Publicado em 12.01.2024

Atualizado em xx.xx.2024

~~Assim~~ = Art. Eliminado
Assim = Art. Novo

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

Anexo I	PLANO DE SEGURANÇA
Anexo II	RESPONSÁVEL PELAS RELAÇÕES COM OS CONCORRENTES
Anexo III	CARTA DE CONTROLO TIPO
Anexo IV	SINALIZAÇÃO
Anexo V	QUADRO PENALIZAÇÕES
Anexo VI	CADERNO ITINERÁRIO / ROAD BOOK ELETRONICO
Anexo VII	SISTEMA GPS

CONDIÇÕES GERAIS

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

Art. 1 - CARACTERÍSTICAS DAS PROVAS

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

1.2 - Quilometragem máxima e Duração das Provas

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

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

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

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

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

1.4 - Taça Portugal de Todo-o-Terreno Energias Alternativas (TPTTEA) - os concorrentes participantes, disputam apenas uma parte do percurso total da prova a definir no regulamento particular da prova/evento pela organização.

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

Art. 2 - TERMINOLOGIA

2.1 - Aditamento - Conforme regulado no Art 3.4.1 das PGAK.

2.2 - Briefing Inicial - obrigatório com a presença do diretor de prova e/ou diretor-adjunto entre o fim das verificações e a partida para a 1ª etapa, que inclua um SS**,** tem de ser transcrito e entregue aos concorrentes e ainda afixado no quadro oficial. É obrigatória a presença de um dos membros da equipa, que terá de subscrever a folha de presenças disponibilizada para o efeito, sendo o atraso penalizado com uma multa de 100 €.
A não comparência estará sujeita a uma multa de 500 € e outro tipo de penalizações que podem ir até à imediata desqualificação, por decisão do CCD.
O briefing inicial deve conter informações sobre os meios de segurança alocados ao evento e suas localizações.
No caso de terem lugar outros briefings (não obrigatórios), as informações, têm de ser afixadas, tão rápido quanto possível, no quadro oficial.

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

2.3.1 - Carta de controle digital - tipo de carta de controlo que poderá ser considerada a sua utilização se estiver prevista no regulamento particular da prova/evento, a sua forma de utilização e inscrição na mesma.

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

2.5 - Desqualificação - sanção que só poderá ser pronunciada pelo diretor de prova na sequência de excesso de penalização (o atraso máximo que leva à desqualificação entre CH`s será obrigatoriamente descrito no Regulamento Particular da Prova), ou pelo CCD, por infração grave (esteja ou não prevista no regulamento da prova). O concorrente só poderá ser desqualificado no final de uma secção.
2.6 - Neutralização - período de tempo durante o qual, as equipas estão paradas por determinação da direção da prova, sendo considerada uma zona de parque fechado.
2.7 - Painéis de Informação - as informações transmitidas aos concorrentes, não são consideradas como assistência ou ajuda exterior.
2.8 - Parque Fechado - é o local para onde os concorrentes são obrigados a levar as viaturas, como previsto no regulamento da prova. Ao seu interior, apenas têm acesso as autoridades desportivas, sendo interdita qualquer operação ou reparação a menos que seja autorizada pela regulamentação específica em vigor.
2.9 - Penalização Fixa Prevista - penalização em tempo a adicionar às penalizações já incorridas pela equipa, nos casos precisos e referidas no regulamento da prova. A penalização fixa prevista é calculada, adicionando todos os tempos máximos autorizados na etapa considerada, aumentada de uma percentagem indicada no regulamento da prova.
2.10 - Prólogo - troço de percurso de prova, percorrido em velocidade em estrada fechada à circulação normal, com uma distância entre 5 e 10 Km, organizado sob a forma de SS, a percorrer uma vez. O tempo realizado não é contabilizado no tempo total da classificação final do evento.
§ Único: A classificação obtida após a sua realização permitirá aos 10 primeiros classificados a escolha da ordem de partida do SS 1 e também de acordo com os Art's. 10.5 e 10.6 das presentes prescrições.
2.11 - Reagrupamento - paragem prevista pela organização em regime de parque fechado, que tem um controle horário à entrada e outro à saída, para permitir, mantendo o programa da prova, o reagrupamento das viaturas que continuam em prova. tempo de paragem pode não ser o mesmo para todas as equipas.
2.12 - Secção - conjunto de sectores:
- entre a partida e o primeiro reagrupamento;
- entre dois reagrupamentos;
- entre o último reagrupamento e a chegada de etapa;

2.13 - Sector de Ligação
- parte do itinerário compreendido entre a partida de uma etapa ou secção e um Controle Horário;
- entre a chegada de um SS e um CH ou entre dois CH sucessivos;

2.14 - Sector Seletivo (SS) - prova de velocidade disputada em tempo real.
2.15 - Tempo Máximo Autorizado - tempo máximo estabelecido para cada sector seletivo, que, no caso de ser excedido, levará à desqualificação da prova.
2.16 - Tempo Real - tempo expresso em horas, minutos e segundos, que corresponde ao tempo realmente efetuado pelo concorrente, num SS ou Prólogo.
2.17 - Equipa - composta por dois elementos, designados como 1º condutor e 2º condutor/navegador, a bordo de cada viatura de prova, detentores de uma licença desportiva válida (FIA ou FPAK) para o tipo de prova em questão.
2.18 - Assistência Noturna - após o final da etapa em provas de dois ou mais dias - pode o organizador definir no regulamento particular a possibilidade de uma "Assistência Noturna" a decorrer no Parque de Assistência previsto pelo Organizador.
~~**2.19 - Super Rali -** Numa prova de dois ou mais dias, a uma equipa concorrente que não tenha completado a etapa é lhe permitido a partida para a etapa seguinte, sendo obrigatório a menos que confirme o contrário, por escrito ao DP essa intenção. Esta disposição aplica-se a todas as equipas não classificadas por terem ultrapassado o limite do tempo máximo, ou terem falhado um controle.~~
~~Não se aplicará, no entanto, se a equipa tiver sido desqualificada devido a uma das seguintes razões: ter cometido uma infração, ter violado as regras de trânsito, não cumprir os requisitos de entrada na prova ou por decisão do CCD.~~
2.19 - Super Rali - Numa prova de dois ou mais dias, qualquer equipa concorrente que não tenha completado a etapa, ainda assim é lhe permitido a partida para a etapa seguinte, caso a equipa decida não participar na etapa seguinte deverá comunicar por escrito à Direção de Prova. Comunicação esta que é obrigatória. (Art 33.1 CCRSR)
§ Único - Esta disposição aplica-se a todas as equipas não classificadas por terem ultrapassado o limite do tempo máximo, ou terem falhado um controle. Não se aplicará, no entanto, se a equipa tiver sido desqualificada

devido a uma das seguintes razões: ter cometido uma infração, ter violado as regras de trânsito, não cumprir os requisitos de entrada na prova ou por decisão do CCD.

2.19.1 - Super Rali (Pontuação) – Ao abrigo do Art 7.3.3 do Regulamento desportivo do CPTT, uma equipa concorrente ao participar em Super Rali não pontua para o campeonato, independentemente da classificação final. Obtém, no entanto, se for caso disso, os pontos extra das vitórias no Prólogo ou SS, mesmo os realizados depois de disputar a prova em Super Rali.

2.20 - Reentrada em parque - ~~entre~~ 60 ~~a 45~~ minutos antes da hora de partida da primeira viatura em prova da Baja em que está inserido nessa etapa. Necessita de obter o parecer favorável do DT relativamente aos órgãos de segurança e a novas selagens, se necessário.

~~**2.19.2 - Desistência após SS -** se ocorrer entre o CHC do SS e a entrada da ZA a viatura pode ser rebocada e colocada na ZA, será permitido ao concorrente continuar em prova com a penalidade 10 minutos desde que cumpra o horário de apresentação previsto no CH de saída da ZA seguinte.~~

2.21 - Desistência após SS – se ocorrer entre o CHC do SS e a entrada da ZA, a viatura pode ser rebocada e colocada na ZA, sendo permitido ao concorrente continuar em prova, com uma penalidade de 10 minutos, desde que cumpra o horário de apresentação previsto no CH de saída dessa ZA.

2.21.1- Penalizações - Conforme art 21.2.2 das PETT

2.22 – Nova partida após abandono - na lista da ordem de partida, da etapa do dia seguinte ficará ao critério do DP, a partir do 10º classificado da etapa anterior a recolocação de concorrentes salvaguardando as questões de segurança.

~~**2.21- Super Rali -** Ao abrigo do Art 7.3.3 do Regulamento desportivo do CPTT, uma equipa concorrente ao participar em Super Rali não pontua para o campeonato, independentemente da classificação final. Obtém, no entanto, se for caso disso, os pontos extra das vitórias no Prólogo ou SS, mesmo os realizados depois de ter entrado em Super Rali.~~

Art. 3 - REGULAMENTAÇÃO

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

- Código Desportivo Internacional (CDI)
- Prescrições Gerais de Automobilismo e Karting (PGAK);
- Prescrições Específicas de Todo o Terreno (PETT)
- Regulamento Desportivo do correspondente campeonato, taça, troféu, desafio, série ou critério;
- Regulamento tipo de Todo Terreno
- Toda e qualquer outra regulamentação ou interpretação, publicada no boletim oficial da FIA ou FPAK e consequentemente publicada nos respetivos *sites* oficiais.

3.1.1 - Disposições e condições suplementares - tem de mencionar explicitamente todas as disposições e condições suplementares, as quais têm de estar conformes com os textos regulamentares e fará parte do relatório do Observador FPAK.

3.1.2 - Horário e local de afixação dos resultados oficiais - terá de especificar o local e horário de afixação dos resultados oficiais. No caso de a publicação dos resultados ser retardada, a nova hora de publicação tem de ser publicada no(s) quadro(s) oficial(ais).

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

3.2 - Modificação do Regulamento - Aditamentos - o regulamento particular de prova depois de aprovado, apenas poderá ser modificado nos termos dos Art. 3.4.1, 3.6 e 11.9 do CDI.

3.2.1 - Incongruência entre regulamentações - toda a regulamentação específica, que não esteja de acordo com os Regulamentos Desportivo e Técnico FPAK, tem de ser objeto de um pedido separado de autorização junto da FPAK. Depois da aprovação, será objeto de um aditamento ao regulamento da prova.

3.2.2 - Modificações ou disposições suplementares - serão anunciadas por Aditamentos que passarão a fazer parte integrante do regulamento da prova.

Estes aditamentos serão afixados no Secretariado e nos quadros oficiais de afixação previstos no programa da prova. Igualmente serão comunicados diretamente aos concorrentes, logo que possível, os quais têm de confirmar por assinatura a sua receção, salvo caso de impossibilidade material, durante o desenrolar da prova.

3.3 - Aplicação e Interpretação do Regulamento - o diretor da prova, é o responsável pela aplicação destas Prescrições, dos regulamentos aplicáveis e do regulamento da prova durante o decorrer da prova. Terá de

informar o CCD, de todos os incidentes importantes que tenham sido verificados e que exijam a aplicação geral das presentes Prescrições, do regulamento apropriado ou do regulamento da prova.
3.3.1 - Reclamação apresentada por um concorrente - será transmitida para deliberação e decisão do CCD, de acordo com o Art. 13.1 e seguintes do CDI e Art. 14 das PGAK.
3.3.2 - Casos não previstos - serão estudados pelo CCD que detêm o exclusivo poder de decisão, conforme Art. 11.9 do CDI.
3.3.3 - Duvidas na sua interpretação - servirá de base o texto redigido em língua portuguesa. No caso de provas inscritas no calendário internacional da FIA e que integrem campeonatos ou taças FIA, será o texto redigido na língua inglesa que prevalecerá.
3.3.4 - Multas - por proposta do diretor da prova ao CCD, poderão ser aplicadas multas no caso de eventuais infrações que não se revistam de carácter desportivo (exemplo: chegada tardia às verificações, etc.), assim como as previstas no Art. 18.5.4. das presentes prescrições.

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

4.1 - Veículos admitidos aos eventos CPTT - integrarão os Grupos T0, T1+, T1, T2, T3, T4, T8 eT9, conforme o Regulamento Técnico de TT.
4.1.1 - Nas provas FIA serão integrados nos grupos FIA, ULTIMATE, STOCK, CHALLENGER, SSV.
4.2 - Veículos admitidos na TPTT (se aplicável) - integrarão os Grupos T0, T8, T9, TA ~~e SSV~~ conforme o Regulamento Técnico de TT.
4.3 - Instalação dos sistemas - nas verificações técnicas iniciais o concorrente terá de apresentar os *sistemas GPS/GSM e Aproximação,* e disponibilizar um elemento da sua equipa de assistência técnica, para se proceder à verificação da correta instalação, segundo as instruções fornecidas pelos representantes.
4.4 - Sistema GPS/GSM - nas Zonas de Controle de Velocidade (ZCV-FZ - DZ), o sistema deverá indicar à equipa concorrente o início e o final das ZCV e o valor da velocidade instantânea.
Deverá também sinalizar as notas do Caderno de Itinerário com indicação de perigo extremo que terão de ser colocados dentro de uma ZCV.
4.5 – Todas as notas do caderno itinerário terão de conter um waypoint.
4.6 - Sistema não instalado - em caso da viatura não ter os sistemas instalados, em conformidade com as instruções fornecidas, a equipa será impedida de participar na prova.
4.7 - Manipulação ou interferência - Se no decorrer de uma prova se comprovar que qualquer veículo, deixou de ter alimentação nos sistemas ou deixou de existir uma ligação de antena, por ação deliberada da equipa, esta será desqualificada da prova. Qualquer tentativa será comunicada ao CCD que poderá aplicar uma penalização acessória.
4.8 - Desmontagem - será efetuada no parque fechado final pela equipa que o entregará ao elemento representante da empresa prestadora desse serviço que tem de estar acompanhado por um Comissário Técnico (CT).
4.9 - Em caso de acidente, abandono ou desistência da prova - é da sua única responsabilidade que a equipa concorrente proceda à imediata devolução ao representante, do equipamento instalado na sua viatura.
4.10 - FPAK DATA LOGGER *~~(CCRSR 13.2)~~*
~~Conforme definido no Art 6.6 do regulamento técnico do CPTT todos os concorrentes inscritos na classe ULTIMATE + terão de fornecer os dados FIA, de acordo com o Anexo J Art. 285, deve certificar-se e ser capaz de:~~
~~- Recolher os dados, detalhar o processo de registo, incluindo registo de data e hora.~~
~~- Todos os dados (taxa baixa e alta) devem ter um timestamp preciso.~~
~~**Dados a enviar:**~~
~~- Razão máxima de pressão de sobrealimentação (para pressão atmosférica).~~
~~- Lambda mínimo.~~
~~- Informação do tipo de combustível que está a utilizar, especialmente se for um combustível sustentável avançado.~~
~~- Informação que identifique o nome da prova/evento e do número de concorrente na mesma.~~
~~- Os dados recolhidos terão de ser enviados ao Delegado Técnico FPAK para o seguinte e-mail: tecnica.tt@fpak.pt~~
~~**Deve ser transmitido o mais tardar:**~~
~~- 1 hora após a chegada da viatura ao Parque Assistência, mediante proposta do Delegado Técnico e validada pelo CCD.~~

~~- 1 hora após a entrada do veículo no Parque Fechado final do evento mediante proposta do Delegado Técnico e validada pelo CCD.~~
~~- Se nenhuma assistência for permitida entre o final do último Setor Seletivo do evento e o Parque Fechado Final, um membro da equipa terá permissão para entrar no Parque fechado final para recolher os dados, com a permissão do Delegado Técnico FPAK e/ou Comissário Técnico Chefe sempre na presença de um destes elementos ou um Comissário Técnico~~.

Os concorrentes equipados com data logger FIA, conforme ao Apêndice J Art. 285, 286 e 287, deve certificar-se de ser capaz:

- estarem habilitados à recolha de dados,
- transmitir os dados recuperados à FPAK pelos meios colocados à sua disposição.

Deve ser transmitido o mais tardar:

- 1 horas após a chegada do veículo ao Parque Assistência;
- 1 hora após a entrada do veículo no Parque Fechado final do evento.

Se nenhum serviço for permitido entre o final do último Setor Seletivo do evento, e o Parque Fechado Final, um membro da equipa poderá entrar no parque fechado para recolha dos dados, com a permissão do Delegado Técnico FPAK e/ou Comissário Técnico Chefe e na presença
de um Comissário Técnico.

- manter atualizado o data logger da FIA de acordo com os arquivos fornecido pelo departamento técnico da FPAK.

4.10.1 Penalidades FPAK DATA LOGGER

4.10.2 - Não cumprimento do definido no ponto 4.10.

1ª infração	1 hora
2ª infração	Desqualificação

4.10.3 - Analisados os dados e se qualquer tipo de ilegalidade for detetado sobre os mesmos serão reportados através de relatório ao CCD que aplicará as penalidades descritos abaixo nos seguintes graus:

1ª infração	5 minutos
2ª infração	10 minutos
3ª infração	1 hora

Art. 5 - EQUIPAS - LICENÇAS

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

a) concorrente - pessoa física ou moral que inscreve o veículo de prova;

b) equipa - conjunto compreendendo o 1º condutor e 2º condutor/navegador;

5.2 - Tipo de Licenças

CPTT - serão admitidas equipas concorrentes, aos grupos integrarão os Grupos T1+, T1, T2, T3, T4, T0, T8 eT9, TA ~~SSV~~ titular de uma licença NACIONAL A válida (ou grau superior). Os membros da equipa têm de ser titulares de licença NACIONAL A válida (ou grau superior).

5.3 - Responsabilidade do 1º condutor durante uma prova - assume solidariamente a responsabilidade do concorrente, desde que este não se encontre a bordo da viatura de prova.

5.4 - Forma de contar para a classificação de um campeonato/taça/troféu/desafio série/critérios - o 1º condutor tomará o compromisso formal de conduzir ele próprio, o veículo de prova durante os SS. O 2º condutor/navegador poderá conduzir o veículo exclusivamente nos sectores de ligação. Caso contrário, a equipa será classificada na prova, mas não obterá pontos para a respetiva prova.

5.5 - Abandono de um dos elementos durante a prova - em aplicação do regulamento e segundo as presentes prescrições, será comunicado ao CCD, que poderá aplicar uma penalidade.

5.6 - Admissão de terceiros a bordo - apenas a equipa deverá encontrar-se a bordo do veículo durante toda a prova, salvo se para o transporte de um ferido, o CCD poderá aplicar uma penalidade.

5.7 - Atitudes desleais, incorretas ou fraudulentas - todas as atitudes tidas por um concorrente ou por membros da sua equipa, será julgada pelo CCD, que pronunciará toda a eventual penalidade.
5.8 - Equipas a Solo - são admitidas.

Art. 6 - PEDIDO DE INSCRIÇÃO - INSCRIÇÃO

6.1 – Nos termos do Art. 9 das PGAK.

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

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

Art. 8 - VERIFICAÇÕES ADMINISTRATIVAS E TÉCNICAS

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

Devem-se privilegiar os métodos e processos digitais.
À data da prova, os concorrentes terão obrigatoriamente de se fazer acompanhar dos originais dos documentos enviados, cuja exibição poderá ser solicitada pela organização.
8.1.1 - Penalidade para Ficha de homologação e Passaporte técnico não apresentados - o CCD poderá aplicar o Art. 10.2.2 das PGAK.
8.2 - Verificações Técnicas Iniciais - só as equipas que tenham sido aprovadas nas verificações administrativas, podem apresentar o seu veículo nas verificações técnicas que serão de âmbito geral: marca e modelo do veículo, respeito pelas regras do grupo em que foi inscrito, pelas normas de segurança e pelo código da estrada. O simples facto de apresentar uma viatura às VTI, é considerado como uma declaração implícita por parte do concorrente da integral conformidade do seu veículo.
8.3 - Partida Recusada - a todo o veículo, que não esteja de acordo com o Art. 11 das PGAK, bem como no caso dos membros da equipa não se apresentarem em conformidade com a supra identificada disposição.
8.4 - Local e Equipamento para as Verificações Técnicas - terá de ser definido no Regulamento da Prova e o clube organizador tem de disponibilizar no mínimo:

Verificações Técnicas	
Iniciais	**Finais**
2 mesas tipo secretárias + 4 cadeiras	1 mesa tipo secretária + 2 cadeiras
Utilização dos documentos oficiais FPAK	
Local coberto com iluminação e ligações elétricas com tomadas. Prever extensões elétricas	
Local condicionado com pelo menos 2 linhas de verificação	Local vedado ao público com espaço para pelo menos 2 viaturas em simultâneo

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

8.5 - Horário Verificações técnicas - Horário exemplo a cargo do organizador e que terá de constar no regulamento particular da prova/evento.

Dia 1 do evento/prova **				
Designação FIA	**Designação CPTT**	**Inicio**	**Fim**	**Tempo**
ULTIMATE	Grupo T1+ - T1	19.00h	21.30h	150 m
STOCK	Grupo T2	21.30h	22.30h	60 m
CHALLENGER	Grupo T3	22.30h	22.45h	15 m
SSV	Grupo T4 / T4-EA	22.30h	23.00h	30 m
-	Grupo T8 + T9 + T0 + TA	23.15h	24.00h	45 m

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

Nota: Quando os Parques Fechados forem distantes do local da verificação, a organização deverá garantir Comissários em número suficiente para acompanharem as viaturas sujeitas à verificação, durante o percurso entre estes dois locais.

8.5.1 - Penalidade por incumprimento do horário das V.T. – a verificar-se aplica-se o definido no Art 10. 3 das PGAK.

8.6 - Verificações complementares - em qualquer momento da prova, podem ser efetuadas verificações complementares, tanto aos membros da equipa como ao veículo. O chassis, o bloco do motor ou qualquer outra peça já marcados durante as VTI podem ser submetidos, a qualquer momento da prova, a marcações complementares específicas.

O concorrente é responsável a todo o momento pela legalidade técnica do seu veículo.

8.6.1 - Recolha de amostras de combustível

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

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

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

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

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

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

8.7 - Marcas de identificação do veículo - compete às equipas, verificar que as mesmas se manterão intactas até final da prova. A sua falta ou a sua alteração será comunicada ao CCD, que poderá aplicar uma da penalidade. Compete ainda às equipas, verificarem a correta reposição de todos os elementos da viatura que tenham sido manipulados durante os controlos técnicos efetuados.
8.8 - Adulteração de marcas - toda a fraude verificada e nomeadamente o facto de apresentar como intactas, marcas de identificação que foram alteradas/retocadas, implicará igualmente a desqualificação do concorrente/equipa, bem como do(s) concorrente(s) ou equipa(s) que tenha(m) ajudado ou facilitado a cometer a infração. Tal facto não impede a aplicação de sanções mais graves pelos órgãos disciplinares ou jurisdicionais da FPAK podendo ser pedidas à ADN do concorrente e/ou do seu cúmplice.
8.9 - Viaturas sujeitas a verificação técnica final - as verificações incidirão sobre o primeiro classificado de cada grupo, assim como outros veículos, de acordo com o Art. 10.6 das PGAK de acordo com a proposta do DT, CTC, desde que validadas pelo CCD e ou pela Direção da FPAK.
8.10 - Equipamentos de segurança - os veículos terão de ter os equipamentos de segurança de acordo a regulamentação em vigor nomeadamente nos artigos do anexo J do CDI que podem consultar no link: https://www.fpak.pt/centro-documentos/seccao?term_node_tid_depth=263&disciplina=13

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

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

Art. 10 - PRÓLOGO E SECTORES SELECTIVOS

10.1 - Prólogo - Deverá ser realizado um Prólogo, que determinará a ordem de partia para o SS1, de acordo com o Art. 10.8.
10.1.1 - Reconhecimento - caso o organizador entenda autorizá-lo, só poderá ser efetuado a pé ou de bicicleta inclusive elétrica, e por um período mínimo de 2 horas. Caso não seja permitido o CCD aplicará uma penalização de 30 minutos, à equipa infratora, assim se comprove que esta, ou alguém ligado a esta o tenha efetuado.
10.1.2 - Tempo máximo - o tempo máximo para percorrer cada passagem do prólogo, está definido no regulamento da prova. Caso este percurso seja realizado duas vezes será definido no regulamento particular o tempo máximo para percorrer cada uma das passagens.
10.2 - Estabelecimento da ordem de partida do Prólogo - Pela ordem de classificação absoluta do CPTT após a prova anterior, considerando ainda o regulado nas alíneas seguintes caso se aplique.
a) condutores das listas de notoriedade FIA;
b) condutores da lista de notoriedade nacional **ou de outra ADN;**
c) condutores estrangeiros classificados em listas de notoriedade nacional pelas suas ADN;
d) na 1ª prova do campeonato - aos 10 primeiros, segundo a ordem de classificação final do CPTT do ano anterior.
e) nas provas seguintes - aos 10 primeiros, segundo a classificação geral provisória no CPTT do ano em curso, reportada à data do fecho de inscrições para a respetiva prova.
f) todos os outros condutores, seguindo critérios de equidade e verdade desportiva, o CCD poderá alterar a respetiva ordem de partida;
10.2.1 - Concorrentes da TPTT - serão sempre atribuídos números de competição a partir do 601, partindo para qualquer etapa ou SS, sempre após os concorrentes do CPTT.
10.3 - Partidas - serão dadas de minuto a minuto. Onde seja evidente a falta de visibilidade por causa do pó, recomenda-se que tal intervalo seja alargado para 2 minutos ou mais ao critério do DP, por questões de segurança.
A cronometragem será efetuada em horas, minutos, segundos e décimos de segundo. Os centésimos de segundo serão considerados somente para efeitos de desempate.
10.4 - Repetição do Prólogo - em caso algum, será permitida a repetição do prólogo.
10.5 - Não cumprimento do Prólogo
10.5.1 - Não completar o prólogo ou exceder o tempo máximo previsto para a sua realização - ser-lhe-á atribuído, o tempo de 30 minutos, que contará exclusivamente para a classificação do prólogo e para efeitos do posicionamento para a escolha da ordem de partida.
10.5.2 - Não controlar no CHC após concluir o prólogo - ser-lhe-á aplicada uma penalização de 15 minutos que não interferirá no tempo do prólogo, mas será adicionada à classificação geral final.

10.5.3 - Não completar o prólogo após todos os concorrentes - a viatura pode ser rebocada para o Parque de Assistência (PA) a fim de ser reparada. A mesma situação é autorizada no caso de a viatura ficar imobilizada nos sectores de ligação. As equipas abrangidas por esta regra, serão ainda assim, admitidas à partida para o 1º SS, na condição de se apresentarem à hora prevista, nesse Controlo Horário.
10.6 - Assistência após o Prólogo - após o prólogo os concorrentes controlarão no CHC à entrada do PA. Durante o período de assistência, é permitido a um dos membros da equipa, devidamente identificado:
a) sair do parque para testar a viatura num raio máximo de 10 Km;
b) proceder ao reabastecimento da viatura nas estações de serviço públicas situadas nas imediações do PA e assinaladas no caderno de itinerário;
Qualquer infração resultará numa penalidade à discrição do CCD, que poderá ir até à desqualificação.
10.7 - Casos em que não exista Parque Fechado - os concorrentes terão de se apresentar no parque de partida (quando previsto) ou no CH de partida da 1ª etapa, de acordo com a hora de partida afixada no quadro oficial da prova.
10.8 - Estabelecimento da ordem de partida do 1º SS - a classificação obtida após a realização do Prólogo, que deverá incluir eventuais penalizações por falsa partida, atalhos e outras resultantes de infrações, permitirá aos 10 primeiros classificados a escolha da sua ordem de partida, que se procederá da seguinte forma:
- O concorrente classificado na décima posição será o primeiro a escolher a sua ordem de partida.
- O concorrente classificado na nona posição poderá escolher se quer partir antes, depois ou na posição do concorrente anterior. No caso de escolher uma posição de partida já escolhida por esse concorrente, decidirá também se esse mesmo concorrente avança ou recua uma posição na ordem de partida.
- O concorrente classificado na oitava posição poderá escolher se quer partir antes, depois ou na posição dos concorrentes anteriores. No caso de escolher uma posição de partida já escolhida por outro concorrente, decidirá também se os concorrentes que escolheram antes, avançam ou recuam uma posição na ordem de partida.
- E assim sucessivamente até ao primeiro classificado.
10.8.1 - a partir do décimo primeiro classificado será pela classificação de acordo com o tempo obtido das equipas que terminaram o prólogo, aplicando-se o regulado no Art 10.5 das presentes prescrições e ainda acrescido de eventuais penalizações por falsa partida, atalhos e outras resultantes de infrações.
10.8.2 - Ordem de partida para o 1º SS de equipas abrangidas pelo Art. 10.5 - ~~partirão para a 1ª etapa ou 1º SS, as equipas, de acordo com a classificação obtida no prólogo com a seguinte ordem:~~
- partirão para a 1ª etapa ou 1º SS, após todas as equipas que terminaram o prólogo, de acordo com o tempo obtido, acrescido da penalização e após as equipas que não completaram o prólogo, segundo a ordem crescente dos seus números de competição.
10.8.3 - As equipas que terminaram o prólogo, de acordo com o tempo obtido, acrescido da penalização.
10.8.4. - As equipas que não completaram o prólogo, segundo a ordem crescente dos seus números de competição.
10.9. - Caso excecionalmente não seja realizado o prólogo, a ordem de partida para a 1ª Etapa / 1º SS, será definida considerando o disposto em 10.2. das presentes prescrições.
10.10. - À partida de cada etapa / 1º SS, as 10 primeiras equipas partirão, com um intervalo de 2 minutos ou mais ao critério do DP, por questões de segurança.
10.11 - Intervalo de partida - podem ser superiores a 2 minutos ou mais ao critério do DP, por questões de segurança.
10.12 - Partida para as Etapas seguintes - a partir da 2ª etapa, e para todas as etapas seguintes, as partidas serão dadas de acordo com a última classificação geral publicada (com penalizações incluídas).
10.13 - Atraso na apresentação à partida de um Parque de Partida - para o prólogo ou etapa, será penalizado à razão de 1 minuto por cada minuto de atraso. Para além de 15 minutos de atraso, a partida será recusada e a equipa desqualificada.

Art. 11 - CADERNO DE ITINERÁRIO – CIRCULAÇÃO

11.1 - Caderno de Itinerário - O(s) Caderno(s) de Itinerário serão obrigatoriamente elaborados e impressos de acordo com o Art. 5 do Anexo III do regulamento FIA CCRSR 2024.
11.1.1 - Atendendo à características dos percursos do CPTT a distância referida no Artigo 5.6.11 do Anexo III do regulamento FIA CCRSR 2024 - distancias curtas, passa a ser de 200 metros em vez de 300 metros.

11.1.2 - Caderno de Itinerário eletrónico - os organizadores devem disponibilizar o código de acesso ao caderno de itinerário eletrónico fornecido pelo prestador de serviços 20 minutos antes da hora prevista de saída do parque fechado da equipa concorrentes.
11.1.3 ~~2 -~~ Os organizadores devem entregar o Caderno de Itinerário uma vez por dia no parque fechado 20 minutos antes da hora prevista de saída do parque fechado da equipa concorrentes.
~~Se o organizador decidir entregar o Caderno de Itinerário no dia anterior ao da etapa, os concorrentes têm de receber o Caderno de Itinerário e as respetivas notas para o dia seguinte, o mais tardar até às 18.00h.~~
~~**11.1.3 -** Se um organizador decidir entregar o Caderno de Itinerário no dia da etapa, será distribuído com a antecedência de entre 120 minutos e 20 minutos antes da sua hora de partida para a etapa. Se existirem mais de dez modificações o Diretor de Prova pode alargar esse período. Isso será comunicado durante o briefing aos concorrentes, no dia anterior e por meio de aditamento~~.
11.2 - Análise de eventuais desvios ou atalhos - o diretor de prova poderá usar o *Sistema GPS/GSM*. O relatório do percurso percorrido por cada equipa, tal como reproduzido pelo *Sistema GPS/GSM*, será disponibilizado ao diretor de prova, que terá de comunicar ao CCD, podendo este, aplicar as penalizações previstas no quadro abaixo. Esse relatório constituirá o documento oficial de suporte dessa decisão.

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

11.2.1 - Tolerância em relação ao percurso obrigatório - Todo o desvio relativamente ao cumprimento efetivo do percurso da prova à distância que constitui a tolerância máxima, analisado pelo DP, ou do qual possa objetivamente resultar vantagem determinará a aplicação de uma penalização em tempo, e poderá determinar a desqualificação da equipa, conforme quadro acima.
11.2.2 - Juízes de Facto - poderão ser nomeados para comprovarem o correto e integral cumprimento do itinerário da prova. A **nomeação tem de ser** proposta ao CCD, pelo diretor de prova, o qual indicará não só, a identidade dos mesmos, como a sua localização no percurso. A decisão do CCD, sobre a sua nomeação e/ou designação, não é passível de qualquer recurso. Todos os oficiais de prova, incluindo os comissários dos CC, são considerados como tal. Os Comissários Desportivos, que integrem o CCD, de uma prova, não poderão ser considerados Juízes de Facto ou exercer tal função nessa prova.
11.2.3 - Rebocar ou empurrar - é proibido, rebocar ou ser rebocado, transportar ou fazer empurrar os veículos participantes, a não ser para os fazer voltar ao leito da estrada ou para libertar a mesma, desde que numa distância não superior a 500 metros, ou nos termos do disposto em 23.5.2. das presentes prescrições.
Toda e qualquer outra infração, resultará numa penalidade à discrição do CCD, podendo ir até à desqualificação. Excetuam-se os casos previstos no Art. 10.5 das presentes prescrições.
11.2.4 - Nas zonas de controlo de chegada dos SS, as viaturas terão de mover-se pelos seus próprios meios, sob pena de uma penalização de 1 hora por infração com a exceção prevista no Art 14.1.2.
11.2.5 - Comportamento incompatível com o espírito desportivo - o concorrente que não responda a um pedido de ultrapassagem, inclusive às mensagens diretamente enviadas pela Direção de corrida ao veículo serão reportadas pelo Diretor de Prova ao CCD e serão passiveis de serem penalizadas ao abrigo do Art.12.2.1. l do CDI para além das já previstas no art 12.2.6.2 das PETT. O relatório apresentado pela firma contratada responsável pelo sistema GPS/GSM e que servirá de suporte a essa penalização, não é suscetível de reclamação ou apelo. Todas as viaturas que sejam alcançadas por outras viaturas que sigam à sua retaguarda, e estas sinalizem a sua presença, estão obrigadas a facilitar e permitir a sua ultrapassagem, logo que o possam fazer em condições de segurança.
11.2.6. - Ultrapassagens em Setor Seletivo.
A partir da distância de 300 metros, um concorrente pode solicitar o pedido de ultrapassagem ao concorrente que vai à sua frente, acionando o seu dispositivo de monitorização via Sistema GPS/GSM (Stella).
O concorrente que segue à frente após a receção do sinal (pedido de ultrapassagem) deve responder com "OK" nos 15 segundos seguintes e deixar ultrapassar o concorrente precedente. Caso isso não aconteça, o concorrente que segue à retaguarda solicitará novamente a ultrapassagem, tendo o concorrente mais 15 segundos para a transmissão do "OK" e facilitar a respetiva ultrapassagem, e assim sucessivamente.
11.2.6.1 - Relatórios do Sistema GPS/GSM (Stella) - se um concorrente não responder a um pedido de ultrapassagem, será produzido por cada infração constatada, um relatório dirigido ao Diretor de Prova, para

que aplique as penalizações ~~definidas no Art.11.2.6.2, das presentes prescrições, dando imediato conhecimento ao CCD. Esse relatório servirá de documento oficial de suporte das decisões. Este relatório não é suscetível de reclamação ou apelo.~~ definidas no Art.11.2.6.2, das presentes prescrições, dando imediato conhecimento ao CCD. Esse relatório servirá de documento oficial de suporte das decisões e não é suscetível de reclamação ou apelo.

11.2.6.2 - Penalizações das Ultrapassagens no Setor Seletivo

a) - Caso o concorrente não efetue a transmissão da resposta "OK" para a realização da efetiva ultrapassagem nos 15 segundos após o momento da receção do primeiro sinal (pedido de ultrapassagem), sofrerá uma penalização de 15 segundos, caso esta situação se verifique após o segundo sinal, sofrerá uma penalização de 120 segundos caso esta situação se verifique após o terceiro sinal o concorrente sofrerá uma penalização de 300 segundos de tempo acrescidos ao tempo do SS.

b) - Caso o concorrente não faculte a ultrapassagem dentro de 45 segundos, após a receção do sinal (pedido de ultrapassagem) este concorrente sofrerá uma penalização de 5 minutos de tempo (300 segundos) acrescidos ao tempo do SS, poderá ainda incorrer noutras penalizações ao critério do CCD ao abrigo do Art. 12.4 do CDI.

c) - Caso o concorrente não faculte a ultrapassagem dentro de 90 segundos, após a receção do sinal (pedido de ultrapassagem) este concorrente sofrerá uma penalização de 7 minutos de tempo (420 segundos) acrescidos ao tempo do SS, poderá ainda incorrer noutras penalidades ao critério do CCD ao abrigo do Art. 12.4 do CDI.

11.2.6.3 - No caso do concorrente alcançado ter arrancado novamente para o percurso após uma paragem, o primeiro pedido de ultrapassagem não é considerado válido, se tiver sido feito nos 20 segundos posteriores a esse arranque.

§ Único - Outros meios mecânicos de suporte/dispositivos oficiais, que sinalizam a aproximação, poderão ser usados para comprovar o procedimento, desde que aprovados pela FPAK.

11.2.7 - Circulação em sentido contrário - é proibido às equipas circularem em sentido contrário ao do percurso dos SS, sob pena de uma penalização que pode ir até à desqualificação, exceto para a realização de manobras estritamente necessárias por forma a retomar o sentido e o itinerário da prova.

11.3 - Formato do Caderno de Itinerário - de acordo com o Art. 5 do Anexo II do regulamento FIA CCRSR 2024, impresso em formato A5, com espiral no topo e os sinais ***OK*** **e** ***SOS*** **(✚)** dobrados ou colados num formato mínimo A4, no interior do mesmo. Em alternativa, o organizador poderá facultar em separado, os dois sinais impressos numa cartolina de formato A3 (mínimo).

11.3.1 - Indicações de distâncias - no caderno de itinerário o tamanho dos números dos valores totais entre cruzamentos, tem de ser maior, relativamente ao dos parciais de acordo com o Art. 5 do Anexo III do regulamento FIA CCRSR 2024.

11.3.2 - Identificação de estradas de alcatrão - sempre que o percurso cruze uma estrada de asfalto (Controlos de Cruzamento - CC), o caderno de itinerário tem de identificar esta estrada e o Km do local de cruzamento (Ex: Km 34,1 EN 255 / Km 6,0 EM 508 / Km 12,4 CM 1234).

11.3.3 - Identificação do responsável pela elaboração e conferência - têm de ser licenciados pela FPAK, fazer parte dos oficiais de prova no regulamento da prova e têm de constar nos cadernos de itinerários. Terão ainda de efetuar uma verificação ao percurso de prova, nos dias que a antecedem e fornecer a todos os concorrentes, as eventuais modificações.

11.3.4 - Instruções em caso de acidente - o caderno de itinerário tem de conter uma página com as instruções a respeitar em caso de acidente.

11.4 - Reconhecimentos do Percurso de Prova - são proibidos sob todas as formas de reconhecimento do percurso da prova, exceto do percurso do prólogo, conforme definido no Art. 10.1.1. Antes e durante a realização de uma prova, é proibido aos concorrentes, condutores e navegadores, inscritos ou suscetíveis de se inscreverem, fazerem ou mandarem fazer, ou utilizar meios ou recursos de terceiros, quaisquer que sejam, que permitam ou possibilitem qualquer reconhecimento do percurso. A posse de apontamentos sobre o percurso, que não sejam fornecidos pelo organizador é proibida, sendo os concorrentes desqualificados, caso tal seja verificado. Poderão ser efetuados controles inopinados, antes e após os Sectores Seletivos.

11.4.1 - Informações sobre o percurso - o organizador tem de garantir a todos os concorrentes inscritos ou suscetíveis de se inscreverem, que nenhuma informação respeitante ao percurso foi ou será divulgada, seja a quem for, até ao limite de tempo previsto, antecedente ao início da etapa ou etapas onde for disputado um sector seletivo, com exceção dos comunicados destinados aos concorrentes. O não cumprimento desta garantia dará origem a sanções por parte da FPAK, podendo ir até à exclusão do campeonato.

11.4.2 - Forma de marcação no terreno - caso seja opção do organizador no caso de ser efetuado a marcação será feita com fita plástica, setas, placas informativas, tendo estas de ser colocadas no lado direito da pista.
11.4.3 - Indicação de barramento de estrada - no caso de ser efetuado com fita plástica, num dos extremos da barreira, terão de ser colocadas setas indicadoras do percurso correto, bem como um segundo barramento igualmente com fita plástica. Recomenda-se a colocação de uma seta avisadora de cor diferente e com o mesmo sentido de orientação, instalada 100 metros antes do respetivo local
11.4.4 - Definição dos perigos no caderno de itinerário (Art 5.8 Anexo III CCRSR 2024)



a) Os perigos de nível 3 (!!!) devem ser sempre indicados por um waypoint.
b) Três pontos de exclamação indicando perigo (!!!) devem ser sempre indicados por uma moldura vermelha envolvendo os três caixas, como mostrado no diagrama.
c) As marcas de perigo (!, !!, !!!) devem sempre aparecer na caixa do diagrama e nunca na caixa da descrição.
d) Somente se o perigo ocorrer após o quilômetro indicado deve ser indicado na caixa de descrição.
e) As marcas de perigo (!, !!, !!!) devem ser sempre indicadas em vermelho e têm o mesmo tamanho.
f) Nunca use uma marca de perigo com mais ou menos (por exemplo: ! +) para outras subdivisões.
g) Valas, buracos e degraus devem ser marcados com vermelho, como mostrado no diagrama.
h) Se a marca de perigo se aplica a todos os símbolos no caixa no diagrama, ela deve ser enquadrada em vermelho como mostrado no diagrama.
11.5 - Circulação nos Sectores de Ligação - as equipas têm de respeitar escrupulosamente ~~os regulamentos de circulação do código da estrada~~ toda a regulamentação e as regras do Código da Estrada: Deverão os organizadores estabelecer tempos de ligação que permitam percorrer as mesmas às velocidades de transito definidas pelo Código da Estrada sendo que é recomendada a velocidade média de 35km/h para as ligações. Qualquer incumprimento pelos concorrentes será penalizado da forma seguinte:

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

11.5.1 - Constatação de infrações - Os oficiais da prova, juízes de facto, bem como o sistema de GPS, que constatem qualquer infração às regras de circulação, cometida por uma equipa, deverão disso dar imediato conhecimento à direção de prova, para que esta possa agir em conformidade. Caso a infração seja verificada por agentes de autoridade, estes procederão da mesma forma que procedem relativamente ao normal utilizador da via pública, após o que deverão dar conhecimento à direção da prova.
11.5.2 - Caso não decidam parar o condutor infrator - poderão solicitar a aplicação das penalizações previstas no regulamento da prova, sob reserva de que:
a) a notificação da infração seja recebida pela organização, por via oficial e por escrito, antes de as classificações da etapa ou final terem sido afixadas;
b) a notificação seja suficientemente detalhada e precisa, para que a identidade do condutor infrator, possa ser indubitavelmente definida, bem como o local e hora e que os factos reportados não sejam passíveis de interpretações diversas. Toda a infração será comunicada ao CCD que poderá aplicar uma penalidade prevista no Art 11.5 das presentes Prescrições.
11.5.3 - Circulação na via publica - em qualquer sector de ligação, uma viatura participante só poderá circular com as quatro rodas completas (jante e pneu). Qualquer infração a esta regra poderá originar uma penalidade imposta pelo CCD.

Art. 12 - EQUIPA DE RECONHECIMENTO DO PERCURSO DO CPTT

12.1 - Em todas as provas do CPTT deverá haver uma equipa de reconhecimento do percurso, cuja função é melhorar a segurança de todos os concorrentes, percorrendo o percurso da prova num veículo com a devida antecedência (recomendado 15 dias antes do início do evento), de modo que caso seja necessário, fazer modificações no Caderno de Itinerário. É também função desta equipa alertar antecipadamente, para possíveis situações de não cumprimento do percurso da prova, ~~participar nas decisões do CCD sobre eventuais situações relacionadas com o não cumprimento do percurso.~~
fornecendo informação para habilitar o CCD na tomada de decisões sobre eventuais situações relacionadas com o não cumprimento do percurso.

12.2 - A equipe de reconhecimento do percurso será constituída por um piloto e um navegador de reconhecida experiência, nomeados pela FPAK mediante proposta da Associação Pilotos Todo Terreno (APTT).

12.3 - O veículo para equipa efetuar o percurso, devidamente equipado com os meios necessários, será fornecido pelo ~~APTT~~ Organizador da prova.

12.4 - As despesas com a estadia e alimentação desta equipa, são da responsabilidade do organizador da prova.

12.5 - O organizador da prova deve criar as condições, para que a verificação do Caderno de Itinerário, seja feita com antecedência devida (recomendado 15 dias antes do início do evento).

12.6 - A equipa responsável pelo reconhecimento e verificação do percurso e Caderno de Itinerário, após a sua realização deve promover uma reunião com o responsável da organização pela elaboração do Caderno de Itinerário, e com o responsável pelo Sistema GPS/GSM (Stella), para indicar as possíveis alterações.

12.7 - Para segurança das equipas concorrentes, todas as alterações sugeridas pela equipa de reconhecimento do percurso deverão ser implementadas obrigatoriamente, e levadas ao conhecimento daqueles como notas aos Cadernos de Itinerário, a apresentar em briefing, e/ou por aditamento.

Art. 13- SEGURANÇA DOS CONCORRENTES

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

13.2 - Procedimento das equipas seguintes - qualquer equipa a quem haja sido mostrado o sinal ***SOS*** **(✚)** ou que veja um carro que tenha sofrido um acidente grave e em que ambos os membros da equipa sejam vistos dentro do carro acidentado, mas não estão a exibir o sinal ***SOS*** **(✚)** terá de, sem qualquer exceção, parar de imediato para lhes prestar assistência.
A segunda viatura a chegar ao local do acidente, caso seja possível, terá de prosseguir pelo percurso da prova, para informar sobre a situação no ponto rádio mais próximo.
Todos os carros que se lhe seguirem, terão que parar, tendo, no entanto, a atenção de deixar a estrada desimpedida, para o acesso de viaturas de emergência.

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

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

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

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

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

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

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

Art. 14 - ASSISTÊNCIAS

14.1 - Locais autorizados para Assistência - durante a prova/evento a assistência apenas poderá ser efetuada nos Parques de Assistência (PA), exceto para as reparações das viaturas sob o regime de Super Rali. Os membros da equipa utilizando apenas os meios de que disponham a bordo da viatura e sem qualquer assistência física exterior, poderão efetuar a qualquer momento todo o tipo de reparações desde que não sejam zonas de Parque Fechado.
Qualquer violação do previsto neste artigo implicará a desqualificação da prova, aplicada pelo CCD.
14.1.1 - Assistência aérea - é proibida, sob pena de desqualificação decidida pelo CCD.
14.1.2 - Assistência durante os Sectores de ligação e os Sectores Seletivos, só as equipas ainda em competição é que podem prestar assistência umas às outras.
14.2 - Regulamentação particular - quando um organizador previr uma regulamentação particular para assistência aos concorrentes, terá de detalhá-la e fazê-la visar pela FPAK.
14.3 - Assistência Noturna -_após o final da etapa em provas de dois ou mais dias - pode o organizador definir no regulamento particular a possibilidade de uma "Assistência Noturna" a decorrer no Parque de Assistência previsto pelo Organizador.
14.3.1 - É condição obrigatória o respeito do horário de silêncio das localidades e interdita a circulação nas mesmas nesse horário. Poderá o organizador previr e definir no regulamento particular o horário e local para eventual teste do veículo de competição. O incumprimento do regulado no paragrafo anterior será reportado ao CCD que aplicará a pena de desqualificação.
14.3.2 - Assistência antes de um novo recomeço - qualquer veículo que não consiga completar uma etapa de acordo com as regras pode ser reparado sob responsabilidade desse concorrente/equipa no Parque de Assistência previsto pelo Organizador.
14.3.3 - Reentrada em Parque Fechado antes de um novo recomeço - a viatura da equipa concorrente pode retornar ao Parque Fechado sem qualquer penalidade antes do tempo estipulado no Regulamento Particular. A equipa concorrente será responsável por colocar o veículo em Parque Fechado até ~~uma hora~~ 60 minutos antes da hora de partida prevista do 1º auto para a etapa seguinte.
~~Os concorrentes devem agendar com os comissários técnicos o momento para procederem as verificações técnicas de 10 minutos após a "Assistência Noturna" antes da reentrada no Parque Fechado e desde que já autorizado pelo Delegado Técnico.~~
~~É da única e exclusiva responsabilidade do concorrente informar a Direção de Prova da intenção de alinhar na etapa seguinte~~.
§ Primeiro - Os concorrentes devem agendar com os comissários técnicos o momento para procederem as verificações técnicas de 10 minutos após a "Assistência Noturna" antes da reentrada no Parque Fechado e desde que já autorizado pelo Delegado Técnico.
§ Segundo - Caso a equipa não termine uma etapa, poderá prosseguir em "Super Rali", sendo da exclusiva responsabilidade do concorrente informar a Direção de Prova da intenção de alinhar na etapa seguinte.
14.4 - Distâncias máximas entre PA - os organizadores terão de fazer figurar no regulamento da prova, todas as distâncias máximas em quilómetros, entre os diferentes PA.
Estes devem preferencialmente ser junto ao centro urbano mais próximo da zona em que a prova decorra.
14.5 - Circulação num PA - é interdito sob pena de desqualificação, as equipas circularem a mais de 30 Km/h, definida no caderno de itinerário. Assim, será considerada uma ZCV, pelo que os procedimentos têm de respeitar o Art. 17.5, das presentes prescrições.
14.5.1 - Corredor de circulação - os PA tem de estar delimitado no seu interior por um corredor de circulação, com uma única entrada e uma única saída de acesso, em relação ao percurso de prova.

Art. 15 - REABASTECIMENTOS

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

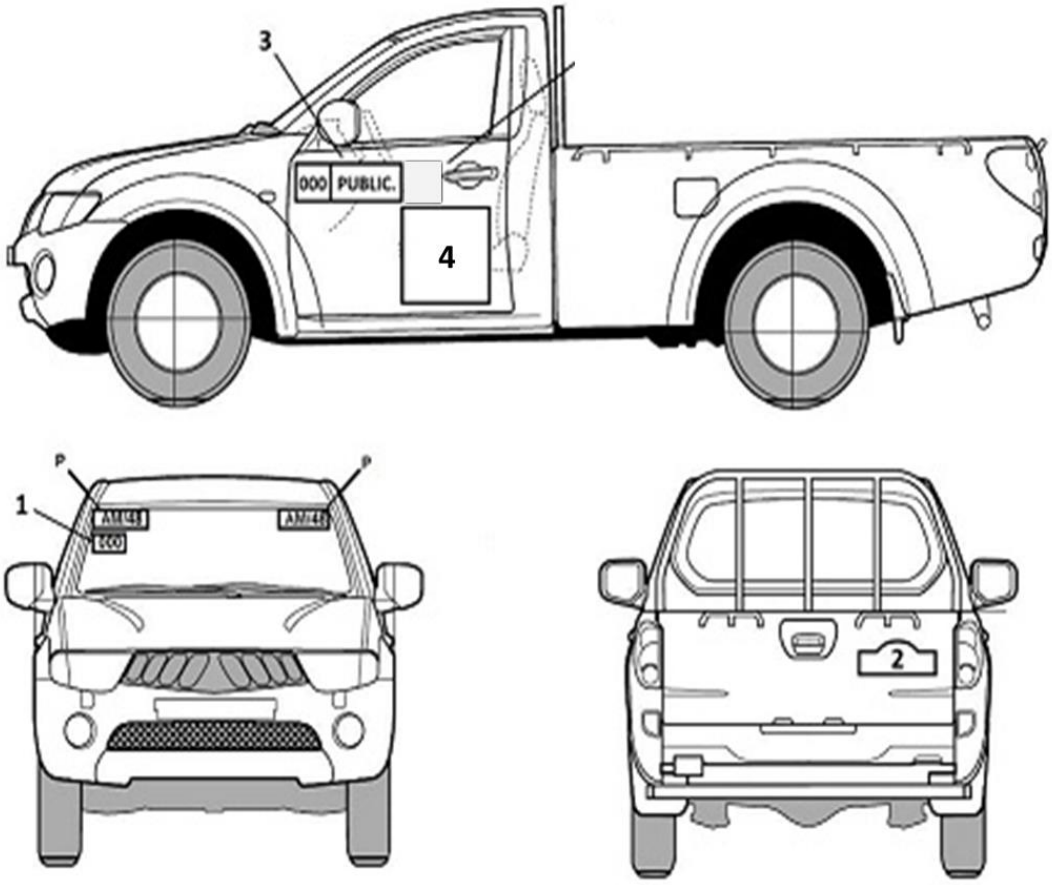
15.2 - Regras a observar
15.2.1 - Limite de velocidade - 10 Km/h nas zonas oficiais de reabastecimento.
15.2.2 - Vestuário mínimo dos operadores - É obrigatório que os operadores de reabastecimento, nas zonas definidas, estejam equipados com vestuário (fato, balaclava e luvas) resistente ao fogo.

Excetuam-se os reabastecimentos efetuados em postos públicos. Caso o reabastecimento não seja proveniente do combustível posto à disposição dos postos públicos, os dois elementos da equipa de reabastecimento terão de cumprir as regras de vestuário ignífugo para efetuar a operação.
É expressamente proibida a utilização de roupas inflamáveis, junto com os fatos ignífugos, tais como coletes de sinalização, kispos e similares.
15.2.3 - Procedimento e responsabilidade - a responsabilidade incumbe na totalidade ao concorrente, sendo obrigatório para a equipa permanecer fora do carro durante o reabastecimento conforme definido no art 55.2.1 das CCRSR.
15.3 - Interdição de qualquer outra ação - toda a ação efetuada no interior de uma zona de reabastecimento ou ZR, que não esteja diretamente relacionada com o reabastecimento do veículo participante, é interdita.
A não observação do disposto neste artigo pode levar a desqualificação da equipa, da prova.
15.4 - Procedimento em caso de avaria de uma viatura numa ZR - esta pode ser empurrada para fora da zona de reabastecimento pelos dois membros da equipa, pela sua equipa de assistência ou por comissários da prova, sem incorrer em qualquer penalidade, sendo possível utilizar uma bateria auxiliar, após a saída da referida zona.
~~**15.5 – Reabastecimentos categoria TTSSV –** a distância máxima entre pontos de reabastecimento é de 85 Km. Os pilotos estão obrigados a parar os veículos em todas as zonas de reabastecimento por um período mínimo de 2 minutos, o não cumprimento desta norma implica uma penalização de 10 minutos por cada infração.~~

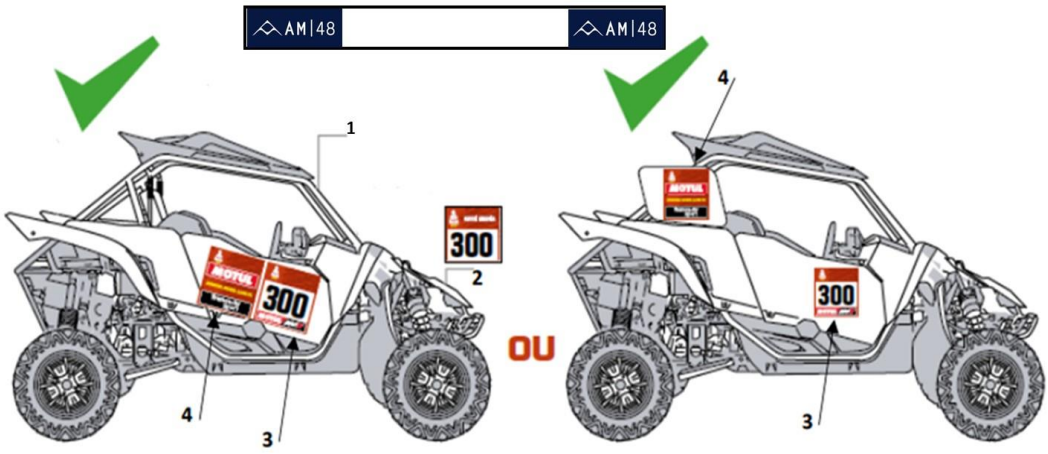
Art. 16 - IDENTIFICAÇÃO - PUBLICIDADE

16.1 - Identificação da equipa - os nomes do 1º condutor e 2º condutor /navegador bem como a bandeira do seu país, com uma altura de 3 a 5 cm, têm de ser colocados de cada lado nos guarda-lamas ou portas da frente, sob pena de não aprovação do veiculo nas VT iniciais.
16.2 - Eliminado
16.2.1 - Placas de matrícula - terão de constar na dianteira e traseira da viatura de prova.
A placa dianteira terá de estar colocada **no para-choques da frente, em local visível**, de letra *Arial Bold* de cor preto com as dimensões mínimas de 50 mm de altura e 25 mm de largura sobre um fundo branco, ou fundo vermelho se a viatura utilizar matrículas de prova.
A placa traseira terá de estar colocada na traseira da viatura em local visível, respeitando as dimensões impostas pelo Código da Estrada, não podendo ser total ou parcialmente ocultada por qualquer tipo de publicidade. A cor de fundo será branco, ou vermelho caso se a viatura utilizar matrículas de prova.
A falta de qualquer placa acima referida será penalizada com 150€.
16.3 - Painel no para-brisas - é obrigatória a colocação na parte superior direita do para-brisas, de um painel de 15x19 cm, com o número de prova, impresso de acordo com o Art. 16.3.2.1 das presentes prescrições, com 13 cm de altura e 2 cm de largura de traço, deixando uma orla de 1 cm de espessura, à volta do painel.
16.3.1 - Publicidade obrigatória
(T1+,T1,T2,T8, T9, T0, TA)
a1) os painéis das portas dianteiras, que não podem ser cortados e têm de ser colocados, na parte mais avançada destas, serão um retângulo 17x67 cm, com uma orla de 1 cm a toda a sua volta e que relativamente ao número de prova, têm de ser impresso com uma largura de traço de 2 cm e 14 cm de altura.
O painel do tejadilho, com as dimensões de 50x52 cm é facultativo.
Um painel de publicidade de 14x50 cm eventualmente dividida por cima ou (e) por baixo dos painéis.
a2) uma placa a colocar na traseira do veículo numa posição paralela aos eixos das rodas, num plano elevado e vertical, 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.
16.3.1.1. - Localização da Publicidade (T1+,T1,T2,T8, T9, T0, TA)
1 - Um número de competição (15x19 cm), colocado na parte superior direita do para-brisas em conformidade com o Art. 16.3.
2 - Uma placa de prova (43x21,5 cm) colocada verticalmente na traseira da viatura, em conformidade com o Art. 16.3.1 a2) das PETT.

3 - Dois painéis retangulares (17x67 cm) com número de concorrente e publicidade colocadas nas portas dianteiras da viatura, onde constará, e por esta ordem, o número de concorrente e publicidade em conformidade com o Art. 16.3.1 a1) das PETT.
P- Dois autocolantes AM/48 (10x25 cm) colocados em cada canto superior do para-brisas
4 - Um painel (50x52 cm) com publicidade facultativa**,** a colocar nas portas ou guarda-lamas traseiros, ou em alternativa figurará em dois painéis de 25x10 cm (ou superfície equivalente) a colocar nas portas ou guarda-lamas traseiros, ou em local equivalente, definidos no regulamento da prova, de acordo com o Art. 16.4 das PETT.



(T3 e T4)
b1) números de competição **(3)** - 2 placas de 30cm (largura) x 31cm (altura) nas faces laterais na parte da frente da porta esquerda e direita.
- Um número de competição (15x19 cm), colocado na parte superior direita do para-brisas em conformidade com o Art. 16.3.1.1
b2) publicidade obrigatória **(4)** - 2 painéis com 30 cm de comprimento x 31 cm de altura, que terão de ser colocados na lateral do veículo, junto ao número de competição na porta ou em um painel lateral.
- Dois autocolantes AM/48 (10x25 cm) colocados em cada canto superior do para-brisas **(1)**



A publicidade obrigatória e complementar, bem como os números de competição e a placa de prova, têm de estar colocadas antes das Verificações Técnicas e estar visíveis durante o decorrer da prova.

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

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

16.4 - Localização e dimensões dos painéis de publicidade facultativa - (T1, T1+, T2, T8, T9, T0, TA) a publicidade facultativa dos organizadores figurará num painel (50x52 cm) com publicidade facultativa**,** a colocar nas portas ou guarda-lamas traseiros, ou em alternativa figurará em dois painéis de 25x10 cm (ou superfície equivalente) a colocar nas portas ou guarda-lamas traseiros, ou em local equivalente, definidos no regulamento da prova.

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

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

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

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

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

16.8 - Publicidade em provas internacionais - a afixação de números identificação e publicidade, têm de estar em conformidade, com o disposto nos Art. 20 *V1* e 19 *V2*, do 2024 CCRSR da FIA.

Art. 17 - CARTA DE CONTROLO

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

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

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

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

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

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

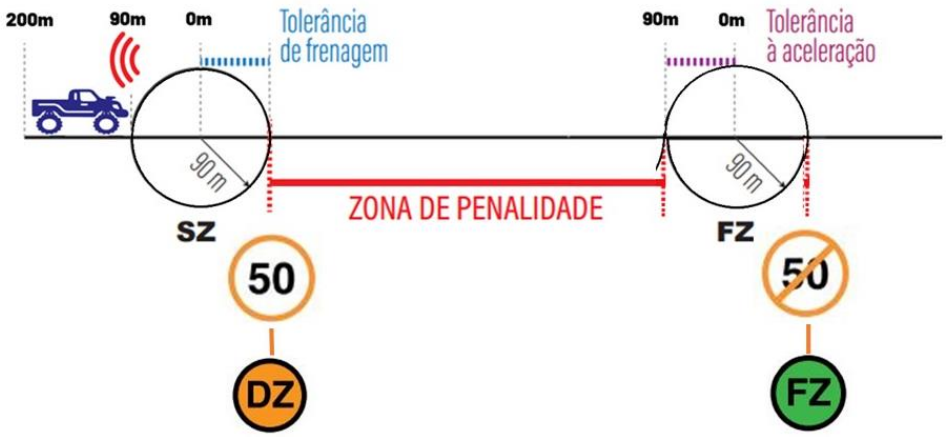
As horas e minutos serão, sempre, indicados de, 00:00 a 23:59, sendo feita a contagem por minutos completos.

17.1.2 - Perda da carta de controlo - o extravio da carta de controlo, ou a falta de uma inscrição de um tempo, implicará uma penalização de 10 minutos (Art 14.3.4 CCRSR) no controle a que respeita essa falta de inscrição respeita, será reportada ao CCD que poderá aplicar outras sanções e ir até à desqualificação da equipa que será pronunciada pelo diretor de prova no final da secção/etapa onde ocorreu.
17.1.3 - Disponibilidade da carta de controlo - tem de encontrar-se disponível para inspeção em qualquer momento, e mais especificamente, tem de ser apresentada por um membro da equipa em todos os postos de controlo para inscrição da hora e minuto de apresentação.
17.1.4 - Introdução de retificações ou modificações - terão de ser comunicadas ao CCD, que poderá aplicar uma da penalidade, a menos que tenham sido visadas pelo comissário do controlo, e em caso de dúvida, confirmada por este.
17.1.5 - Falta de visto, registo de tempo ou a sua não entrega - A falta de um visto ou a não apresentação da carta de controlo num qualquer posto, desde que a equipa tenha passado nessa zona de controlo, resultará na aplicação de uma penalidade de 30 minutos. Em caso de reincidência na mesma prova, o CCD determinará a desqualificação da equipa.
17.1.6 - Inscrição de tempos - em qualquer caso, a inscrição do tempo, seja manual, seja por aparelhos de impressão, compete apenas ao comissário do controlo. Nos CP, os comissários utilizarão carimbos ou assinaturas, podendo estes ser dispensados, caso exista no local um sistema de cronometragem que permita efetuar o registo da passagem e da hora da mesma.
17.1.7 - Apresentação da carta sequencialmente - as equipas, são responsáveis por fazer registar a sua passagem, em todos os pontos mencionados na carta de controlo e na ordem correta. Todo o desvio ou ausência de registo, será comunicado ao CCD, que poderá aplicar uma penalidade.
17.1.8 - Divergência de tempos - qualquer divergência entre as inscrições de tempos, feitas nas cartas de controlo e em outros documentos oficiais da prova, será objeto de um inquérito do CCD, que julgará em última instância.
17.2 – Carta de controle digital – poderá ser considerada a sua utilização se estiver prevista no regulamento particular da prova/evento e a sua forma de utilização.

Art. 18 - ZONAS DE CONTROLO

18.1 - Sinalização dos controlos - ver Anexo IV das presentes prescrições.
18.2 - Zona de Controlo - uma zona de controlo é compreendida entre a placa avisadora amarela e a *placa final bege com três listas transversais*, sendo considerada zona de parque fechado. A duração da paragem não pode exceder o tempo necessário às operações de controlo.
18.2.1 - Sentido de apresentação nos diversos controlos - as equipas são obrigadas, sob pena de desqualificação, a ser pronunciada pelo CCD, a apresentarem-se em todos os controlos, na ordem correta e no sentido do percurso. É igualmente interdito reentrar numa zona de controlo. O CCD poderá aplicar uma penalização que poderá ir até à desqualificação da equipa.
18.3 - Inicio e termo de funcionamento de um controlo - os postos de controlo começarão a funcionar 1 hora antes da hora ideal de passagem da primeira equipa. Salvo decisão em contrário do Diretor de Prova, encerrarão 1 hora depois da hora ideal de passagem para a última equipa adicionada do tempo máximo autorizado, para o último concorrente.
18.4 - Respeito pelas indicações dos comissários - as equipas são obrigadas, sob pena de uma penalização, que pode ir até à desqualificação, a seguir as indicações dos controladores. Todos os casos excecionais serão examinados pelo CCD.
18.5 - Zonas de Controlo de Velocidade (ZCV - DZ – FZ)
18.5.1 - Locais de controlo de velocidade - o *Sistema GPS/GSM* fará o controlo da velocidade instantânea, em todos os percursos de ligação e nas zonas previamente definidas nos SS, enviando um impulso com a indicação da localização e velocidade instantânea, de cada viatura dentro das ZCV e dos percursos de ligação da prova.
18.5.2 - Regulação do controlo de velocidade nas ZCV - o organizador terá que:
a) as zonas de controlo velocidade apenas poderão ser definidas com as velocidades de 30, **40**, 50, ~~70~~ e 90 km/h.
b) fazer coincidir o início e o final de uma ZCV com figuras do caderno de itinerário e estarem devidamente indicados com informação complementar relativa à velocidade máxima permitida.

c) assinalar a aproximação à zona, através de uma placa com a indicação *200 metros*. O início desta será definida por uma *placa com* um *triângulo amarelo invertido* e no final desta, será colocada uma placa idêntica à do início, mas com o triângulo invertido de cor amarela e 2 listas pretas transversais.
d) o sistema STELLA emite um aviso sonoro a 90 metros do início da zona de velocidade controlada.



18.5.3 - Ausência das placas - não inviabilizará a aplicação das penalizações, uma vez que as localizações das mesmas estão identificadas no caderno de itinerário e serão coincidentes com as coordenandas GPS de início e fim de ZVC das respectivas notas de road-book.
18.5.4 - Definição de Infração e tabela de penalidades - uma infração é o registo de um ou vários impulsos, relativos a uma velocidade superior à permitida, entre o início e o final dessa ZCV, aplicando-se para isso, a tabela abaixo.

	Velocidade excessiva de:	**Penalidade em Tempo**
a)	**De 1 a 5 km/h:**	10 segundos x o número de impulsos
b)	**De 6 a 15 km/h:**	1 minuto x o número de impulsos
c)	**De 16 a 40 km/h:**	2 minutos x o número de impulsos
d)	**Mais de 40 km/h:** **1º impulso:**	5 minutos
e)	**2º impulso:**	10 minutos
f)	**3º impulso:**	15 minutos

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 2 minutos +10 segundos.
18.5.4.1 - Qualquer registo de impulsos acima dos 40 km/h será repostado ao CCD.
18.5.5 - Os pedidos de ultrapassagem não podem ser solicitados numa ZCV.
18.5.6 - Penalidades - no caso de registo de excesso de velocidade em mais do que uma ZCV, ou dos percursos de ligação, o CCD poderá aplicar quaisquer outras penalizações, que poderão ir até à desqualificação da prova.
18.5.7 - Relatórios do *Sistema GPS/GSM* - será disponibilizado por cada infração constatada, um relatório ao diretor de prova, o qual terá de dar imediato conhecimento ao CCD, para que este aplique as penalizações definidas no Art.18.5.5, das presentes prescrições, servindo o relatório de documento oficial de suporte das decisões. Este relatório não é suscetível de reclamação ou apelo.

Art. 19 - CONTROLOS HORÁRIOS DE CHEGADA / PARTIDA (CHC / CHP)

19.1 - Procedimentos - o procedimento do controlo começa no momento em que o veículo passa o painel de entrada da zona de CHC. Nestes, os controladores indicarão na carta de controlo, a hora de apresentação, a qual corresponderá ao momento exato em que um dos membros da equipa lha entregar. A marcação da carta de controlo só será efetuada, se os membros da equipa bem como o veículo se encontrarem junto do posto de controlo.

19.1.1 - Andamento anormalmente lento ou parar numa zona de controlo - é proibido à equipa adotar um andamento anormalmente lento ou parar, exceto para o cumprimento do procedimento de controlo e pelo tempo estritamente necessário para o efeito.
19.1.2 - Hora ideal de controlar - é da exclusiva responsabilidade das equipas, que podem consultar o relógio oficial colocado na mesa de controlo e é obtida, adicionando o tempo estabelecido para percorrer o sector de ligação ou o SS à hora de partida desse sector. Os tempos serão expressos em horas e minutos e são sempre indicados de 00:00 a 23:59.
19.2 - Penalização - toda a diferença por avanço ou atraso entre a hora real e a hora ideal de controlar, será penalizada à razão de 1 minuto, por minuto ou fração de minuto.
19.2.1 - Penalização por avanço - a equipa não incorre em nenhuma penalização, se a hora de entrada do veículo na zona de controlo, corresponder ao desenrolar do minuto ideal de controlar ou no que imediatamente o anteceder.
19.2.2 - Penalização por atraso - a equipa não incorre em nenhuma penalização, se a hora de entrega da carta de controlo, corresponder ao desenrolar do minuto ideal de controlo.
Exemplo: **-** uma equipa que deva fazer-se controlar às 18:58, será considerada dentro da sua hora, se controlar entre as 18:58:00 e as 18:58:59.
19.3 - Controlar por avanço - nos CHC do final do prólogo, das etapas ou de saída de um parque de assistência que anteceda um final de etapa, as equipas são autorizadas a controlar por avanço sem incorrerem em qualquer tipo de penalização**,** desde que indicado no regulamento da prova.
19.4 - Relatório escrito do comissário - toda a falta cometida por uma equipa, em relação às regras de controlo acima definidas (nomeadamente sobre o Art. 18.1, 18.1.1 e 18.2.1 das presentes prescrições) será objeto de relatório escrito, por parte do chefe do posto de controlo, a entregar ao diretor de prova.
19.5 - Alteração ao tempo total que leva à desqualificação - O tempo limite dado para o cumprimento de determinado percurso e o atraso que implica a desqualificação, definido no regulamento da prova, pode ser modificado a qualquer momento por decisão do CCD, sob proposta do diretor de prova, sendo as equipas informadas o mais depressa possível. A desqualificação só poderá ser determinada pelo diretor de prova, no final da secção.
19.6 - Partida de um SS coincidente com início de Etapa - a hora de partida do SS, será também a da etapa.
19.7 - Chegada de um SS - o controlo de *STOP* será geminado com um CH, que funcionará simultaneamente como CHC do SS e CHP, para o sector de ligação seguinte:
a) placa com indicação *STOP e de fundo vermelho* e placa com *relógio e de fundo vermelho*, em simultâneo.
b) 100 metros depois, uma placa com *3 barras negras transversais, de fundo beije* (final de zona de controlo).
c) se o sector de ligação seguinte, não começar por um SS, a hora de controlo inscrita na carta de controlo, constitui, ao mesmo tempo, a hora de chegada ao final do sector de ligação e a hora de partida para o novo sector.
19.7.1 – Entre a chegada de um SS e o CH seguinte (por exemplo entrada na ZA) é obrigatório existir um tempo definido para essa ligação.
19.8 - Procedimento num CHC - no CHC de sector de ligação, o controlador inscreverá na carta de controlo, a hora a que a equipa controlou e a hora de partida prevista para o SS. Tem de ser respeitado um intervalo mínimo de 5 minutos entre as duas, para permitir à equipa preparar-se para a partida. Depois de controlar no CHC, a equipa tem de dirigir-se de imediato para a partida do SS, onde o controlador escreverá a hora real de partida para o SS e depois dará a partida à equipa. O controlador por indicação do diretor de prova, poderá reter a equipa, até a sua hora ideal de partida.
19.8.1 - Procedimento na partida de um SS - quando o veículo, com a equipa a bordo se imobiliza junto ao CHP, o controlador inscreverá na carta de controlo a hora real de partida (horas e minutos), e depois anunciará os 30", 15", 10" e os 5 segundos últimos um a um.
Este método deverá preferencialmente ser substituído por um sistema eletrónico de contagem regressiva, efetuado segundo a segundo e que seja claramente visível pela equipa desde a sua posição de partida.
Este sistema, eletronicamente ligado a um sistema de deteção da linha de partida, que registe toda a situação na qual uma viatura deixe a linha de partida antes do sinal correto.
Dado o sinal de partida, o veículo tem de arrancar de imediato, dado que uma paragem de mais de 20 segundos, na linha de partida, será penalizada em 2 minutos.
19.8.2 - Intervalos de partida para um SS - deverão respeitar as disposições previstas até ao final da secção. Ressalva-se o caso de eventuais penalizações de estrada que levem o condutor a apresentar-se em ordem

diferente da partida da etapa, caso em que continua a beneficiar do intervalo definido no Art. 10.8 das presentes prescrições (mesmo se não se mantiver entre os dez primeiros a controlar).

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

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

19.10 - Falsa Partida - será penalizada como segue:

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

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

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

Art. 20 - CONTROLOS DE PASSAGEM

20.1 - Tipo de Controlos:

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

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

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

20.2 - Controlo de Passagem sem Paragem (CPSP)

20.2.1 - Zona de Controlo

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

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

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

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

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

20.2.2 - Procedimento - o concorrente ao passar num CPSP é-lhe atribuído um tempo de passagem que constará na folha e registo a elaborar pelo comissário do controlo, com a hora, minuto e segundos A cronometragem será efetuada na perpendicular da linha imaginária de passagem, assinalada por duas placas com carimbo *e de fundo vermelho*, (com um "**X**" em preto) através de aparelhos de cronometragem dispondo obrigatoriamente de impressora. Estes aparelhos serão duplicados por cronómetros sem obrigatoriedade de impressora.

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

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

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

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

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

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

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

b) a média horária do sector considerado (SS ou ligação) imposta para o tempo ideal do último concorrente, mais 1 hora.

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

Art. 21- SECTORES SELECTIVOS (SS)

21.1 - Início de um SS - é antecedido por um CHC que compreende a colocação de duas placas com *relógio e de fundo amarelo* (colocadas dos dois lados da estrada). A uma distância de 100 m situa-se a zona de controlo, definida por duas placas com *relógio e de fundo vermelho*.
Entre 50 a 200 m será montado um CHP que compreende duas placas com *bandeira e de fundo vermelho* (colocados dos dois lados da estrada).
21.2 - Chegada dos Sectores Seletivos - será lançada sendo proibida a paragem, entre as duas placas com *bandeira de xadrez e de fundo amarelo* e a placa com indicação *STOP e de fundo vermelho* (controlo de *STOP).*
Qualquer infração será comunicada ao CCD que poderá aplicar uma penalidade.
A cronometragem será efetuada na perpendicular da linha de chegada, assinalada por duas placas com *bandeira de xadrez e de fundo vermelho*, através de aparelhos de cronometragem dispondo obrigatoriamente de impressora. Estes aparelhos serão duplicados por cronómetros sem obrigatoriedade de impressora.
A uma distância de 150 a 300 metros depois do controlo de *TT (tomada* de tempo), a equipa tem de parar no CHP, sinalizado por duas placas com *relógio e de fundo vermelho* e uma placa com indicação *STOP e de fundo vermelho*.
O controlador inscreverá na carta de controlo a hora de chegada (horas, minutos e segundos), que será, igualmente, a hora de partida para o sector de ligação seguinte (devendo aqui considerar-se apenas - horas e minutos).
No caso de vários concorrentes chegarem no mesmo minuto, o comissário terá de dar a partida a estes concorrentes, intervalando-os com um mínimo de 1 minuto entre si, respeitando a ordem de chegada e registando na respetiva carta de controlo, a hora de partida atribuída.
21.2.1 - Tempo máximo (exceto prólogo) - será indicado na carta de controlo e no regulamento da prova ou por aditamento. O facto de ultrapassar este tempo máximo implicará a desqualificação imediata em provas só com uma etapa, ou uma penalização fixa, no caso de provas com mais de uma etapa, conforme Art. 18.1.2. das presentes prescrições. Qualquer alteração aos tempos máximos estabelecidos, será proposto pelo diretor de prova ao CCD e comunicada por aditamento.
21.2.2 - Penalizações Fixas nos Sectores Seletivos (para provas com mais de 1 dia)
a) a qualquer equipa que não complete ou exceda o tempo máximo definido para um SS, será aplicada uma penalização fixa, correspondente ao tempo máximo desse SS mais 30 minutos, por cada controlo previsto e não cumprido pela equipa, no itinerário dessa etapa.
b) se uma equipa desistir ou não completar, um ou mais SS, de uma etapa ou exceder o tempo máximo, aplica-se o disposto em 2.19 das presentes prescrições.
21.2.3 – Neutralização durante um Setor Seletivo - durante um setor seletivo o organizador poderá prever uma zona de neutralização, definida no regulamento da prova em tempo e distancia, definida no sistema GPS do evento e com recomeço assinalado por placa de controlo horário coincidente com o local exato do reinício da competição, respetiva informação e contagem decrescente do sistema GPS, com a nova partida a ser feita com o veiculo imobilizado. Não é permitida nenhuma intervenção no veículo.
21.2.4 – Transferência durante um Setor Seletivo - durante um Setor Seletivo o organizador poderá prever uma Zona de Transferência, definida no regulamento da prova em tempo e distancia, definida no sistema GPS do evento e com recomeço assinalado por placa de controlo horário coincidente com o local exato do reinício da competição, respetiva informação e contagem decrescente do sistema GPS, com a nova partida a ser feita com o veículo imobilizado. O regulamento aplicado é o mesmo dos Setores de Ligação.
21.3 - Interrupção de um Sector Seletivo - quando o desenrolar de um SS for definitivamente interrompido, tem de ser estabelecida uma classificação do sector pelo diretor de prova, atribuindo a cada uma das equipas afetadas pela interrupção, um tempo que considerar como o mais correto, de acordo com critérios de equidade e verdade desportiva.
Toda a equipa responsável ou co-responsável por uma interrupção da prova não poderá em caso algum tirar partido da interrupção.
Ser-lhe-á atribuído o tempo que na realidade efetuou, mesmo que este seja superior ao tempo que for estabelecido para as outras equipas.
21.3.1 - Subsectores - será considerada toda a parte do percurso do SS compreendida entre:
a) o CHP para o SS e o primeiro CPSP;

b) entre 2 CPSP sucessivos;
c) entre um qualquer CPSP e um eventual CPE, instalado por decisão do diretor de prova, para efeitos de reagrupamento da prova;
d) entre um CPSP e um CPE resultante do reagrupamento e a chegada do SS.
21.3.2 - Desistência após SS - se ocorrer entre o STOP do SS e a entrada da ZA a viatura pode ser rebocada e colocada na ZA, será permitido ao concorrente continuar em prova com a penalidade 10 minutos desde que cumpra o horário de apresentação previsto no CH de saída da ZA seguinte.
21.4 - Determinação de uma classificação - o diretor de prova determinará que para a classificação do SS, seja considerada quanto aos concorrentes que não hajam podido percorrer o *Subsector*, em condições normais, a soma dos tempos reais registados.
A situação implicará que aos concorrentes que tenham cumprido a totalidade do SS sem qualquer interrupção, seja atribuído unicamente o tempo total real.
21.4.1 - A atribuição de tempos em caso de necessidade poderá ser suportada pelos sistemas GPS/tracking da prova
21.5 Velocidade máxima durante a prova nos setores cronometrados (Setores Seletivos e Prólogo)
21.5.1 A velocidade máxima para os diferentes grupos é a seguinte:

GRUPOS FIA	CPTT	Velocidade máxima
ULTIMATE	T1 +	170 km/h
	T1	170 km/h
STOCK	T2	170 km/h
CHALLENGER	T3	135 km/h
SSV	T4	125 km/h
----	T8	170 km/h
----	T9	170 km/h

É responsabilidade da tripulação respeitar este limite, com uma tolerância de 3 km/h. A tolerância é aplicada apenas para os dois primeiros impulsos com velocidade excessiva, num espaço de 10 minutos. Qualquer excesso de velocidade máxima durante a prova será penalizado de acordo com o Art. 21.5.2 deste regulamento e do Art 37.2.5 do Regulamento Desportivo de Ralis de Todo Terreno 2024 da FIA.

21.5.2 - Penalidade por excesso de velocidade máxima setores seletivos - em caso de infração, o concorrente será penalizado pelo Diretor de Prova.
As penalizações serão as seguintes:

Velocidade excessiva de:	Penalidade em Tempo
De 1 a 5 km/h:	10 segundos x o número de impulsos
De 6 a 15 km/h:	1 minuto x o número de impulsos
De 16 a 40 km/h:	2 minutos x número de impulsos
Mais de 40 km/h **1º impulso:**	5 minutos
2º impulso:	10 minutos
3º impulso:	15 minutos

21.6 - Anulação - se o diretor de prova por razões de força maior entender anular um *Subsector*, no qual se verifique não ter sido respeitada a verdade desportiva, a classificação do SS para todos os concorrentes em prova, corresponderá à soma dos tempos reais registados.
Neste caso a todos os concorrentes que foram objeto da neutralização, por interrupção da prova, terá de ser dada nova partida para o SS, num novo CHP em local definido pelo diretor de prova.

21.7 - Correção de um tempo num setor seletivo - se o diretor de prova entender corrigir um tempo de um Setor seletivo, no qual se verifique que por motivos de ajuda na prestação de socorro e auxílio e de modo a repor a verdade desportiva, poderá corrigir o tempo ao concorrente que prestou esse auxílio após aprovação do CCD.

21.8 - Final antecipado Baja Todo o Terreno - se uma prova/evento de Todo Terreno – pontuável para um Campeonato, Taça ou Troféu – não se puder disputar até ao seu final, seja por que razões for, as classificações da prova/evento serão estabelecidas com o total dos tempos (considerados até ao decimo de segundo) registados nos SS efetivamente percorridas, acrescido das eventuais penalizações entretanto aplicadas.

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

21.8.1 - se tiver sido percorrida mais de 67% da distância inicialmente prevista como quilometragem total dos Sectores Seletivos os pontos serão atribuídos na totalidade;

21.8.2 - se tiver sido percorrida entre 50% e 67% da distância inicialmente prevista como quilometragem total dos Sectores Seletivos serão atribuídos metade dos pontos;

21.8.3 - se tiverem sido percorridos entre 30% e 49% da distância inicialmente prevista como quilometragem total dos Sectores Seletivos serão atribuídos 25% dos pontos;

21.8.4 - se tiverem sido percorridos menos de 30% da distância inicialmente prevista como quilometragem total dos Sectores Seletivos não serão atribuídos quaisquer pontos;

21.8.5 - para estabelecer as percentagens em relação à distância efetivamente percorrida sobre a distância inicialmente prevista como quilometragem total das Provas Especiais (ou Sectores Seletivos) deverá utilizar-se como referência a quilometragem total efetivamente realizada pela equipa que comandar a classificação da competição no momento em que a mesma tenha sido interrompida. Será validada pelo Diretor de Prova que dará conhecimento ao CCD através do sistema GPS contratado.

21.8.6 - estas regras serão aplicáveis mesmo que apenas uma equipa tenha percorrido a distância utilizada como referência.

21.8.7 - As regras definidas no artigo 21.8.6 acima serão aplicáveis a qualquer prova/evento de Todo o Terreno que se tenha realizado até ao fim, desde que, durante o seu decorrer, tenham sido anulados os Sectores Seletivos que a integravam (seja por razões de segurança ou por quaisquer outras razões), e sempre que se verifiquem os pressupostos referidos nas alíneas anteriores do artigo 21.8.1 e seguintes descritas acima.

Art. 22- REAGRUPAMENTOS

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

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

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

Art. 23 - PARQUE FECHADO

23.1 - Momentos em que uma equipa se encontra em regime de Parque Fechado

a) desde a sua entrada num parque de partida, de reagrupamento ou de fim de etapa até à sua partida;

b) desde a entrada numa zona de controlo até à saída da mesma;

c) desde a sua chegada ao final da prova até à abertura do mesmo por indicação do CCD;

23.2 - Constatação de veículo incompatível com normal utilização na via publica - quando constatado pelos CT, estes têm de informar de imediato o diretor de prova que poderá exigir a sua reparação. Neste caso, os minutos gastos para efetuar essa reparação serão considerados como minutos de atraso, registados no sector de ligação.

Para não permitir à equipa a tentativa de recuperar o atraso provocado pela reparação, ser-lhe-á dada uma nova hora de partida. Todo o atraso superior a 30 minutos implicará a desqualificação.
23.3 - Procedimento após entrada num Parque - após estacionarem a viatura a equipa terá de abandonar o mesmo, momento a partir do qual será interdito o acesso da equipa ao seu interior.
No interior do parque fechado, o arranque do motor pode ser efetuado com o apoio de uma bateria exterior, a qual não poderá, em seguida, ser colocada na viatura.
23.4 - Penalidade - toda a infração ao regime de parque fechado implicará a desqualificação.
23.5 - Regime especial dos Parques - como exceção e sob a responsabilidade de um oficial de prova é permitido à equipa, nos parques de partida, reagrupamento e final de etapa:
a) mudar com os meios existentes a bordo, um ou dois pneus furados ou danificados;
b) proceder à mudança do para-brisas, com ajuda exterior;
Estas intervenções têm de estar terminadas antes da hora de partida. Caso contrário, o excesso de tempo implicará uma penalização de 1 minuto, por minuto de atraso, sendo-lhe atribuída nova hora de partida.
23.5.1 - Entrada da equipa num Parque - a equipa é autorizada a entrar num parque com a antecedência máxima de 15 minutos, antes da sua hora de partida.
23.5.2 - Ajuda externa para sair de um Parque - Caso a viatura não pegue pelos seus próprios meios para sair do parque fechado, poderá ser empurrada ou rebocada, por elementos da sua equipa, pela própria equipa (piloto/copiloto), por oficiais de prova e por outras equipas (piloto/navegador) em prova, até ao fim da zona de controlo, incorrendo neste caso na aplicação de uma penalidade de 1 minuto.
-O motor da viatura pode ser colocado a trabalhar com o auxílio de bateria(s) e/ou "boost" vinda do exterior, que será transportada para o local e depois retirada do mesmo, por um membro da equipa de assistência, mas sempre sob o controlo de um oficial de prova.
-Essa(s) bateria (s) e/ou "boost" não podem ser transportadas na viatura de prova.
23.5.3 - Com exceção do previsto em 23.5.2, é proibido dentro do Parque Fechado o ato de rebocar e/ou empurrar por uma outra viatura.

Art. 24 - RESULTADOS - CLASSIFICAÇÕES

24.1 - Cronometragem - é da responsabilidade do diretor de prova.
24.2 - Estabelecimento de uma Classificação Geral Final - os resultados são estabelecidos, adicionando os tempos reais obtidos nos SS e as penalizações, em tempo, aplicadas nos sectores de ligação, bem como qualquer outra penalização expressa em tempo.
24.3 - Publicações das Classificações - durante a prova, as classificações serão publicadas da seguinte forma:
- Classificações Oficiosas - classificações distribuídas pela direção da prova, durante o decorrer de um SS ou etapa.
- Classificações Parciais Oficiosas - classificações publicadas no final de um SS.
- Classificação Final Provisória - classificação publicada pela direção de prova, no final da prova.
- Classificação Final Oficial - classificação aprovada pelo CCD.
24.3.1 - Resultados dos SS - simultaneamente, com todas as classificações, têm de ser publicados os resultados dos SS, bem como quaisquer penalizações expressas em tempo.
24.3.2 - Será estabelecida uma classificação para as equipas inscritas na TPTT.
24.3.3 - Será estabelecida uma classificação *SOLO* desde que prevista no regulamento da prova.
24.4 - Ex-aequo numa prova - em caso de empate no final de uma prova, será proclamado vencedor aquele que tenha obtido o melhor tempo no primeiro SS que não o prologo. Se isso não for suficiente para o desempate, os tempos do segundo SS, serão então tomados em consideração e assim sucessivamente.
24.5 - Final de uma prova após o Prólogo - no caso de uma prova ser interrompida por motivos de força maior, após o prólogo, então considerar-se-á os tempos deste podendo em caso de empate entre 2 ou mais concorrentes, ser atribuído um vencedor ex-aequo.
24.6 - Classificações oficiais provisórias - serão afixadas no quadro oficial, o mais tardar 30 minutos após a entrada no parque fechado de final da prova do último veículo em prova.

Art. 25 - DISTRIBUIÇÃO DE PRÉMIOS - CONFERÊNCIAS DE IMPRENSA

25.1 - Prémios mínimos a distribuir - são mencionados no regulamento da prova e obrigatoriamente distribuídos no pódio de chegada conforme se segue:
- no mínimo aos 3 primeiros classificados da geral.

- no mínimo aos primeiros classificados de cada grupo.

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

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

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

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

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

Art. 26 - RECLAMAÇÕES - APELOS - MULTAS

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

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

Art. 27 - DIREITOS COMERCIAIS

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

Art. 28 - ATAS - RELATÓRIO DE ENCERRAMENTO

28.1 - Atas - as reuniões do CCD serão transcritas em atas redigidas em língua portuguesa e numa das línguas oficiais da FIA, quando em provas internacionais.

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

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

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

Art. 29 - CONTROLE ANTI DOPAGEM E ANTI ALCOOLÉMIA

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

Art. 30 - APLICAÇÃO E INTERPRETAÇÃO DAS PRESENTES PRESCRIÇÕES ESPECÍFICAS

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

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

ANEXO I - PLANO DE SEGURANÇA

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

A segurança nos ralis TT, será considerada sob 2 vetores primordiais:

1) a segurança exterior: que respeita aos espectadores, aos residentes das zonas atravessadas e à proteção ambiental e de valores imóveis.

2) a segurança Interior: que será obrigatoriamente designada no plano de segurança e que contemplará a proteção dos concorrentes quando em prova e de todos os elementos envolvidos na organização.

A - SEGURANÇA EXTERIOR

Um bom plano de segurança exterior basear-se-á sobretudo na prevenção e aplicar-se-á nos seguintes domínios:

a) a escolha do percurso, evitando a possibilidade de poderem ser provocados, mesmo que involuntariamente, danos ambientais ou em bens imóveis;

b) o tráfego através de povoações, devendo ser privilegiado o seu contornamento;

c) o posicionamento das forças de segurança;

d) a informação local através da imprensa, rádio e televisão;

e) o planeamento de deslocação das equipas de abertura, que seguindo escrupulosamente o itinerário da prova, advirtam da próxima passagem dos concorrentes;

B - SEGURANÇA INTERIOR - PLANO DE SEGURANÇA

As condições específicas de prova para prova são diferentes, já que tanto se circula por percursos sem acesso aos espectadores, como em zonas onde a acumulação esperada de espectadores, pode implicar a necessidade de medidas de proteção suplementares.

Tal situação tem de constar do plano de segurança, o qual, na sua elaboração, terá de considerar:

a) o número previsto de participantes;

b) a extensão dos SS;

c) a amplitude do horário de passagem dos concorrentes em cada zona;

d) o tempo de circulação durante a noite;

e) a existência de eventuais acessos exteriores ao percurso para os espectadores;

f) a proteção das zonas onde se espera acumulação de espectadores;

Para que se possa normalizar um plano de segurança efetivo, terão de ser respeitados os seguintes fatores:

1) a velocidade média dos concorrentes num SS, deverá ser considerada entre os 50 e os 60 Km/h;

2) o horário de utilização dos SS, deverá ser calculado na base do tempo previsto para o último concorrente em prova;

3) a possibilidade calculada de parte ou a totalidade de um ou mais SS ser disputada de noite;

4) sempre que possível, os organizadores devem disponibilizar um helicóptero medicalizado. Deverá ser prevista a colocação de viaturas medicalizadas sobre o percurso;

5) com a distância definida no Plano de Segurança, 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 respetivos 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 recomendado a instalação de Controlos de Passagem Sem Paragem, distanciados entre si, no mínimo, não mais de 50 Km entre eles.

No caso de SS com quilometragem entre 80 e 100 Km, será recomendado a existência, no mínimo, de 1 CPSP.

D - EQUIPAMENTO MÍNIMO DOS MEIOS DE SOCORRO VIATURAS MÉDICAS

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

E - EQUIPAMENTO DAS VIATURAS MÉDICAS (mínimo)

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

F - EQUIPAMENTO DOS HELICOPTEROS MEDICALIZADOS

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

G - HOSPITAIS DE APOIO

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

H - COORDENADAS DOS SERVIÇOS DE SEGURANÇA

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

ANEXO II - RESPONSÁVEL PELAS RELAÇÕES COM OS CONCORRENTES

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

Presença Durante a Prova

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

Funções

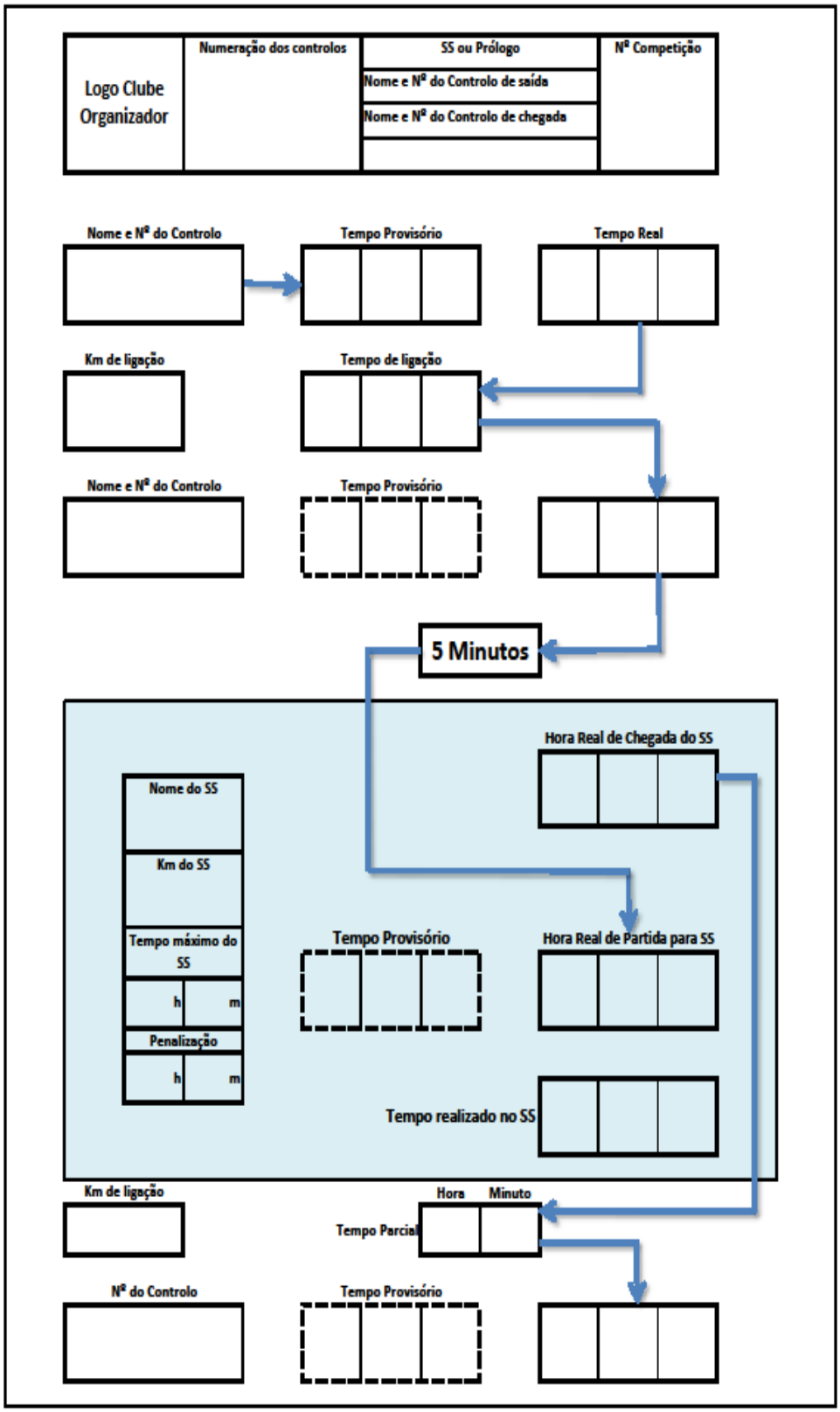
- fornecer a todos os que necessitem, respostas precisas às questões levantadas;
- dar informações e precisões complementares, relativas à regulamentação e desenrolar da prova;

Concertação

- evitar que cheguem ao CCD, os pedidos que possam encontrar solução satisfatória, através de explicações precisas;
- excluem-se desta ação, 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 ações, suscetíveis de provocar protesto.

ANEXO III - CARTA DE CONTROLO TIPO



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

TIPO DE CONTROLO	PLACAS AMARELAS Início de zona de controlo	PLACAS VERMELHAS Paragem obrigatória	PLACA BEGE Fim de zona
Controlo de Passagem sem Paragem	 100 m →		
Controlo de Passagem	 100 m →	 100 m →	
Controlo Horário	 100 m →	 100 m →	
CHC de Entrada e Saída de um Parque de Assistência	 5 m →	 5 m →	
CH e PARTIDA do SS	 100 m →	 50-200m → CONTROLO HORÁRIO	 100 m → PARTIDA de PEC	
FINAL do SS	 100 m → PLACA DE AVISO PRÉVIO	 150-300m → TOMADA TEMPO LANÇADA	 100 m → STOP	
OUTRAS PLACAS STANDARD FIA			
PNEUS MARCAÇÃO / VERIFICAÇÃO			
ZONA de REABASTECIMENTO			
PONTO RÁDIO	 100 m → AVISO PONTO RÁDIO		
Controlo de Cruzamento (CC)	CC dois lados da estrada	Zona de Controlo de Velocidade (ZVC) 	

ANEXO V - PENALIZAÇÕES PETT

Artigo	Descrição	A aplicar por	Penalização	A favor de:
2.2	Atraso ao briefing	CCD	100€	FPAK
2.2	Não comparência ao briefing	CCD	500€ até à Desqualificação	FPAK
2.15	Excedido tempo máximo autorizado SS		Desqualificação	---
4.7	Manipulação ou interferência sistema GPS	CCD	Até desqualificação	---
4.10.2	Não cumprimento FPAK Data Logger - 1ª	CCD	1 hora	---
4.10.2	Não cumprimento FPAK Data Logger - 2ª	CCD	Desqualificação	---
4.10.3	Ilegalidade dados FPAK Data Logger - 1ª	CCD	5 min.	---
4.10.3	Ilegalidade dados FPAK Data Logger - 2ª	CCD	10 min.	---
4.10.3	Ilegalidade dados FPAK Data Logger - 3ª	CCD	1 hora	---
8.5.1	Penalidade por incumprimento do horário das V.T	CCD	150€	---
8.8	Adulteração de marcas		Desqualificação	---
9.1	Falta de Identificação 1º e 2º condutor		100,00€	FPAK
10.1.1	Reconhecimento Prólogo	CCD	30 min.	---
10.5.2	Não controlar no CHC após concluir o prólogo		15 min.	---
11.2.1	Desvio excessivo ao percurso obrigatório	CCD	Até desqualificação	---
11.2.3	Rebocar ou empurrar	CCD	1 min até desqualificação	---
11.2.4	Viatura não se mover pelos próprios meios		1 hora p/ infraç.	---
11.2.6.2 a)	Não efetuar a transmissão do OK em 15s	CCD	15 segundos	---
11.2.6.2 a)	Não efetuar a transmissão do OK em 30s	CCD	2 min.	---
11.2.6.2 b)	Não facultar a ultrapassagem em 45s	CCD	5 min.	---
11.2.6.2 c)	Não facultar a ultrapassagem em 90s	CCD	7 min.	---
11.2.7	Circulação em sentido contrário		Até desqualificação	---
11.5	Infração código da estrada nas ligações	DP	25€ por Km/h	Clube Organizador
11.5 1ª inf	Infração código da estrada nas ligações - 1ª	CCD	250€	FPAK
11.5 2ª inf	Infração código da estrada nas ligações - 2ª	CCD	Mínimo 5 min.	---
11.5 3ª inf	Infração código da estrada nas ligações - 3ª	CCD	Desqualificação	---
14.1	Assistência fora dos locais autorizados	CCD	Até desqualificação	---
14.1.1	Assistência aérea	CCD	Desqualificação	---
14.3.1	Assistência Noturna	CCD	Desqualificação	---
14.5	Circulação num PA a mais de 30 km/h		Desqualificação	---
~~**15.3**~~	~~Outra ação na zona de reabastecimento~~		~~Desqualificação~~	---
15.5	Reabastecimentos TTSSV - não parar 2 min		10 min p/ infrac	---
16.3.2	Ausência de números de competição - 1 nº		200€	FPAK
16.3.2	Ausência de números de competição - 2 nºs		Desqualificação	---
17.1.2	Perda da carta de controlo	CCD	10 min até à Desqualificação	---
17.1.5	Falta de visto, registo de tempo ou a não entrega da carta de controlo		30 min até à Desqualificação	---
18.2.1	Sentido de apresentação nos controlos	CCD	Desqualificação	---
18.2.1	Reentrar numa zona de controlo	CCD	Até desqualificação	---
18.4	Desrespeito pelas indicações dos comissários	CCD	Até desqualificação	---
18.5.4 a)	Velocidade superior permitida - 01-05 km/h	DP	10seg x o número de impulsos	FPAK
18.5.4 b)	Velocidade superior permitida - 06-15 km/h	DP	1min x o número de impulsos	FPAK
18.5.4 c)	Velocidade superior permitida - 16-40 km/h	DP	**2 min** x o número de impulsos	FPAK

18.5.4 d)	Velocidade superior permitida – +40 km/h – 1º impulso	DP	5 min	FPAK
18.5.4 e)	Velocidade superior permitida – +40 km/h – 2º impulso	DP	10 min	FPAK
18.5.4 f)	Velocidade superior permitida – +40 km/h – 3º impulso	DP	15 min	FPAK
18.5.5	Excesso de velocidade ZCV ou ligações	CCD	Até desqualificação	---
19.2	Diferença por avanço ou atraso entre hora real e hora ideal de controlar	DP	1 min p/ min ou fração de min	---
19.9	Recusa de partida para um SS à hora e na ordem atribuída	DP	10 min até à Desqualificação	---
19.10	Falsa Partida – 1ª infração		1 min.	---
19.10	Falsa Partida – 2ª infração		5 min.	---
19.10	Falsa Partida – 3ª infração		10 min.	---
21.2.1	Tempo máximo (apenas uma etapa)		Desqualificação	---
21.2.2 a)	Tempo máximo (mais que uma etapa)		Tempo máximo SS + 30 min p/ control	---
21.3.2	**Desistência entre CH SS e ZA**	**DP**	**10 minutos**	**---**
21.5.2.	Penalidade por excesso de velocidade máxima setores seletivos De 1 a 5 km/h:	DP	10 segundos x o número de impulsos	---
21.5.2.	De 6 a 15 km/h:	DP	1 minuto x o número de impulsos	---
21.5.2.	De 16 a 40 km/h:	DP	2 minutos x número de impulsos	---
21.5.2.	Mais de 40 km/h - 1º impulso	DP	5 minutos	---
21.5.2.	2º impulso:	DP	10 minutos	---
21.5.2.	3º impulso:	DP	15 minutos	
23.4	Infração ao regime de parque fechado		Desqualificação	---
23.5 a) b)	Regime especial dos Parques – excesso de tempo		1 min p/ min de atraso	---
23.5.2	Ajuda externa para sair de um Parque		1 min	---

ANEXO VI – CADERNO ITINERÁRIO / ROAD BOOK ELETRÓNICO

Publicado em separado

ANEXO VII – SISTEMA GPS

Publicado em separado