

# CRITÉRIO NDML 2014



## REGULAMENTO

VISA FPAK nº: 29/TRFS/2014

Emitido em: 10 de Março de 2014

---

**NÚCLEO DE DESPORTOS MOTORIZADOS DE LEIRIA**

☒ Lugar da Triste Feia - Milagres - Apartado 493 EC Marrazes – 2416-904 LEIRIA  
☎ 244814214 / 244852476 \* 📠 244851866 \* 🌐 [www.ndml.pt](http://www.ndml.pt) \* Email: geral@ndml.pt

[www.rallyeverdepino.com](http://www.rallyeverdepino.com)



## CRITÉRIO NDML 2014



### INTRODUÇÃO

O Núcleo Desportos Motorizados de Leiria, organiza o CRITÉRIO NDML 2014 (Rallye Sprint de Regularidade). As Provas serão disputadas em conformidade com o Código Desportivo Internacional (CDI) da FIA e seus anexos, as Prescrições Gerais de Automobilismo e Karting (PGAK) o presente Regulamento Específico e anexos a estes.

### CALENDÁRIO DAS PROVAS DO CRITÉRIO NDML 2014

Conforme definido no Calendário Desportivo da FPAK

RALLYES	LOCAL
RALLYE SPRINT PENELA/ESPINHAL	Penela
RALLYE VERDE PINO	Leiria
RALLYE SPRINT FOZ DO ARELHO	Foz do Arelho
RALLYE SPRINT PORTO DE MÓS	Porto de Mós
RALLYE SPRINT DE LEIRIA	Leiria
RALLYE SPRINT OUTONO	Tondela

### Art. 1 - ORGANIZAÇÃO

Nome da Prova:	CRITÉRIO NDML 2014
Clube Organizador:	NÚCLEO DESPORTOS MOTORIZADOS DE LEIRIA
Autoridade Desportiva Nacional	FEDERAÇÃO PORTUGUESA DE AUTOMOBILISMO E KARTING

#### 1.1 - Comissão Organizadora

Composição:

Pedro Mendes Alves

Feliciano Vitorino

Carlos Pereira

Carlos Quintas

José Manuel Marques

João Paulo Santos

Óscar Agrela

Morada do Secretariado Permanente:

KARTÓDROMO DE LEIRIA

Apartado 493 – EC Marrazes

2416 904 Leiria

Telefones: +351 244 814214 — Fax: +351 244 851 866

E-mail: [geral@ndml.pt](mailto:geral@ndml.pt)

## CRITÉRIO NDML 2014

### Art. 2 - VIATURAS ADMITIDAS

**2.1** - Serão admitidos automóveis ligeiros de passageiros, legalmente matriculados, construídos a partir de 1 Janeiro de 1946 até 20 de Abril de 2014, com ou sem preparação específica para competição, sendo que a partir de 01 de Janeiro de 1988 têm que ter vocação desportiva.

**2.2** - Os veículos participantes devem estar aptos a circular na via pública nos termos do Código da Estrada, sendo da exclusiva responsabilidade dos concorrentes eventuais desconformidades que sejam detectadas pelas autoridades.

### 2.3 - Categorias e Classes

As Categorias Clássicos e Desportivos terão Classificações distintas

Categoria	Data de Construção	Até 1300	1301 - 2000	>2001
<b>Clássicos A</b>	Até 31/12/1970	<b>A1</b>	<b>A2</b>	<b>A3</b>
<b>Clássicos B</b>	01/01/1971	<b>B4</b>	<b>B5</b>	<b>B6</b>
	31/12/1978			
<b>Clássicos C</b>	01/01/1979	<b>C7</b>	<b>C8</b>	<b>C9</b>
	31/12/1988			
<b>Desportivos D</b>	01/01/1989	<b>D10</b>	<b>D11</b>	<b>D12</b>
	31/12/1993			
<b>Desportivos E</b>	01/01/1994	<b>E13</b>	<b>E14</b>	<b>E15</b>
	31/12/1999			
<b>Desportivos F</b>	01/01/2000	<b>F16</b>	<b>F17</b>	<b>F18</b>
	20/04/2014			

**2.4** - Nos termos do nº 3 do Art. 252 do anexo J do CDI, nas viaturas equipadas com motor sobrealimentado, a cilindrada nominal será afectada do coeficiente 1,7 para motores a gasolina e 1,5 para motores a diesel, e a viatura reclassificada na classe que corresponder ao volume fictício resultante desta multiplicação. A viatura será considerada, em todas as circunstâncias, como se a cilindrada-motor, assim elevada, fosse a sua cilindrada real.

**2.5** - Os automóveis serão qualificados nas respectivas categorias e classes pelos próprios concorrentes. Os concorrentes são os únicos responsáveis pela exactidão dos dados fornecidos à organização nos boletins de inscrição.

**2.6** - No caso de, em qualquer classe, não haver no mínimo três viaturas participantes, a mesma será anexa à classe imediatamente seguinte.

**2.7** - Os automóveis descapotáveis ou com tejadilho de abrir será obrigado, por razões de segurança, a efectuar todas as provas de regularidade (PRC, PRR e PRS), com a capota ou o tejadilho de abrir fechada incluindo o eventual painel traseiro, sob pena de desclassificação imediata, salvo se estiverem equipados com arco de segurança.

### Art. 3 - CONCORRENTES ADMITIDOS - BOLETIM DE INSCRIÇÃO - INSCRIÇÕES

**3.1** - São admitidos como concorrente/conductor os possuidores de Carta de Condução válida. Recomendando a Organização do Critério NDML 2014 a obtenção da respetiva licença FPAK - Nacional C, sendo obrigatória em 2015.



## CRITÉRIO NDML 2014



**3.2** - Os condutores devem, no decurso das provas, estar na posse da respectiva Carta de Condução e da documentação do automóvel. São da exclusiva responsabilidade dos condutores as infracções que possam ser detectadas pelas autoridades.

**3.3** - Na verificação documental, deverão ser exibidos o Livrete e Título de Registo de Propriedade ou Documento Único do veículo ou documentos equivalentes do país de matrícula do veículo, Certificado de Inspeção, Seguro, bem como a Carta de Condução do condutor e do navegador (se este também conduzir).

**3.4** - A falta de apresentação de algum destes documentos até ao termo da verificação documental, determina a impossibilidade de participação na prova.

**3.5** - Para participar no Critério NDML 2014, os interessados devem fazer entrega, por correio, fax, e-mail ou em mão, até à data indicada nos programas específicos de cada prova, o Boletim de Inscrição, totalmente preenchido e acompanhado da respectiva taxa, no NDML, Kartódromo de Leiria, sito Milagres -Leiria.

**3.6** - Ao assinar o Boletim de Inscrição, o Concorrente e todos os membros da equipa submetem-se às jurisdições desportivas estabelecidas no CDI da FIA, nas PGAK, nas PER, no presente Regulamento e anexos a estes.

### Art. 4 -TEAM

**4.1** - Será admitida a inscrição de “TEAM” inscrição gratuita.

**4.2** - Os “TEAMS” são constituídos por um mínimo de 3 e o máximo de 5 equipas, regularmente inscritas na prova.

**4.3** - Uma equipa só pode integrar um “TEAM”.

**4.4** - Para efeito de classificação só serão contabilizadas as 3 melhores equipas de cada Team.

### Art. 5 - TAXAS DE INSCRIÇÃO - SEGURO

**5.1** - O valor da taxa de inscrição é de acordo com os Regulamentos específicos de cada Prova

**5.2** - A recusa de colocação e uso da publicidade da Organização determina o agravamento para o dobro da taxa de inscrição devida pelo concorrente.

#### **5.3 - Descrição da cobertura do seguro**

**5.3.1** - A Taxa de Inscrição inclui o prémio do Seguro de Responsabilidade nos termos definidos pelo Art. 34 das PGAK.

**5.3.2** - O seguro entrará em vigor no momento da partida e cessará no final da prova, ou a partir do momento em que o concorrente desista definitivamente da prova ou seja declarado desclassificado.

**5.3.3** - Não se consideram terceiros os automóveis participantes e seus ocupantes.

**5.3.4** - O Núcleo Desportos Motorizados de Leiria, bem como a Comissão Organizadora do Critério NDML 2014, declinam toda a responsabilidade por qualquer acidente que possa ocorrer com, ou ser causado por, qualquer concorrente e/ou viatura de competição, durante a realização das Provas.

### Art. 6 - VERIFICAÇÃO DOCUMENTAL E TÉCNICA

**6.1** - As verificações documentais e técnicas serão efectuadas na data e local indicado nos programas das provas.

**6.2** - Os Concorrentes e os Condutores terão de apresentar os seguintes documentos, sem os quais a partida lhes poderá ser recusada:

- (Recomendada) Licença FPAK – Nacional C – obrigatória a partir de 2015
- Carta de Condução;
- Livrete e Título de Registo de Propriedade do veículo ou Documento Único
- Certificado de Inspeção
- Seguro do Veículo



## CRITÉRIO NDML 2014



**6.3** - Os automóveis concorrentes, deverão estar equipados com, pelo menos, um extintor de incêndios de carga não inferior a 2 Quilogramas.

**6.4** - É indispensável que os dispositivos de sinalização acústica e luminosa funcionem normalmente no decorrer da prova.

### Art. 7 - PUBLICIDADE

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

- Seja autorizada pelas leis nacionais (chama-se a atenção para a interdição de publicidade a tabaco e aos condicionalismos sobre bebidas alcoólicas);
- Não colida com os espaços destinados a placas e números de competição;
- Não impeça a visibilidade através dos vidros.

**7.2** - É autorizada a colocação, na parte superior e a toda a largura do pára-brisas, de uma banda com 10 cm de altura.

**7.3** - Pormenores respeitantes à colocação da publicidade e dos números de competição:

Publicidade Obrigatória

**1 - Placas do Rali** – à frente e atrás, com 45 x 33 cm de dimensão

**2 - Números de Competição** - um para cada porta da frente (60 x 20 cm)

<b>13</b>	<b>RALLYE VERDE PINO</b>
-----------	--------------------------

### Art. 8 - NÚMEROS

#### 8.1 - Números de competição

**8.1.1** - Os números de competição são atribuídos por ordem da recepção das inscrições devidamente certificadas, 5 melhores classificados (Clássicos e Desportivos) e segundo o critério de segurança da organização.

**8.1.2** - Os números de competição fornecidos pela Organização deverão figurar em cada uma das portas da frente da viatura, durante toda a prova. A infracção ao disposto neste artigo será penalizada com 600 pontos.

**8.1.3** - Em caso de desistência ou desclassificação determinada pelo Colégio de Comissários Desportivos (CCD), os Concorrentes deverão retirar imediatamente as placas de identificação e os números de competição.

### Art. 9 - APLICAÇÃO E INTERPRETAÇÃO DO REGULAMENTO

**9.1** - O Director da Prova é o responsável pela aplicação do presente Regulamento durante o decorrer da prova. Sem prejuízo, deve informar o CCD de todas as decisões importantes que tiver tomado no quadro da regulamentação geral ou particular do rali.

**9.2** - Qualquer reclamação sobre essa aplicação será comunicada por escrito pelo concorrente ao Director de Prova que submeterá para instrução e decisão do CCD (Art. 13.1 e seguintes do CDI).

**9.3** - Todos os casos omissos no presente Regulamento serão apreciados pelo CCD, que detém o exclusivo poder de decisão (Art. 11.9 do CDI).



## CRITÉRIO NDML 2014

**9.4** - Para a exacta interpretação deste texto, serão tidas em consideração as seguintes definições:

“**Concorrente**” – refere-se Obrigatoriamente ao Condutor.

“**Equipa**” – conjunto formado pelo Condutor e Navegador.

“**TEAM**”-Conjunto de 3 a 5 equipas

**9.5** - A Organização reserva-se o direito de introduzir as alterações ao presente Regulamento que julgar convenientes ou necessárias, cancelar ou adiar as provas, sob reserva da aprovação das Autoridades competentes.

**9.6** - Todas as disposições deste Regulamento apenas poderão ser alteradas ou modificadas de acordo com o Art. 3.6 do CDI. Neste caso, os Concorrentes serão avisados no mais curto espaço de tempo. Todas as eventuais modificações ou disposições suplementares, serão anunciadas por Aditamentos, datados e numerados e que passarão a fazer parte do presente Regulamento. Estes aditamentos serão afixados no Secretariado e igualmente serão comunicados directamente aos Concorrentes, que deverão acusar a recepção, salvo caso de impossibilidade material, durante o desenrolar da Prova.

**9.7** - Todos os Concorrentes respeitarão, sem excepção, o presente Regulamento, reconhecendo as jurisdições desportivas habituais estabelecidas pelo RDN, CDI e Códigos Internacionais da FIA e da FIVA, comprometendo-se e não recorrer a qualquer jurisdição civil, comercial, nacional ou internacional.

**9.8** - Durante o desenrolar da prova, os condutores estão obrigados ao cumprimento do Código da Estrada Português e legislação complementar, sendo de sua exclusiva responsabilidade a prática ou detecção de qualquer infracção.

### Art. 10 - PROVA DE ESTRADA

**10.1** - As reparações e os abastecimentos são permitidos durante toda a prova, excepto nos casos proibidos por disposições do presente Regulamento.

**10.2** - Durante as provas, é proibido, sob pena de uma sanção que poderá ir até à desclassificação, rebocar, transportar ou fazer empurrar os veículos participantes, a não ser para os fazer voltar ao leito da estrada ou para libertar a mesma.

**10.3** - É proibido às equipas, sob pena de uma sanção que poderá ir até à desclassificação:

- Impedir intencionalmente a passagem de um veículo participante ou dificultar uma ultrapassagem;
- Comportar-se de maneira incompatível com o espírito desportivo;
- Utilizar pneus do tipo “slick”, sem piso, e pneus de terra.

**10.4** - As únicas distâncias consideradas válidas serão as definidas pela Organização das provas e indicadas nos Cadernos de Itinerários.

#### **10.5 - Hora Oficial**

A hora oficial será fornecida pela Organização.

### Art. 11 - PARQUE DE PARTIDA

**11.1** - Qualquer viatura admitida, deve ser obrigatoriamente colocada nos parques que antecedem as partidas para as diversas Provas do Critério NDML 2014, de acordo com os horários de cada Prova. Em caso de atraso na apresentação do veículo no Parque de Partida será aplicada uma penalização de 10 pontos por cada minuto ou fracção de atraso. A partida poderá ser recusada se o atraso for superior a 15 minutos.



## CRITÉRIO NDML 2014



### Art. 12 - Provas de Classificação

12.1 - Ao longo do Critério NDML 2014 serão disputadas provas de classificação dos seguintes tipos:

- Provas de Regularidade em Rampa (PRR)
- Provas de Regularidade em Circuitos (PRC)
- Provas de Regularidade em Slalom (PRS)

### Art. 13 - PROVAS DE REGULARIDADE EM RAMPA (PRR)

13.1 - As PRR são disputadas em estradas fechadas ao trânsito e são compostas por 2 passagens.

13.2 - Durante a realização das PRR é obrigatória a utilização de capacete de protecção.

13.3 - Nas PRR o tempo realizado na 1ª passagem será o tempo de referência para a 2ª passagem nessa PRR.

13.4 - Qualquer diferença entre o tempo registado entre a 1ª passagem e a 2ª passagem, será penalizado com 1 ponto por segundo.

13.5 - Nas PRR, o tempo total das 2 passagens será convertido em pontos à razão de 1 segundo igual a 0,3 pontos.

#### Exemplo:

- O Concorrente realiza o tempo de 60 segundos na 1ª passagem e na segunda 70 segundos

- 1ª Passagem 60 s = 18 pontos
- 2ª Passagem 70 s = 21 pontos
- Diferença entre as passagens é de 10 s = 10 pontos
- Total da Prova = 49 pontos

13.6 - A não realização de uma das passagens na PRR, será penalizada com 1200 pontos.

13.7 - No caso de a realização de uma PRR ser afectada por circunstâncias anómalas que influenciem o normal desenrolar da mesma ou os resultados desportivos nela verificados, o Colégio de Comissários Desportivos poderá, por proposta da Direcção da Prova, aplicar a seguinte regra:

- Às 10 equipas menos pontuadas na PRR em causa serão atribuídas as penalizações efectivamente registadas;
- A todas as restantes equipas em prova será atribuída a 10ª melhor pontuação nessa PRR.

Esta regra poderá ser aplicada – a um único controlo, a vários controlos ou à totalidade da PRR-independentemente do local em que tenham ocorrido as circunstâncias que influenciaram o normal desenrolar da PRR.

No caso da não realização de uma das passagens, o tempo conseguido na passagem realizada será convertido em pontos à razão de 1 segundo igual a 0,3 pontos.

13.8 - A cronometragem é realizada ao segundo.

13.9 - É proibida a paragem do veículo durante a realização destas provas. Qualquer infracção constatada dará lugar a uma penalização de 10 pontos.

13.10 - É proibido às equipas circularem no sentido oposto ao da prova. Qualquer infracção constatada dará lugar a uma penalização de 600 pontos.

13.11 - Durante a realização das PRR é obrigatória a utilização de capacete de protecção por parte dos dois elementos da equipa.



## CRITÉRIO NDML 2014

### 13.12 - Resumo das penalizações

Artigo		Penalização
13.4	Por cada segundo de diferença entre a 1ª e 2ª passagem	1 Ponto
13.5	Por cada segundo da soma das duas passagens	0,3 Pontos
13.6	A não realização de uma das passagens na PRR	1200 Pontos
13.9	Paragem do veículo	10 Pontos
13.10	Circular em sentido oposto ao da prova	600 Pontos

### Art. 14 - PROVAS DE REGULARIDADE EM CIRCUITOS (PRC)

**14.1** - O NDML disponibilizará “transponders”, os quais terão que ser levantados no decurso das Verificações Administrativas, mediante a entrega de uma caução de € **250,00 (Duzentos e Cinquenta Euros)** a qual será devolvida integralmente no final da prova, mediante a devolução do “transponder” em perfeito estado de conservação.

**14.1.1** - Em caso de desistência, compete à equipa entregar o respectivo “transponder” no secretariado da prova tão rapidamente quanto possível.

No máximo até à hora de afixação da classificação final provisória.

**14.2** - Durante a realização das PRC é obrigatória a utilização de capacete de protecção.

**14.3** - As PRC são disputadas em circuito fechado.

**14.4** - A partida e chegada das PRC são lançadas.

**14.5** - Nos Circuitos o local de cronometragem será assinalado por Placas vermelhas.

**14.6** - A cronometragem é realizada ao segundo.

**14.7** - O tempo gasto na realização na prova será convertido em pontos à razão de 0,3 pontos por segundo.

**14.8** - O tempo gasto pela equipa na primeira volta é considerado seu tempo de referência para essa prova. Qualquer diferença entre o tempo gasto pela equipa para percorrer qualquer das voltas seguintes e o seu tempo de referência será penalizada à razão de 1 ponto por segundo.

**14.9** - Para cada PRC haverá um tempo máximo de 8 minutos. Será aplicada uma penalização de 600 pontos a qualquer equipa que exceda o tempo máximo.

**14.10** - Durante a realização das PRC é obrigatória a utilização de capacete de protecção por parte dos dois elementos da equipa.

**14.11** - As PRC são iniciadas pelos concorrentes às ordens dadas pelo comissário.

- Por ordem de chegada ao controlo anterior.

**14.12** - A falsa partida será penalizada com 10 pontos, sem prejuízo de outras penalidades que possam ser aplicadas pelo Colégio de Comissários Desportivos.

**14.13** - Dado o sinal de partida, a equipa deverá arrancar imediatamente, iniciando-se a prova no momento em que cruzar a linha de partida e terminando no momento em que o concorrente cruzar a linha de meta no final de 3 voltas (4 passagens pela meta).

-O concorrente será penalizado em 50 pontos, por cada volta excedente.

**14.14** - Se uma equipa não conseguir partir normalmente nos 20 segundos seguintes à ordem de partida, os Comissários retirarão o veículo de modo a desimpedir a zona de partida. Nessas circunstâncias, a equipa sofrerá uma penalização.

**14.15** - Qualquer equipa que se recuse a partir para a prova na ordem e à hora que lhe for indicada ou que impeça de qualquer forma o seu normal desenvolvimento, incorrerá numa sanção que poderá ir até à desclassificação.

**14.16** - É proibido às equipas, sob pena de uma sanção que poderá ir até à desclassificação, circular no sentido oposto ao da prova ou utilizar um itinerário diferente do indicado.



**14.17** - É proibido a paragem do veículo durante a realização destas provas. Qualquer infracção constatada dará lugar a uma penalização. No caso de imobilização do veículo na pista (antes do início, durante ou após a prova), se a viatura não puder mover-se pelos seus próprios meios, ficará desde logo à ordem do Director da Prova, que o mandará remover para onde entender mais adequado.

**14.18** - No caso de o percurso ser delimitado por pinos, o derrube de qualquer pino dará lugar a uma penalização.

### **14.19 - Resumo das penalizações**

Artigo	Descritivo	Penalização
14.7	Por cada segundo gasto	0,3 Pontos
14.8	Por cada segundo de diferença relativamente ao tempo de referência	1 Ponto
14.9	Tempo superior ao tempo máximo	600 Pontos
14.12	Falsa partida	10 Pontos
14.14	Impossibilidade de partida	600 Pontos
14.15	Recusa de partida	600 Pontos
14.16	Circulação em sentido contrário / Não cumprimento do percurso	600 Pontos
14.17	Paragem constatada	60 Pontos
14.18	Derrube de pinos – por cada	5 Pontos

**14.20** - A organização divulgará atempadamente uma informação com os detalhes respeitantes a cada PRC.

### **Art. 15 - PROVAS DE REGULARIDADE EM SLALOM (PRS)**

**15.1** - As PRS são disputadas em circuito fechado.

**15.2** - A tomada de tempo chegada nas PRS é lançada.

**15.3** - Nos Slalom, o local de cronometragem será assinalado por Placas vermelhas.

**15.4** - A cronometragem é realizada ao segundo.

**15.5** - Nas PRS o tempo realizado na 1ª passagem será o tempo de referência para a 2ª passagem nessa PRS.

**15.6** - Qualquer diferença entre o tempo registado entre a 1ª passagem e a 2ª passagem, será penalizado com 1 ponto por segundo.

**15.7** - Nas PRS, o tempo total das 2 passagens será convertido em pontos à razão de 1 segundo igual a 0,3 pontos.

#### **Exemplo:**

O Concorrente realiza o tempo de 60 segundos na 1ª passagem e na segunda 70 segundos

- 1ª Passagem 60 s = 18 pontos
- 2ª Passagem 70 s = 21 pontos
- Diferença entre as passagens é de 10 s = 10 pontos
- Total da Prova = 49 pontos

**15.8** - Para cada PRS haverá um tempo máximo de 5 minutos. Será aplicada uma penalização de 600 pontos a qualquer equipa que exceda o tempo máximo.

**15.9** - Durante a realização das PRS é obrigatória a utilização de capacete de protecção.

**15.10** - A hora exacta de início de cada PRS será indicada na carta de controlo pelo comissário responsável pelo controlo horário precedente. Cabe a cada equipa a responsabilidade de iniciar a prova à hora correcta.

**15.11** - A falsa partida será penalizada, sem prejuízo de outras penalidades que possam ser aplicadas pelo Colégio de Comissários Desportivos.

## CRITÉRIO NDML 2014

**15.12** - Se uma equipa não conseguir partir normalmente nos 20 segundos seguintes à ordem de partida, os Comissários retirarão o veículo de modo a desimpedir a zona de partida. Nessas circunstâncias, a equipa sofrerá uma penalização.

**15.13** - Qualquer equipa que se recuse a partir para a prova na ordem e à hora que lhe for indicada ou que impeça de qualquer forma o seu normal desenvolvimento, incorrerá numa sanção que poderá ir até à desclassificação.

**15.14** - É proibido às equipas, sob pena de uma sanção que poderá ir até à desclassificação, circular no sentido oposto ao da prova ou utilizar um itinerário diferente do indicado.

**15.15** - É proibido a paragem do veículo durante a realização destas provas. Qualquer infracção constatada dará lugar a uma penalização. No caso de imobilização do veículo na pista (antes do início, durante ou após a prova), se a viatura não puder mover-se pelos seus próprios meios, ficará desde logo à ordem do Director da Prova, que o mandará remover para onde entender mais adequado.

**15.16** - No caso de o percurso ser delimitado por pinos, o derrube de qualquer pino dará lugar a uma penalização.

### 15.17 - Resumo das penalizações

Artigo		Penalização
15.6	Por cada segundo de diferença relativamente ao tempo de referência	1 Ponto
15.8	Tempo superior ao tempo máximo	600 Pontos
15.11	Falsa partida	10 Pontos
15.12	Impossibilidade de partida	600 Pontos
15.13	Recusa de partida	600 Pontos
15.14	Circulação em sentido contrário / Não cumprimento do percurso	600 Pontos
15.15	Paragem constatada	60 Pontos
15.16	Derrube de pinos – por cada	5 Pontos

**15.18** - A organização divulgará atempadamente uma informação com os detalhes respeitantes a cada PRS.

### Art. 16 - ASSISTÊNCIA

**16.1** - A assistência e os reabastecimentos são livres durante toda as provas, com as seguintes excepções:

- No decorrer das provas de classificação
- Nas zonas definidas como Parque Fechado

**16.2** - A organização proporá um itinerário para as assistências, com indicação dos locais em que tal itinerário coincide com o percurso das provas (zonas aconselhadas para assistência).

### Art. 17 - PARQUE FECHADO

**17.1** - As reparações e os reabastecimentos são interditos quando os veículos se encontram sujeitos ao regime de parque fechado. Os veículos estão sujeitos ao regime de parque fechado:

- Desde a sua entrada num parque de partida (se existir) e num parque de reagrupamento,
- Desde a sua entrada numa zona de controlo e até à sua saída desta,
- No espaço que medeia entre um controlo horário que antecede uma prova de classificação e o início dessa prova de classificação.

**17.2** - Qualquer infracção ao regime de parque fechado implicará uma penalização à descrição do Colégio de Comissários Desportivos, a qual poderá ir até 600 pontos.

## CRITÉRIO NDML 2014

### Art. 18 - CLASSIFICAÇÕES

**18.1 - Haverá 3 Classificações à geral: CLASSICOS, DESPORTIVOS e PROTOS**

**18.2 - Aos Concorrentes com maior pontuação, nas categorias CLASSICOS, DESPORTIVOS e PROTOS será atribuído o título de **Vencedores do Critério NDML 2014**.**

**18.3 - Em caso de igualdade pontual entre dois ou mais concorrentes, será considerado vencedor aquele que tiver obtido a menor pontuação na 1ª Prova de Classificação. Subsistindo o empate, o desempate será favorável, aquele que tiver obtido a menor pontuação na 2ª Prova de Classificação e assim sucessivamente.**

**18.4 - Quadro de atribuição de pontos por cada prova do Critério NDML 2014, obterão a seguinte pontuação em função da classificação final de cada prova.**

1º	20 Pontos
2º	17 Pontos
3º	15 Pontos
4º	13 Pontos
5º	11 Pontos
6º	10 Pontos
7º	9 Pontos
8º	8 Pontos
9º	7 Pontos
10º	6 Pontos
11º	5 Pontos
12º	4 Pontos
13º	3 Pontos
14º	2 Pontos
15º	1 Ponto
Restantes	1 Ponto

### Art. 19 - PRÉMIOS POR PROVA

Serão atribuídos os seguintes prémios em CLASSICOS, DESPORTIVOS e PROTOS, aos vencedores de cada prova

- 1ª Equipa Classificada à Geral - **Vencedor do Rallye Sprint** .... – Taça ou Troféu
- 2ª à 5ª Equipa Classificada à Geral – Taças ou Troféus
- 1ª Equipa de cada categoria – Taça ou Troféu
- 1ª Equipa de cada classe – Taça ou Troféu
- 1ª Equipa Estrangeira – Taça ou Troféu
- 1ª Equipa Feminina – Taça ou Troféu
- 1º Team -Taça ou Troféu

### Art. 20 - PRÉMIOS À GERAL DO CRITÉRIO NDML 2014

Serão atribuídos os seguintes prémios em CLASSICOS, DESPORTIVOS e PROTOS

- 1ª Equipa Classificada à Geral - **Vencedor do Critério NDML 2014** – Taça ou Troféu
- 2ª à 5ª Equipa Classificada à Geral – Taças ou Troféus
- 1ª Equipa Feminina – Taça ou Troféu
- 1º Team -Taça ou Troféu



## CRITÉRIO NDML 2014



### Art. 21 - ENTREGA DE PRÉMIOS

**21.1** - A distribuição de prémios terá lugar de acordo com o programa da prova.

**21.2** - Todas as equipas com direito a prémio, deverão estar presentes na cerimónia da entrega de prémios do Critério NDML 2014, sem a qual não poderão receber os prémios a que tiverem direito.

### Art. 22 - RECLAMAÇÕES APELOS

Todas as reclamações e/ou apelos devem ser apresentados de acordo com o estipulado no CDI (Art.ºs 13.1 e 13.2) e nas PGAK 2014.

#### 22.1 - Reclamação

Montante de taxa de reclamação fixada pela FPAK: 500,00 €

Se a reclamação impuser a desmontagem e montagem de diferentes partes de uma viatura, o reclamante deverá, por outro lado, depositar:

- 1.000,00 € - Quando incidir sobre determinado órgão (motor, transmissão, direcção, sistema de travagem, instalação eléctrica, carroçaria, etc.);
- 2.000,00 € - Quando a reclamação incidir sobre diferentes órgãos da viatura.

Se a reclamação for julgada improcedente e se as despesas originadas pela mesma (verificações, transporte, etc.) forem superiores ao montante do depósito, a diferença será de conta do reclamante. Contrariamente, se as despesas forem inferiores, a diferença será devolvida ao reclamante.

#### 22.2 - Apelo

Os Concorrentes têm o direito de apelação consignado no Art. 14.2 do CDI.

Montante da taxa para um Apelo Nacional (FPAK): 2.500,00 €