



FEDERAÇÃO PORTUGUESA
DE AUTOMOBILISMO E KARTING

PRESCRIÇÕES ESPECÍFICAS DE TODO O TERRENO 2014

ALTERADO EM 19/05/2014

ÍNDICE	
Art. 1	DEFINIÇÃO
Art. 2	TERMINOLOGIA
Art. 3	REGULAMENTAÇÃO
Art. 4	VEÍCULOS
Art. 5	EQUIPAS
Art. 6	RESPONSÁVEL PELA RELAÇÃO COM OS CONCORRENTES
Art. 7	INSCRIÇÕES
Art. 8	TAXAS DE INSCRIÇÃO
Art. 9	IDENTIFICAÇÃO
Art. 10	ORDEM DE PARTIDA
Art. 11	CADERNO DE ITINERÁRIO - CIRCULAÇÃO
Art. 12	PUBLICIDADE E IDENTIFICAÇÃO
Art. 13	CARTA DE CONTROLO
Art. 14	ZONAS DE CONTROLO
Art. 15	CONTROLOS HORÁRIOS (CH)
Art. 16	CONTROLOS DE PASSAGEM (CP)
Art. 17	SECTORES SELECATIVOS (SS)
Art. 18	REAGRUPAMENTOS
Art. 19	SINALIZAÇÃO DOS CONTROLOS
Art. 20	PARQUE FECHADO
Art. 21	VERIFICAÇÕES ADMINISTRATIVAS E TÉCNICAS
Art. 22	RECLAMAÇÕES E APELOS
Art. 23	CLASSIFICAÇÕES
Art. 24	PENALIDADES
Art. 25	PRÉMIOS
Art. 26	APLICABILIDADE DAS PRESENTES PRESCRIÇÕES

Art. 1 - DEFINIÇÃO

1.1 - Independentemente da designação de uma Prova ostentar, a referência BAJA, todas as Provas que integrem o calendário do CNTT 2014, à excepção das que integrem simultaneamente Campeonatos ou Taças FIA, reger-se-ão obrigatoriamente pelas normas estabelecidas para as Provas do tipo Baja.

1.2 - Um Rali Todo o Terreno (Baja), é uma Prova, que se deverá disputar em apenas 1 dia, com uma distância máxima de 600 Km ou em 2 dias, com uma distância máxima de 1000 Km. Com um descanso de duração mínima de 8 horas e no máximo de 20 horas a respeitar entre 2 Etapas.

A FPAK poderá admitir percursos inferiores até, 20 %, dos totais acima, nos casos em que considere tal situação como suficiente para o interesse da competição.

Um Prólogo, poderá ser organizada num dia suplementar.

1.2.1 - A quilometragem mínima do total dos Sectores Selectivos (SS) é de 300 Km, para uma Prova de 1 (um) dia ou de 450 Km, para uma Prova de 2 (dois) dias, (com uma margem de + - 10%)

1.3 - Cada SS não poderá ter menos de 80 Km sendo recomendado que a quilometragem máxima, não ultrapasse os 200 Km.

1.4 - O percurso, é dividido em Etapas que englobam um ou mais SS e correspondentes Sectores de Ligação. A duração total de uma Baja não poderá ultrapassar 40 horas, incluindo as Verificações e o Prológo, salvo autorização expressa da FPAK. É contudo autorizada a realização de uma sessão de Verificações Administrativas e Técnicas (facultativas), na véspera do início da Prova.

1.5 - A disputa dos SS deverá permitir, à maioria das equipas em Prova, a realização de grande parte do percurso de dia. Não é autorizado dar a partida para um SS de noite.

1.6 - Toda a regulamentação específica, que não esteja de acordo com os Regulamentos Desportivo e Técnico FPAK, deve ser objecto de um pedido separado de autorização junto da FPAK. Depois da aprovação, será objecto de um aditamento ao Regulamento Particular da Prova.

Art. 2 - TERMINOLOGIA

BRIEFING: Durante uma Baja, será organizado um Briefing, com a presença do Director de Prova ou um seu Director-Adjunto (com folha de presenças), entre o fim das Verificações e a partida para a 1ª Etapa, que inclua um SS, que deverá ser transcrito e entregue aos Concorrentes e ainda afixado no Quadro Oficial, pelo que, a presença de um dos membros da Equipa é obrigatória e o atraso será penalizado com uma multa de valor igual a 10% da Taxa de Inscrição. A não comparência da equipa, no Briefing, estará sujeita a penalizações, que poderão ir até à imediata exclusão, por decisão dos CD's. No caso de outros Briefings (não obrigatórios) terem lugar durante uma Baja, as informações aí dadas, devem ser afixadas, tão rápida quanto possível, no Quadro Oficial.

ETAPA: Cada uma das partes da Prova, separadas por uma paragem mínima de 3 (três) horas e de que resulte uma nova ordem de Partida.

SECTOR DE LIGAÇÃO: Parte do itinerário compreendido entre a Partida de uma Etapa ou Secção e um Controle Horário (CH) ou entre a chegada de um SS e um CH ou entre 2 (dois) Controlos Horários sucessivos, com tempo pré-determinado e onde a média de velocidade estabelecida, não poderá ser superior a 30 Km/h se o percurso incluir passagens dentro de povoações.

SECÇÃO: Conjunto de Sectores de Ligação:

- Entre a Partida e o primeiro Reagrupamento
- Entre dois Reagrupamentos sucessivos
- Entre o último reagrupamento e a Chegada de uma Etapa ou da Prova.

NEUTRALIZAÇÃO: Tempo durante o qual, as equipas estão paradas, por determinação da Direcção da Prova, sendo considerada uma zona de Parque Fechado

REAGRUPAMENTOS: Paragem prevista pela Organização, para permitir, por um lado, o regresso ao horário teórico, e por outro, o reagrupamento das equipas que continuem em Prova. O tempo de paragem pode não ser o mesmo para todas as Equipas.

PARQUE FECHADO: Zona na qual nenhuma reparação nem intervenção são possíveis, salvo nos casos expressamente previstos pelos Regulamentos dos Campeonatos e pelo Regulamento Particular da Prova.

ADITAMENTO: Informação Oficial, que fará parte integrante do Regulamento Particular da Prova, destinada a modificar, precisar ou completar o mesmo. Os Aditamentos deverão ser datados, assinados, numerados e comunicados no mais curto espaço de tempo possível a todos os Concorrentes, os quais deverão confirmar a sua recepção por assinatura, apesar da obrigatoriedade de afixação no Quadro Oficial da Prova.

Os Aditamentos serão feitos:

- Pela Organização até ao dia das verificações (submetidos à aprovação prévia da FPAK, salvo no que diz respeito a eventuais alterações de itinerário)
- Pelo CCD da Prova, durante todo o decorrer da competição.

CARTA DE CONTROLO: Carta destinada a recolher cronologicamente os vistos dos diferentes Controlos previstos no Itinerário.

PRÓLOGO: Provas de Velocidade em estrada fechada à circulação normal.

SECTOR SELECTIVO (SS): Prova de velocidade disputada em tempo real.

TEMPO MÁXIMO AUTORIZADO: Tempo máximo estabelecido para cada Sector de Ligação, que, no caso de ser excedido, levará à exclusão da Prova.

TEMPO REAL: Tempo expresso em horas/minutos/segundos, que corresponde ao tempo realmente, efectuado pelo Concorrente, num SS.

EXCLUSÃO: Sanção que só poderá ser pronunciada pelos CD's, na sequência de excesso de penalização, ou por infracção grave (esteja ou não prevista no Regulamento Particular da Prova). O Concorrente só poderá ser excluído no final de uma Secção ou Etapa.

PAINÉIS DE INFORMAÇÃO: As informações transmitidas aos Concorrentes, através de painéis, não são consideradas como assistência ou ajuda exterior.

PENALIZAÇÃO FIXA PREVISTA: Penalização em tempo a adicionar às penalizações já incorridas pela Equipa, nos casos precisos e referidas no Regulamento Particular 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.

Art. 3 - REGULAMENTAÇÃO

Um Rali Todo-o-Terreno (Baja) será disputada de acordo com o Código Desportivo Internacional (CDI), Prescrições Gerais de Automobilismo e Karting (PGAK), Regulamento Tipo de Todo o Terreno, Regulamento Particular da Prova, as presentes Prescrições Específicas de Todo o Terreno (PETT), e ainda os Anexos aos mesmos.

3.1 - O Director da Prova é responsável pela aplicação do Regulamento, durante o desenrolar da Prova.

3.2 - Toda a reclamação sobre esta aplicação ou todos os casos não previstos, serão analisados pelos CCD, que detêm o único poder de decisão, conforme Art. 11.9 do CDI.

3.3 - 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

4.1 - Os Veículos admitidos integrarão os Grupos T0, T1, T2, T3 e T8, conforme o Regulamento Técnico de TT 2014.

4.1.1 - “Taça Nacional de Todo o Terreno” (TNTT)

Os concorrentes inscritos na Taça, disputam apenas uma parte do percurso total da Prova (a definir pelo respectivo Clube Organizador) e beneficiar de Taxas de Inscrição reduzidas, sendo requerida para esta categoria a Licença Desportiva Nacional B (ou superior).

4.2 - Sistema GPS/GSM

Todas as viaturas participantes no CNTT e TNTT, têm obrigatoriamente de instalar de um Sistema de Tracking “GPS/GSM”.

4.3 - Nas Verificações Técnicas Iniciais, cada Concorrente deverá apresentar o “Sistema GPS/GSM” já instalado e disponibilizar um elemento da sua equipa de assistência técnica, para se proceder à verificação da correcta instalação, segundo as instruções fornecidas pela Cronobandeira.

4.3.1 - No caso de qualquer viatura, não ter o “Sistema GPS/GSM” instalado, em conformidade com as instruções que lhe forem fornecidas, a Equipa será impedida de participar na Prova.

4.3.2 - Qualquer tentativa de manipulação ou interferência no sistema de “Tracking”, instalado nas viaturas dos concorrentes, será comunicada aos CD que poderão aplicar uma penalização que poderá ir até à desclassificação. Se no decorrer de uma Prova, se comprovar que qualquer viatura, deixou de ter alimentação ao “Sistema GPS/GSM”, por acção deliberada da equipa, esta será excluída da Prova.

4.3.3 - No Parque Fechado Final, os Condutores devem desmontar o “Sistema GPS/GSM” e fazer a sua entrega aos elementos da Cronobandeira (que devem estar acompanhados por um Comissário Técnico da Prova) que efectuará a recolha dos sistemas instalados.

4.3.4 - Em caso de acidente, abandono ou desistência da Prova, o Concorrente é o único responsável pela imediata devolução à Cronobandeira, do equipamento instalado na sua viatura.

4.4 - A não entrega do mesmo, até ao momento de afixação da Classificação Final da Prova, 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

5.1 - Para correcta interpretação deste texto, serão consideradas as seguintes palavras:

- a) "Concorrente" pessoa física ou moral que inscreve o veículo.
- b) "Equipa" conjunto compreendendo o 1º Condutor e 2º Condutor/Navegador.

5.2 - Serão admitidas todas as Equipas inscritas por um Concorrente, titular de uma Licença Nacional ou Internacional de Concorrente/Condutor válida. Os membros da Equipa, deverão obrigatoriamente ser titulares de Licença "Nacional A" (ou superior) para o CNTT e "Nacional B" (ou superior) para a TTT.

5.3 - Durante um Rali Todo o Terreno (Baja), e sempre que o Concorrente seja uma pessoa moral ou no caso de não se encontrar a bordo do veículo, todas as suas obrigações e responsabilidades incumbem na totalidade, solidariamente e indivisas ao 1º Condutor declarado no Boletim de Inscrição.

5.4 - A Equipa completa, deverá encontrar-se a bordo do veículo durante toda a Baja, salvo nos casos previstos no Regulamento Particular da Prova.

O abandono de um membro da Equipa ou a admissão de um terceiro a bordo (salvo no caso de se tratar do transporte de um ferido) implicará a sua exclusão.

5.5 - Toda a atitude desleal, incorrecta ou fraudulenta tida por um Concorrente ou por um membro da Equipa, será julgada pelo CCD, que pronunciará toda a eventual penalidade que pode ir até à exclusão desta.

5.6 - São admitidas Equipas a solo.

Art. 6 - RESPONSÁVEL PELAS RELAÇÕES COM OS CONCORRENTES

Principais Missões

Prestar informações aos Concorrentes e manter com eles um papel de concertação. Esta missão deve 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 CD's a fim de estar informado das decisões tomadas.

Para ser facilmente identificável pelos Concorrentes deverá:

- 1** - Ser portador de identificação definida no Regulamento Particular da Prova, no qual deverá também constar a sua fotografia, que será ainda afixada no quadro de Oficiais de Prova.
- 2** - Ser apresentado aos Concorrentes se um "Briefing" de pilotos for organizado.

Presença Durante a Prova

O Secretário da Prova deverá estabelecer um plano de presenças, que será afixado no Quadro Oficial da Prova e que comportará, obrigatoriamente:

- Verificações Técnicas.
- Secretariado da Prova.
- Partida da Baja.
- Parques de Reagrupamento.
- Parques de fim de Etapa.
- Proximidades do Parque Fechado Final, mediante a possibilidade permitida pelo horário da Baja.

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 aos CD`s, 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 protestos.

Art. 7 - PEDIDO DE INSCRIÇÃO - INSCRIÇÃO

7.1 - Para participar numa Prova, os interessados devem dirigir-se ao Secretariado da mesma (através do endereço, telefone e e-mail que constarão do Regulamento Particular da Prova) enviando o seu Boletim de Inscrição, anexo a esse Regulamento devidamente preenchido, até à data de fecho das inscrições. Os detalhes respeitantes ao 2º Conductor, podem ser completados até às Verificações Administrativas.

7.2 - Os Boletins de Inscrição dos Concorrentes de outro país, deverão ser, obrigatoriamente, visados pelas ADN dos respectivos Concorrentes.

7.3 - Nenhuma modificação poderá ser introduzida no Boletim de Inscrição, excepto nos casos previstos neste Regulamento. Todavia, o Concorrente poderá, livremente, substituir o veículo declarado, por outro do mesmo Grupo, até à data da Verificação.

7.4 - Por outro lado, se no momento das Verificações Técnicas Iniciais, se constatar que um veículo não corresponde ao Grupo e/ou Classe no qual se encontra inscrito, poderá, sob proposta dos Comissários Técnicos, ser mudado por decisão dos CD`s, para o Grupo e/ou Classe correspondente, ou recusado definitivamente.

7.5 - Ao assinar o Boletim de Inscrição, o Concorrente bem como todos os membros da equipa, submetem-se às jurisdições desportivas especificadas no CDI, bem como às disposições das presentes Prescrições, PGAK e Regulamento Particular da Prova.

7.6 - Não será aceite qualquer pedido de inscrição, que não seja acompanhado da Taxa de Inscrição.

7.7 - Não é autorizada a substituição de um Concorrente, após a publicação da Lista de Inscritos. Apenas um dos membros da Equipa poderá ser substituído, de acordo com:

- Os Organizadores até ao início das Verificações Administrativas;
- Os CD`s a partir do início das Verificações Administrativas, e até à publicação da lista de participantes autorizados.

7.7.1 - Os CD`s poderão autorizar, em casos excepcionais e apenas por motivos justificados, a eventual substituição dos 2 (dois) membros da Equipa.

Art. 8 - TAXA DE INSCRIÇÃO - SEGURO DE PROVA

8.1 - O valor da Taxa de Inscrição na Prova, deverá ser indicado no Regulamento Particular da Prova. Esse valor, inclui a taxa adicional obrigatória de utilização de “Sistema GPS/GSM” fixada. Ao Clube Organizador será debitado directamente pela Cronobandeira no final da Prova, o valor dessa Taxa adicional, tendo em conta o número total de participantes na mesma.

8.2 - A inscrição não será aceite, se não for acompanhada do valor da taxa respectiva ou de um recibo passado pela ADN do respectivo Concorrente, provando o seu pagamento.

8.3 - A Taxa de Inscrição inclui o Prémio do Seguro nos termos definidos pelo Art. 34 das PGAK 2014. A Apólice de Seguro estará válida de acordo com o Art. 2.1.7 do CDI. até um dos seguintes limites (o que se verificar mais tarde):

- tempo limite de protesto ou apelo, ou final de qualquer audiência
- fim das verificações técnicas finais
- altura de exclusão ou desistência do evento
- final da distribuição de prémios

8.4 - Os veículos de Assistência, mesmo quando identificados com placas fornecidas pela Organização, não podem, em caso algum, ser considerados participantes na Baja. Assim, estes, não estão cobertos pela Apólice de Seguro a que se refere o Art. 8.3 das presentes Prescrições e circularão sob a total responsabilidade dos seus proprietários e condutores.

8.5 - As Taxas de Inscrição serão, integralmente, reembolsadas:

- a) Aos candidatos cuja inscrição tenha sido recusada.
- b) No caso da Prova não se realizar.

Art. 9 - IDENTIFICAÇÃO

9.1 - A Comissão Organizadora fornecerá a cada equipa 2 placas e 3 painéis com os números de Prova.

9.2 - Durante toda o Rali Todo o Terreno (Baja), as placas deverão ser visíveis à frente e na traseira do veículo, devendo ser colocadas verticalmente, o mais à frente e o mais atrás possível.

Estas placas conterão o número de Prova, o nome da Prova e eventualmente o nome do principal patrocinador, não devendo, em caso algum, cobrir mesmo que parcialmente, a chapa de matrícula do veículo.

9.3 - Os painéis de corrida deverão estar obrigatoriamente fixados durante toda a Prova, em cada um dos lados da viatura e no tejadilho (facultativo nas Provas Nacionais, neste caso sendo legível de traseira).

9.4 - Em qualquer momento da Prova, a ausência ou má colocação de um painel ou de uma placa implicará uma penalização por constatação, igual a 10% do montante da Taxa de Inscrição, e 20%, se se tratarem pelo menos de 2 painéis e/ou placas.

9.5 - Os nomes do 1º Condutor e 2º Condutor /Navegador, bem como a bandeira do seu país, com uma altura de 3 a 5 cm, devem ser colocados de cada lado nos guarda-lamas ou portas da frente (ou eventualmente nos vidros laterais traseiros, se a viatura deles dispuser).

Sob pena de uma penalização por constatação, igual a 10% do valor da Taxa de Inscrição.

9.6 - Uma folha específica, designada como "Carta de Identificação", na qual serão colocadas as fotos recentes e as assinaturas dos membros da Equipa, bem como todos os detalhes referentes ao veículo, deverá estar a bordo do veículo durante toda a Prova e ser afixada no ângulo inferior direito do pára-brisas ou em outro local previsto no Regulamento da Prova (texto facultativo).

9.7 - Um sinal de identificação, diferente para os 1º e o 2º Conductor/Navegador (exemplo: pulseira, crachá, etc.) permitirá reconhecer os membros das equipas. Toda a ausência constatada por um Oficial da Prova, implicará uma penalização de 10% da Taxa de Inscrição (texto facultativo).

9.8 - O chassis e o bloco do motor ou qualquer outra peça já marcados durante as Verificações Iniciais, podem ser submetidos, a qualquer momento da Prova, a marcações complementares específicas.

Art. 10 - ORDEM DE PARTIDA

10.1 - Um Prólogo, deverá ser obrigatoriamente organizada, sob a forma de Sector Selectivo (SS), a percorrer 2 (duas) vezes por todos os participantes com um mínimo de 5 Km e um máximo de 10 Km, contando para a Classificação Final da Prova.

Caso o Organizador entenda autorizar o reconhecimento prévio do Prólogo, esta deverá constar claramente no respectivo Regulamento Particular da Prova, quando e de que forma esse ele poderá ser efectuado. Caso não seja permitido o seu reconhecimento, o CCD aplicará uma penalização de 30 (trinta) minutos, à Equipa infratora, assim se comprove que a própria Equipa, ou alguém a ela ligada o tenha efectuado.

10.1.1 - O tempo máximo para percorrer cada uma das passagens do Prólogo, está definido no Regulamento Particular da Prova.

As partidas para o Prólogo, serão dadas de minuto a minuto, por ordem crescente dos números de Prova. Onde seja evidente a falta de visibilidade, por causa do pó, recomendando-se que, que tal intervalo seja alargado para dois (2) minutos.

A cronometragem será efectuada em horas, minutos, segundos e décimos de segundo. **Centésimos de segundo serão considerados somente para efeitos de desempate no Prólogo. Incluído em 29/04/2014**

10.1.2 - A soma dos tempos efectuados nas 2 (duas) passagens pelo Prólogo e todas as penalizações registadas em Controlos Horários de Sectores de Ligação do Prólogo, serão adicionados ao tempo total do Prólogo, contarão para o tempo total da Prova.

10.1.3 - Em nenhum caso, seja sob que pretexto for, será permitida a repetição de qualquer passagem do Prólogo.

10.1.4 - O não cumprimento do percurso do Prólogo, definido no Road-Book, será penalizado, no mínimo, com a atribuição do pior tempo efectivamente registado nessa passagem, acrescido de mais 30 (trinta) minutos, podendo no entanto, ir até à exclusão da Prova por decisão dos CD`s.

10.1.5 - No caso de uma Equipa não completar a 1ª Passagem e/ou a 2ª Passagem pelo Prólogo ou não o(s) realizar no tempo máximo definido no Regulamento Particular da Prova, ser-lhe-á atribuído, uma penalização de 30 minutos por cada Passagem, mas será ainda assim, admitida à partida para a 1ª Etapa, na condição de que a viatura respectiva dê entrada no CH que antecede o Parque Fechado após o Prólogo, até à hora limite fixada para a última Equipa a partir para o Prólogo, acrescida do tempo que conduz à exclusão.

10.1.5.1 - Se por motivo de avaria a viatura da equipa ficar imobilizada na 1ª Passagem do Prólogo, a Equipa, após todos os concorrentes a terem concluído e antes da 2ª Passagem, pode fazer rebocar a viatura para a Zona de Assistência (ZA) a fim de ser reparada, sendo autorizada a sua participação na 2ª Passagem, se temporalmente for possível.

Se a operação de reboque da viatura, não estiver concluída até 15 minutos, antes da partida do 1º Concorrente, para a 2ª passagem, a Equipa deverá seguir as instruções dadas pelo Director de Prova, sob pena de sanção a aplicar pelos CD`s a qual poderá ir até à exclusão da Prova.

Se por motivo de avaria a viatura da equipa ficar imobilizada na 2ª Passagem da o Prólogo a equipa, após a conclusão do Prólogo pode fazer rebocá-la para a ZA a fim de ser reparada.

A mesma situação é autorizada no caso de a viatura ficar imobilizada nos Sectores de Ligação após qualquer das passagens no Prólogo.

10.1.5.2 - As equipas abrangidas por estas regras partirão para a 1ª Etapa ou 1º Sector Selectivo, após as equipas classificadas no Prólogo com a seguinte ordem:

- a) As equipas que terminaram a 1ª passagem, de acordo com o tempo total obtido.
- b) As equipas que não completaram a 1ª passagem, segundo a ordem crescente dos seus respectivos números de competição.

10.1.6 - A ordem de Classificação no Prólogo (soma das duas passagens) determinará obrigatoriamente a ordem de partida para a 1ª Etapa.

10.1.7 - Chegada do Prólogo / Partida da 1ª Etapa ou Sector Selectivo (SS)

Neste caso e após controlarem no CHC após o Prólogo que estará localizado à entrada do Parque de Assistência (PA), os concorrentes poderão ser assistidos nessa zona. Devendo apresentar-se no Parque de Partida (quando previsto) ou no CH de partida da 1ª Etapa, de acordo com a hora de entrada no Parque de Partida (quando previsto) ou hora de partida da 1ª Etapa, que haja sido afixada no Quadro Oficial da Prova.

Após o Prólogo e até à partida da Etapa seguinte, a assistência terá obrigatória e exclusivamente que ser efectuada no Parque de Assistência, sob pena de sanção a aplicar pelos CD`s, a qual poderá ir até à exclusão da Prova.

Durante o período de assistência, é permitido ao piloto, co-piloto ou a um membro da assistência devidamente identificado, sair do Parque para testar a viatura num raio máximo de 10 Km do PA.

10.1.7.1 - Reabastecimentos

As Equipas poderão reabastecer nas Estações de Serviço durante o período de tempo para assistência. A lista das Estações de Serviço em que o reabastecimento é permitido será divulgada por Aditamento.

Pelo que durante o período de assistência no respectivo Parque, é igualmente permitido a um membro da equipa (piloto ou co-piloto) ou um membro da assistência devidamente identificado, sair do Parque para proceder ao reabastecimento da viatura.

Qualquer infracção resultará numa penalidade à descrição dos CD`s, que poderá ir até à exclusão.

10.2 - Ordem de partida do Prólogo

Nas Provas pontuáveis para o CNTT, para a atribuição dos números de competição, passará a verificar-se, obrigatoriamente, a seguinte ordem de atribuição:

- a) Os primeiros números serão obrigatoriamente atribuídos aos Condutores prioritários FIA.

b) Para a atribuição dos 15 (quinze) primeiros números de competição em qualquer Prova, e depois de respeitadas as determinações constantes das Listas de Notoriedade Todo o Terreno FIA deverá considerar-se a seguinte regra:

- Na 1ª Prova de Campeonato: segundo a ordem de Classificação Final do Campeonato de Portugal de Todo o Terreno 2013.

- Nas Provas seguintes: segundo a Classificação Geral provisória no CNTT 2014, reportada à data do fecho de inscrições para a respectiva Prova.

Aos concorrentes da TTTT, serão sempre atribuídos números de competição superiores aos do CNTT 2014, partindo para qualquer Etapa ou SS, sempre, após os Concorrentes ao CNTT.

10.3 - À partida de cada Etapa / 1º SS, as 10 primeiras Equipas partirão, obrigatoriamente, com um intervalo de 2 (dois) minutos.

10.4 - 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 de estrada incluída).

10.5 - Os intervalos de partida entre os Concorrentes, não podem, em caso algum, ser superiores a dois 2 minutos.

10.6 - Todo o atraso na apresentação à partida do 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 será imediatamente excluída.

Art. 11 - CADERNO DE ITINERÁRIO E CIRCULAÇÃO

11.1 - Todas as equipas receberão um Caderno de Itinerário (Road-Book) contendo uma descrição detalhada do itinerário a ser seguido, o qual deve ser integralmente respeitado, sem se desviarem do deste, ou das áreas/parques/zonas de assistência indicadas, salvo em caso de força maior devidamente justificado e aceite pelo CCD.

Na eventualidade de uma saída da pista por despiste ou avaria, a equipa deverá reentrar na pista pelo mesmo local em que tenha saído. Na eventualidade da pista se encontrar obstruída, a equipa deverá contornar o obstáculo saindo da pista e nela reentrando, tão imediatamente quanto possível a seguir ao obstáculo. Todo o desvio considerado excessivo e desnecessário pelo CCD, poderá determinar a exclusão da equipa.

Qualquer irregularidade que seja comprovadamente detectada no cumprimento obrigatório do percurso da Prova por parte de uma Equipa, resultará numa penalidade de 15 minutos no caso da 1ª infracção. Uma eventual 2ª infracção do mesmo tipo, cometida pela mesma equipa na mesma Prova resultará numa penalidade de 45 minutos. Uma eventual 3ª infracção do mesmo tipo, cometida pela mesma equipa na mesma Prova implicará a sua imediata exclusão.

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

11.1.1 - O Road-Book deverá estar conforme com o “Standard” FPAK. Este deve ser impresso em formato A4 ou A5 e os símbolos “OK / SOS” devem ser encartados (dobrados) ou colados num formato mínimo A4, no interior do mesmo. Em alternativa, o Organizador poderá facultar em separado e a cada equipa participante, esses dois símbolos impressos numa cartolina de formato A3 (mínimo).

11.1.2 - Poderão ser nomeados Juízes de Facto que comprovem o correcto e integral cumprimento do itinerário da Prova. Tal nomeação deverá ser proposta ao CCD pelo Director da Prova, o qual indicará não só, a identidade dos Juízes de Facto a nomear como a sua respectiva localização no percurso.

A decisão do CCD, sobre a nomeação e/ou designação de Juízes de Facto, não é passível de qualquer recurso. Todos os Oficiais de Prova, incluindo os Comissários dos Controlos de Cruzamento (CC), e seus Aditamentos, são considerados Juízes de Facto.

11.1.3 - O Director de Prova, poderá usar o sistema de Tracking para analisar eventuais desvios ou “atalhos” no percurso. O Relatório do percurso efectivamente percorrido, por cada equipa que tenha efectuado um percurso irregular, tal como reproduzido pelo “Sistema GPS/GSM (Tracking)”, será disponibilizado ao Director da Prova, que terá de comunicar aos CD`s, podendo estes, aplicar qualquer das penalizações mencionadas no Art. 24. Esse Relatório constituirá o documento oficial de suporte dessas decisões.

11.2 - Os reconhecimentos do percurso são proibidos sob todas as formas. Antes e durante a realização de uma Prova, é proibido aos Concorrentes inscritos ou susceptíveis de se inscreverem, fazerem ou mandarem fazer qualquer reconhecimento do percurso que lhes possa dar alguma vantagem, mesmo que pequena. A posse de apontamentos sobre o percurso, que não sejam fornecidos pelo Organizador é proibida. Os Concorrentes que não respeitem estas interdições, serão excluídos.

11.2.1 - O Organizador de uma Baja ou Rali TT, deverá garantir a todos os Concorrentes inscritos ou susceptíveis de se inscreverem na sua Prova, que nenhuma informação respeitante ao percurso foi ou será divulgada, seja a quem for, até ao final da Prova com excepção dos comunicados destinados a todos os Concorrentes.

O não cumprimento desta garantia dará origem a sanções por parte da FPAK, podendo ir até à exclusão do Campeonato.

11.2.2 - Em cada Road-Book, deve constar obrigatoriamente a identificação do responsável pela sua elaboração, bem como do elemento que fez a conferência final (sobre o percurso) do mesmo. Qualquer destes elementos deverá ser licenciado pela FPAK.

O Organizador deverá obrigatoriamente efectuar uma verificação do Road-Book nos dias que antecedem a sua Prova e fornecer a todos os Concorrentes, as eventuais modificações.

11.2.3 - Quando for efectuada a marcação da pista (setas, fita plástica, etc.) esta deverá ser sempre posicionada do lado direito das pistas.

11.2.3.1 - Complementarmente e na marcação da pista (setas, fita plástica, etc.) deverá respeitar-se uma distância máxima de 1 Km entre 2 (duas) marcações consecutivas.

11.2.4 - No caso de ser efectuada a indicação de barramento de estradas com fita plástica, num dos extremos da barreira assim criada, deverão ser colocadas setas indicadoras do percurso correcto a seguir, bem como um segundo barramento 80 metros depois do primeiro e 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.

11.3 - Durante toda a Prova, as Equipas deverão respeitar, escrupulosamente, os Regulamentos de circulação.

Todas as equipas que incorram em infracções àqueles Regulamentos serão penalizadas:

a) A 1ª infracção será penalizada com multa (10% da Taxa de Inscrição);

b) A 2ª infracção será penalizada com 15 (quinze) minutos;

c) A 3ª infracção implicará a exclusão.

Em caso de infracção às regras de circulação, os Agentes de Autoridade ou Oficiais da Prova especialmente designados (Juizes de Facto), que a constatarem cometidas por uma Equipa, deverão transmiti-lo à Direcção de Prova o mais rapidamente possível.

No caso de os Agentes de Autoridade decidirem não mandar parar o infractor, ou que não possam pará-lo, poderá ser pedida à Organização a aplicação das penalizações previstas neste Regulamento. Observar-se-ão, neste caso, as seguintes condições:

a) Que a notificação da infracção chegue à Organização, por via Oficial e por escrito, antes da afixação das classificações;

b) Que o relatório seja suficientemente detalhado para que a identidade do infractor seja verificada, sem lugar para dúvidas, assim como o local e a hora da ocorrência;

c) Que os factos mencionados, não sejam susceptíveis de interpretações diversas.

11.3.1 - 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 a ser imposta pelos CD`s.

11.4 - Toda a assistência aérea, qualquer que seja, é proibida entre a partida e a chegada de uma Etapa, sob pena de exclusão decidida pelos CD`s.

Quando um organizador previr uma regulamentação particular para assistência aos Concorrentes, deverá detalhá-la ponto por ponto e fazê-la visar pela FPAK.

Os organizadores deverão fazer figurar no Regulamento Particular da Prova, todas as distâncias máximas em Km entre as diferentes Zonas de Assistência (ZA`s).

Deve ser criada uma Zona de Assistência única – preferencialmente junto ao centro urbano mais próximo da zona em que a Prova decorra – cujos detalhes devem constar obrigatoriamente do Regulamento Particular da Prova.

11.4.1 - Para as Bajas, a assistência apenas é autorizada nas ZA`s previstas pelos Organizadores e devidamente mencionadas no Road-Book .

11.4.1.2 - No interior das ZA`s, é interdito sob pena de exclusão, as Equipas circularem a uma velocidade superior a 30 Km/h. Assim, será considerada uma ZCV, pelo que os procedimentos devem respeitar o Art. 14.7 das presentes Prescrições.

11.4.1.3 - Estas ZA`s, terão obrigatoriamente que ver delimitado no seu interior um corredor de circulação, com uma única entrada e uma única saída de acesso, em relação ao percurso normal da Prova.

11.4.2 - Nas Bajas e Ralis TT, o reabastecimento de combustível só poderá ser efectuado em zonas especificamente definidas pelos Organizadores (Postos de Abastecimento públicos e/ou Zonas de Reabastecimento) devidamente mencionados(as) no Road-Book .

É interdita toda a acção efectuada no interior de uma zona de reabastecimento, que não esteja directamente ligada com o reabastecimento do veículo participante.

Devem-se ainda observar as seguintes regras:

a) Em todas as zonas de reabastecimento, um limite de velocidade máximo de 10 Km/h deverá ser respeitado.

- b) É recomendado que os operadores de reabastecimento estejam equipados com vestuário resistente ao fogo. A responsabilidade das operações de reabastecimento incumbe na totalidade ao Concorrente. Os motores devem ser parados durante toda a operação de reabastecimento.
- c) É recomendado que ambos os membros da equipa se mantenham fora da viatura durante a operação de reabastecimento. No caso de se manterem a bordo da viatura, os fechos dos cintos de segurança devem estar abertos.

A não observação do disposto neste artigo, em a) b) c), pode levar a exclusão da Equipa, da Prova.

Em caso de avaria, a viatura pode ser empurrada para fora da zona de reabastecimento sem incorrer em qualquer penalidade, sendo possível utilizar uma bateria auxiliar, após a saída da referida Zona.

11.5 - É proibido, sob pena de exclusão, 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 (um) minuto.

Toda a infracção, nomeadamente a de ser rebocado por uma qualquer viatura não participante na competição resultará numa penalidade à discrição dos CD`s, podendo ir até à exclusão.

Exceptuam-se os casos previstos no Art. 10.1.5.1 das presentes Prescrições.

11.6 - Nas zonas de controlo de chegada dos Sectores Selectivos, as viaturas deverão mover-se pelos seus próprios meios, sob pena de uma penalização de 1 hora por infracção.

11.7 - É proibido às equipas sob pena de exclusão:

- a) Impedir, intencionalmente, a passagem dos veículos participantes ou dificultar as ultrapassagens.
- b) Comportar-se de maneira incompatível com o espírito desportivo;

11.8 - O Road-Book deve ser entregue aos Concorrentes, o mais tardar 3 (três) horas antes da partida para a Prova.

11.9 - Segurança dos Concorrentes

11.9.1 - Em caso de acidente em que haja necessidade de intervenção médica de emergência, e sempre que possível, o sinal "SOS" vermelho deverá ser imediatamente exibido aos carros que passarem a seguir; e se for o caso, a algum helicóptero da organização que esteja a prestar assistência.

11.9.2 - Qualquer Equipa a quem haja sido mostrado o sinal vermelho "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 vermelho "SOS", deverá, sem qualquer excepção, parar de imediato para lhes prestar assistência.

O segundo carro a chegar ao local do acidente deverá prosseguir pelo percurso da Prova para informar da situação no ponto "rádio" mais próximo.

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

11.9.3 - Qualquer equipa que o possa efectuar mas deixe de cumprir com esta regulamentação, será objecto de comunicação aos CD`s, que lhe poderão aplicar penalidades de acordo com o CDI.

11.9.4 - Em caso de acidente que não tenha provocado nenhum ferido que necessite de assistência médica imediata, o sinal “OK” verde do Road-Book, deve ser claramente exibido, no mínimo, às 3 (três) viaturas que passem a seguir, bem como a qualquer helicóptero que tente prestar-lhe assistência.

11.9.5 - Se a equipa abandonar o veículo, o sinal verde “OK” deve ser colocado de tal forma na viatura acidentada, que seja perfeitamente visível pelos restantes concorrentes.

11.9.6 - Cada viatura Concorrente deve transportar um triângulo vermelho reflector, que em caso de paragem da viatura durante uma SS, deverá ser colocado por um dos membros da equipa, em local visível, a no mínimo 50 (cinquenta) metros, antes da viatura imobilizada, a fim de avisar os Condutores seguintes.

Toda a Equipa que não respeite esta regra, receberá uma penalidade à discrição dos CD`s.

11.9.7 - Este triângulo deverá ser colocado mesmo que o carro esteja parado fora da estrada.

11.9.8 - Os Road-Book, deverão conter uma página com as instruções a respeitar em caso de acidente.

11.9.9 - Qualquer Equipa que abandone uma Prova, deve informar tão urgentemente quanto possível os Organizadores da Prova. Salvo em casos de força maior, qualquer Equipa que não respeite esta regra, ficará sujeita à aplicação de uma penalidade à discrição dos CD`s.

11.9.10 - No Road-Book, o valor dos parciais entre cruzamentos, devem sobrepor-se em tamanho, aos totais.

Art. 12 - PUBLICIDADE E IDENTIFICAÇÃO

12.1 - É permitida às equipas a livre afixação de publicidade nos seus veículos desde que:

- a) Seja autorizada pelos Regulamentos da FIA e a legislação nacional.
- b) Não seja contrária à boa moral e costumes, nem se revista de carácter político ou religioso.
- c) Não colida com os locais reservados e definidos a seguir às placas, painéis e faixas dos pára-brisas.
- d) Não impeça a visão da equipa através dos vidros.

12.2 - Nas Provas do CNTT 2014, é obrigatória a colocação na parte superior direita do para-brisas, de um painel de 15 cm (altura) x 19 cm (largura), com o número de competição. Estes serão impressos em amarelo fluorescente (PMS 803) sobre fundo negro, com 13 cm de altura e 2 cm de largura de traço, deixando uma orla de 1,0 cm de espessura, à volta do painel. Incluído em 19/05/2014

12.2.1 - Os locais reservados aos Organizadores, para a publicidade obrigatória e que não pode ser recusada são:

- Os painéis das portas dianteiras, que não podem ser cortados e deverão 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, deverá 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. Incluído em 19/05/2014

- 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 visado pela FPAK. Incluído em 19/05/2014

12.3 - 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 definido no Regulamento particular da Prova).

12.4 - As equipas devem assegurar-se da correcta colocação da publicidade obrigatória durante toda a Prova. A falta ou uma má colocação da publicidade obrigatória ou facultativa implicará uma penalização no valor de 10% da Taxa de Inscrição na primeira constatação e a 100% se houver reincidência.

12.5 - Se um organizador quiser tornar obrigatória a sua publicidade, deverá precisá-la, claramente, no Regulamento Particular da Prova e nos Boletins de Inscrição ou o mais tardar até 10 (dez) 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.

12.6 - A publicidade facultativa relacionada com uma marca de automóveis, de pneus, de combustível ou de lubrificantes, poderá implicar, desde que constando do Regulamento Particular da Prova, um agravamento de 30% do valor da Taxa de Inscrição, caso um Concorrente a recuse.

12.7 - Para a Baja de Portalegre 500, a afixação de números identificação e publicidade, deverá estar em conformidade, com o disposto nos Art. 15 e 16, das Prescrições Gerais de Ralis de Todo-o-Terreno (FIA). Incluído em 19/05/2014

Art. 13 - CARTA DE CONTROLO

13.1 - À partida, as Equipas receberão uma Carta de Controlo, na qual figurarão os tempos estabelecidos para percorrer cada Sector de Ligação.

Esta Carta de Controlo, será devolvida no Controlo Horário de Chegada (CHC) de cada Etapa e/ou Secção, poderá ser substituída por uma nova Carta de Controlo à partida da Etapa ou Secção seguinte. A Equipa é a única responsável pela sua Carta de Controlo.

13.2 - Todas as rectificações ou modificações introduzidas na Carta de Controlo, a menos que visadas por um Controlador, implicarão a exclusão da Equipa.

13.3 - A sua apresentação, nos diferentes Controlos e a exactidão do que nela é escrito é da inteira responsabilidade da Equipa. Só os Controladores serão autorizados a inscrever a hora na Carta de Controlo, manualmente ou por meio de um aparelho impressor.

13.4 - As Equipas são obrigadas a fazer controlar a sua passagem, em todos os pontos mencionados na sua Carta de Controlo e pela ordem por que estão numerados.

A falta de um visto ou a não apresentação da Carta de Controlo num qualquer Posto, desde que a equipa tenha efectivamente passado nessa Zona de Controlo, resultará na aplicação de uma penalidade de 2 (duas) horas. Em caso de reincidência na mesma Prova, o CCD determinará obrigatoriamente a exclusão da Equipa.

13.5 - A perda da Carta de Controlo, determinará uma penalização de 3 (três) horas que poderá ir até à exclusão.

Art. 14 - ZONAS DE CONTROLO

Todos os Controlos, tais como: Horários, de Partida e Chegada de Sectores Selectivos e de Passagem, serão indicados por painéis Standards (Art. 19) como se refere:

Os Controlos de Cruzamento (CC), deverão ser indicados por painéis a definir no Regulamento Particular da Prova.

A comprovada não passagem de uma Equipa, por qualquer Zona de Controlo, implicará a sua imediata exclusão.

14.1 - O começo da Zona de Controlo é indicado por um painel de aviso de fundo amarelo. A uma distância de cerca de 100 metros, a localização do posto de controlo é indicada por um painel de fundo vermelho. O fim da zona de controlo, 100 metros mais à frente, é indicado por um painel final de fundo Bege com 3 (três) barras negras transversais

Os painéis deverão estar colocados do lado direito da estrada em relação ao sentido da Prova.

14.2 - Toda a Zona de Controlo, isto é, toda a zona compreendida entre o primeiro painel avisador amarelo e o último painel final bege é considerada Parque Fechado.

A duração da paragem não deve exceder o tempo necessário às operações de controlo.

14.3 - As Equipas são obrigadas, sob pena de exclusão, a ser pronunciada pelos CD`s, a apresentarem-se em todos os controles, 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 exclusão da equipa.

14.4 - A hora ideal de controlo é da exclusiva responsabilidade das Equipas, que podem consultar o relógio oficial colocado na mesa de controlo.

14.5 - Os Postos de Controlo começarão a funcionar 60 (sessenta) minutos antes da hora ideal de passagem da primeira equipa.

Salvo decisão em contrário do Director da Prova, deixarão de funcionar depois da hora ideal do último Concorrente, acrescido do tempo dado como limite para a exclusão.

De qualquer forma, 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.

14.6 - As equipas são obrigadas, sob pena de uma penalização, que pode ir até à exclusão, a seguir as indicações dos Controladores. Todos os casos excepcionais serão examinados pelos CD`s.

14.7 - Zonas de Controlo de Velocidade (ZCV)

14.7.1 - O "Sistema GPS/GSM", fará igualmente o controlo da velocidade instantânea em todos os percursos de ligação e nas zonas previamente definidas nos Sectores Selectivos.

14.7.2 - O "Sistema GPS/GSM", envia um impulso de 5 em 5 segundos com a indicação da localização e velocidade instantânea de cada viatura dentro das ZCV.

14.7.3 - Para regulamentar o controlo da velocidade, nas ZCV, o Organizador de cada Prova terá que:

14.7.3.1 - Os inícios e o finais de cada ZCV, coincidirão obrigatoriamente com figuras do Road-Book e estarão devidamente indicados com informação complementar indicando a velocidade máxima permitida.

14.7.3.2 - No percurso dos Sectores Selectivos, as ZCV serão assinaladas com a colocação de uma placa informativa da aproximação de ZCV a 200 metros do início desta e outra indicativa do efectivo início. Nos finais das ZCV será colocada uma placa idêntica à do início, mas com 2 (duas) listas pretas transversais.



14.7.3.3 - A ausência de uma ou mais placas indicativas de ZCV, não inviabilizará a aplicação das penalizações, uma vez que as mesmas estão identificadas no Road-Book.

14.7.3.4 - Uma infracção é o registo de um ou vários impulsos numa mesma área de controlo de velocidade, compreendida entre o início e o final de uma ZCV

14.8 - Para as infracções de velocidade verificadas durante os SS, aplicar-se-á o seguinte esquema de penalizações:

Para velocidade superior à definida:

- Entre 1 a 15 Km / h - 1 minuto por impulso registado
- Entre 16 e 30 Km / h - 2 minutos por impulso registado
- Mais de 31 Km / h - 20 minutos por impulso registado

Ex: 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 três (3) minutos (2+1)

14.8.1 - O “Sistema GPS/GSM” (Tracking) disponibilizará por cada infracção constatada, um relatório ao Director da Prova. Este deverá dar imediata e obrigatoriamente conhecimento aos CD`s, para que estes decidam da aplicação das penalizações definidas no Art. 14.8. Esse Relatório servirá de documento oficial de suporte das decisões.

14.8.1.1 - Durante a Prova, no caso de registo de excesso de velocidade em mais do que uma ZCV, os CD`s poderão aplicar quaisquer outras penalizações, que poderão ir até à exclusão da Prova.

Art. 15 - CONTROLOS HORÁRIOS DE CHEGADA / PARTIDA (CHC / CHP)

15.1 - Nos Controlos Horários (CHC), 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 da mesa de controlo.

15.2 - O procedimento do controlo começa no momento em que o veículo passa o painel de entrada da zona de CHC.

15.3 - Entre o painel de entrada de zona e o posto de controlo, é proibido à equipa parar seja qual for o motivo ou adoptar um andamento anormalmente lento.

15.4 - A hora ideal de controlar 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 00:01 a 24:00.

15.5 - A equipa não incorre em nenhuma penalização por avanço, 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.

15.6 - Para os Sectores de Ligação a equipa não incorre em nenhuma penalização por atraso, se a hora de entrega da Carta de Controlo ao controlador, corresponder ao desenrolar do minuto ideal de controlo.

15.7 - Uma equipa que deva passar num controlo às 18.58 será considerada à hora se controlar entre as 18.58.00 e as 18.58.59.

15.8 - Toda a diferença por avanço ou atraso entre a hora real e a hora ideal de controlar, será penalizada à razão de um minuto por minuto ou fracção de minuto.

15.9 - Para os Sectores Selectivos, os tempos de chegada serão considerados ao segundo.

15.10 - Nos CHC do final do Prólogo ou das Etapas, as Equipas são autorizadas a controlar por avanço sem incorrerem em qualquer tipo de penalização.

15.11 - Toda a falta cometida por uma Equipa, em relação às regras de controlo acima definidas (nomeadamente o entrar na zona de controlo mais de um minuto antes da sua hora ideal de controlo) será objecto, da parte do Chefe do Posto de Controlo, de um relatório escrito que será transmitido ao Director de Prova.

15.12 - O atraso que implica a eliminação, definido no Regulamento Particular da Prova, pode ser modificado a qualquer momento por decisão dos CD`s, sob proposta do Director de Prova.

As equipas serão informadas o mais depressa possível do facto. A exclusão por exceder o atraso máximo autorizado só poderá ser determinada no final da Etapa.

15.12.1 - 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.

15.12.2 - Quando um CHC é seguido de uma partida de um SS, os 2 (dois) Postos de Controlo, estarão compreendidos na mesma Zona de Controlo e os painéis estarão dispostos do seguinte modo:

a) Painel com “relógio” e de fundo amarelo (Inicio de Zona).

b) Cerca de 100 metros depois, painel com “relógio” e de fundo vermelho (Posto de Controlo Horário).

c) A uma distância de 50 a 200 metros, painel com “bandeira e de fundo vermelho (partida do SS).

d) 100 metros mais à frente, painel com 3 barras negras transversais e de fundo bege (final de Zona de Controlo).

15.12.3 - Se a partida de um SS, coincide com o início de uma Etapa, a hora de partida do SS, será também a da Etapa.

15.12 4 - À chegada de um SS, o Stop será geminado com um Controlo Horário, que funcionará simultaneamente como CHC do Sector Selectivo e como CHP, para o Sector de Ligação imediatamente seguinte e os painéis serão dispostos do seguinte modo:

a) Painel com a inscrição “STOP” e Painel com “relógio” e com fundo vermelho, em simultâneo.

b) A 100 metros destes, painel com 3 barras negras transversais e de fundo bege (final de Zona de Controlo).

15.13 - No CHC de Sector de Ligação, o controlador inscreverá na Carta de Controlo, num local, a hora a que a equipa controlou, no outro, a hora de partida prevista para o SS seguinte.

Deverá ser respeitado um intervalo mínimo de cinco (5) minutos entre as duas, para permitir à equipa preparar-se para a partida.

15.13.1 - Depois de controlar no CHC, a equipa deverá 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.

15.13.2 - Se por acaso, houver divergência entre as duas horas inscritas, a hora de partida do SS fará fé, salvo decisão em contrário dos CD`s.

Art. 16 - CONTROLOS DE PASSAGEM (CP)

Para verificar se as Equipas respeitam o percurso definido no Road-Book, deverão ser montados, CP`s, que constarão deste.

Exceptua-se contudo o caso dos CP e CPH secretos, os quais deverão apenas respeitar o disposto no Art. 16.2.a).

Existirão três tipos de Controlos de Passagem:

- 1) Controlo de Passagem Horário
- 2) Controlo de Passagem (para verificação do cumprimento do percurso da Prova)
- 3) Controlo de Passagem de Emergência (caso de interrupção da Prova)

16.1 - CONTROLO DE PASSAGEM HORÁRIO (CPH)

Estes controlos observarão a seguinte regra:

- a) São de paragem obrigatória para todos os Concorrentes
- b) A zona de controlo será indicada com os habituais painéis regulamentares:
 - “relógio” com fundo amarelo + “carimbo” com fundo amarelo (Início de Zona)
 - 100 metros depois, “relógio” com fundo vermelho + “carimbo” com fundo vermelho (Posto do Controlo)
 - 100 metros depois, painel com 3 riscas transversais de fundo bege (Final de Zona)
- c) Os Concorrente poderão entrar num CPH, em qualquer momento (dentro dos limites da média imposta), visando, obrigatoriamente, a sua Carta de Controlo e onde lhe será aposta a hora a que entrega a sua carta ao Comissário, bem como o respectivo visto de haver controlado.

A hora assim registada (que simultaneamente constará de folha própria a elaborar pelo Comissário responsável pelo CPH, com a hora de controlo de cada Concorrente) servirá, apenas, para definir, em caso de necessidade por interrupção do SS, uma Classificação Geral a estabelecer pelos Organizadores, em caso de interrupção da Prova.

Esta classificação poderá ser adicionada ou não, segundo decisão dos CD`s, a uma eventual segunda parte do SS, se o Director da Prova, mediante autorização expressa dos CD`s, decidir instalar um novo Controlo Horário de Partida, em zona do SS, posterior à do local onde a Prova teve de ser interrompida, caso em que o 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 CPH imediatamente anterior ao do local onde a Prova tiver sido interrompida e o novo CHP, instalado após interrupção do SS e o CHC do Sector Selectivo.

Em ambos os casos, os tempos registados serão considerados até ao segundo.

d) No caso de o SS não haver sido interrompido, os tempos assim registados, não poderão ser considerados para qualquer Classificação.

e) A obrigatoriedade de instalação de CPH`s, apenas se aplicará a Provas disputadas com percursos de SS`s (por cada um) superiores a 100 Km.

f) Nos termos descritos em e), deverá ser instalado, no mínimo, um CPH, por cada 100 Km da quilometragem total do SS.

16.2 - CONTROLOS DE PASSAGEM SECRETOS (CPS)

Para efeitos, única e exclusivamente de controlo de cumprimento de percurso da Prova, o Organizador poderá prever a instalação de CPS (que poderão igualmente funcionar como CPH, os quais obedecerão às seguintes regras:

a) Serem montados em locais precisos e que correspondam, obrigatoriamente, a um dos desenhos constantes do Road-Book;

b) Serem, previamente, comunicados aos CD`s, que deverão autorizar a instalação dos mesmos, em momento anterior ao do início da Prova (Prólogo não considerado);

c) Obedecer às regras estabelecidas no Art. 16 das PETT 2014;

d) Neste caso específico, e no sentido de permitir a paragem atempada dos Concorrentes em Prova, junto ao local onde lhes será aposto o visto, de haverem passado nesse CP, as placas avisadoras da proximidade (“carimbo” com fundo amarelo) ou do CPH (“relógio” com fundo amarelo) deverão, obrigatoriamente ser colocadas dos 2 (dois) lados da pista e a uma distância prévia em relação ao CP ou CPH, nunca inferior a 100 metros.

As placas de fundo vermelhas com carimbo (CP) ou relógio (CPH) deverão, igualmente, ser colocadas dos dois lados da pista. A placa com três riscas transversais de fundo bege, será colocada (uma única) à distância regulamentar, após o local;

16.3 - A hora de encerramento dos Controlos será definida tendo em conta:

- A distância a percorrer desde a Partida do respectivo Sector

- A média horária do Sector considerado (Selectivo ou de Ligação) imposta para o tempo ideal do último Concorrente, mais trinta (30) minutos.

Essa hora deverá ser divulgada na Carta de Controlo ou por aditamento.

Art. 17 - SECTORES SELECTIVOS (SS)

Os Sectores Selectivos são Provas de velocidade que são precedidas de um Controlo Horário, nas Partidas, com a chegada a ser seguida por outro Controlo Horário.

17.1.1 - Tempo máximo (excepto Prólogo):

Será estabelecido um tempo máximo para percorrer cada SS. Este tempo será indicado na Carta de Controlo e no Regulamento Particular da Prova (ou por aditamento).

O facto de ultrapassar este tempo máximo, implicará a exclusão imediata em Provas só com uma (1) Etapa, ou uma penalização fixa, no caso de Provas com mais do que uma Etapa, conforme Art. 17.1.2. Qualquer alteração aos tempos máximos estabelecidos, será comunicada por aditamento.

17.1.2 - Penalizações Fixas nos Sectores Selectivos (excepto Prólogos)

a) A qualquer Equipa que não complete ou que exceda o tempo máximo definido para um Sector Selectivo (ver Art. 17.1), será aplicada uma penalização fixa, correspondente ao tempo máximo desse Sector Selectivo mais 2 horas, por cada CP ou CPH não cumprido, em cada Sector Selectivo da Etapa.

b) No caso de uma Equipa não terminar um dos SS de uma Etapa, ou de exceder o tempo máximo em qualquer desses SS, não poderá alinhar nos seguintes, dessa Etapa, mas será autorizada a alinhar na Etapa seguinte.

c) Se uma Equipa desistir ou não completar um ou mais SS, numa determinada Etapa ou exceder o tempo máximo, mas quiser continuar em Prova no início da Etapa seguinte, deverá entregar a respectiva Carta de Controlo e comunicar a sua intenção no Secretariado da Prova, através de comunicação escrita dirigida ao Director de Prova, até 60 (sessenta) minutos antes do início da próxima reunião dos CD`s prevista, sem o que não poderá ser admitida à partida da Etapa seguinte. Ser-lhe-à aplicada, neste caso, uma penalização de 2 (duas) horas.

17.1.3 - Durante todo o decorrer dos SS, é obrigatório nos termos do Art. 2 Capitulo III do Anexo L do CDI, para ambos os membros da equipa o uso de:

a) Vestuário ignífugo completo - Fato de competição, assim como luvas (facultativas para os co-pilotos), roupa interior longa, uma balaclava, meias e sapatos, homologados em conformidade com a norma FIA 8856-2000;

b) Capacete - Em conformidade com uma das normas da Listas Técnicas nº 25 e 41 do Anexo “J” ao CDI.

c) Dispositivo de retenção da cabeça aprovado através da Lista Técnica nº 29 do Anexo J ao CDI.

17.1.3.1 - A constatação em qualquer momento da Prova, de que pelo menos, um dos 2 (dois) elementos da Equipa não está equipado de acordo com as normas definidas e a), b) e c), acima definidas, levará, nos termos definidos pelo Art. 17.2 das PGAK 2014, e por cada infracção, à aplicação obrigatória pelos CD`s de uma das penalidades previstas nos Art. 12.2 e 12.3 do CDI.

17.2 - É proibido às equipas circularem em sentido contrário ao do percurso dos SS, sob pena de uma penalização que pode ir até à exclusão.

17.3 - À partida dos SS, quando o veículo, com a Equipa a bordo se imobiliza junto ao Controlo de Partida, o controlador inscreverá na Carta de Controlo da equipa a hora real de partida do veículo (horas e minutos), e depois anunciará os 30, 15, 10 e os 5 segundos últimos um a um.

Dado o sinal de partida, o veículo deve arrancar de imediato.

Uma paragem de mais de 20 segundos, na linha de partida depois do sinal de partida será penalizada em 2 (dois) minutos.

17.4 - A partida de um SS, à hora indicada na Carta de Controlo não pode ser retardada por um controlador, a não ser em caso de força maior.

17.5 - Uma falsa partida e nomeadamente uma partida efectuada antes do controlador dar sinal de partida, será penalizada com 1 (um) minuto.

Esta penalização não exclui sanções mais graves que poderão ser aplicadas pelos CD em especial em caso de reincidência.

17.6 - A chegada dos SS será lançada e os painéis estarão dispostos como segue:

- a) Painel com “bandeira de xadrez” de fundo amarelo (Início de Zona)
- b) Cerca de 100 metros à frente, painel bandeira de xadrez” de fundo vermelho (chegada lançada)
- c) A uma distância entre 150 a 300 metros, 2 painéis de fundo vermelho (“STOP” e outro com um “relógio”)
- d) 100 metros mais à frente, um Painel com “3 barras transversais pretas” com fundo Bege.

A paragem entre o painel amarelo avisador e o painel STOP é proibida, sob pena de exclusão imediata. A cronometragem será feita na linha de chegada por meio de relógios com impressão. Estes aparelhos serão complementados por cronómetros manuais

A uma distância de 150 a 300 metros depois da chegada, a equipa deverá parar no Controlo Horário, sinalizado por um relógio vermelho e um painel vermelho STOP.

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 (horas e minutos).

No caso de vários Concorrentes chegarem no mesmo minuto, o Comissário Chefe de Posto deverá dar a partida a estes Concorrentes, intervalando-os com um mínimo de 30 (trinta) segundos, entre si, respeitando a ordem de chegada e registando na respectiva Carta de Controlo, a nova hora de partida entretanto atribuída.

17.7 - Salvo disposição em contrário do Regulamento Particular da Prova, a assistência é interdita durante um Sector Selectivo.

Zonas de Assistência deverão ser previstas pela Organização.

17.8 - Os intervalos de partida para os SS, deverão respeitar as disposições previstas para a partida das Etapas em relação aos 10 (dez) primeiros Concorrentes.

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 deixará de beneficiar (se não se mantiver entre os dez primeiros a controlar) do intervalo definido no Art. 10.2.

17.9 - Toda a equipa que se recusar a partir para um SS, à hora e na ordem que lhe for atribuída, terá uma penalização mínima de 10 (dez) minutos podendo ir até à exclusão.

17.10 - Interrupção de um Sector Selectivo.

Quando o desenrolar de um SS, for definitivamente interrompido, antes da passagem da última equipa seja porque motivo for, uma classificação do Sector deve ser estabelecida, atribuindo a todas as equipas afectadas pela interrupção, o pior tempo efectivamente realizado antes da interrupção da corrida.

Esta Classificação deverá ser estabelecida mesmo que só uma equipa tenha efectuado o percurso em condições normais de corrida.

A aplicação ou não desta disposição é da competência exclusiva dos CD`s, depois do Director de Prova lhes ter exposto os motivos da interrupção.

Caso o CCD, considere anormal o pior tempo efectivamente realizado, pode escolher como tempo de referência, o tempo que lhe pareça mais conveniente entre os outros quatro piores.

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.

17.10.1 - Se o desenrolar de um Sector Selectivo for parcialmente interrompido, antes da passagem da última equipa seja por qualquer motivo, uma classificação do sector deverá ser estabelecida, atribuindo apenas às equipas afectadas por essa interrupção, o pior tempo efectivamente realizado antes da interrupção.

Caso o CCD considere anormal o pior tempo efectivamente realizado, pode escolher como tempo de referência o tempo que lhe pareça mais conveniente entre os outros quatro piores.

Esta classificação deverá ser estabelecida mesmo que só uma equipa tenha efectuado o percurso em condições normais de corrida.

A aplicação ou não desta disposição é da competência exclusiva dos CD`s, depois de o Director de Prova lhe ter exposto em tempo útil, os motivos da interrupção parcial e de os factos terem sido comprovadamente testemunhados por um Juiz de Facto.

Toda a equipa responsável ou co-responsável por uma interrupção parcial 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.

17.10.2 - Dentro de um SS, o espaço do percurso compreendido entre 2 (dois) Controles Horários sucessivos, será definido como um "Subsector".

Será considerada como "Subsector" toda a parte do percurso do SS compreendida entre:

- a) O CHP para o SS e o primeiro CPH;
- b) Entre dois CPH sucessivos;
- c) Entre um qualquer Controle Horário (de partida ou de passagem) e um eventual CPH (de emergência), instalado por decisão da Direcção da Prova, para efeitos de reagrupamento ou neutralização da Prova;
- d) Entre um novo CHP, (de emergência) resultante de neutralização da Prova (na sequência do previsto na alínea anterior) e o Controle Horário (de passagem ou de chegada) imediatamente seguinte;
- e) Entre o último CPH instalado e o CHC do Sector Selectivo.

17.10.3 - A aplicabilidade do disposto no Art. 17.10 poderá assim ser efectuada:

- a) À integralidade de um SS, no caso de neste, não ser instalado qualquer CPH nos termos da alínea c) do Art. 16 – Controlo de Passagem Horário;
- b) Unicamente a um determinado Subsector.

17.10.4 - No caso previsto em 17.10.3 b), os CD`s determinarão que, para a classificação do SS, seja considerada quanto aos Concorrentes que não hajam podido percorrer o "Subsector" em condições normais de competição, a soma dos tempos reais registados:

- a) Entre o CHP do Sector Selectivo e o Controle Horário, onde a Prova foi interrompida;
- b) Entre o novo CHP e o CHC do Sector Selectivo.

e o tempo fictício atribuído nos termos do Art. 17.10, no "Subsector" não percorrido integralmente por todos os Concorrentes.

17.10.5 - A situação descrita no Art.17.10.4, implicará, que aos Concorrentes que eventualmente tenham cumprido a totalidade do SS (sem qualquer interrupção) seja atribuído unicamente o tempo total real, registado entre o CHP e o CHC do Sector Selectivo, enquanto que para os restantes Concorrentes, a sua classificação no SS resultará da soma dos 3 (três) tempos acima definidos.

17.10.6 - Se os CD`s, por razões de força maior, entenderem 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:

- a) Entre o CHP e o Controle de Passagem Horário, imediatamente anterior ao local da interrupção da Prova;
- b) Entre o CPH imediatamente seguinte ao local de interrupção da Prova e o CHC do Sector Selectivo.

Neste caso, a todos os Concorrentes que foram objecto da neutralização, por interrupção da Prova, deverá ser dada nova Partida para o Sector Selectivo, no CPH imediatamente seguinte ao do local da interrupção.

Aos Concorrentes que hajam cumprido a integralidade do SS sem interrupções, deverá ser deduzido ao seu tempo total real registado, o tempo real registado para cada um deles, entre os CPH localizados imediatamente antes e após o local de interrupção da Prova.

Art. 18 - REAGRUPAMENTOS

18.1 - Os Reagrupamentos servem para reduzir os intervalos, que se podem criar entre as Equipas por força dos atrasos e/ou dos abandonos.

18.2 - À chegada aos Reagrupamentos, as Equipas entregarão a Carta de Controlo ao controlador e receberão instruções em relação à hora de partida.

Deverão de seguida conduzir de imediato o veículo para o Parque Fechado, sendo a ordem de partida, a ordem de chegada.

18.3 - Por proposta do Director da Prova, os CD`s poderão, por questões de segurança, decidir parar uma Etapa antes do seu final. Um Controlo Horário será montado fazendo a vez de final de Etapa (idem: para um Sector Selectivo, o Controlo Horário terá junto um Controlo de Fim de Sector Selectivo). A Etapa poderá ou não prosseguir, neutralizada, em comboio, em regime ou não de Parque Fechado.

Art. 19 - SINALIZAÇÃO DOS CONTROLOS – Ver Anexo II das presentes Prescrições.

Art. 20 - PARQUE FECHADO

20.1 - Os veículos estão em regime de Parque Fechado (interdição de reparações ou reabastecimentos):

- a) Desde a sua entrada num Parque de Partida, de Reagrupamento ou de fim de Etapa até à sua partida, se existirem.
- b) Desde a entrada numa Zona de Controlo até à saída da mesma.
- c) Desde a sua chegada ao final da Prova até, no mínimo, ao final do prazo para reclamações.

20.2 - Toda a infracção ao regime de Parque Fechado implicará a exclusão.

20.3 - Quando os Comissários Técnicos constatarem que um veículo está em estado incompatível com uma utilização normal, devem informar de imediato o Director da 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 (trinta) minutos, implicará a exclusão.

20.4 - Após terem arrumado a viatura no Parque Fechado, os Condutores deverão obrigatoriamente desligar o motor e abandonar o Parque Fechado, 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 embarcada na viatura.

20.5 - Como excepção ao regime de Parque Fechado, e sob a responsabilidade de um Controlador é permitido à Equipa, nos Parques Fechados de Partida, Reagrupamento e final de Etapa:

- Mudar, com os meios existentes a bordo, um ou dois pneus furados ou danificados.
- Proceder à mudança do para-brisas, aqui, com possibilidade de ajuda exterior.

Estas intervenções deverão estar terminadas antes da hora de partida. Caso contrário, o excesso de tempo implicará uma penalização de um (1) minuto, por minuto de atraso, sendo-lhe dada nova hora de partida.

20.6 - Para tirar o veículo do Parque Fechado de Partida, de Reagrupamento ou de fim de Etapa, a equipa é autorizada a entrar no Parque com a antecedência máxima de dez (10) minutos antes da respectiva hora de partida.

Art. 21 - VERIFICAÇÕES ADMINISTRATIVAS E TÉCNICAS

21.1 - As Verificações Administrativas, compreendem a verificação dos documentos mencionados no Regulamento Particular da Prova:

- Licenças Desportivas de Concorrente e Condutores
- Cartas de Condução
- Título de Registo de Propriedade ou Documento Único Automóvel
- Autorizações diversas, etc.
- Passaporte Técnico FPAK (ou FIA)
- Passaporte Técnico FIA em Provas internacionais FIA

21.2 - 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 de Estrada.

21.3 - A partida será recusada a todo o veículo que não esteja de acordo com as prescrições dos Regulamentos de Segurança da FIA e do presente Regulamento.

21.4 - Em qualquer momento da Prova, podem ser efectuadas Verificações complementares, tanto aos membros da Equipa como ao veículo. O Concorrente é responsável a todo o momento pela legalidade técnica do seu veículo.

O facto de apresentar um veículo no Controlo Técnico é considerado como uma declaração implícita de legalidade.

21.5 - Cabe à Equipa, no caso de serem postas marcas de identificação, velar pela sua protecção até ao final da Prova, pois a sua ausência implica a sua exclusão.

21.6 - Toda a fraude verificada e nomeadamente o facto de apresentar como intactas marcas de identificação que foram retocadas, implicará igualmente a exclusão da Equipa, bem como dos Concorrentes ou Equipas que tenham 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.

21.7 - Uma verificação completa e detalhada compreendendo a desmontagem do veículo para as equipas classificadas nos primeiros lugares da Geral, de cada Grupo e de cada categoria, bem como de outras Equipas, será determinado pelo CCD, nos termos do Art. 19 das PGAK, seja por decisão do próprio CCD, seja por sugestão do Director da Prova ou na sequência de uma eventual reclamação.

21.8 - Em todas as Provas do CNTT 2014, o Clube Organizador será responsável por ter disponível uma balança com aferição certificada por um órgão oficial e que será a única cujas medições serão consideradas válidas.

Art. 22 - RECLAMAÇÕES - APELOS

Os Concorrentes, e apenas estes, têm o direito de reclamação que lhes confere o Art. 13.1 do CDI, nos termos dos Art. 23 a 26 das PGAK, em vigor no ano em curso.

Nos termos do Art. 14.3 do CDI, podem igualmente os Concorrentes apelar das decisões tomadas pelos CD, mediante a liquidação da Taxa de Apelação prevista no Art. 26 das PGAK em vigor no ano em curso.

Art. 23 - CLASSIFICAÇÕES

A cronometragem é da responsabilidade do Director de Prova.

23.1 - As penalizações serão expressas em horas, minutos e segundos. A Classificação Final, será estabelecida pela soma dos tempos realizados nos SS e das penalizações (sofridas durante os Sectores de Ligação e outras penalizações expressas em tempo). Aquele que obtiver o menor total, será declarado vencedor absoluto, o seguinte será o segundo e assim sucessivamente. As classificações das categorias serão estabelecidas do mesmo modo. Será estabelecida uma classificação para as equipas inscritas na TTT.

23.2 - Em caso de igualdade será proclamado vencedor aquele que tiver realizado o melhor tempo no primeiro Sector Selectivo (Prólogo não considerado).

Caso isso não seja suficiente, serão tomados em consideração os tempos do segundo, terceiro, etc., SS. No caso das Provas com um único SS, utilizar-se-á como factor de desempate, o melhor tempo total da soma das 2 (duas) passagens do Prólogo.

Estas regras de desempate serão aplicáveis em qualquer momento da Prova.

23.3 - As Classificações Oficiais provisórias, serão afixadas no Quadro Oficial, o mais tardar 30 (trinta) minutos após a entrada no Parque Fechado de final da Prova do último veículo em Prova.

Art. 24 - PENALIDADES

As penalidades previstas no Regulamento Particular da Prova, deverão ser objecto de uma tabela complementar idêntica à das presentes Prescrições abaixo.

Art. 25 - PRÉMIOS: a mencionar no Regulamento Particular da Prova.

25.1 - DISTRIBUIÇÃO DE PRÉMIOS

Deverão ser obrigatoriamente distribuídos no Pódio de Chegada conforme se segue:

- No mínimo aos 3 (três) primeiros Classificados da Geral.
- Aos primeiros Classificados de cada Grupo.

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.

Art. 26 - APLICAÇÃO E INTERPRETAÇÃO DAS PRESENTES PRESCRIÇÕES ESPECÍFICAS

26.1 - Em caso de diferendo relativo à interpretação das presentes Prescrições, apenas a FPAK está qualificada para tomar uma decisão.

26.2 - Eventuais alterações ou aditamentos às presentes Prescrições Específicas, deverão observar o disposto no Art. 2.2 das PGAK.

ACTUALIZADO EM (data)

A validade de tais alterações terá efeitos imediatos a partir da data constante nessa referência e da sua consequente publicação no site da FPAK – www.fpak.pt.

Art. 24 – QUADRO DAS RECAPITULAÇÕES DAS PENALIZAÇÕES	Art. nº	Partida Recusada	Desclassificação exclusão	Penalização em tempo	Penalização Pecuniária	Decisões, Penalidades e Apreciação do C.C.D.
Falta ao Briefing	2		X		10% da taxa	X
Abandono de um membro da equipa ou admissão de um terceiro a bordo	5.4		X			
Manobra desleal, incorrecta ou fraudulenta por um Concorrente ou equipa	5.5	Podendo ir até X	X			Podendo ir até X
Veículo não conforme às características da inscrição	7.4	X				
Ausência ou má colocação de um painel ou placa de Prova	9.4				10% da taxa (por constatação)	
Ausência ou má colocação de pelo menos 2 painéis ou placas da Prova	9.4				20% da taxa	
Ausência dos nomes da equipa e bandeira da nacionalidade em cada lado do carro	9.5				10% da taxa (por constatação)	
Ausência do bracelete	9.7				10% da taxa	
Reconhecimento do Prólogo	10.1			30 min.		

Atraso à partida da "Super-Especial" ou de uma Etapa por minuto de atraso. Mais de 15 min de atraso	10.5	X	X	+ 1 min.		
Não cumprimento do itinerário 1ª infracção 2ª infracção 3ª infracção	11.1		15 minutos 45 minutos Exclusão			Podendo ir até X
Desrespeito das regras de circulação 1ª Infracção 2ª Infracção 3ª Infracção	11.3		X	15 min	10% da taxa	
Desde a partida à chegada de uma Etapa: Assistência Aérea	11.4		X			
É proibido transportar os veículos	11.5		X			Podendo ir até X
Bloquear intencionalmente a passagem dos veículos ou impedir a ultrapassagem	11.6		X			
Ausência ou deterioração de uma publicidade obrigatória ou facultativa 1ª Infracção 2ª Infracção	12.4				10 %da taxa 100%dataxa	
Modificação não autorizada na Carta de Controlo	13.2		X			
Ausência de um visto ou não apresentação da Carta de Controlo num controlo Comprovada não passagem de uma equipa por qualquer zona de controlo	13.4 14		X 2 horas por cada infracção X			Podendo ir até X
Perda da Carta de Controlo	13.5		2 horas			Podendo ir até X
Entrar no sentido inverso ou reentrar numa zona de controlo onde já tenha controlado	14.3		X			Podendo ir até X
Desrespeito das instruções do Chefe de Posto num Controlo Excesso velocidade no decorrer de um SS Entre 1 a 15 Km/h - 16 a 30 Km/h Mais de 31 Km/h Infracção em mais do que uma zona	14.6 14.8		X Outras penalizações	1 min. p/ impulso 2 min. p/ impulso 20 min. p/ impulso		Podendo ir até X
Por minuto de atraso ou avanço	. 15.8			1 min		
Penalizações Fixas nos Sectores Selectivos (excepto Prólogos)	17.1.2			2 horas		

Não utilização dos cintos, capacetes,-vestuário completo ou sistema de retenção da cabeça (homologados pela FIA) por todos os membros da equipa	17.1.3.1					Podendo ir até X
Circular em sentido inverso no percurso selectivo	17.2		X			Podendo ir até X
Paragem de mais de 20 Seg. na linha de partida após o sinal de partida	17.3			+ 2 min.		
Falsa partida antes do sinal do controlador Reincidência	17.5			+ 1 min no Mínimo		+ Sanções
Paragem entre o painel amarelo e STOP	17.6		X			
Recusa de partir para o Sector Selectivo na sua hora e ordem	17.9		X	+ 10 min No mínimo		Podendo ir até X
Infracção ao regime de Parque Fechado	20.2		X			
À partida de um parque fechado se uma equipa não apresenta o motor em marcha do seu carro na respectiva zona.	20.7			+ 30 Seg.		
Veículo não conforme com as regras de segurança	21.3	X				
Rodas sobressalentes	283.18 e Seguintes do Anexo J ao CDI Todo o Terreno		X			

PLANO DE SEGURANÇA DE RALIS TODO O TERRENO

De acordo com o definido no Caderno de Encargos, o Organizador deve remeter, em conjunto com o projecto de Regulamento Particular da Prova, um Plano de Segurança.

A segurança nos Ralis TT, será considerada sob dois 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 da Prova.

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 eventualmente televisão;
- e) O planeamento de deslocação das equipas de abertura, que seguindo escrupulosamente o Itinerário da Prova, advertam 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 deve constar do Plano de Segurança, o qual, na sua elaboração, deverá considerar:

- a) O número previsto de participantes,
- b) A extensão dos Sectores Selectivos;
- 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, deverão obrigatoriamente ser respeitados os seguintes factores:

- 1) A velocidade média dos Concorrentes num SS, deverá ser considerada entre os 50 e os 60 Km/hora;
- 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, devem os Organizadores disponibilizar um helicóptero medicalizado. No caso de os helicópteros medicalizados não poderem voar de noite, deverá ser prevista a colocação de viaturas medicalizadas sobre o percurso;
- 5) Com a distância máxima de 100 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, distanciados entre si, no máximo de 50 Km.

No caso de SS com quilometragem entre 60 a 100 Km, será obrigatória a existência, no mínimo, de 1 (um) CP intermédio.

Em SS com percursos inferiores a 60 Km, a eventual colocação de Controlos de Passagem ficará a discrição do Organizador.

D - EQUIPAMENTO MÍNIMO DOS MEIOS DE SOCORRO VIATURAS MÉDICAS:

Os veículos ao serviço das equipas médicas devem dispor de:

- 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 (dois) médicos, sendo indispensável que um deles seja especialista em reanimação;

EQUIPAMENTO DAS VIATURAS MÉDICAS (mínimo):

- a) 1 Caixa de reanimação
- b) 1 Garrafa de oxigénio
- c) 1 Colchão de sobrevivência (imobilizador)
- d) Talas

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

E - HOSPITAIS DE APOIO:

Deve ser garantido que no(s) Hospital(is) de apoio, estejam disponíveis (no mínimo)

- 1 Médico-Anestesista
- 1 Médico-Cirurgião
- 1 Radiologista

F - COORDENADAS DOS SERVIÇOS DE SEGURANÇA:

O Plano de Segurança deverá 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.

ALTERAÇÕES

11.9.1 - Cada Road-Book deverá conter como contracapa, e em formato A4 ou A5 (dobrado), um sinal “OK” de cor verde e no reverso um sinal “SOS” em cor vermelha. **Retirado em 29/04/2014**

10.1.1 - O tempo máximo para percorrer cada uma das passagens do Prólogo, está definido no Regulamento Particular da Prova.

As partidas para o Prólogo, serão dadas de minuto a minuto, por ordem crescente dos números de Prova. Onde seja evidente a falta de visibilidade, por causa do pó, recomendando-se que, que tal intervalo seja alargado para dois (2) minutos.

A cronometragem será efectuada em horas, minutos, segundos, décimo de segundo. **Centésimos de segundo só para efeitos de desempate no Prólogo). Incluído em 29/04/2014**

12.2 - Nas Provas do CNTT 2014, é obrigatória aos participantes a afixação da publicidade oficial do Campeonato, constituída por duas bandas de 10 cm (altura) x 25 cm (largura) a colocar de cada um dos lados na parte superior do pára-brisas. **Alterado em 12/05/2014**

12.2.1 - Os painéis da Prova de 50 cm de largura x 52 cm de altura (portas dianteiras e tejadilho), que não podem ser cortados e devem ser colados exclusivamente nas portas dianteiras e no tejadilho (publicidade de 14 cm x 50 cm eventualmente dividida por cima ou (e) por baixo dos painéis)

- Um (1) jogo de placas, sendo uma dianteira e outra traseira: a placa terá as dimensões de 43 cm x 21,5 cm dos quais 9 cm x 43 cm são reservados à publicidade não recusável dos organizadores. Compreenderá o número do Concorrente em algarismos de 4 cm de altura e 1 cm de espessura, o nome da Prova tal como é indicado no Regulamento particular visado pela FPAK.

A placa de identificação da frente deverá ser colocada numa superfície assim definida:

- Um plano passando pelo eixo das rodas

- 2 Linhas verticais paralelas situadas a 150 mm do bordo exterior dos faróis de código (sem ultrapassar a largura total do veículo)

- Por uma linha horizontal situada a 300 mm de uma linha tangente ao bordo superior dos faróis de código (no seguimento da linha da carroçaria)

- Excepto no que se refere ao emblema oficial do construtor do veículo, a placa deve ser a primeira inscrição legível de frente acima da linha dos faróis de código. As placas de identificação da frente e traseira, devem ser colocadas o mais verticalmente possível.

- Duas bandas de 10 cm (altura) x 25 cm (largura) ou em alternativa uma banda única de 10 cm (altura) x 50 cm (largura), a colocar ao centro da parte superior do pára-brisas, entre os espaços reservados à publicidade oficial FPAK, tal como definida no Art. 12.2 (só aplicável nas Provas do CNTT). **Eliminado em 12/05/2014**

ANEXO II – SINATÉTICA DE CONTROLOS

