

Publicado em 04.03.2019

Atualizado em 11.09.2019

ARTIGO	DESCRIÇÃO
	CONDIÇÕES GERAIS
1	DEFINIÇÕES
2	DURAÇÃO DAS PROVAS
3	REGULAMENTAÇÃO
4	OBSERVADOR FPAK
5	INSCRIÇÕES
6	SEGUROS DE PROVA
7	EQUIPAS
8	PERCURSO - DOCUMENTOS STANDARD
9	PLACAS E NÚMEROS DE COMPETIÇÃO
10	PUBLICIDADE
11	CONDUTA DESPORTIVA
12	ASSISTÊNCIA TÉCNICA - REABASTECIMENTOS - REPARAÇÕES
13	PNEUS
14	RECONHECIMENTOS
15	VERIFICAÇÕES ADMINISTRATIVAS E TÉCNICAS
16	PARTIDA - - SEPARAÇÃO ENTRE EQUIPAS
17	TEMPOS
18	PENALIZAÇÕES
19	RESULTADOS - CLASSIFICAÇÕES
20	EX-AEQUO E ATRIBUIÇÃO DE PONTOS EM PROVAS
21	ACTAS - RELATÓRIO DE ENCERRAMENTO
22	RECLAMAÇÕES - APELOS - MULTAS
23	CONTROLE ANTI-DOPAGEM – ANTI-ALCOOLEMIA
24	DISTRIBUIÇÃO DE PRÉMIOS - CONFERÊNCIA DE IMPRENSA
25	DIREITOS COMERCIAIS
26	APLICAÇÃO E INTERPRETAÇÃO DAS PRESENTES PRESCRIÇÕES
Anexo I	SINALIZAÇÃO
Anexo II	RESPONSÁVEL PELAS RELAÇÕES COM OS CONCORRENTES
Anexo III	SEGURANÇA GERAL

CONDIÇÕES GERAIS

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

Art. 1 - DEFINIÇÕES

1.1 – Perícia ou Slalom – prova de habilidade num percurso fechado ao trânsito, de superfície compactada, que inclui um traçado com mudanças de direcção através de obstáculos artificiais.

Prova em que cada automóvel parte individualmente para efectuar um mesmo trajecto até alcançar uma linha de chegada. O tempo gasto a percorrer o espaço entre a linha de partida e a linha de chegada, é o factor determinante para estabelecer a classificação, acrescido de eventuais penalizações que têm de ser mencionadas no regulamento particular de cada evento.

1.2 - Tentativas – cada passagem pelo traçado por um concorrente/conductor. A quantidade de tentativas a ser efectuada por cada concorrente/conductor, tem de ser indicada no regulamento particular de cada prova.

1.3- Desqualificação - sanção que só poderá ser pronunciada pelo director de prova na sequência de excesso de penalização ou pelo CCD, por infracção grave (esteja ou não prevista no regulamento da prova). O concorrente poderá ser desqualificado numa tentativa ou na totalidade da prova.

14 - Responsabilidade do condutor - assume solidariamente a responsabilidade do concorrente, desde que este não se encontre a bordo da viatura de prova.

1.5 - Duração de uma Perícia/Slalom – uma Perícia/Slalom começa com as verificações administrativas e termina após expirar o mais dilatado dos seguintes prazos:

- a) fim do tempo para reclamação, apelo ou de conclusão de audições;
- b) fim das verificações técnicas levadas a cabo após a prova, em conformidade com o CDI;
- c) fim da cerimónia de entrega de prémios.

Art. 2 - DURAÇÃO DAS PROVAS

2.1 - Duração das Provas – O regulamento Particular de cada prova deve indicar as horas de início da primeira e da, última tentativa

2.1.1 – O regulamento particular de cada prova deve indicar o horário detalhado da mesma (Fecho das inscrições, publicação da lista de inscritos, verificações administrativas, verificações técnicas, marcação de pneus (quando aplicável), hora da 1ª reunião do Colégio de Comissários Desportivos, hora de publicação da lista de admitidos à partida, hora do inicio da prova 1ª tentativa, hora prevista do inicio da última tentativa, hora de afixação da classificação final provisória e hora da distribuição de prémios.

Art. 3 - REGULAMENTAÇÃO

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

- Código Desportivo Internacional (CDI)
- Prescrições Gerais de Automobilismo e Karting (PGAK);
- Prescrições Específicas de Perícias / Slalom (PEPS);
- Regulamento do respectivo campeonato, taça, troféu, desafio, série ou critério;
- Regulamento tipo de perícias / slalom;
- Toda e qualquer outra regulamentação ou interpretação, publicada no boletim oficial da FIA ou FPAK e consequentemente publicada nos respectivos *sites* oficiais.

3.1.1 - Adendas e condições suplementares - têm de ser mencionadas explicitamente todas as disposições e condições suplementares, as quais têm de estar conformes com os textos regulamentares e fará parte do relatório do Observador.

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

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

Art. 4 - OBSERVADOR FPAK

4.1 - Função - nas provas dos campeonatos Nacionais ou outros, tem de elaborar um relatório para posterior apresentação à FPAK, tendo por base o *relatório tipo*. É-lhe permitido o acesso a todos os locais susceptíveis de observação.

4.2 - Verificação do Percurso - tem de se encontrar definida no plano de segurança e a sua entrada, tem de acontecer até 40 minutos antes do primeiro carro de prova.

4.2.1 - Identificação das viaturas - tem de ter afixado no pára-brisas de forma visível, um distintivo especial com os dizeres **Livre-Trânsito**, fornecido pelo organizador, assim como o livre trânsito permanente da FPAK.

Art. 5 - INSCRIÇÕES

5.1 - Boletim de inscrição - Se o pedido de inscrição for enviado por fax ou e-mail, o respectivo original tem de estar na posse do clube organizador, nos 2 dias seguintes ao fecho das inscrições.

5.2 - Excepção nas taxas de inscrição - admitir-se-á apenas que estabelecida e aprovada, o clube organizador possa incluir no seu regulamento da prova, uma bonificação (por antecipação na inscrição) sobre essa taxa, aplicável até uma data anterior à data de fecho das inscrições.

5.3 - Lista de Inscritos - conforme o Art. 9.6 das PGAK.

Art. 6 - SEGUROS DE PROVA

6.1 - Conforme o Art. 17 das PGAK.

Art. 7 - EQUIPAS

7.1 - Admissão de terceiros a bordo - é interdita, salvo para o transporte de um ferido. Toda a infracção será comunicada ao DP / CCD, que aplicarão a sua desqualificação.

Art. 8 – PERCURSO - DOCUMENTOS STANDARD

8.1 – Desenho do percurso - todos os concorrentes receberão um desenho do percurso, contendo uma descrição detalhada do mesmo a ser seguido obrigatoriamente e sem se desviarem deste ou das áreas/parques/zonas de assistência indicadas, salvo em caso de força maior aceite pelo CCD. Toda a infracção será comunicada ao CCD.

8.2 - Repetição de tentativa – Ao critério do director de prova com a aprovação do CCD.

Art. 9 - PLACAS E NÚMEROS DE COMPETIÇÃO

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

9.1.1 - Para as portas dianteiras - duas placas, com as medidas de 67x17 cm incluindo uma orla branca de 1 cm de espessura a toda a volta. Nestes, tem de ser colocado o número de competição dentro de uma caixa com as dimensões de 15x15 cm. Cada uma das placas tem de ser afixada horizontalmente com o número virado para a parte da frente da porta. A parte superior da placa tem de estar afixada entre 7 a 10 cm abaixo da linha inferior da janela.

Quando o número de competição for superior a 99, as dimensões desta caixa poderão ser aumentadas em largura.

Os números têm de ser impressos com a altura de 14 cm e a largura do traço de 2 cm, sobre um fundo negro mate. Toda a área restante (na vertical das placas) das portas dianteiras é obrigatória e exclusivamente reservada à publicidade dos organizadores.

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

9.1.2 - nenhuma inserção além da cor (decoração) própria do carro poderá estar colocada a menos de 10 cm de distância das placas das portas.

9.2 - Não inscritos no CPP - será atribuído pela organização, prova a prova.

9.3 - Atribuição de números de competição - conforme cada regulamento desportivo dos respectivos campeonatos, troféus, series. Desafios ou critérios

Art. 10 - PUBLICIDADE

10.1 - De acordo com o Art. 15 das PGAK.

Art. 11 - CONDUTA DESPORTIVA

11.1 - Proibições - é proibido às equipas:

- a) impedirem intencionalmente a passagem dos veículos participantes
- b) se comportarem de maneira incompatível com o espírito desportivo;
- c) praticarem (concorrentes ou membros da sua equipa) qualquer manobra desleal, incorrecta ou fraudulenta;
- d) praticarem (concorrentes ou membros da sua equipa) qualquer distúrbios na zona da prova ou zonas adjacentes.

Toda a infracção será comunicada ao CCD que poderá aplicar uma penalidade, que poderá ir até à desqualificação;

Art. 12 - ASSISTÊNCIA TÉCNICA - REABASTECIMENTOS - REPARAÇÕES

12.1 - Assistência Técnica - é o trabalho técnico efectuado numa viatura de prova.

12.1.2 - Definição dos locais para assistência - durante a prova, a assistência apenas poderá ser efectuada, no Parque de Assistência (PA)

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

- a) o trabalho seja efectuado sob supervisão de um comissário de parque equipado com um extintor de capacidade mínima de 4 kg;
- b) nenhum outro trabalho seja efectuado durante a operação de vazamento /enchimento do depósito de combustível;
- c) tenha sido estabelecida em volta da viatura uma área de segurança conveniente;

12.2 - Penalidade - toda a infracção cometida tem de ser reportada pelos oficiais da prova, que poderá levar à aplicação pelo CCD, de uma penalidade. Segundo a gravidade da infracção, outras sanções, poderão ainda ser aplicadas pela FPAK, ou pela ADN do concorrente.

12.3 - Parques de Assistência (PA) - a localização dos PA terão de constar no regulamento da prova de preferência com indicação de localização GPS e o mais próximo possível do local da prova.

12.3.1 - Limite de velocidade - dentro dos PA as viaturas não poderão exceder os 30 Km/h. O desrespeito a esta limitação implicará a aplicação de uma penalidade por decisão do CCD.

12.4 - Viaturas admitidas no interior do Parque de Assistência

12.4.1 - Viaturas de Assistência - por cada viatura de prova, apenas uma viatura de assistência é autorizada no interior do PA, identificada pela placa *Assistência*, e fixada no vidro da frente.
viatura.

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

12.5.1 - Recolha de amostras de combustível

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

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

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

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

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

12.6 - Reabastecimento - os concorrentes só podem reabastecer nas zonas indicadas, com excepção do caso previsto no Art. 12.1.3.

12.6.1 - Localização - esta zona está localizada após a saída dos PA. A entrada e saída, têm de ser identificadas pelas placas correspondentes (Anexo II). Tem de estar delimitada, ter aproximadamente **8 x 8 metros**. Em dias de calor, a equipa tem de colocar uma cobertura para o bidão de combustível, podendo a equipa transportar o bidão na altura do reabastecimento.

12.6.2 - Interdição de qualquer outra acção - toda a acção efectuada no interior de uma zona de reabastecimento, que não esteja directamente relacionada com o reabastecimento do veículo participante, é interdita.

12.6.3 - Limite de velocidade - 10 Km/h. na zona de reabastecimento.

12.6.4 - Equipamento mínimo na zona de reabastecimento - é obrigatório que no mínimo 1 comissário ou bombeiro esteja presente com um extintor de capacidade mínima de 6 Kg, nas zonas definidas no Art. 12.7.1. Durante o reabastecimento o condutor não se pode encontrar no interior da viatura e a mesma tem de estar desligada..

É expressamente proibida a utilização de roupas inflamáveis.

Art. 13 - PNEUS

13.1 - Modificação do desenho do piso - conforme Regulamento Técnico correspondente.

13.2 - Marca de Pneu - conforme Regulamento Técnico correspondente.

13.3 - Pneus Slick - é proibida a sua utilização.

13.4 - Penalidade - toda a infração será comunicada ao CCD, que poderá aplicar uma penalidade.

13.5 - Quantidade de pneus - conforme o respectivo regulamento desportivo.

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

13.7 - Tipo de Pneus - conforme Regulamento Técnico específico.

Art. 14 - RECONHECIMENTOS

14.1 – Reconhecimentos – Os reconhecimentos apenas podem ser efectuados a pé e antes do início da prova

14.2 - Penalidades - qualquer incumprimento implicará obrigatoriamente a não autorização de participar na prova em questão, a qual será pronunciada pelo CCD.

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

Art. 15 - VERIFICAÇÕES ADMINISTRATIVAS E TÉCNICAS

15.1 - Verificações Administrativas (VA) – o concorrente/conductor tem de apresentar-se às VA, dentro dos prazos estabelecidos, previstos no regulamento da prova. Caso contrário, a partida será recusada, salvo se se tratar de um caso de força maior, aceite pelo CCD, após proposta do DP.

15.1.1 - Tempo mínimo para verificação por equipa - as organizações têm de considerar um tempo mínimo de 5 minutos, tendo por isso, de apresentar o horário em função deste valor, versus número de comissários disponíveis.

15.2 - Verificações Técnicas Iniciais (VTI) - todas as viaturas terão de se apresentar às VTI dentro dos prazos estabelecidos previstos no regulamento da prova. Caso contrário a partida será recusada, salvo se se tratar de um caso de força maior, aceite pelo Delegado Técnico ou Comissário Técnico Chefe e ratificado pelo CCD.

15.2.1 - Viaturas admitidas - apenas poderão participar nas provas as viaturas que estejam conforme com o respectivo regulamento técnico.

15.2.2 - Elementos para verificação - estas verificações serão de ordem geral, conforme quadro abaixo. Caso estes documentos, não sejam apresentados, a participação será recusada.

Items	Observações
Identificação do Concorrente / Conductor	Cartão de cidadão / B. I. , Carta de condução e Licença Desportiva quando aplicável
Documento Único Automóvel	ou Título de Registo de Propriedade e Livrete
Declaração do proprietário	caso a viatura não seja propriedade do condutor, para efeitos de autorização de participação na prova
Identificação do veículo	podendo o chassis e bloco do motor, serem, em qualquer momento, objecto de marcação específica.
Elementos de Segurança do veículo	arcos de segurança, câmaras, extintor, etc.

15.2.3 - Tempo mínimo para verificação por viatura - as organizações têm de considerar um tempo mínimo de 10 minutos, tendo por isso de apresentar o horário em função deste valor, versus quantidade de linhas de verificação, versus quantidade de CT disponíveis.

15.2.4 - Não conformidade de uma viatura - aplicar-se-ão os Art. 10.2.1 das PGAK. A uma viatura não conforme é recusada a partida pelo CCD com base no relatório do CTC.

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

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

Verificações Técnicas

Iniciais	Finais
2 mesas tipo secretárias + 4 cadeiras	1 mesa tipo secretária + 2 cadeiras
Utilização dos documentos oficiais FPAK	
Local coberto com iluminação e ligações eléctricas com tomadas. Prever extensões eléctricas	
Local com pelo menos 2 linhas de verificação	Local reservado com espaço para pelo menos 2 viaturas em simultâneo
Extintores	
Outras necessidades específicas solicitadas pelo Delegado Técnico ou CTC	

Art. 16 - PARTIDA - SEPARAÇÃO ENTRE EQUIPAS

16.1 - Intervalo mínimo entre partidas - Ao critério do Director de Prova. O concorrente só poderá iniciar a prova após o concorrente anterior a ter terminado.

Art. 17 - TEMPOS

17.1- Divergência na atribuição de tempos - será objecto de um inquérito do CCD, que julgará em última instância.

17.2 - Hora Oficial - será indicada no regulamento da prova.

Art. 18 - PENALIZAÇÕES

18.1 – As penalizações tem de ser definidas no regulamento particular de cada prova.

Art. 19 - RESULTADOS - CLASSIFICAÇÕES

19.1 - Determinação da Classificação Final de uma prova - a classificação é estabelecida adicionando os tempos reais obtidos nas tentativas, a eventuais penalizações, aplicadas numa mesma tentativa e traduzidas em tempo. O concorrente que contabilizar o menor tempo será declarado vencedor e assim sucessivamente.

19.1.1 – Para efeitos de classificação final apenas o tempo efectuado na melhor tentativa de cada concorrente (com penalizações incluídas) será considerado, excepto em caso de empate.

19.1.2 - Forma de pontuar para a classificação de um campeonato - o condutor tomará o compromisso formal de conduzir ele próprio o veículo de prova durante todas as tentativas.

19.2 - Publicações das Classificações - serão publicadas da seguinte forma:

- **Classificações Oficiosas** - distribuídas pela direcção da prova, durante o decorrer da mesma.

- **Classificação Final Provisória** - pela direcção de prova, no final da mesma.

- **Classificação Final Oficial** - classificação aprovada pelo CCD.

19.2.1 - Publicação dos resultados das tentativas - os resultados de cada tentativa, bem como a correspondente classificação após as mesmas e ainda quaisquer penalizações expressas em tempo deverão ser disponibilizadas tão rápido quanto possível no quadro de afixação de tempos e resultados.

Art. 20 - EX-AEQUO E ATRIBUIÇÃO DE PONTOS EM PROVAS

20.1 - Empate no final da prova - será proclamado vencedor aquele que tenha obtido o melhor tempo na primeira tentativa (com penalizações incluídas). Se isso não for suficiente para o desempate, os tempos da segunda, terceira, quarta, etc., serão então tomados em consideração, respectivamente.

20.2 – Atribuição de pontos para Campeonatos, Troféus, Desafios, Séries ou Critérios de acordo com o Art. 13.1 das PGAK

Art. 21 - ACTAS - RELATÓRIO DE ENCERRAMENTO

21.1 - Actas - as reuniões do CCD serão transcritas em actas redigidas em língua portuguesa

21.2 - Relatórios de encerramento - no final da prova os organizadores têm de emitir um relatório de encerramento.

21.3 - Entrega das actas e dos relatórios - conforme o Art. 12.3 das PGAK.

Art. 22 - RECLAMAÇÕES - APELOS - MULTAS

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

22.2 - Apelos - os concorrentes têm direito de apelo, sobre as decisões tomadas pelo CCD, pelo que terão de o fazer, conforme o estipulado no Art. 15 do CDI.

Art. 23 - CONTROLE ANTI-DOPAGEM - ANTI-ALCOOLEMIA

23.1 - Controlos - Em todas as provas do calendário desportivo nacional poderá existir controlo antidopagem e/ou anti alcoolemia, nos termos definidos nos Art. 18 e 19 das PGAK, respectivamente, pelo que terá de constar, no regulamento da prova a hora e local da sua realização.

Art. 24 - DISTRIBUIÇÃO DE PRÉMIOS - CONFERÊNCIAS DE IMPRENSA

24.1 - Prazo de entrega - a distribuição de prémios deverá realizar-se até uma hora após a saída da classificação oficiosa, salvo derrogação específica solicitada à FPAK

24.2 - Local de Entrega de Prémios - a cerimónia terá de ocorrer na zona do *pódio*, devendo constar do regulamento da prova a hora e local.

24.3 - Classificação para efeitos de entrega de prémios - será utilizada a classificação provisória obtida após a conclusão da última Tentativa.

24.4 - Conferência de Imprensa - de carácter facultativo, não poderá exceder 15 minutos, sendo o coordenador previamente designado, e que poderá ser o responsável pelo Gabinete de Imprensa da prova.

24.4.1 - Convocação das equipas - deverão comparecer os 3 primeiros classificados à geral e ainda o vencedor de cada *grupo*, os quais serão convocados pela organização à chegada da prova, para o local e horário definido, no regulamento da prova.

24.4.2 - Falta de comparência - a não comparência, sem que tenha sido justificado ao organizador e autorizado por escrito pelo CCD, de qualquer elemento previamente designado, será punida, com uma multa de 500 €.

Art. 25 - DIREITOS COMERCIAIS

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

Art. 26 - APLICAÇÃO E INTERPRETAÇÃO DAS PRESENTES PRESCRIÇÕES

26.1 - Aplicação e Interpretação - em caso de diferendo e até ao início da prova será a direcção da FPAK a decidir a sua correcta interpretação. Após o início da prova, caberá ao CCD decidir.

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

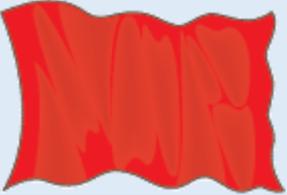
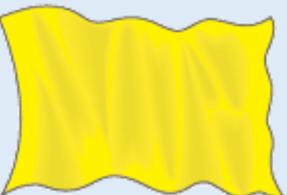
ÍNDICE DOS ANEXOS	
DESCRIÇÃO	CAPÍTULO
I	SINALIZAÇÃO
II	RESPONSÁVEL PELAS RELAÇÕES COM OS CONCORRENTES
III	SEGURANÇA NAS PROVAS

ANEXO I - SINALIZAÇÃO

- **Respeito pela sinalização** - durante o desenrolar da prova, os condutores deverão respeitar a sinalização que lhes for feita pelos comissários de pista nos diversos postos. As ditas indicações serão efetuadas por meio de bandeiras conforme abaixo:

 Bandeira nacional ou Bandeira do Clube organizador	Para dar a partida da prova
	Procedimento - Mostrada agitada.

	Indica a paragem imediata do condutor
--	---------------------------------------

	Procedimento - Mostrada apenas após indicação do director de prova, em todos os postos, tendo o condutor de aguardar instruções dos comissários
	Um Bandeira - Indica a existência de perigo na berma ou em parte da estrada, pelo que tem de reduzir a velocidade e estar apto a mudar de direcção
	Duas Bandeiras - Indica a existência de um perigo que obstrui total ou parcialmente a estrada, pelo que tem de reduzir a velocidade e estar apto a mudar de direcção ou parar
	Procedimento - Mostrada agitada no posto anterior ao perigo. Nalguns casos o director de prova poderá ordenar a sua apresentação dois postos antes do incidente
	Mostrada agitada, indica que a pista está desimpedida depois da zona do incidente
	Procedimento - Mostrada agitada
	Final da prova
	Procedimento - Mostrada agitada na linha de chegada



ANEXO II - RESPONSÁVEL PELAS RELAÇÕES COM OS CONCORRENTES

Art. 1 - FUNÇÕES

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

1.2 - Identificação - Para melhor identificação terá de ser:

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

Art. 2 - PRESENÇA DURANTE A PROVA

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

- nas verificações administrativas e técnicas;
- no secretariado da prova;
- na partida;

- na afixação das classificações;

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

Excluem-se desta acção, os casos de reclamação (exemplo: fornecer esclarecimentos sobre tempos contestados com o apoio das informações dos comissários), abster-se de quaisquer palavras ou acções, susceptíveis de provocar protestos.

ANEXO III - SEGURANÇA GERAL

1	SEGURANÇA GERAL
2	SEGURANÇA DO PÚBLICO
3	SERVIÇOS DE SEGURANÇA NAS PROVAS
4	SEGURANÇA NOS PARQUES DE REABASTECIMENTO
5	SEGURANÇA DOS OFICIAIS DE PROVA

NOTA: cada organizador pode e deve integrar mais medidas susceptíveis de melhorar as condições de segurança de público, equipas e controladores.

Chama-se ainda a atenção dos organizadores, para as exigências do Anexo H do CDI, em especial o Art. 5.

Art. 1 - SEGURANÇA GERAL

1.1 - Plano de Segurança - cada prova tem de ter um plano de segurança, que compreenderá:

a) a localização do Centro Operacional da prova / Direcção da Prova;

b) os nomes dos diferentes responsáveis:

Director de Prova / Directores de Prova Adjuntos / Médico Chefe (licenciado em medicina e inscrito na Ordem dos Médicos) / Responsável pela Segurança

c) a coordenação dos diferentes serviços de segurança:

Polícia/Hospitais/Serviço Médico de Urgência/Serviço de Incêndio/Serviço de desempanagem/Serviço de ambulâncias;

d) o Plano de Segurança de cada prova, que tem de integrar:

- a lista de todos os principais Oficiais;

- os Serviços de Urgência para essa prova;

- os números de telefone, etc.,

- um mapa detalhado da prova

e) deve antecipar problemas que possam surgir relativamente à segurança de:

- público;

- equipas concorrentes;

- oficiais de prova;

f) um mapa geral indicando todas as saídas de emergência.

1.1.1 - Envio à FPAK - no mínimo, até **10 dias** antes da realização da prova.

1.2 - Responsável pela Segurança - será indicado no regulamento da prova e participará na elaboração do plano de segurança. Durante a prova estará em permanente ligação, por telefone e/ou rádio, com o director de prova, o médico-chefe, , Observador

1.3 - Controlo - o controlo do Plano de Segurança será, em última instância, da responsabilidade do director de prova.

Art. 2 - SEGURANÇA DO PÚBLICO

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

2.1.2 - Informação – A organização tem de estar munida de altifalantes para advertir os espectadores e se necessário, assegurar que aqueles que ocupam locais perigosos são colocados em locais seguros, será destinada essencialmente aos espectadores, e difundida pelos meios de:

- comunicação;

- afixação de cartazes;

- distribuição de prospectos;

2.2 - Controlo dos Espectadores - o organizador, se necessário com a ajuda dos agentes da autoridade tem de identificar e delimitar as zonas de risco muito antes da chegada do público. Todas as zonas de risco têm de estar identificadas no plano de segurança, e protegidas por equipamentos de segurança, como barreiras de pneus, fitas plásticas, *jerseys*, etc.

2.2.1 - Deslocação do público no percurso das provas - é necessário impedir o público de se deslocar desde que estas se encontrem abertas à competição

2.2.2 - Conselhos de segurança - deve ser distribuído ao público informação no percurso e em todos os pontos de acesso.

2.2.3 - Comissários de prova (marshall) - devem estar presentes ao longo das provas, para garantir a segurança do público. Têm de envergar um colete identificado com a palavra *Segurança* ou *Marshall*.

2.3 - Reabastecimentos e Assistência - quando os espectadores tiverem acesso a estas zonas, os organizadores têm de tomar todas as precauções para os manter à distância apropriada de actividades potencialmente perigosas, vedando a área com baias.

2.4 - Em caso de acidente - se uma equipa estiver implicada num acidente do qual resultem ferimentos no público, têm de assinalar o facto. Se não respeitar esta regra, o CCD poderá impor ao concorrente envolvido, uma penalidade que poderá ir até à **desqualificação**.

2.5 - Inquérito sobre os acidentes - todo o acidente que provoque ferimentos graves ou mortais tem de ser objecto de um relatório enviado à direcção da FPAK, elaborado por uma comissão composta por um CD, CTC, Responsável pela Segurança e se possível, por um representante dos agentes da autoridade. O relatório tem de ser enviado à FPAK, no prazo máximo de 10 dias após a conclusão da prova, excepto se houver procedimentos jurídicos ou outros que o impeçam.

Art. 3 - SERVIÇOS DE SEGURANÇA NAS PROVAS

3.1- Meios

- 1 médico;
- 1 enfermeiro (opcional);
- 1 ambulância com equipamento standard equipada para reanimação; (se a ambulância sair a prova terá de ser interrompida até à chegada de nova ambulância)
- 1 viatura de desempanagem / reboque;
- 1 viatura dotada de equipamento anti-fogo;
- material de comunicação adequado para estar em contacto com o COP;

3.2 - Coordenação - será feita a partir do COP ou pelo Chefe de Segurança da prova.

3.3 - Evacuação - tem de ser previsto um itinerário de evacuação definido claramente no Plano de Segurança por meio de um mapa ou diagrama. Os Serviços de Urgência de todos os hospitais situados na imediação da prova, têm de estar em estado de alerta.

Art. 4 - SEGURANÇA NOS PARQUES DE REABASTECIMENTO

4.1 - É obrigatório a presença de um carro de bombeiros ou na impossibilidade do mesmo a presença pelo menos 1 comissário de parque equipado com pelo menos 2 extintores de 4 kg.

Art. 5 - SEGURANÇA DOS OFICIAIS DE PROVA

5.1 - Os organizadores têm de garantir a segurança dos diversos oficiais de prova, nomeadamente a dos comissários de prova.

ACTUALIZAÇÕES

Art. / Data	Estado	Art. / Data	Estado	Art. / Data	Estado
ANEXO III 1.1 b)/11/09	Actualizado				

**ANEXO III
1.1 b)**

os nomes dos diferentes responsáveis:
Director de Prova / Directores de Prova Adjuntos / Médico Chefe (licenciado em medicina e inscrito na Ordem dos Médicos) / Responsável pela Segurança