regulamento apropriado ou do regulamento da prova.
3.3.1 - Reclamação apresentada por um concorrente - será transmitida para deliberação e decisão do CCD, de acordo com o Art. 13.1 e seguintes do CDI e Art. 14 das PGAK.
3.3.2 - Casos não previstos - serão estudados pelo CCD que detêm o exclusivo poder de decisão, conforme Art. 11.9 do CDI.
3.3.3 - Duvidas na sua interpretação - servirá de base o texto redigido em língua portuguesa. No caso de provas inscritas no calendário internacional da FIA e que integrem campeonatos ou taças FIA, será o texto redigido na língua inglesa que prevalecerá.
3.3.4 - Multas Pecuniárias - por proposta do director da prova ao CCD, poderão ser aplicadas multas pecuniárias no caso de eventuais infracções que não se revistam de carácter desportivo (exemplo: chegada tardia às verificações, etc.).

Art. 4 - VEÍCULOS - SISTEMAS *GPS/GSM E SISTEMA DE APROXIMAÇÃO*

4.1 - Veículos admitidos no CPTT - integrarão os Grupos T1, T2, T3 e T8, conforme o Regulamento Técnico de TT.
4.2 - Veículos admitidos na TPTT - integrarão os Grupos T0, T8 e TA, conforme o Regulamento Técnico de TT.
4.3 - Instalação dos sistemas - nas verificações técnicas iniciais o concorrente terá de apresentar os *sistemas GPS/GSM e Aproximação,* e disponibilizar um elemento da sua equipa de assistência técnica, para se proceder à verificação da correcta instalação, segundo as instruções fornecidas pelos representantes.
4.3.1 - Sistema não instalado - em caso da viatura não ter os sistemas instalados, em conformidade com as instruções fornecidas, a equipa será impedida de participar na prova.
4.3.3 - Manipulação ou interferência - qualquer tentativa será comunicada ao CCD que poderá aplicar uma penalização, que pode ir até à desqualificação. Se no decorrer de uma prova se comprovar que qualquer viatura, deixou de ter alimentação nos sistemas por acção deliberada da equipa, esta será desqualificada da prova.
4.3.4 - Desmontagem - será efectuada no parque fechado final pela equipa que o entregará ao elemento dos representantes, que tem de estar acompanhado por um Comissário Técnico (CT).
4.3.5 - Em caso de acidente, abandono ou desistência da prova - a equipa é o único responsável pela imediata devolução ao representante, do equipamento instalado na sua viatura.

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

Art. 5 - EQUIPAS - LICENÇAS

5.1 - Para correcta interpretação deste texto, serão consideradas as seguintes palavras:
a) concorrente - pessoa física ou moral que inscreve o veículo de prova;
b) equipa - conjunto compreendendo o 1º condutor e 2º condutor/navegador;

5.2 - Tipo de Licenças
CPTT - serão admitidas equipas inscritas por um concorrente, titular de uma licença NACIONAL A válida (ou grau superior). Os membros da equipa têm de ser titulares de licença NACIONAL A válida (ou grau superior).
TPTT - serão admitidas equipas inscritas por um concorrente, titular de uma licença NACIONAL B válida (ou grau superior). Os membros da equipa têm de ser titulares de licença NACIONAL B válida (ou grau superior).
5.3 - Responsabilidade do 1º condutor durante uma prova - assume solidariamente a responsabilidade do concorrente, desde que este não se encontre a bordo da viatura de prova.
5.4 - Forma de contar para a classificação de um campeonato/taça/troféu/desafio série/critérios - o 1º condutor tomará o compromisso formal de conduzir ele próprio, o veículo de prova durante os SS. O 2º condutor/navegador poderá conduzir o veículo exclusivamente nos sectores de ligação. Caso contrário, a equipa será classificada na prova, mas não obterá pontos para a respectiva competição.
5.5 - Abandono de um dos elementos durante a prova - em aplicação do regulamento e segundo as presentes prescrições, será comunicado ao CCD, que poderá aplicar uma penalidade.
5.6 - Admissão de terceiros a bordo - a equipa deverá encontrar-se a bordo do veículo durante toda a prova, salvo se para o transporte de um ferido, o CCD poderá aplicar uma penalidade.
5.7 - Atitudes desleais, incorrectas ou fraudulentas - todas as atitudes tidas por um concorrente ou por membros da sua equipa, será julgada pelo CCD, que pronunciará toda a eventual penalidade.
5.8 - Equipas a Solo - são admitidas.

Art. 6 - PEDIDO DE INSCRIÇÃO - INSCRIÇÃO

6.1 - Inscrição em provas - as inscrições para qualquer prova, serão efectuadas, unicamente, junto ao clube organizador/promotor, conforme regulamento da prova.
6.2 - Boletim de Inscrição - sendo obrigatório o seu integral preenchimento, sem estas indicações e o pagamento da respectiva taxa de inscrição o boletim não será aceite. É da inteira e exclusiva responsabilidade do concorrente, todos os dados/informações incluídos no boletim de inscrição. A omissão ou erro de qualquer dado/informação, não poderá ser imputada ao clube organizador.
Ao assinar o boletim de inscrição, o concorrente e a equipa concordam em respeitar o regulamentado no CDI, nas PGAK, nas presentes prescrições e no regulamento da prova e respectivos anexos.

Art. 7 - TAXA DE INSCRIÇÃO NA PROVA - SEGURO DE PROVA

7.1 - Valor da taxa de inscrição - tem de ser indicado no regulamento da prova e inclui:
a) o prémio do seguro nos termos definidos pelo Art. 17 das PGAK. A apólice de seguro estará válida de acordo com o Art. 2.1.7 do CDI e 17 das PGAK;
b) a taxa adicional obrigatória, de utilização de *Sistema GPS/GSM* fixada;
Ao clube organizador será debitado directamente pela empresa de cronometragem oficial contratada no final da prova, o valor dessa taxa, tendo em conta o número total de participantes.
7.2 - Taxa de inscrição na TPTT - será reduzida relativamente à do CPTT e estará indicada no regulamento da prova sendo em tudo idêntica ao Art. 7.1.
7.3 - A inscrição não será aceite, se não for acompanhada do valor da taxa respectiva.
7.4 - As taxas de inscrição serão, integralmente, reembolsadas de acordo com o Art. 9.8 das PGAK.

Art. 8 - VERIFICAÇÕES ADMINISTRATIVAS E TÉCNICAS

8.1 - Verificações Administrativas - compreendem a verificação dos documentos mencionados no regulamento da prova:
- Licenças Desportivas de concorrente e condutores/navegadores;
- Cartas de Condução;
- Título de Registo de Propriedade/Livrete ou Documento Único Automóvel;
- Declaração do proprietário, autorizando a participação em provas desportivas (caso a viatura não seja propriedade de um dos membros da equipa);
- Passaporte Técnico FPAK (e/ou FIA);
- Passaporte Técnico FIA em provas internacionais FIA;

8.1.1 - Penalidade para Ficha de homologação e Passaporte técnico não apresentados - o CCD poderá aplicar o Art. 10.2.2 das PGAK.

8.2 - Verificações Técnicas Iniciais - só as equipas que tenham sido aprovadas nas verificações administrativas, podem apresentar o seu veículo nas verificações técnicas que serão de âmbito geral: marca e modelo do veículo, respeito pelas regras do grupo em que foi inscrito, pelas normas de segurança e pelo código da estrada. O simples facto de apresentar uma viatura às VTI, é considerado como uma declaração implícita por parte do concorrente da integral conformidade do seu veículo.

8.3 - Partida Recusada - a todo o veículo, que não esteja de acordo com o Art. 11 das PGAK, bem como no caso dos membros da equipa não se apresentarem em conformidade com a supra identificada disposição.

8.4 - 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 eléctricas	
Local com pelo menos 2 linhas de verificação	Local vedado ao público com espaço para pelo menos 2 viaturas em simultâneo
Equipado com meios elevatórios ou fossa	
Balança certificada (única cujas medições serão consideradas válidas)	
Controlo de certificação da desmontagem das chapas de proteção inferiores das viaturas antes das linhas de verificação	-
-	Para Parques Fechados distantes do local da verificação, garantir comissários em número suficiente para acompanhares as viaturas durante o percurso
Extintores	
Outras necessidades específicas solicitadas pelo Delegado Técnico FPAK ou CTC	

8.5 - Verificações complementares - em qualquer momento da prova, podem ser efectuadas verificações complementares, tanto aos membros da equipa como ao veículo. O chassis, o bloco do motor ou qualquer outra peça já marcados durante as VTI podem ser submetidos, a qualquer momento da prova, a marcações complementares específicas.
O concorrente é responsável a todo o momento pela legalidade técnica do seu veículo.

8.5.1 - Recolha de amostras de combustível

8.5.1.1 - Em conformidade com o Art. 10.5.1 das PGAK.

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

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

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

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

8.6 - Marcas de identificação do veículo - compete às equipas, verificar que as mesmas se manterão intactas até final da prova. A sua falta será comunicada ao CCD, que poderá aplicar uma da penalidade. Compete ainda às equipas, verificarem a correcta reposição de todos os elementos da viatura que tenham sido manipulados durante os controlos técnicos efectuados.

8.7 - Adulteração de marcas - toda a fraude verificada e nomeadamente o facto de apresentar como intactas, marcas de identificação que foram retocadas, implicará igualmente a desqualificação da equipa, bem como do(s) concorrente(s) ou equipa(s) que tenha(m) ajudado ou facilitado a cometer a infracção. Tal facto não impede a aplicação de sanções mais graves que podem ser pedidas à ADN do concorrente e/ou do seu cúmplice.

8.8 - Viaturas sujeitas a verificação técnica final - as verificações incidirão sobre o primeiro classificado de cada grupo, assim como outros veículos, de acordo com o Art. 10.6 das PGAK.

Art. 9 - IDENTIFICAÇÃO DOS 1º CONDUTOR E 2º CONDUTOR/NAVEGADOR

9.1 - Reconhecimento e Identificação - será feita através de diferentes pulseiras (preferencialmente) ou crachás. A constatação da sua ausência por um oficial da prova, implicará uma penalização de 100 €.

Art. 10 - PRÓLOGO E SECTORES SELECTIVOS

10.1 - Prólogo

10.1.1 - Reconhecimento - caso o organizador entenda autorizá-lo, terá de constar claramente no regulamento da prova, quando e de que forma ele será efectuado.

Caso não seja permitido o CCD aplicará uma penalização de 30 minutos, à equipa infractora, assim se comprove que esta, ou alguém ligado a esta o tenha efectuado.

10.1.2 - Tempo máximo - o tempo máximo para percorrer cada passagem do prólogo, está definido no regulamento da prova.

10.2 - Estabelecimento da ordem de partida

a) condutores das listas de notoriedade FIA;

b) condutores da lista de notoriedade nacional;

c) condutores estrangeiros classificados em listas de notoriedade nacional pelas suas ADN;

d) na 1ª prova do campeonato - aos 10 primeiros, segundo a ordem de classificação final do CNTT do ano anterior.

e) nas provas seguintes - aos 10 primeiros, segundo a classificação geral provisória no CPTT do ano em curso, reportada à data do fecho de inscrições para a respectiva prova.

f) todos os outros condutores, seguindo critérios de equidade e verdade desportiva, o CCD poderá alterar a respectiva ordem de partida;

10.2.1 - Concorrentes da TPTT - serão sempre atribuídos números de competição a partir do 601, partindo para qualquer etapa ou SS, sempre após os concorrentes do CPTT.

10.3 - Partidas - serão dadas de minuto a minuto. Onde seja evidente a falta de visibilidade por causa do pó, recomenda-se que tal intervalo seja alargado para 2 minutos. A cronometragem será efectuada em horas, minutos, segundos e décimos de segundo. Os centésimos de segundo serão considerados somente para efeitos de desempate.

10.4 - Repetição do Prólogo - em caso algum, será permitida a repetição do prólogo.

10.5 - Não cumprimento do Prólogo

10.5.1 - Não completar o prólogo ou exceder o tempo máximo previsto para a sua realização - ser-lhe-á atribuído, o tempo de 30 minutos.

10.5.2 - Não controlar no CHC após concluir o prólogo - ser-lhe-á aplicada uma penalização de 15 minutos que não interferirá no tempo do prólogo, mas será adicionada à classificação geral final.

10.5.3 - Não completar o prólogo após todos os concorrentes - a viatura pode ser rebocada para o Parque de Assistência (PA) a fim de ser reparada. A mesma situação é autorizada no caso de a viatura ficar imobilizada nos sectores de ligação. As equipas abrangidas por esta regra, serão ainda assim,

admitidas à partida para o 1º SS, na condição de se apresentarem à hora prevista, nesse Controlo Horário.

10.6 - Ordem de partida para o 1º SS de equipas abrangidas pelo Art. 10.5 - partirão para a 1ª etapa ou 1º SS, as equipas, de acordo com a classificação obtida no prólogo com a seguinte ordem:

10.6.1 - As equipas que terminaram o prólogo, de acordo com o tempo obtido, acrescido da penalização.

10.6.2. - As equipas que não completaram o prólogo, segundo a ordem crescente dos seus números de competição.

10.7 - Assistência após o Prólogo - após o prólogo os concorrentes controlarão no CHC à entrada do PA. Durante o período de assistência, é permitido a um dos membros da equipa, devidamente identificado:

a) sair do parque para testar a viatura num raio máximo de 10 Km;

b) proceder ao reabastecimento da viatura nas estações de serviço públicas situadas nas imediações do PA e assinaladas no caderno de itinerário;

Qualquer infracção resultará numa penalidade à descrição do CCD, que poderá ir até à desqualificação.

10.8 - Ordem de partida para o 1º SS - de acordo com o tempo obtido na realização do prólogo, acrescido de eventuais penalizações por falsa partida, atalhos e outras resultantes de infracções que de qualquer modo, tenham contribuído para melhorar o seu desempenho

À partida de cada etapa / 1º SS, as 10 primeiras equipas partirão, com um intervalo de 2 minutos.

10.9 - Casos em que não exista Parque Fechado - os concorrentes terão de se apresentar no parque de partida (quando previsto) ou no CH de partida da 1ª etapa, de acordo com a hora de partida afixada no quadro oficial da prova.

10.10 - Partida para as Etapas seguintes - a partir da 2ª etapa, e para todas as etapas seguintes, as partidas serão dadas de acordo com a última classificação geral publicada (com penalizações incluídas).

10.11 - Intervalo de partida - em caso algum, podem ser superiores a 2 minutos.

10.12 - Atraso na apresentação à partida de um Parque de Partida - para o prólogo ou etapa, será penalizado à razão de 1 minuto por cada minuto de atraso. Para além de 15 minutos de atraso, a partida será recusada e a equipa desqualificada.

Art. 11 - CADERNO DE ITINERÁRIO - CIRCULAÇÃO

11.1 - Caderno de Itinerário - as equipas receberão até 3 horas antes da partida da prova, um caderno de itinerário, contendo a descrição detalhada do itinerário, o qual tem de ser integralmente respeitado, sem se desviarem deste, ou de áreas de parques e zonas de assistência indicadas, salvo em caso de força maior devidamente justificado e aceite pelo CCD.

11.2 - Análise de eventuais desvios ou atalhos - o director de prova poderá usar o *Sistema GPS/GSM*. O relatório do percurso percorrido por cada equipa, tal como reproduzido pelo *Sistema GPS/GSM*, será disponibilizado ao director de prova, que terá de comunicar ao CCD, podendo este, aplicar as penalizações previstas no quadro abaixo. Esse relatório constituirá o documento oficial de suporte dessa decisão.

1ª infracção	15 minutos
2ª infracção	45 minutos
3ª infracção	desqualificação

11.2.1 - Tolerância em relação ao percurso obrigatório - na análise de uma qualquer irregularidade no cumprimento do percurso da prova, será dada às equipas uma tolerância de, no máximo, até 50 metros, relativamente a qualquer erro (ou desvio momentâneo) em relação ao percurso obrigatório.

Todo o desvio excessivo relativamente à distância que constitui a tolerância máxima, e considerado desnecessário pelo CCD, determinará a aplicação de uma penalização em tempo, e poderá determinar a desqualificação da equipa, conforme quadro supra.

11.2.2 - Juízes de Facto - poderão ser nomeados para comprovarem o correcto e integral cumprimento do itinerário da prova. A **nomeação tem de ser** proposta ao CCD, pelo director de prova, o qual indicará não só, a identidade dos mesmos, como a sua localização no percurso. A decisão do CCD, sobre a sua nomeação e/ou designação, não é passível de qualquer recurso. Todos os oficiais de prova, incluindo os comissários dos CC, são considerados como tal. Os Comissários Desportivos, que integrem o CCD, de uma prova, não poderão ser considerados Juízes de Facto ou exercer tal função nessa prova.

11.2.3 - Rebocar ou empurrar - é proibido, rebocar ou ser rebocado, transportar ou fazer empurrar os veículos participantes, a não ser para os fazer voltar ao leito da estrada ou para libertar a mesma, desde que numa distância não superior a 500 metros.
Para sair do parque fechado, um veículo poderá ser empurrado, por elementos da sua equipa, de outras equipas em prova e até ao fim da zona de controlo, incorrendo no entanto numa penalização de 1 minuto.
Toda a infracção, resultará numa penalidade à discrição dos CCD, podendo ir até à desqualificação.
Exceptuam-se os casos previstos no Art. 10.5 das presentes prescrições.
11.2.4 - Nas zonas de controlo de chegada dos SS, as viaturas terão de mover-se pelos seus próprios meios, sob pena de uma penalização de 1 hora por infracção.
11.2.5 - Comportamento incompatível com o espírito desportivo - é proibido às equipas sob pena de desqualificação, nomeadamente, impedir intencionalmente a passagem dos veículos participantes ou dificultar as ultrapassagens. Todas as viaturas que sejam alcançadas por outras viaturas que sigam à sua rectaguarda, e estas sinalizem a sua presença, estão obrigadas a facilitar e permitir a sua ultrapassagem, logo que o possam fazer em condições de segurança.
11.2.6 - Circulação em sentido contrário - é proibido às equipas circularem em sentido contrário ao do percurso dos SS, sob pena de uma penalização que pode ir até à desqualificação, excepto para a realização de manobras estritamente necessárias por forma a retomar o sentido e o intinerário da prova.
11.3 - Formato do Caderno de Itinerário - impresso em formato A5, com espiral no topo e os sinais ***OK*** **e** ***SOS*** **(✚)** dobrados ou colados num formato mínimo A4, no interior do mesmo. Em alternativa, o organizador poderá facultar em separado, os dois sinais impressos numa cartolina de formato A3 (mínimo).
11.3.1 - Indicações de distâncias - no caderno de itinerário o tamanho dos números dos valores parciais entre cruzamentos, tem de ser maior, relativamente ao dos totais.
11.3.2 - Identificação de estradas de alcatrão - sempre que o percurso cruze uma estrada de asfalto (Controlos de Cruzamento - CC), o caderno de itinerário tem de identificar esta estrada e o Km do local de cruzamento (Ex: Km 34,1 EN 255 / Km 6,0 EM 508 / Km 12,4 CM 1234).
11.3.3 - Identificação do responsável pela elaboração e conferência - têm de ser licenciados pela FPAK, fazer parte dos oficiais de prova no regulamento da prova e têm de constar nos cadernos de itinerários. Terão ainda de efectuar uma verificação ao percurso de prova, nos dias que a antecedem e fornecer a todos os concorrentes, as eventuais modificações.
11.3.4 - Instruções em caso de acidente - o caderno de itinerário tem de conter uma página com as instruções a respeitar em caso de acidente.
11.4 - Reconhecimentos do Percurso de Prova - são proibidos sob todas as formas de reconhecimento do percurso da prova, excepto do percurso do prólogo, conforme definido no Art. 10.1.1. Antes e durante a realização de uma prova, é proibido aos concorrentes, condutores e navegadores, inscritos ou susceptíveis de se inscreverem, fazerem ou mandarem fazer, ou utilizar meios ou recursos de terceiros, quaisquer que sejam, que permitam ou possibilitem qualquer reconhecimento do percurso. A posse de apontamentos sobre o percurso, que não sejam fornecidos pelo organizador é proibida, sendo os concorrentes desqualificados, caso tal seja verificado.
11.4.1 - Informações sobre o percurso - o organizador tem de garantir a todos os concorrentes inscritos ou susceptíveis de se inscreverem, que nenhuma informação respeitante ao percurso foi ou será divulgada, seja a quem for, até ao limite de tempo previsto, antecedente ao início da etapa ou etapas onde for disputado um sector selectivo, com excepção dos comunicados destinados aos concorrentes. O não cumprimento desta garantia dará origem a sanções por parte da FPAK, podendo ir até à exclusão do campeonato.
11.4.2 - Forma de marcação no terreno - será feita através de fita plástica, setas, placas informativas, etc, tendo estas que ser colocadas do lado direito da pista.
11.4.3 - Indicação de barramento de estrada - no caso de ser efectuado com fita plástica, num dos extremos da barreira, terão de ser colocadas setas indicadoras do percurso correcto, bem como um segundo barramento igualmente com fita plástica. Recomenda-se a colocação de uma seta avisadora de cor diferente e com o mesmo sentido de orientação, instalada 100 metros antes do respectivo local.

11.5 - Circulação nos Sectores de Ligação - as equipas têm de respeitar escrupulosamente os regulamentos de circulação do código da estrada, incorrendo em penalizações da forma seguinte:

Excesso de velocidade	25 € por Km/h a mais, aplicada pelo director de prova (valor a favor do organizador)
Outras penalizações a aplicar pelo CCD	
1ª infracção	250 € (valor a favor da FPAK)
2ª infracção	Penalização mínima de 5 minutos
3ª infracção	Desqualificação

11.5.1 - Constatação de infracções - Os oficiais da prova, juízes de facto, bem como o sistema de GPS, que constatem qualquer infracção às regras de circulação, cometida por uma equipa, deverão disso dar imediato conhecimento à direcção de prova, para que esta possa agir em conformidade. Caso a infracção seja verificada por agentes de autoridade, estes procederão da mesma forma que procedem relativamente ao normal utilizador da via pública, após o que deverão dar conhecimento à direcção da prova.

11.5.2 - Caso não decidam parar o condutor infractor - poderão solicitar a aplicação das penalizações previstas no regulamento da prova, sob reserva de que:

a) a notificação da infracção seja recebida pela organização, por via oficial e por escrito, antes de as classificações da etapa ou final terem sido afixadas;

b) a notificação seja suficientemente detalhada e precisa, para que a identidade do condutor infractor, possa ser indubitavelmente definida, bem como o local e hora e que os factos reportados não sejam passíveis de interpretações diversas. Toda a infracção será comunicada ao CCD que poderá aplicar uma penalidade prevista no Art 11.5 das presentes Prescrições.

11.5.3 - Circulação na via publica - em qualquer sector de ligação, uma viatura participante só poderá circular com as quatro rodas completas (jante e pneu). Qualquer infracção a esta regra poderá originar uma penalidade imposta pelo CCD.

Art. 12 - SEGURANÇA DOS CONCORRENTES

12.1 - Acidente com feridos - caso haja necessidade de intervenção médica de emergência, e sempre que possível, o sinal ***SOS*** **(✚)** terá de ser imediatamente exibido aos carros que passarem a seguir; e se for o caso, a algum helicóptero da organização que esteja a prestar assistência.

12.1.1 - Procedimento das equipas seguintes - qualquer equipa a quem haja sido mostrado o sinal ***SOS*** **(✚)** ou que veja um carro que tenha sofrido um acidente grave e em que ambos os membros da equipa sejam vistos dentro do carro acidentado mas não estão a exibir o sinal ***SOS*** **(✚)** terá de, sem qualquer excepção, parar de imediato para lhes prestar assistência.

A segunda viatura a chegar ao local do acidente, caso seja possível, terá de prosseguir pelo percurso da prova, para informar sobre a situação no ponto rádio mais próximo.

Todos os carros que se lhe seguirem, terão que parar, tendo no entanto a atenção de deixar a estrada desimpedida, para o acesso de viaturas de emergência.

12.1.2 - Acidente sem feridos - caso não tenha provocado nenhum ferido que necessite de assistência médica imediata, o sinal ***OK***, tem de ser claramente exibido, no mínimo, às 3 viaturas que passem a seguir, bem como a qualquer helicóptero que tente prestar-lhe assistência.

12.1.3 - Abandono da viatura pela equipa - a equipa tem de colocar o sinal ***OK*** na viatura acidentada, de forma perfeitamente visível, para os restantes concorrentes.

12.2 - Triângulo vermelho reflector - cada viatura concorrente tem de transportar um triângulo vermelho reflector, que em caso de paragem da viatura durante um SS, terá de ser colocado por um dos membros da equipa, em local visível, no mínimo a 50 metros da viatura imobilizada.

12.2.1 - Este triângulo terá de ser colocado mesmo que o carro esteja parado fora da estrada, assinalando a sua presença no local.

12.3 - Equipa que abandona uma prova - tem de informar os organizadores, tão urgente quanto possível.

12.4 - Vestuário da Equipa - o vestuário do 1º condutor e 2º condutor/navegador, no CPTT e TPTT, tem de respeitar o Art. 11.2 das PGAK.

12.5 - Penalidade - qualquer equipa que não respeite estas regras, ficará sujeita à aplicação de uma penalidade à discrição do CCD, sem prejuízo da aplicação do disposto no Art. **8.3** das presentes prescrições.

13 - ASSISTÊNCIAS

13.1 - Locais autorizados para Assistência - apenas nos PA previstos pelos organizadores e mencionadas no caderno de itinerário, sob pena de sanção a aplicar pelo CCD, que poderá ir até à desqualificação da prova.
13.1.1 - Assistência aérea - é proibida, sob pena de desqualificação decidida pelo CCD.
13.2 - Regulamentação particular - quando um organizador previr uma regulamentação particular para assistência aos concorrentes, terá de detalhá-la e fazê-la visar pela FPAK.
13.3 - Distâncias máximas entre PA - os organizadores terão de fazer figurar no regulamento da prova, todas as distâncias máximas em quilómetros, entre os diferentes PA.
Estes devem preferencialmente ser junto ao centro urbano mais próximo da zona em que a prova decorra.
13.4 - Circulação num PA - é interdito sob pena de desqualificação, as equipas circularem a mais de 30 Km/h, definida no caderno de itinerário. Assim, será considerada uma ZCV, pelo que os procedimentos têm de respeitar o Art. 17.5, das presentes prescrições.
13.4.1 - Corredor de circulação - os PA tem de estar delimitado no seu interior por um corredor de circulação, com uma única entrada e uma única saída de acesso, em relação ao percurso de prova.

14 - REABASTECIMENTOS

14.1 - Locais para reabastecimento - os reabastecimentos só poderão ser efectuados em zonas especificamente definidas pelos organizadores:
- nas zonas oficiais de reabastecimento à saída dos PA.
- nas estações de serviço públicas assinalados no caderno de itinerário e identificadas no RP da prova.

14.2 - Regras a observar
14.2.1 - Limite de velocidade - 10 Km/h **das zonas oficiais de reabastecimento.**
14.2.2 - Vestuário mínimo dos operadores - É obrigatório que os operadores de reabastecimento, nas zonas definidas, estejam equipados com vestuário (fato, balaclava e luvas) resistente ao fogo. Exceptuam-se os reabastecimentos efectuados em postos públicos.
É expressamente proibida a utilização de roupas inflamáveis, junto com os fatos ignífugos, tais como *coletes de sinalização, kispos*, e similares.
14.2.3 - 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.
14.3 - Interdição de qualquer outra acção - toda a acção efectuada no interior de uma zona de reabastecimento ou ZR, que não esteja directamente relacionada com o reabastecimento do veículo participante, é interdita.
A não observação do disposto neste artigo pode levar a desqualificação da equipa, da prova.
14.4 - Procedimento em caso de avaria de uma viatura numa ZR - esta pode ser empurrada para fora da zona de reabastecimento pelos dois membros da equipa, pela sua equipa de assistência ou por comissários da prova, sem incorrer em qualquer penalidade, sendo possível utilizar uma bateria auxiliar, após a saída da referida zona.

Art. 15 - IDENTIFICAÇÃO - PUBLICIDADE

15.1 - Identificação da equipa - os nomes do 1º condutor e 2º condutor /navegador bem como a bandeira do seu país, com uma altura de 3 a 5 cm, têm de ser colocados de cada lado nos guarda-lamas ou portas da frente, sob pena da aplicação de uma multa de 200 €.
15.2 - Colocação de placa - têm de ser colocadas de forma visível na traseira do veículo, e colocadas verticalmente.

15.3 - Painel no para-brisas - é obrigatória a colocação na parte superior direita do para-brisas, de um painel de 15x19 cm, com o número de competição, impresso de acordo com o Art. 15.3.2.1 das presentes prescrições, com 13 cm de altura e 2 cm de largura de traço, deixando uma orla de 1 cm de espessura, à volta do painel.

15.3.1 - Publicidade obrigatória

a) os painéis das portas dianteiras, que não podem ser cortados e têm de ser colocados, na parte mais avançada destas, terão 17x67 cm, com uma orla de 1 cm a toda a sua volta e que relativamente ao número de competição, têm de ser impresso com uma largura de traço de 2 cm e 14 cm de altura. O painel do tejadilho, com as dimensões de 50x52 cm é facultativo. A publicidade de 14x50 cm eventualmente dividida por cima ou (e) por baixo dos painéis.

b) uma placa a colocar na traseira do veículo numa posição paralela aos eixos das rodas, num plano elevado, não podendo cobrir total ou parcialmente a chapa de matrícula, com as dimensões de 43x21,5 cm dos quais 9x43 cm, são reservados à publicidade, não recusável dos organizadores e compreenderá ainda o número do concorrente, em algarismos de 4 cm de altura e 1 cm de espessura, e o nome da prova, tal como é indicado no regulamento particular.

15.3.2 - Ausência de números de competição - em qualquer momento da prova a ausência ou má colocação de um dos números de competição das portas dianteiras, implicará uma penalização de 200 €. Tratando-se dos dois, ditará a desqualificação da prova.

15.3.2.1 - Números de competição - de fundo preto e número amarelo (pantone C 803C).

15.4 - Localização e dimensões dos painéis de publicidade facultativa - a publicidade facultativa dos organizadores figurará em dois painéis de 50x52 cm (ou superfície equivalente) a colocar nas portas ou guarda-lamas traseiros, ou em local equivalente, definidos no regulamento da prova.

15.4.1 - Publicidade facultativa referente a marcas de automóveis, pneus, carburantes ou lubrificantes - não poderá implicar qualquer agravamento da taxa de inscrição de um concorrente que a recuse.

15.5 - Falta ou má colocação de painéis de publicidade obrigatória - as equipas têm de assegurar-se da correcta colocação da publicidade obrigatória, durante toda a prova. A sua falta ou uma má colocação, implicará uma multa de 250 € na primeira constatação e 500 €, em caso de reincidência.

15.6 - Precisar a publicidade obrigatória - se um organizador quiser tornar obrigatória a sua publicidade, tem de precisá-la claramente, no regulamento da prova e nos boletins de inscrição ou o mais tardar até 10 dias antes da data do fecho das inscrições, por aditamento visado pela FPAK. No entanto o nome de uma marca (ou de um construtor) de automóveis não pode estar associado ao nome da prova ou figurar nos espaços publicitários impostos pelo organizador.

15.7 - Publicidade das equipas - é permitida às equipas a livre afixação de publicidade nos seus veículos de acordo com o Art. 15.5 e 15.10 das PGAK e que:

a) não colida com os locais reservados e definidos a seguir às placas/painéis e faixas dos pára-brisas;

b) não impeça a visão da equipa através dos vidros;

15.8 - Publicidade em provas internacionais - a afixação de números identificação e publicidade, têm de estar em conformidade, com o disposto nos Art. 15 e 16, das Prescrições Gerais de Ralis de Todo-o-Terreno da FIA.

Art. 16 - CARTA DE CONTROLO

16.1 - Hora Oficial de Prova - é indicada pela organização, no regulamento da prova.

16.1.1 - Carta de Controlo - à partida da prova, as equipas receberão uma carta de controlo, que cobrirá todos os Controlos Horários (CH) e de Passagem (CP), na qual figurarão os tempos parciais, atribuídos para cobrir a distância entre 2 CH sucessivos, independentemente de existirem ou não CP. Esta será devolvida no Controlo Horário de Chegada (CHC) de cada etapa e/ou secção, sendo substituída por uma nova carta de controlo, à partida da etapa ou secção seguinte.

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

Os membros da equipa, são os únicos responsáveis pelas suas cartas de controlo, pelo que:

a) a sua apresentação, nos diferentes controlos e a exactidão da inscrição dos tempos, será da sua inteira responsabilidade.

b) compete, portanto, à equipa, apresentá-la aos controladores, na hora e minuto que pretende, e verificar que a inscrição do tempo está feita correctamente.

As horas e minutos serão, sempre, indicados de, 00:00 a 23:59, sendo feita a contagem por minutos completos.

16.1.2 - Perda da carta de controlo - determinará uma penalização mínima de 30 minutos, podendo ir até à desqualificação, a determinar pelo CCD.
16.1.3 - Disponibilidade da carta de controlo - tem de encontrar-se disponível para inspecção em qualquer momento, e mais especificamente, tem de ser apresentada por um membro da equipa em todos os postos de controlo para inscrição da hora e minuto de apresentação.
16.1.4 - Introdução de rectificações ou modificações - terão de ser comunicadas ao CCD, que poderá aplicar uma da penalidade, a menos que tenham sido visadas pelo comissário do controlo, e em caso de dúvida, confirmada por este.
16.1.5 - Falta de visto, registo de tempo ou a sua não entrega - A falta de um visto ou a não apresentação da carta de controlo num qualquer posto, desde que a equipa tenha passado nessa zona de controlo, resultará na aplicação de uma penalidade de 30 minutos. Em caso de reincidência na mesma prova, o CCD determinará a desqualificação da equipa.
16.1.6 - Inscrição de tempos - em qualquer caso, a inscrição do tempo, seja manual, seja por aparelhos de impressão, compete apenas ao comissário do controlo. Nos CP, os comissários utilizarão carimbos ou assinaturas, podendo estes ser dispensados, caso exista no local um sistema de cronometragem que permita efectuar o registo da passagem e da hora da mesma.
16.1.7 - Apresentação da carta sequencialmente - as equipas, são responsáveis por fazer registar a sua passagem, em todos os pontos mencionados na carta de controlo e na ordem correcta. Todo o desvio ou ausência de registo, será comunicado ao CCD, que poderá aplicar uma penalidade.
16.1.8 - Divergência de tempos - qualquer divergência entre as inscrições de tempos, feitas nas cartas de controlo e em outros documentos oficiais da prova, será objecto de um inquérito do CCD, que julgará em última instância.

Art. 17 - ZONAS DE CONTROLO

17.1 - Sinalização dos controlos - ver Anexo IV das presentes prescrições.
17.2 - Zona de Controlo - uma zona de controlo é compreendida entre a placa avisadora amarela e a *placa final bege com três listas transversais*, sendo considerada zona de parque fechado. A duração da paragem não pode exceder o tempo necessário às operações de controlo.
17.2.1 - Sentido de apresentação nos diversos controlos - as equipas são obrigadas, sob pena de desqualificação, a ser pronunciada pelo CCD, a apresentarem-se em todos os controlos, na ordem correcta e no sentido do percurso. É igualmente interdito reentrar numa zona de controlo. O CCD poderá aplicar uma penalização que poderá ir até à desqualificação da equipa.
17.3 - Inicio e termo de funcionamento de um controlo - os postos de controlo começarão a funcionar 45 minutos antes da hora ideal de passagem da primeira equipa, e deixarão de funcionar salvo decisão em contrário do director de prova, depois de decorrido o tempo dado como limite máximo para a realização do percurso em causa, acrescido à hora ideal do último concorrente, que determina a desqualificação.
Deixarão de operar a uma hora calculada previamente, tendo em conta o ou os tempos máximos autorizados em relação a esse controlo, para o último concorrente em prova.
17.4 - Respeito pelas indicações dos comissários - as equipas são obrigadas, sob pena de uma penalização, que pode ir até à desqualificação, a seguir as indicações dos controladores. Todos os casos excepcionais serão examinados pelo CCD.
17.5 - Zonas de Controlo de Velocidade (ZCV)
17.5.1 - Locais de controlo de velocidade - o *Sistema GPS/GSM* fará o controlo da velocidade instantânea, em todos os percursos de ligação e nas zonas previamente definidas nos SS, enviando um impulso com a indicação da localização e velocidade instantânea, de cada viatura dentro das ZCV e dos percursos de ligação da prova.
17.5.2 - Regulação do controlo de velocidade nas ZCV - o organizador terá que:
a) fazer coincidir o início e o final de uma ZCV com figuras do caderno de itinerário e estarem devidamente indicados com informação complementar relativa à velocidade máxima permitida.
b) assinalar a aproximação à zona, através de uma placa com a indicação *200 metros*. O início desta será definida por uma *placa com* um *triângulo amarelo invertido* e no final desta, será colocada uma placa idêntica à do início, mas com o triângulo invertido de cor amarela e 2 listas pretas transversais.

17.5.3 - Ausência das placas - não inviabilizará a aplicação das penalizações, uma vez que as localizações das mesmas estão identificadas no caderno de itinerário.
17.5.4 - Definição de Infracção e tabela de penalidades - uma infracção é o registo de um ou vários impulsos, relativos a uma velocidade superior à permitida, entre o início e o final dessa ZCV, aplicando-se para isso, a tabela abaixo.

01 a 15 Km/h	1 minuto por impulso
Mais de 16 a 30 Km/h	2 minutos por impulso
Mais de 31 Km/h	20 minutos por impulso

Exemplo: se numa ZCV com velocidade máxima de 50 Km/h, for reportado pelo *Sistema GPS/GSM*, um concorrente com um registo da velocidade de 70 Km/h e um outro de 55 Km/h, a penalização total a aplicar ao concorrente será de 3 minutos (2+1).
17.6.4 - Penalidades - no caso de registo de excesso de velocidade em mais do que uma ZCV, ou dos percursos de ligação, o CCD poderá aplicar quaisquer outras penalizações, que poderão ir até à desqualificação da prova.
17.6.5 - Relatórios do *Sistema GPS/GSM* - será disponibilizado por cada infracção constatada, um relatório ao director de prova, o qual terá de dar imediato conhecimento ao CCD, para que este aplique as penalizações definidas no Art.17.6.4, das presentes prescrições, servindo o relatório de documento oficial de suporte das decisões.

Art. 18 - CONTROLOS HORÁRIOS DE CHEGADA / PARTIDA (CHC / CHP)

18.1 - Procedimentos - o procedimento do controlo começa no momento em que o veículo passa o painel de entrada da zona de CHC. Nestes, os controladores indicarão na carta de controlo, a hora de apresentação, a qual corresponderá ao momento exacto em que um dos membros da equipa lha entregar. A marcação da carta de controlo só será efectuada, se os membros da equipa bem como o veículo se encontrarem junto do posto de controlo.
18.1.1 - Andamento anormalmente lento ou parar numa zona de controlo - é proibido à equipa adoptar um andamento anormalmente lento ou parar, excepto para o cumprimento do procedimento de controlo e pelo tempo estritamente necessário para o efeito.
18.1.2 - Hora ideal de controlar - é da exclusiva responsabilidade das equipas, que podem consultar o relógio oficial colocado na mesa de controlo e é obtida, adicionando o tempo estabelecido para percorrer o sector de ligação ou o SS à hora de partida desse sector. Os tempos serão expressos em horas e minutos e são sempre indicados de 00:00 a 23:59.
18.2 - Penalização - toda a diferença por avanço ou atraso entre a hora real e a hora ideal de controlar, será penalizada à razão de 1 minuto, por minuto ou fracção de minuto.
18.2.1 - Penalização por avanço - a equipa não incorre em nenhuma penalização, se a hora de entrada do veículo na zona de controlo, corresponder ao desenrolar do minuto ideal de controlar ou no que imediatamente o anteceder.
18.2.2 - Penalização por atraso - a equipa não incorre em nenhuma penalização, se a hora de entrega da carta de controlo, corresponder ao desenrolar do minuto ideal de controlo.
Exemplo: **-** uma equipa que deva fazer-se controlar às 18:58, será considerada dentro da sua hora, se controlar entre as 18:58:00 e as 18:58:59.
18.3 - Controlar por avanço - nos CHC do final do prólogo ou das etapas, as equipas são autorizadas a controlar por avanço sem incorrerem em qualquer tipo de penalização**,** desde que indicado no regulamento da prova.
18.4 - Relatório escrito do comissário - toda a falta cometida por uma equipa, em relação às regras de controlo acima definidas (nomeadamente sobre o Art. 18.1, 18.1.1 e 18.2.1 das presentes prescrições) será objecto de relatório escrito, por parte do chefe do posto de controlo, a entregar ao director de prova.

18.5 - Alteração ao tempo total que leva à desqualificação - O tempo limite dado para o cumprimento de determinado percurso e o atraso que implica a desqualificação, definido no regulamento da prova, pode ser modificado a qualquer momento por decisão do CCD, sob proposta do director de prova, sendo as equipas informadas o mais depressa possível. A desqualificação só poderá ser determinada pelo director de prova, no final da secção.

18.6 - Partida de um SS coincidente com início de Etapa - a hora de partida do SS, será também a da etapa.

18.7 - Chegada de um SS - o controlo de *STOP* será geminado com um CH, que funcionará simultaneamente como CHC do SS e CHP, para o sector de ligação seguinte:

a) placa com indicação *STOP e de fundo vermelho* e placa com *relógio e de fundo vermelho*, em simultâneo.

b) 100 metros depois, uma placa com *3 barras negras transversais, de fundo beije* (final de zona de controlo).

c) se o sector de ligação seguinte, não começar por um SS, a hora de controlo inscrita na carta de controlo, constitui, ao mesmo tempo, a hora de chegada ao final do sector de ligação e a hora de partida para o novo sector.

18.8 - Procedimento num CHC - no CHC de sector de ligação, o controlador inscreverá na carta de controlo, a hora a que a equipa controlou e a hora de partida prevista para o SS. Tem de ser respeitado um intervalo mínimo de 5 minutos entre as duas, para permitir à equipa preparar-se para a partida. Depois de controlar no CHC, a equipa tem de dirigir-se de imediato para a partida do SS, onde o controlador escreverá a hora real de partida para o SS e depois dará a partida à equipa. O controlador por indicação do director de prova, poderá reter a equipa, até a sua hora ideal de partida.

18.8.1 - Procedimento na partida de um SS - quando o veículo, com a equipa a bordo se imobiliza junto ao CHP, o controlador inscreverá na carta de controlo a hora real de partida (horas e minutos), e depois anunciará os 30", 15", 10" e os 5 segundos últimos um a um.

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

Este sistema, electronicamente ligado a um sistema de detecção da linha de partida, que registe toda a situação na qual uma viatura deixe a linha de partida antes do sinal correcto.

Dado o sinal de partida, o veículo tem de arrancar de imediato, dado que uma paragem de mais de 20 segundos, na linha de partida, será penalizada em 2 minutos.

18.8.2 - Intervalos de partida para um SS - deverão respeitar as disposições previstas até ao final da secção. Ressalva-se o caso de eventuais penalizações de estrada que levem o condutor a apresentar-se em ordem diferente da partida da etapa, caso em que continua a beneficiar do intervalo definido no Art. 10.8 das presentes prescrições (mesmo se não se mantiver entre os dez primeiros a controlar).

18.8.3 - Retardar a partida de uma equipa - a partida para um SS, à hora indicada na carta de controlo não pode ser retardada por um controlador, a não ser por indicação do director de prova ou por razões de força maior.

18.9 - Recusa de partida para um SS à hora e na ordem atribuída - terá uma penalização mínima de 10 minutos podendo ir até à desqualificação.

18.10 - Falsa Partida - será penalizada como segue:

1ª Infracção	1 minuto
2ª Infracção	5 minutos
3ª Infracção	10 minutos

Estas penalizações não excluem sanções mais graves que poderão ser aplicadas pelo CCD.

18.11 - Divergência das horas inscritas - qualquer divergência entre as duas horas inscritas, a hora de partida do SS será a hora efectiva.

Art. 19 - CONTROLOS DE PASSAGEM

19.1 - Tipo de Controlos:

a) Controlo Passagem sem Paragem **(CPSP)**

b) Controlo de Passagem **(CP)**

c) Controlo de Passagem de Emergência **(CPE) -** (em caso de interrupção da prova)

19.2 - Controlo de Passagem sem Paragem (CPSP)

19.2.1 - Zona de Controlo

- Início de zona - placa com *carimbo e de fundo amarelo*;

- Posto do controlo - a 100 metros do início de zona, placa com *carimbo e de fundo vermelho* (com um "**X**" em preto);

- Final de zona - 100 metros depois, placa de *fundo bege com três riscas transversais pretas*;

As placas com carimbo (amarela e vermelha) são colocadas nos dois lados da pista. A placa de *final de zona* será colocada do lado direito;

19.2.1.1 - Limite de velocidade - neste tipo de controlo é obrigatório a montagem de uma ZCV, no espaço mínimo de 200 metros, e um máximo de velocidade de 50 Km/h.

19.2.2 - Procedimento - o concorrente ao passar num CPSP é-lhe atribuído um tempo de passagem que constará na folha e registo a elaborar pelo comissário do controlo, com a hora, minuto e segundos

A cronometragem será efectuada na perpendicular da linha imaginária de passagem, assinalada por duas placas com carimbo *e de fundo vermelho*, (com um "**X**" em preto) através de aparelhos de cronometragem dispondo obrigatoriamente de impressora. Estes aparelhos serão duplicados por cronómetros sem obrigatoriedade de impressora.

Este tempo servirá para confirmar a passagem do concorrente e/ou definir uma classificação, em caso de interrupção da prova;

Este mesmo tempo poderá ser adicionado ou não, segundo proposta do Director de Prova e decisão do CCD, a uma eventual segunda parte do SS, se o director da prova, decidir instalar um novo CHP, caso em que este será considerado como tendo sido disputado em duas partes.

Nesse caso, a classificação oficial do SS, constará da adição dos tempos registados entre o CHP para o SS e o CPSP imediatamente anterior ao do local onde a prova for interrompida e o novo CHP instalado após interrupção do SS e o CHC do SS.

19.2.3 - Montagem do controlo - é obrigatório a instalação de um CPSP aproximadamente a cada 50 Km de um SS e tem de ser montados em locais, que correspondam a figuras do caderno de itinerário, de velocidade mais lenta e boa visibilidade.

19.3 - Controlos de Passagem (CP) - podem ser montados num sector de ligação ou SS correspondendo sempre a um dos desenhos do caderno de itinerário.

19.4 - Hora de encerramento - é definida tendo em conta:

a) a distância a percorrer desde a partida do respectivo sector;

b) a média horária do sector considerado (SS ou ligação) imposta para o tempo ideal do último concorrente, mais 30 minutos.

19.5 - Controlos de Cruzamento (CC) - são de caracter facultativo. Caso a organização opte por utilizá-los, tem de colocar uma placa de cada lado da estrada, no sentido da prova.

Art. 20 - SECTORES SELECTIVOS (SS)

20.1 - Início de um SS - é antecedido por um CHC que compreende a colocação de duas placas com *relógio e de fundo amarelo* (colocadas dos dois lados da estrada). A uma distância de 100 m situa-se a zona de controlo, definida por duas placas com *relógio e de fundo vermelho*.

Entre 50 a 200 m será montado um CHP que compreende duas placas com *bandeira e de fundo vermelho* (colocados dos dois lados da estrada).

20.2 - Chegada dos Sectores Selectivos - será lançada sendo proibida a paragem, entre as duas placas com *bandeira de xadrez e de fundo amarelo* e a placa com indicação *STOP e de fundo vermelho* (controlo de *STOP).* Qualquer infracção será comunicada ao CCD que poderá aplicar uma penalidade.

A cronometragem será efectuada na perpendicular da linha de chegada, assinalada por duas placas com *bandeira de xadrez e de fundo vermelho*, através de aparelhos de cronometragem dispondo obrigatoriamente de impressora. Estes aparelhos serão duplicados por cronómetros sem obrigatoriedade de impressora.

A uma distância de 150 a 300 metros depois do controlo de *TT (tomada* de tempo), a equipa tem de parar no CHP, sinalizado por duas placas com *relógio e de fundo vermelho* e uma placa com indicação *STOP e de fundo vermelho*.

O controlador inscreverá na carta de controlo a hora de chegada (horas, minutos e segundos), que será, igualmente, a hora de partida para o sector de ligação seguinte (devendo aqui considerar-se apenas - horas e minutos).

No caso de vários concorrentes chegarem no mesmo minuto, o comissário terá de dar a partida a estes concorrentes, intervalando-os com um mínimo de 1 minuto entre si, respeitando a ordem de chegada e registando na respectiva carta de controlo, a hora de partida atribuída.

20.1.1 - Tempo máximo (excepto prólogo) - será indicado na carta de controlo e no regulamento da prova ou por aditamento. O facto de ultrapassar este tempo máximo implicará a desqualificação imediata em provas só com uma etapa, ou uma penalização fixa, no caso de provas com mais de uma etapa, conforme Art. 18.1.2. das presentes prescrições. Qualquer alteração aos tempos máximos estabelecidos, será proposto pelo director de prova ao CCD e comunicada por aditamento.

20.1.2 - Penalizações Fixas nos Sectores Selectivos (para provas com mais de 1 dia)

a) a qualquer equipa que não complete ou exceda o tempo máximo definido para um SS, será aplicada uma penalização fixa, correspondente ao tempo máximo desse SS **mais 30 minutos, por cada controlo previsto e não cumprido pela equipa, no itinerário dessa etapa**.

b) se uma equipa desistir ou não completar, um ou mais SS, de uma etapa ou exceder o tempo máximo, mas quiser continuar em prova no início da etapa seguinte, terá de entregar a respectiva carta de controlo e comunicar a sua intenção através de comunicação escrita, dirigida ao director de prova, até 90 minutos antes do início da abertura do parque de partida, sem o que não poderá ser admitida à partida da etapa seguinte.

20.2 - Interrupção de um Sector Selectivo - quando o desenrolar de um SS for definitivamente interrompido, tem de ser estabelecida uma classificação do sector pelo director de prova, atribuindo a cada uma das equipas afectadas pela interrupção, um tempo que considerar como o mais correcto, de acordo com critérios de equidade e verdade desportiva.

Toda a equipa responsável ou co-responsável por uma interrupção da prova não poderá em caso algum tirar partido da interrupção.

Ser-lhe-á atribuído o tempo que na realidade efectuou, mesmo que este seja superior ao tempo que for estabelecido para as outras equipas.

20.2.1 - Subsectores - será considerada toda a parte do percurso do SS compreendida entre:

a) o CHP para o SS e o primeiro CPSP;

b) entre 2 CPSP sucessivos;

c) entre um qualquer CPSP e um eventual CPE, instalado por decisão do director de prova, para efeitos de reagrupamento da prova;

d) entre um CPSP e um CPE resultante do reagrupamento e a chegada do SS.

20.3 - Determinação de uma classificação - o director de prova determinará que para a classificação do SS, seja considerada quanto aos concorrentes que não hajam podido percorrer o *Subsector*, em condições normais, a soma dos tempos reais registados.

A situação implicará que aos concorrentes que tenham cumprido a totalidade do SS sem qualquer interrupção, seja atribuído unicamente o tempo total real.

20.4 - Anulação - se o director de prova por razões de força maior entender anular um *Subsector*, no qual se verifique não ter sido respeitada a verdade desportiva, a classificação do SS para todos os concorrentes em prova, corresponderá à soma dos tempos reais registados.

Neste caso a todos os concorrentes que foram objecto da neutralização, por interrupção da prova, terá de ser dada nova partida para o SS, num novo CHP em local definido pelo director de prova.

Art. 21 - REAGRUPAMENTOS

21.1 - Procedimento - à chegada as equipas entregarão a carta de controlo ao controlador e receberão instruções em relação à hora de partida, tendo de conduzir de imediato o veículo para o parque fechado e seguir as indicações dos comissários de parque. A ordem de partida é a ordem de chegada.

21.2 - Paragem de uma etapa antes do seu final - por proposta do director da prova, o CCD poderá, por questões de segurança, decidir parar uma etapa antes do seu final. Será então montado um CH, fazendo a vez de final de etapa (idem para um SS, onde o CH, terá junto um *controlo de fim de SS*). A etapa poderá ou não prosseguir, neutralizada, *em comboio*, em regime, ou não, de parque fechado.

21.3 - Reagrupamento entre SS - por questões de segurança, terá que ser feito um reagrupamento no final de cada SS, de modo a reduzir os intervalos entre as equipas em prova. Por razões de segurança, poderão ser feitos reagrupamentos entre CPSP, devendo a organização providenciar a sinaléctica necessária e o procedimento para o efeito.

Art. 22 - PARQUE FECHADO

22.1 - Momentos em que uma equipa se encontra em regime de Parque
a) desde a sua entrada num parque de partida, de reagrupamento ou de fim de etapa até à sua partida;
b) desde a entrada numa zona de controlo até à saída da mesma;
c) desde a sua chegada ao final da prova até à abertura do mesmo por indicação do CCD;
22.2 - Constatação de veículo incompatível com normal utilização na via publica - quando constatado pelos CT, estes têm de informar de imediato o director de prova que poderá exigir a sua reparação. Neste caso, os minutos gastos para efectuar essa reparação serão considerados como minutos de atraso, registados no sector de ligação.
Para não permitir à equipa a tentativa de recuperar o atraso provocado pela reparação, ser-lhe-á dada uma nova hora de partida. Todo o atraso superior a 30 minutos implicará a desqualificação.
22.3 - Procedimento após entrada num Parque - após estacionarem a viatura a equipa terá de abandonar o mesmo, momento a partir do qual será interdito o acesso da equipa ao seu interior.
No interior do parque fechado, o arranque do motor pode ser efectuado com o apoio de uma bateria exterior, a qual não poderá, em seguida, ser colocada na viatura.
22.4 - Penalidade - toda a infracção ao regime de parque fechado implicará a desqualificação.
22.5 - Regime especial dos Parques - como excepção e sob a responsabilidade de um oficial de prova é permitido à equipa, nos parques de partida, reagrupamento e final de etapa:
a) mudar com os meios existentes a bordo, um ou dois pneus furados ou danificados;
b) proceder à mudança do para-brisas, com ajuda exterior;
Estas intervenções têm de estar terminadas antes da hora de partida. Caso contrário, o excesso de tempo implicará uma penalização de 1 minuto, por minuto de atraso, sendo-lhe atribuída nova hora de partida.
22.5.1 - Entrada da equipa num Parque - a equipa é autorizada a entrar num parque com a antecedência máxima de **15** minutos, antes da sua hora de partida.
22.5.2 - Ajuda externa para sair de um Parque - Caso a viatura não pegue pelos seus próprios meios para sair do parque fechado, poderá ser empurrada, pela equipa (piloto/copiloto), por oficiais de prova e por outras equipas (piloto/navegador) em prova, até ao fim da zona de controlo, incorrendo neste caso na aplicação de uma penalidade de 1 minuto.
-O motor da viatura pode ser colocado a trabalhar com o auxilio de bateria(s) e/ou "boost" vinda do exterior, que será transportada para o local e depois retirada do mesmo, por um membro da equipa de assistência, mas sempre sob o controlo de um oficial de prova.
-Essa(s) bateria (s) e/ou "boost" não podem ser transportadas na viatura de competição.
22.5.3 – É proibido dentro do Parque Fechado o acto de rebocar e/ou empurrar por uma outra viatura.

Art. 23 - RESULTADOS - CLASSIFICAÇÕES

23.1 - Cronometragem - é da responsabilidade do director de prova.
23.2 - Estabelecimento de uma Classificação Geral Final - os resultados são estabelecidos, adicionando os tempos reais obtidos nos SS e as penalizações, em tempo, aplicadas nos sectores de ligação, bem como qualquer outra penalização expressa em tempo.
23.3 - Publicações das Classificações - durante a prova, as classificações serão publicáveis da seguinte forma:
- Classificações Oficiosas - classificações distribuídas pela direcção da prova, durante o decorrer de um SS ou etapa.
- Classificações Parciais Oficiosas - classificações publicadas no final de um SS.
- Classificação Final Provisória - classificação publicada pela direcção de prova, no final da prova.
- Classificação Final Oficial - classificação aprovada pelo CCD.
23.3.1 - Resultados dos SS - simultaneamente, com todas as classificações, têm de ser publicados os resultados dos SS, bem como quaisquer penalizações expressas em tempo.
23.3.2 - Será estabelecida uma classificação para as equipas inscritas na TPTT.
23.3.3 - Será estabelecida uma classificação *SOLO* desde que prevista no regulamento da prova.
23.4 - Ex-aequo numa prova - em caso de empate no final de uma prova, será proclamado vencedor aquele que tenha obtido o melhor tempo no primeiro SS que não o prologo. Se isso não for suficiente

para o desempate, os tempos do segundo SS, serão então tomados em consideração e assim sucessivamente.

23.5 - Final de uma prova após o Prólogo - no caso de uma prova ser interrompida por motivos de força maior, após o prólogo, então considerar-se-á os tempos deste podendo em caso de empate entre 2 ou mais concorrentes, ser atribuído um vencedor ex-aequo.

23.6 - Classificações oficiais provisórias - serão afixadas no quadro oficial, o mais tardar 30 minutos após a entrada no parque fechado de final da prova do último veículo em prova.

Art. 24 - DISTRIBUIÇÃO DE PRÉMIOS - CONFERÊNCIAS DE IMPRENSA

24.1 - Prémios mínimos a distribuir - são mencionados no regulamento da prova e obrigatoriamente distribuídos no pódio de chegada conforme se segue:

- no mínimo aos 3 primeiros classificados da geral.
- no mínimo aos primeiros classificados de cada grupo.

24.2 - Escolha do local - o local escolhido para o pódio de chegada, deverá ser em local condigno com acesso para o público e com convites a VIP'S, entidades desportivas e Autoridades Locais.

24.3 - Conferências de Imprensa - será de caracter facultativo, e deverá ser dirigida por um coordenador previamente designado, que poderá ser o responsável pelo Gabinete de Imprensa da prova.

24.3.1 - A esta, deverão comparecer os 3 primeiros classificados à geral e ainda o vencedor de cada *grupo*, os quais serão convocados pela organização da prova, à chegado do rali,

24.3.2 - O horário e local será definido obrigatoriamente no regulamento da prova.

24.3.3 - A não comparência nessa Conferência de Imprensa (sem que tal facto tenha sido devida e previamente justificado ao organizador e autorizado por escrito pelo CCD) de qualquer elemento previamente designado, será punida, com uma multa de 500 €.

Art. 25 - RECLAMAÇÕES - APELOS - MULTAS

25.1 - Quaisquer reclamações têm de ser apresentadas nos termos definidos no Art. 13.1 e seguintes do CDI, bem como nos Art. 14 das PGAK.

25.2 - Os concorrentes têm o direito de apelar, sobre as penalidades aplicadas ou as decisões tomadas pelo CCD, pelo que um apelo terá de ser feito de acordo com o estipulado no Art. 15 e seguintes do CDI.

Art. 26 – DIREITOS COMERCIAIS

26.1 - Direitos Comerciais - de acordo com o Art. 22 das PGAK.

Art. 27 – ACTAS - RELATÓRIO DE ENCERRAMENTO

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

27.2 - Relatórios de encerramento - no final do rali, os organizadores, têm de emitir um relatório de encerramento.

27.3 - Entrega das actas e dos relatórios (provas nacionais) - as actas das reuniões e quando aplicável, o relatório de encerramento, têm de ser remetidas à FPAK nos 3 dias seguintes ao final da prova.

27.3.1 - Entrega das actas e dos relatórios (provas internacionais) - quando se trate de provas de campeonatos FIA, têm de ser remetidas à FIA nos 7 dias seguintes ao final da prova.

Art. 28 - CONTROLE ANTI DOPAGEM E ANTI ALCOOLÉMIA

28.1 - Controlos - serão realizados conforme Art 18 e 19 das PGAK.

Art. 29 - APLICAÇÃO E INTERPRETAÇÃO DAS PRESENTES PRESCRIÇÕES ESPECÍFICAS

29.1 - Aplicação e Interpretação - em caso de diferendo relativo à interpretação das presentes prescrições, apenas a direcção da FPAK está qualificada para tomar uma decisão. No caso de provas dos campeonatos FIA, tal poder é pertença da FIA.

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

ANEXO I - PLANO DE SEGURANÇA

De acordo com o definido no caderno de encargos, o organizador tem de remeter, em conjunto com o projecto de regulamento da prova, um plano de segurança.

A segurança nos ralis TT, será considerada sob 2 vectores primordiais:
1) a segurança exterior: que respeita aos espectadores, aos residentes das zonas atravessadas e à protecção ambiental e de valores imóveis.
2) a segurança Interior: que será obrigatoriamente designada no plano de segurança e que contemplará a protecção dos concorrentes quando em prova e de todos os elementos envolvidos na organização.

A - SEGURANÇA EXTERIOR

Um bom plano de segurança exterior basear-se-á sobretudo na prevenção e aplicar-se-á nos seguintes domínios:
a) a escolha do percurso, evitando a possibilidade de poderem ser provocados, mesmo que involuntariamente, danos ambientais ou em bens imóveis;
b) o tráfego através de povoações, devendo ser privilegiado o seu contornamento;
c) o posicionamento das forças de segurança;
d) a informação local através da imprensa, rádio e televisão;
e) o planeamento de deslocação das equipas de abertura, que seguindo escrupulosamente o itinerário da prova, advirtam da próxima passagem dos concorrentes;

B - SEGURANÇA INTERIOR - PLANO DE SEGURANÇA

As condições específicas de prova para prova são diferentes, já que tanto se circula por percursos sem acesso aos espectadores, como em zonas onde a acumulação esperada de espectadores, pode implicar a necessidade de medidas de protecção suplementares.
Tal situação tem de constar do plano de segurança, o qual, na sua elaboração, terá de considerar:
a) o número previsto de participantes;
b) a extensão dos SS;
c) a amplitude do horário de passagem dos concorrentes em cada zona;
d) o tempo de circulação durante a noite;
e) a existência de eventuais acessos exteriores ao percurso para os espectadores;
f) a protecção das zonas onde se espera acumulação de espectadores;
Para que se possa normalizar um plano de segurança efectivo, terão de ser respeitados os seguintes factores:
1) a velocidade média dos concorrentes num SS, deverá ser considerada entre os 50 e os 60 Km/h;
2) o horário de utilização dos SS, deverá ser calculado na base do tempo previsto para o último concorrente em prova;
3) a possibilidade calculada de parte ou a totalidade de um ou mais SS ser disputada de noite;
4) sempre que possível, os organizadores devem disponibilizar um helicóptero medicalizado. Deverá ser prevista a colocação de viaturas medicalizadas sobre o percurso;
5) com a distância máxima de 50 Km, em cada SS, devem estar colocadas viaturas de apoio médico, que possibilitem uma cobertura eficaz da prova;

C - POSICIONAMENTO DOS VEICULOS DE CONTROLO DE PASSAGEM

Apesar de os CP, se destinarem essencialmente à verificação do cumprimento do itinerário oficial da prova, as viaturas dos respectivos controladores, embora não dispondo de apoio médico, contribuirão positivamente para a segurança geral da prova, já que o seu posicionamento intermédio, permitirá localizar concorrentes imobilizados no percurso e alertar os serviços de emergência em caso de necessidade.
Por tal motivo, e em cada SS com mais de 100 Km, é obrigatória a instalação de Controlos de Passagem Sem Paragem, distanciados entre si, no mínimo, não mais de 50 Km entre eles.
No caso de SS com quilometragem entre 80 e 100 Km, será obrigatória a existência, no mínimo, de 1 CPSP.

D - EQUIPAMENTO MÍNIMO DOS MEIOS DE SOCORRO VIATURAS MÉDICAS

a) tracção integral;
b) autonomia de condução similar à dos veículos em prova;
c) 1 rádio VHF;
d) 1 telefone portátil;
e) reserva suficiente de água bebível;
f) estarem aptos a transportar um ferido em posição horizontal;
g) equipa médica composta no mínimo por 2 médicos, sendo indispensável que um deles seja especialista em reanimação;

E - EQUIPAMENTO DAS VIATURAS MÉDICAS (mínimo)

a) 1 caixa de reanimação;
b) 1 garrafa de oxigénio;
c) 1 colchão de sobrevivência (imobilizador);
d) talas

F - EQUIPAMENTO DOS HELICOPTEROS MEDICALIZADOS

a) equipamento idêntico ao das viaturas médicas;
b) 1 aspirador eléctrico;
c) 1 desfibrilador;
d) 1 ventilador respiratório;
e) 1 médico especialista em reanimação;

G - HOSPITAIS DE APOIO

Tem de ser garantido que no(s) Hospital(is) de apoio, estejam disponíveis (no mínimo);
a) 1 médico-anestesista;
b) 1 médico-cirurgião;
c) 1 radiologista;

H - COORDENADAS DOS SERVIÇOS DE SEGURANÇA

O plano de segurança tem de ainda conter as coordenadas (identificação, responsável, telefones de contacto, etc.) de todos os serviços de segurança a implementar, como sejam:
a) hospital(is) de apoio;
b) serviço médico de urgência;
c) serviço de reboques;
d) itinerário completo da prova, com a localização exacta dos meios implantados no terreno;
e) vias alternativas de evacuação em caso de acidente;
f) eventuais zonas do percurso da prova, em que o helicóptero medicalizado não terá acesso em caso de emergência;

ANEXO II - RESPONSÁVEL PELAS RELAÇÕES COM OS CONCORRENTES

Principais Missões - Prestar informações aos concorrentes e manter com eles um papel de concertação. Esta missão tem de ser confiada a um possuidor de licença emitida pela sua ADN, uma vez que implica conhecimento da regulamentação. O responsável pelas relações com os concorrentes poderá assistir às reuniões dos CCD a fim de estar informado das decisões tomadas.
Para ser facilmente identificável pelos concorrentes tem de:
1) ser portador de identificação definida no regulamento da prova, no qual tem também de constar a sua fotografia, que será ainda afixada no quadro de oficiais de prova;
2) ser apresentado aos concorrentes no *briefing*.

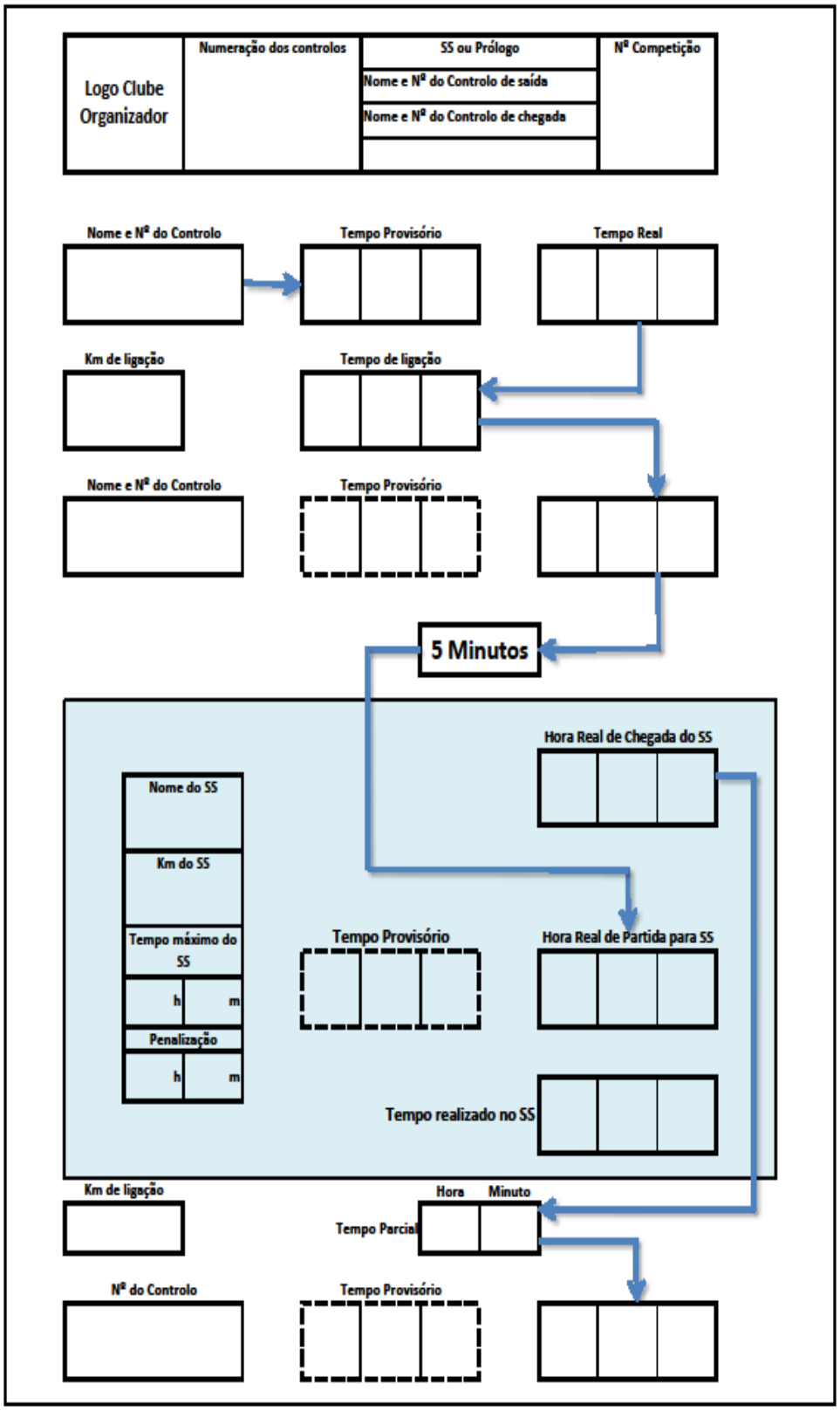
Presença Durante a Prova
O secretário da prova têm de estabelecer um plano de presenças, que será afixado no quadro oficial da prova e que comportará, obrigatoriamente:
- verificações técnicas;
- secretariado;
- partida da prova;
- reagrupamentos;
- parques de fim de etapa;
- proximidades do parque fechado final, mediante a possibilidade permitida pelo horário;

Funções
- fornecer a todos os que necessitem, respostas precisas às questões levantadas;
- dar informações e precisões complementares, relativas à regulamentação e desenrolar da prova;

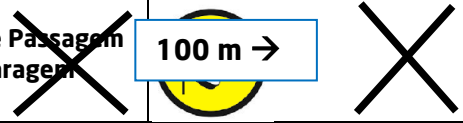
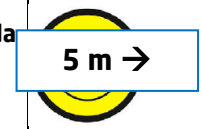
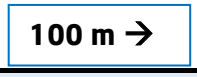
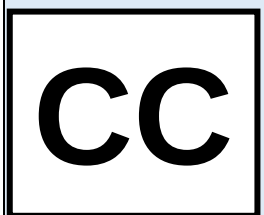
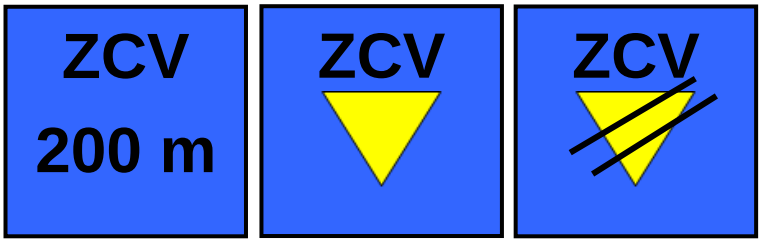
Concertação
- evitar que cheguem ao CCD, os pedidos que possam encontrar solução satisfatória, através de explicações precisas;
- excluem-se desta acção, os casos de reclamação (exemplo: fornecer esclarecimentos sobre tempos contestados, com o apoio das informações dos controladores);

O responsável pelas relações com os concorrentes abster-se-á de quaisquer palavras, comentários ou acções, susceptíveis de provocar protesto.

ANEXO III - CARTA DE CONTROLO TIPO



ANEXO IV - SINALIZAÇÃO - *(Diâmetro mínimo das placas: 70 cm)*

TIPO DE CONTROLO	PLACAS AMARELAS Início de zona de controlo	PLACAS VERMELHAS Paragem obrigatória	PLACA BEGE Fim de zona
Controlo de Passagem ~~sem~~ Paragem			
Controlo de Passagem			
Controlo Horário			
CHC de Entrada e Saída de um Parque de Assistência			
CH e PARTIDA do SS		 CONTROLO HORÁRIO PARTIDA de PEC	
FINAL do SS	 PLACA DE AVISO PRÉVIO	 TOMADA TEMPO LANÇADA	 STOP 	
OUTRAS PLACAS STANDARD FIA			
PNEUS MARCAÇÃO / VERIFICAÇÃO			
ZONA de REABASTECIMENTO			
PONTO RÁDIO	 AVISO PONTO RÁDIO		
Controlo de Cruzamento (CC) Zona de Controlo de Velocidade (ZCV)	 dois lados da estrada		

Todas as distâncias devem ser sempre respeitadas dentro das possibilidades práticas.

ACTUALIZAÇÕES

Art. / Data	Estado	Art. / Data	Estado	Art. / Data	Estado
8.5.1 / 08.02	Novo	14.2.1 / 08.02	Actualizado	22.5.1 / 27.03	Actualizado
22.5.3 / 27.03	Novo				

08.02	**14.2.1 - Limite de velocidade -** 10 Km/h
27.03	**22.5.1 - Entrada da equipa num Parque -** a equipa é autorizada a entrar num parque com a antecedência máxima de ~~10~~ minutos, antes da sua hora de partida.
27.03	**22.5.2 - Ajuda externa para sair de um Parque -** ~~para sair do parque fechado, um veículo poderá ser empurrado, por elementos da sua equipa, de outras equipas em prova e até ao fim da zona de controlo, incorrendo no entanto numa penalização de 1 minuto.~~