

Publicado em 19.01.2017

Atualizado em 09.06.2017

<b>ARTIGO</b>	<b>DESCRIÇÃO</b>
1	DEFINIÇÕES
2	OBRIGAÇÕES E CONDIÇÕES GERAIS
3	REGULAMENTOS
4	INSPECÇÕES AO PERCURSO
5	INSTRUÇÕES E COMUNICAÇÕES AOS CONCORRENTES
6	INSCRIÇÕES
7	CONDUTORES E EQUIPAS
8	NÚMEROS DE COMPETIÇÃO
9	PUBLICIDADE
10	CARBURANTE - COMBURENTE
11	PNEUS
12	VERIFICAÇÕES
13	PESAGENS - LASTROS
14	PERCURSO
15	ORDEM DE SAÍDA NOS TREINOS E SUBIDAS DE PROVA
16	SINALIZAÇÃO
17	COMPORTAMENTO EM PISTA
18	VIATURAS DE SEGURANÇA E INTERVENÇÃO
19	EQUIPAMENTO DE PILOTOS
20	PROCEDIMENTO DE PARTIDA
21	TREINOS
22	SUBIDAS OFICIAIS
23	PROCEDIMENTO DE CHEGADA DE TREINOS E SUBIDAS DE PROVA
24	PARQUES
25	CLASSIFICAÇÕES
26	ENTREGA DE PRÉMIOS
27	ACTAS - RELATÓRIO DE ENCERRAMENTO
28	DISPOSIÇÕES DIVERSAS
29	RESTRICÇÕES ÀS PRESENTES PRESCRIÇÕES - MODIFICAÇÕES - ADITAMENTOS

## Art. 1 - DEFINIÇÕES

**1.1 - Corrida de Montanha** - competição onde cada viatura toma a partida individualmente para efectuar um mesmo percurso até uma linha de chegada situada geralmente a uma altitude superior à da linha de partida. O tempo efectuado para ligar as linhas de partida e de chegada é o factor determinante para o estabelecimento das classificações.

### 1.2 - Condições de realização das competições de montanha

- a) em percursos autorizados pelas Entidades Oficiais;
- b) no caso de traçados novos o organizador têm de solicitar à FPAK uma pré-inspecção até 150 dias antes da abertura das inscrições da prova;
- c) após a pré-inspecção a FPAK elaborará e enviará ao organizador um relatório onde serão indicados os trabalhos a efectuar para uma posterior inspecção.
- d) concluídos os trabalhos no traçado, o organizador terá de solicitar à FPAK uma inspecção, até 30 dias antes da abertura das inscrições da competição;
- e) a aprovação definitiva do traçado será efectuada antes do início das verificações administrativas da prova de acordo com o descrito no Art. 4.1 das presentes PEM;

## Art. 2 - OBRIGAÇÕES E CONDIÇÕES GERAIS

**2.1 - Obrigações, Responsabilidade e Representação** - no caso de o concorrente não se encontrar a bordo do veículo, as suas obrigações e responsabilidades, incumbirão na totalidade, ao condutor designado no boletim de inscrição, quando este tiver idade igual ou superior a 18 anos. Durante o tempo que um condutor (mesmo para aquele que tiver idade inferior a 18 anos) se encontrar em competição, a sua representação perante a direcção de prova e o CCD, será cumulativamente assumida pelo concorrente (ou seu representante) ou pelo seu chefe de equipa, designado durante as verificações administrativas.

## Art. 3 - REGULAMENTOS

**3.1 - Aplicação e Interpretação do regulamento** - o director de prova é o responsável pela aplicação das presentes prescrições, dos regulamentos aplicáveis e do regulamento particular durante o decorrer da competição.

Compete-lhe ainda a decisão de declarar a situação de pista molhada nos treinos e subidas oficiais e comunicá-lo a todos os participantes mantendo um painel com a frase *PISTA MOLHADA* na zona de pré partida.

Deve informar o CCD de toda decisão importante que seja obrigado a tomar quando tiver de aplicar o regulamento anteriormente citado.

## Art. 4 - INSPECÇÕES AO PERCURSO

**4.1 - Inspecção ao Percurso** - o Delegado de Segurança FPAK e/ou o Observador fará a inspecção acompanhado do director de prova, e/ou do chefe de segurança e elaborará um relatório escrito, sobre a segurança passiva e o estado do piso do percurso, apresentando-o na primeira reunião do CCD.

**4.2 - Anomalias no Percurso em anos anteriores** - o Delegado de Segurança FPAK e/ou o Observador terá de efectuar uma inspecção do percurso até trinta dias antes do início da sua realização, elaborando um relatório que declare o percurso como apto ou não apto, para a realização da prova.

## Art. 5 - INSTRUÇÕES E COMUNICAÇÕES AOS CONCORRENTES

**5.1 - Aditamentos** - o CCD poderá dar instruções aos concorrentes, através de aditamentos de acordo com o CDI. Estes têm de ser entregues a todos os concorrentes, que têm de confirmar, por assinatura, o seu recebimento e afixados no quadro oficial e folha de côr amarela.

**5.2 - Afixação das decisões do CCD** - todas as decisões terão de ser afixadas no quadro oficial (excepto as relativas a verificações técnicas a efectuar).

**5.3 - Classificações de treinos e subidas oficiais** - têm de ser afixadas nos quadros oficiais e disponibilizadas aos concorrentes entre cada uma das subidas oficiais.

**5.4 - Comunicações aos concorrentes** - qualquer decisão ou comunicação do CCD, dos comissários técnicos ou do director de prova, que diga respeito a um determinado concorrente, tem de lhe ser transmitida, imediatamente e por escrito, o qual tem de acusar a sua receção através de assinatura.

**5.4.1 - Publicação das conclusões dos CT** - serão igualmente publicadas pelo CCD sobre cada viatura verificada, e se solicitado, colocá-las-ão à disposição dos outros concorrentes.

Estes resultados não compreenderão quaisquer dados técnicos particulares, salvo no que diga respeito ao resultado de uma eventual análise de combustível ou de um aspecto em que uma viatura seja considerada em não conformidade com o regulamento técnico.

**5.5 - Permanência do concorrente no local de prova** - este ou o seu representante legal tem de estar localizável durante toda a duração da prova, só podendo abandonar o local da prova após a publicação das classificações finais oficiais, sob pena de multa a ser aplicada pelo CCD.

**5.5.1 - Condutor envolvido em incidente ou com viatura designada para verificação técnica** - após notificação do CCD nos 30 minutos após o final dos treinos ou das subidas de prova, não se poderá ausentar do local onde se desenrola a competição, antes da publicação das classificações finais oficiais, sem notificar previamente por escrito, o director de prova ou o CCD, da sua decisão de o fazer. Caso contrário será sancionado com uma multa de 250 €, que será elevada para o dobro no caso de reincidência dentro da mesma temporada, sem prejuízo de outras sanções que possam vir a ser aplicadas pela FPAK.

**5.5.2 - Locais de instalação do Relações com os Concorrentes**

- a partir da abertura das inscrições, no secretariado permanente da competição
- durante as verificações, no secretariado (local da competição);
- durante os treinos e subidas oficiais, na zona das direcção de prova;
- durante o prazo de reclamações, no secretariado (local da competição);
- no parque de chegada, após as subidas, no qual serão afixados (a título meramente informativo);
- os tempos de todos os participantes.

## Art. 6 - INSCRIÇÕES

**6.1 - Inscrição** - todo o concorrente que deseje participar numa competição tem de enviar o boletim de inscrição, completamente preenchido, para o clube organizador ou promotor (caso se aplique), antes da data de fecho das inscrições especificada no regulamento particular.

O boletim de inscrição (de acordo com o CDI) tem de ser acompanhado da quantia para pagamento da taxa de inscrição, sob pena de nulidade.

De acordo com o descrito no Art. 3.12 do CDI se o pedido de inscrição for enviado por fax ou email, o respetivo original e pagamento tem de estar na posse dos organizadores, nos dois dias seguintes à data de fecho das inscrições.

**6.2 - Justificação de ausência numa prova** - todo o concorrente que após estar inscrito, não possa estar presente na mesma, terá que justificar por escrito (via fax ou email) ao organizador o motivo da sua ausência. A não justificação determinará a aplicação ao concorrente de uma das penalidades previstas no Art. 12.3 do CDI.

**6.3 - Taxa de Inscrição** - o valor da taxa de inscrição para cada uma das categorias que integrem a competição será indicado no regulamento particular da prova.

## Art. 7 - CONDUTORES E EQUIPAS

**7.1 - Condutor** - cada viatura, quando em competição, não poderá ter a bordo, qualquer outra pessoa que não o condutor designado no respetivo boletim de inscrição.

**7.2 - Viatura** - um condutor poderá participar numa mesma prova com duas viaturas diferentes, desde que estas pertençam a categorias distintas **e logisticamente seja possível para a organização.**

**7.3 - Viaturas de reserva** - **não são permitidas, nem a mesma viatura poderá ser conduzida por mais que um condutor.**

## Art. 8 - NÚMEROS DE COMPETIÇÃO

### 8.1 - Viaturas fechadas

**8.1.1 - 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 a parte do 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 têm de ser aumentadas em largura, tendo em atenção a espessura dos números.

Os números têm de ser impressos com a altura de 14 cm e a largura do traço de 2 cm, sobre um fundo preto e número amarelo (pantone C 803C).

Toda a área restante (na vertical das placas) das portas dianteiras é obrigatória e exclusivamente reservada à publicidade dos organizadores.

**8.1.2 - Painel no para-brisas** - é obrigatória a colocação na parte superior direita do para-brisas, de um painel de 15x19 cm, com o número de competição, impresso de acordo com o Art. 8.1.1, com 13 cm de altura e 2 cm de largura de traço, deixando uma orla de 1 cm de espessura, à volta do painel.

**8.1.3 - Nenhuma inserção além da cor (decoreção) própria do carro** poderá estar colocada a menos de 10 cm de distância das placas das portas.

### 8.2 - Viaturas abertas

**Para as laterais** - 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 a parte do número virado para a frente da viatura.

O local de colocação será na projecção, da posição de condução do piloto, na sua perpendicular e na lateral inferior e de forma perfeitamente visível.

Quando o número de competição for superior a 99, as dimensões desta caixa têm de ser aumentadas em largura, tendo em atenção a espessura dos números.

Os números têm de ser impressos com a altura de 14 cm e a largura do traço de 2 cm, sobre um fundo preto e número amarelo (pantone C 803C).

Toda a área restante (na vertical das placas) das portas dianteiras é obrigatória e exclusivamente reservada à publicidade dos organizadores.

**Para a frente (bico)** - é obrigatória a colocação no *bico* da viatura, de um painel de 15x19 cm, com o número de competição, impresso de acordo com o Art. 8.2, com 13 cm de altura e 2 cm de largura de traço, deixando uma orla de 1 cm de espessura, à volta do painel.

### 8.3 - Nome dos condutores

**8.3.1 Viaturas fechadas** - têm de ter afixado o seu nome nas janelas traseiras, de ambos os lados.

Têm de ser usadas letras de caixa alta (10 cm altura máxima / 7 cm altura mínima) para as iniciais dos nomes, sendo o restante em caixa baixa (ex. **J. Carlos** para o caso de **José Carlos**).

As letras têm de ser de cor branca, em plástico (vinil) recortado (sem fundo) e do tipo **Arial**. A localização obrigatória corresponde à metade superior de cada vidro da janela traseira.

**b) Viaturas abertas** - neste caso têm de figurar nas viaturas como descrito no Art. 16.4.1 CDI, sendo a sua altura mínima de 4 cm.

**8.4 - Placas** - os organizadores fornecerão a cada equipa, as placas, que têm de ser colocadas, de acordo com o tipo de viatura.

**8.5 - Atribuição dos números** - conforme cada regulamento desportivo. **No que respeita ao CNM será como descrito no Anexo I do regulamento desportivo.**

**8.6 - Troféus, Séries, Desafios ou Critérios** - neste caso as viaturas ostentarão números de competição diferentes das séries definidas para o CNM. Caso exista mais que um, têm de ser previamente combinados entre os organizadores/promotores.

## Art. 9 - PUBLICIDADE

**9.1 - Definição dos diversos tipos de publicidade** - de acordo com o descrito no Art. 15 das PGAK.

## Art. 10 - COMBUSTÍVEL - COMBURENTE

**10.1 - Combustível a utilizar** - conforme os Art. 252.9.1 e 252.9.2 do Anexo J ao CDI para os motores a gasolina e a diesel, respectivamente.

**10.2 - Comburente** - como comburente apenas o ar pode ser misturado com o combustível.

**10.3 - Combustível suficiente** - tem que estar previsto, em todas as viaturas que participem nas subidas oficiais, para a possibilidade de necessitar de repetir uma subida. Neste caso o reabastecimento não é permitido.

## Art. 11 - PNEUS

**11.1 - Pneus Slick** - são autorizados, desde que o regulamento técnico do respetivo grupo não o impeça.

**11.2 - Pneus do mesmo tipo** - o concorrente tem de assegurar que a sua viatura em qualquer dos treinos ou subidas de prova, está equipada com quatro pneus do mesmo tipo (seco ou chuva). Caso contrário será objecto de desqualificação da subida de prova ou treino correspondente ou da competição, em caso de reincidência, a ser pronunciada pelo CCD.

**11.3 - Aquecimento dos pneus** - é proibido efetuarem qualquer tipo de aquecimento dos pneus, antes da partida e parque de pré-partida, zigzague incluídos. O desrespeito dos condutores, por esta regra levará a sanções a aplicar pelo CCD que poderá ir até à desqualificação da prova.

**11.4 - 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. 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.

**11.5 - Pneus recauchutados ou rechapados** - em todas as categorias integradas em campeonatos, taças, troféus, desafios, séries ou critérios não são permitidos, sob pena de desqualificação imediata da competição.

**11.6 - Piso dos Pneus** - no caso de uma subida extra não é permitido a troca de pneus, **uma vez que as viaturas estão em regime de parque fechado.**

## Art. 12 - VERIFICAÇÕES

**12.1 - Verificações Administrativas** - conforme Art. 10 das PGAK.

**12.1.1 - Publicação da lista de participantes admitidos à partida** - será afixada no quadro oficial, após ter sido ratificada pelo CCD, até 60 minutos antes do início dos treinos.

**12.2 - Verificações Técnicas Iniciais** - conforme Art. 10 das PGAK.

**12.2.1 - Termo das verificações técnicas** - concluídas até 75 minutos antes do início dos treinos.

**12.3 - Limites de ruído** - O CCD pode em qualquer momento da prova mandar verificar uma viatura por meio de controlo sonométrico, de modo a garantir o respeito pelos limites em vigor na actual legislação nacional. O ruído máximo do sistema de escape não pode exceder o valor de 103 dB (A) às 3.500 rpm para motores gasolina e 2.500 rpm, para motores diesel, medido de acordo com o método de medição FIA

## Art. 13 - PESAGENS E LASTROS

**13.1 - Pesos mínimos** - durante o desenrolar de toda a competição, têm de respeitar-se sempre os pesos mínimos de acordo com a categoria em que a viatura esteja inscrita.

**13.2** - O organizador tem de disponibilizar uma superfície plana e nivelada com 6 x 3 metros, devidamente isolada onde será colocada a balança oficial para os procedimentos de pesagem.

**13.3 - Balança com Certificação** - o organizador será responsável por ter disponível na sua competição, tanto nos treinos como nas subidas oficiais, uma balança com aferição certificada por uma entidade oficial e que será a única cujas medições serão consideradas válidas.

Estas medições não são passíveis de apelo, admitindo-se contudo uma tolerância de até 3 Kg.

**13.3.1 - Apresentação do documento de certificação** - tem de ser apresentado na 1ª reunião do CCD e afixado no quadro oficial da prova.

**13.3.2 - Pesagem de todas as viaturas nas verificações técnicas iniciais** - é aconselhável.

**13.4** - Durante o procedimento de pesagem, nenhuma matéria ou substância sólida, líquida ou gasosa ou de qualquer outra natureza, poderá ser colocada ou retirada da viatura.

**13.5 - Elementos autorizados no local de pesagem** - as Autoridades Desportivas, os CT e oficiais da competição.

**13.6 - Procedimentos de pesagem** - em qualquer momento, no final de cada subida ou no final da competição, as viaturas poderão ser pesadas por ordem do CCD. Nesse caso os condutores têm de sair da viatura (quando for o caso) com o seu equipamento pessoal, para não influenciarem a pesagem. **Nenhuma intervenção de qualquer tipo é permitida nessa zona, a menos que seja autorizada pelos oficiais da competição presentes.**

**13.7 - Comunicação do resultado da pesagem** - após a pesagem da viatura os resultados serão comunicados de imediato e por escrito ao respetivo condutor o qual tem de assinar a respetiva ficha de pesagem. Cópia dos mesmos, têm de ser entregues com o relatório das pesagens ao CCD.

**13.8 - Abandono da Zona de Pesagem** - uma viatura ou um condutor não a poderão abandonar sem o expresse consentimento do Delegado Técnico ou do CTC.

**13.9 - Danos no equipamento de pesagem** - se pelo incorreto cumprimento das instruções transmitidas pelos comissários de pesagem, resultarem danos, o concorrente/condutor será responsável pela reparação dos equipamentos danificados.

Se se provar intencionalidade do condutor em o danificar, além dos custos de reparação, a FPAK reservar-se-á o direito de aplicar outras sanções ao abrigo do CDI.

**13.10 - Durante o desenrolar da competição ou no final das Subidas Oficiais**

**a)** toda a viatura que cruze a linha de meta procederá pela via mais direta (e sem a intervenção ou ajuda de outrem que não os comissários) para o local onde a balança se encontrar ou para o parque fechado, onde a viatura poderá ser pesada.

**b)** se no final de uma das subidas oficiais, o peso for menor que o especificado na ficha de homologação ou Prescrições Técnicas - salvo se a insuficiência de peso verificada tiver sido motivada pela perda accidental de uma peça da viatura por razão devidamente justificada - tal infração levará à aplicação pelo CCD da sanção de anulação dos tempos da subida em que a infração haja sido detetada.

**13.11 - Definição de Lastro** - em todas as categorias, para as quais o CDI não descreva a definição de lastro, os lastros aplicados têm de estar de acordo com a seguinte definição: é autorizado que para perfazer o peso de uma viatura de competição, sejam usados um ou mais lastros, na condição de que se trate de blocos sólidos e unitários, fixados no chão da viatura, ou no porta-bagagens e fixados através de ferramenta própria, com parafusos classe 8.8 de diâmetro min. 8 mm que têm de ter uma furação de 3 mm para a passagem do arame de selagem, que tem de estar colocado nos pontos de passagem ao momento das verificações técnicas iniciais, e contra-placas como no desenho 253-51.

A superfície mínima de contacto entre a contra placa e o chassis ou a carroçaria tem de ser de 40 cm<sup>2</sup> para cada ponto. Terá de ser capaz de suportar acelerações / desacelerações mínimas de 25g.

Um sistema simples de selagem tem de estar disponível. Uma roda completa suplementar, desde que devidamente fixada e selada poderá ser usada como lastro, para este efeito.

**13.11.1 - Declaração de lastros** - têm de ser declarados pelo concorrente durante as verificações técnicas iniciais e selados pelo Delegado Técnico ou Comissário Técnico Chefe (CTC). Quando não declarado e selado, não será considerado nos procedimentos de pesagem.

## **Art. 14 - PERCURSO**

**14.1 - Indicações descritas no regulamento particular de prova** - sentido do percurso, distância quilométrica, percentagem de inclinação total, localização das linhas de partida e chegada, número de treinos e de subidas oficiais e o horário das mesmas.

## 14.2 - Especificações Técnicas do Percurso

**a)** a linha de partida e de chegada devem ser colocadas a uma altitude diferente, nas extremidades do percurso que será percorrido no sentido ascendente.

**b)** comprimento total:

- mínimo (aprox.) 3 Km;

- máximo 6 Km;

**c)** pendente média total (relação entre o desnível total e o comprimento total) mínima 5%;

**d)** pendente média parcial (relação entre a soma do comprimento dos troços que tenham uma parte ascendente inferior a 2,5% e o comprimento total do percurso): máximo 10%;

**e)** desnível mínimo entre a partida e a chegada: 300 metros;

**14.3 - Reconhecimento do Percurso** - os organizadores reservam-se o direito de recusar a participação na prova, a qualquer condutor, que na véspera ou antevéspera da competição, seja objecto de participação policial devidamente fundamentada, de haver infringido no percurso de prova, as normas em vigor do Código da Estrada.

**14.3.1 - Restrições aos reconhecimentos** - é ainda proibido reconhecer desde as 00:00 horas do dia do início dos primeiros treinos até ao final da prova com qualquer tipo de viatura. O organizador poderá nomear juizes de facto para controlar.

**14.3.2 - Penalidade** - qualquer anomalia detetada pelos juizes de facto será comunicada ao CCD, que aplicará uma penalidade ao seu critério.

**14.4 - Lista de Comissários de Posto** - o organizador terá de emití-la com o nome e número da licença desportiva e apresentá-la na primeira reunião do CCD para afixação no quadro oficial de prova.

**14.5 - Identificação dos Comissários de Posto** - através de coletes com a cor definida no regulamento de prova.

## Art. 15 - ORDEM DE SAÍDA NOS TREINOS E SUBIDAS DE PROVA

**15.1 - Ordem de partida** - tanto nos treinos como nas subidas de prova, será sempre estabelecida a mesma ordem de partida das viaturas, de acordo com a sequência seguinte:

**1º - Taça Nacional de Clássicos de Montanha (Categoria 6T)** - dentro da categoria, da cilindrada mais baixa para a mais alta e por ordem inversa da numeração (maior para o menor).

**2º - Taça Nacional de Montanha (Categorias 3T, 4T, 5T)** - dentro de cada categoria, da cilindrada mais baixa para a mais alta e por ordem inversa da numeração (maior para o menor).

**3º - Troféu Nacional Clássicos de Montanha (Categoria grupo 5 / GL)** - dentro de cada categoria, da cilindrada mais baixa para a mais alta e por ordem inversa da numeração (maior para o menor).

**4º - Campeonato Nacional Clássicos de Montanha (Categoria 6)** - dentro de cada categoria, da cilindrada mais baixa para a mais alta e por ordem inversa da numeração (maior para o menor).

**5º - Troféu Nacional TCR / TCS de Montanha** - Dentro desta categoria, primeiro o grupo TCS e depois o grupo TCR, da cilindrada mais baixa para a mais alta e por ordem inversa da numeração (maior para o menor).

**6º - Campeonato Nacional de Montanha (Categorias 5, 4, 3, 2 e 1)** - dentro de cada categoria, da cilindrada mais baixa para a mais alta e por ordem inversa da numeração (maior para o menor).

**15.2 - Lista** - após a aprovação da lista dos concorrentes autorizados a participar na competição (lista de participantes), o organizador tem de elaborar uma lista específica com a ordem de partida de cada condutor, a qual terá de ser afixada no Quadro Oficial.

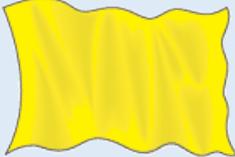
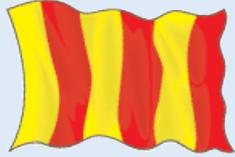
## Art. 16 - SINALIZAÇÃO

**16.1 - Respeito pela sinalização** - durante o desenrolar dos treinos e subidas de prova, os condutores têm de respeitar a sinalização que lhes for feita, pelos comissários de pista, através das bandeiras a seguir indicadas:



Indica a paragem imediata do condutor

**Procedimento** - Mostrada apenas após indicação do director de prova, em todos os postos, tendo os condutores de aguardar instruções dos comissários

	<p><b>Um Bandeira</b> - 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</p> <p><b>Duas Bandeiras</b> - 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</p> <p><b>Procedimento</b> - Mostrada agitada no posto anterior ao perigo. Nalguns casos o director de prova poderá ordenar a sua apresentação dois postos antes do incidente</p>
	<p>Indica a deterioração das condições de aderência da estrada</p> <p><b>Procedimento</b> - Mostrada estática somente no posto de comissários imediatamente antes da deterioração</p>
	<p>Indica que uma viatura mais rápida está prestes a ultrapassá-lo</p> <p><b>Procedimento</b> - Mostrada agitada. O condutor tem de facilitar a ultrapassagem</p>
	<p>Viatura de segurança ou de prova em marcha lenta, a partir do posto em que está a ser mostrada</p> <p><b>Procedimento</b> - Mostrada agitada.</p>
	<p>Mostrada agitada, indica que a pista está desimpedida depois da zona do incidente</p> <p><b>Procedimento</b> - Mostrada agitada</p>
	<p>Final da subida</p> <p><b>Procedimento</b> - Mostrada agitada na linha de chegada</p>

**16.1.1 - Informação ao CCD da sua amostragem** - o director de prova informará o CCD do tempo exato em que foram mostradas as bandeiras, os números dos postos e os números das viaturas afetadas.

**16.2 - Penalidade por desrespeito à sinalização** - poderá levar a penalidades a atribuir pelo CCD, de acordo com as situações.

## Art. 17 - COMPORTAMENTO EM PISTA

**17.1 - Ceder a passagem** - após a amostragem da bandeira azul, o condutor que seja alcançado, tem de ceder de imediato a passagem (parando se necessário) ao condutor que o alcançou.

**17.2 - Paragem no percurso** - todo o condutor que se veja na necessidade de imobilizar a sua viatura, tem de dirigi-la de imediato para uma das bermas de forma para que ela não possa constituir obstáculo ao normal desenrolar da prova.

**17.3 - Circulação de viaturas participantes em sentido inverso** - é interdito, salvo indicação expressa do director de prova, sendo que neste caso tem de circular precedido de uma viatura da organização. Qualquer infração a esta regra será comunicada ao CCD que poderá aplicar uma das penalidades previstas no Art. 12.3 do CDI, sem prejuízo de outras sanções que possam vir a ser aplicadas pela FPAK.

**17.4 - Reboque de viaturas** - as viaturas imobilizadas no percurso, serão rebocadas, após autorização do director de prova. Não será admitida qualquer tipo de reclamação neste caso. O condutor caso lhe seja possível, tem de ajudar nas manobras de remoção da sua viatura, para um local seguro.

## Art. 18 - VIATURAS DE SEGURANÇA E INTERVENÇÃO

**18.1 - Viatura R** - o organizador tem de ter uma viatura de intervenção rápida de resgate e extração com o médico de prova a bordo, além do material correspondente estabelecido pela FPAK. Tem de estar identificada com luzes rotativas, sirene e com a letra R, em cada uma das portas dianteiras, a qual tem de estar de acordo com o descrito no Art. 7.4 do Anexo H ao CDI.

**18.2 - Viatura de SEGURANÇA** - o organizador tem de ter uma viatura ostentando uma placa de 36x50 cm sobre o capot dianteiro e duas nas portas laterais dianteiras, com a indicação **SEGURANÇA** e estar ainda equipada com uma luz rotativa no tejadilho e uma sirene, têm de efectuar todas as subidas de treinos e subidas oficiais, saindo sob as ordens do responsável de segurança ou director de prova.

**18.2.1 - Condutores viaturas de segurança** - os condutores destas viaturas têm de ser portadores de licença nacional D, válida (ou grau superior) e ter experiência em provas para poderem informar o director de prova, sobre as condições do percurso.

**18.2.2 - Tipo de viaturas** - têm de ser estritamente de série.

## Art. 19 - EQUIPAMENTO DE PILOTOS

**19.1 - Durante os treinos e subidas oficiais** - todos os condutores participantes, têm de utilizar os elementos de segurança de acordo com o descrito no Capítulo III do Anexo L ao CDI e conforme o Art. 11 das PGAK.

**19.2 - Retorno à partida** - **Eliminado**

## Art. 20 - PROCEDIMENTO DE PARTIDA

**20.1 - Apresentação do condutor/viatura no parque de pré-partida** - até 15 minutos antes da hora prevista para o início dos treinos ou subidas oficiais, da sua categoria, ficando à disposição do director de prova.

O não cumprimento desta regra será comunicada ao CCD, poderá levar à aplicação de uma multa mínima de 250 €.

**20.1.1 - Alinhamento das viaturas** - as viaturas serão ordenadas, dez minutos antes da hora prevista para o início da sua sessão de treinos ou subida oficial. O condutor que não se tenha apresentado à hora e na ordem prevista perderá o direito a essa sessão de treinos ou subida oficial.

**20.1.2 - Alteração à ordem de saída** - o director de prova, com prévia autorização do CCD, pode modificar a ordem de saída em função das circunstâncias do momento.

**20.2 - Procedimento de Partida** - será dada individualmente, com a viatura parada e motor a trabalhar, posicionada no máximo, a 1 metro da linha de partida, onde estará colocada a célula fotoelétrica.

**20.2.1 - Autorização de Partida** - será dada através de um semáforo da seguinte forma:

**a) 5 segundos para a partida** - acender-se-á a luz vermelha do semáforo;

**b) Partida** - simultaneamente apagar-se-á a luz vermelha do semáforo vermelho, dando lugar à luz verde do semáforo.

**20.2.2 - Tempo máximo para começar** - quando se acender a luz verde do semáforo, o condutor dispõe de 15 segundos para partir. Caso não o faça, será desqualificado do treino ou subida e a viatura será retirada da pista para um lugar seguro.

**20.2.3 - Semáforo Amarelo** - anula o processo de partida. Todo o condutor que inicie a subida, será penalizado ao critério do CCD, podendo ir até à desqualificação.

**20.2.4 - Acionamento do sistema de cronometragem** - toda a viatura que, acione o dispositivo de cronometragem, será considerada, como tendo partido e não terá direito a uma segunda partida.

## Art. 21 - TREINOS

**21.1 - Treinos** - os treinos oficiais desenrolam-se de acordo com o programa horário da competição.

**21.1.1 - Interdição de nova partida** - não será autorizada nova partida a um condutor, que no decorrer de uma subida de treinos oficiais, tenha de diminuir a velocidade ou mesmo parar, pela apresentação da bandeira vermelha, amarela, **duas amarelas** ou branca **antes da zona assinalada**. O condutor tem de retomar logo que possível a sua marcha até ao final da subida.

**21.1.2 - Suspensão de uma subida** - se uma subida de treinos for interrompida, o director de prova, por decisão do CCD, poderá suspendê-la em definitivo, a fim de que as subidas oficiais se iniciem à hora prevista no programa oficial da prova. Esta decisão não é passível de apelo.

**21.2 - Participação mínima** - todos os condutores são obrigados a participar em pelo menos uma sessão de treinos, efectuando o percurso completo, conforme previsto no regulamento particular da prova. Se por circunstâncias excepcionais, um condutor não puder completar pelo menos uma das subidas de treinos, o CCD poderá autorizar a participação do referido condutor nas subidas oficiais.

**21.3 - Intervalo entre sessões de treinos oficiais** - será estabelecido pelo director de prova, não podendo contudo ser inferior a 20 minutos sendo que este tempo começará a contar, a partir da chegada pelos próprios meios, ao parque de trabalho, do último concorrente.

**21.4 - Rampas CNM** - são disputadas em dois dias. Obrigatoriamente haverá três subidas de treinos oficiais, duas no primeiro dia e a terceira no segundo dia antes das subidas oficiais.

**21.5 - Rampas Regionais** - são disputadas em um ou dois dias, de acordo com o regulamento particular da prova. a) caso se dispute num dia, há obrigatoriamente uma única subida de treinos oficiais.

b) caso se dispute em dois dias, obrigatoriamente uma subida de treinos oficiais no primeiro dia e outra no Segundo dia.

**21.6 - Intervalos de Partida - o intervalo de partida entre concorrentes, nos treinos oficiais, é no mínimo de 30 segundos.**

**21.7 - É totalmente proibido efectuarem treinos com a viatura de competição fora do horário previsto no regulamento particular da prova.**

**O CCD sancionará o infractor, sem prejuízo de outras sanções que possam vir a ser impostas pela FPAK**

## **Art. 22 - SUBIDAS OFICIAIS**

**22.1 - Horário de prova** - as subidas oficiais terão lugar segundo o programa horário descrito no regulamento particular da prova.

**22.2 - Subidas CNM - as subidas oficiais são três.**

**Sendo a classificação geral final obtida pelo somatório total dos tempos acumulados das duas melhores subidas oficiais.**

**22.2.1 - todo o concorrente que no final da 2ª subida oficial não pretenda efectuar a 3ª subida oficial, tem de informar imediatamente o Director de Prova ou o Comissário presente no final da subida, da sua não participação e colocar de imediato a sua viatura directamente no parque fechado;**

**22.2.2 - qualquer infracção ao Art 22.2.1 é aplicada pelo CCD, a sanção de desqualificação do concorrente em causa da competição.**

**22.2.3 - um condutor para poder ser classificado numa prova tem de completar duas subidas oficiais dessa prova.**

**22.3 - Subidas Regionais** - as subidas oficiais são duas.

Sendo a classificação geral final obtida pela melhor das subidas oficiais.

**22.3.1 - todo o concorrente que no final da 1ª subida oficial não pretenda efectuar a 2ª subida oficial, tem de informar imediatamente o Director de Prova ou o Comissário presente no final da subida, da sua não participação e colocar de imediato a sua viatura directamente no parque fechado;**

**22.3.2 - qualquer infracção ao Art 22.2.1 é aplicada pelo CCD, a sanção de desqualificação do concorrente em causa da competição.**

**22.3.3 - um condutor para poder ser classificado numa prova regional tem de completar uma subida oficial dessa prova.**

**22.4 - Rampas Regionais - Eliminado**

**22.5 - Rampas CNM - Eliminado**

**22.4.1 - Autorização de nova subida** - o director de prova, poderá autorizar uma nova subida aos condutores, que por algum motivo da amostragem de bandeiras amarelas ou brancas a sinalizar uma viatura de segurança, não tenham registado um tempo normal de subida. As viaturas nestas condições têm de regressar à partida precedidas de uma viatura da organização devidamente identificada, encontrando-se em regime de parque fechado. Eventuais casos especiais serão submetidos à apreciação do CCD.

Todo o condutor responsável por uma interrupção de uma subida, não poderá voltar a efectuar a dita subida excepto se o CCD considerar razões de força maior e decidir o contrário. Nenhuma reclamação será admitida a este respeito.

**22.4.2 - Amostragem de bandeira vermelha** - o director de prova, após decisão do CCD, poderá autorizar os concorrentes parados no percurso, no decorrer de uma subida oficial por amostragem de bandeira vermelha ou presença de uma viatura de segurança após um incidente alheio a eles, efectuarem uma nova subida.

As viaturas nestas condições têm de regressar à partida precedidas de uma viatura da organização devidamente identificada, **encontrando-se em regime de parque fechado** desde o momento da sua paragem e até ao momento de voltar a partir para uma nova subida.

Todo o condutor responsável por uma interrupção de uma subida, não poderá voltar a efectuar a dita subida excepto se o CCD considerar razões de força maior e decidir o contrário. Nenhuma reclamação será admitida a este respeito.

**22.5 - Intervalo entre subidas** - será estabelecido pelo director de prova, não podendo contudo ser inferior a 20 minutos. Este tempo começará a contar, a partir da chegada pelos próprios meios, ao parque de assistência, do último concorrente.

**22.6 - Intervalos de Partida** - **o intervalo de partida entre concorrentes, nas subidas oficiais, é no mínimo de 30 segundos.**

## **Art. 23 - PROCEDIMENTO DE CHEGADA DE TREINOS E SUBIDAS DE PROVA**

**23.1 - Final de uma subida** - uma subida acaba com a passagem da linha de chegada, onde é mostrada a bandeira de xadrez, momento a partir do qual, tem de reduzir a velocidade, e dirigir-se para o parque de chegada, seguindo as instruções dos comissários no local.

O não cumprimento deste artigo poderá implicar a desqualificação da competição por decisão do CCD.

**23.2 - Cronometragem** - será efetuada à milésima de segundo por meio de células fotoelétricas acionando um relógio com impressora. O sistema compreenderá uma célula de saída e outra de chegada e tem de ser duplicado por um sistema alternativo, que poderá ser de acionamento manual mas com impressora automática.

**23.3 - Retorno ao Parque de Partida** - não havendo alternativa, far-se-á no sentido inverso do percurso de prova, seguindo as instruções dos comissários do parque de chegada, **que os alinharão em tempo oportuno. A descida das viaturas é realizada em fila e devidamente enquadrada, à frente e atrás por viaturas da organização.**

**23.3.1 - Retardar o regresso à Partida** - **os pilotos não podem retardar o seu regresso nem parar no percurso quando do regresso ao parque de partida.**

**O incumprimento desta norma poderá implicar por decisão do CCD a aplicação de uma das penalidades previstas no CDI.**

**23.3.2 - Retorno à Partida ou Parque Fechado** - **será feito pelo pelo percurso de prova tendo todos os condutores, de se manter com o fato competição vestido e os cintos de segurança apertados. Nas viaturas abertas o uso de capacete é obrigatório.**

## **Art. 24 - PARQUES**

**24.1 - Parque de Verificações Técnicas Iniciais** - têm de ser coberto e dispor de uma zona que admita, pelo menos, a verificação simultânea de duas viaturas e estar disponível com o material necessário para o trabalho dos CT. Tem ainda de estar convenientemente fechado e vigiado, pelo que só oficiais de prova e as equipas que vão verificar a sua viatura, tenham acesso.

**24.1.1 - Horário** - a entrada das viaturas terá de ser controlada por um oficial de prova que registará a hora.

**24.2 - Parque de Exposição** - o organizador poderá realizar um parque fechado de apresentação ao público, sendo obrigatório para todas as viaturas participantes. A não comparência implicará a aplicação ao concorrente de uma multa de 250 €.

**24.2.1 - Localização** - deverá ser no centro da vila/cidade onde a mesma se realizar e ser de fácil acesso para as viaturas.

**24.2.2 - Duração** - não deverá exceder os 120 minutos e a hora limite de finalização será às 21:00 horas, a partir do qual as viaturas serão libertadas.

**24.3 - Parque de Assistência** - por cada viatura participante, será autorizado um veículo de assistência, quatro pessoas com licença desportiva e credenciadas para a prova onde terá de figurar o número do concorrente.

**24.3.1 - Localização** - deverá ser o mais próximo possível do percurso da prova, tendo de estar corretamente sinalizada e delimitada. Caso necessário, o organizador tem de prever um sistema de acompanhamento das viaturas participantes. O piso do parque tem de ser asfaltado.

**24.3.2 - Manobras proibidas** - são proibidas acelerações, travagem, aquecimento pneus, etc.

**24.3.3 - Instalação sonora** - o parque tem de ter instalação sonora que permita tornar audível a todos os participantes, qualquer informação ou apelo da organização.

**24.3.4 - Higiene** - terá de ter serviços com WC e contentores suficientes para colocação de lixo, pelo que é obrigatório cada concorrente, deixar limpo o espaço que lhe foi destinado. O incumprimento a esta norma, implicará a aplicação de uma multa de 250 €.

#### **24.4 - Parque Fechado**

**24.4.1 - Delimitação** - será considerado a partir de uma linha tracejada, pintada no pavimento, localizada 50 metros antes da linha de partida.

**24.4.2 - Procedimento após o final da última subida do 1º dia - as viaturas ficarão em parque fechado (mínimo 30 minutos) após a disputa de uma subida oficial. Após cruzarem a linha de chegada, os condutores terão de dirigir as suas viaturas para essa zona, que será indicada no regulamento particular.**

**24.4.3 - Remoção de uma viatura para o Parque Fechado** - o organizador tem de em caso de impossibilidade do condutor, devidamente reconhecida pelo director de prova, promover a remoção da viatura.

**24.4.4 - Apresentação da viatura** - qualquer viatura classificada, que não se apresente imediatamente após o final da terceira subida de prova no parque fechado, será desqualificação.

Qualquer viatura classificada ao não efectuar a totalidade das subidas de prova, terá de informar a organização e esta indicar o local onde será efectuado o parque fechado.

**24.4.5 - Pessoal autorizado** - só os oficiais de prova encarregados dos controlos pode permanecer no interior do parque fechado onde nenhuma intervenção poderá ser efectuada nas viaturas sem a sua autorização.

**24.4.6 - Procedimento parque fechado** - o regulamento de parque fechado aplica-se a toda a zona compreendida entre a linha de chegada e a entrada do parque fechado.

**24.4.7 - Procedimento dos condutores no Parque Fechado** - após estacionarem a viatura, os condutores terão de desligar o motor, colocar o volante (quando se aplique) e abandonar o parque fechado, momento a partir do qual será interdito o acesso da equipa ao seu interior.

**24.4.8 - Capa de cobertura** - é interdita a sua utilização nas viaturas (excepto em caso de chuva para as viaturas abertas).

### **Art. 25 - CLASSIFICAÇÕES**

**25.1 - Estabelecimento das Classificações** - de acordo com os tempos obtidos nas subidas oficiais de prova.

#### **25.1.1 - Classificações a distribuir:**

**a)** de cada uma das subidas de treinos.

**b)** provisória de cada uma das subidas de prova.

**25.2 - Constituição** - Todos os participantes, incluindo os não classificados e desqualificados, têm de constar das classificações finais oficiais de cada categoria.

**25.2.1 - Informação a não classificados ou desqualificação** - tem de ser mencionado o artigo aplicável.

**25.3 - Classificações Finais Provisórias** - são assinadas pelo director de prova e publicadas de acordo com o Art. 12 das PGAK.

**25.4 - Monitor no Parque de chegada** - sempre que possível o organizador deverá disponibilizar um monitor ligado diretamente à cronometragem para que os concorrentes possam verificar em tempo real, os tempos oficiais provisórios. As informações têm de ser fiáveis, rápidas e de fácil leitura.

## **Art. 26 - ENTREGA DE PRÉMIOS**

**26.1 - Cerimónia de Pódio** - 30 min. após a entrada em parque fechado do ultimo concorrente e publicação da classificação oficiosa, terá lugar a realização do pódio de acordo com o descrito no protocolo para a entrega de prémios.

**26.1.1 - Cerimónia Particular** - o organizador poderá efectuar posteriormente uma cerimónia particular de entrega de prémios.

## **Art. 27 - ACTAS - RELATÓRIO DE ENCERRAMENTO**

**27.1 - Actas** - as reuniões do CCD serão transcritas em actas as quais têm de ser assinadas por todos.

**27.2 - Relatório Final** - no final da competição, os organizadores têm de emitir o relatório final o qual tem de ser assinado pelo CCD.

**27.3 - Entrega das actas e dos relatórios** - conforme Art. 12.3 das PGAK.

## **Art. 28 - DISPOSIÇÕES DIVERSAS**

**28.1 - Exames Médicos** - o director de prova, o CCD ou o Médico Chefe, podem solicitar a um condutor que se submeta a um exame médico, em qualquer momento da prova.

**28.2 - Briefing** - é obrigatório em todas as provas e será dirigido pelo director de prova, em local e hora sempre que possível (junto ao padok ou linha de partida e 30 minutos antes do início da primeira subida de treinos) definidos no regulamento particular. Todos os condutores, admitidos à partida, são obrigados a participar.

**28.2.1 - Controlo de acessos ao briefing** - um elemento designado pela organização será o responsável pelo controle de acesso e registo de presenças dos condutores.

**28.2.2 - Atraso ao briefing** - qualquer atraso implica a aplicação pelo CCD, de uma multa de 100 €.

**28.2.3 - Ausência ao briefing** - a ausência sem que a justificação seja aceite pelo CCD, dará lugar à aplicação, de uma das penalidades previstas no Art. 12.3 do CDI. O CCD convocará o concorrente e o condutor que não tenham assinado a folha de presenças, a fim de conhecer da justificação dessa ausência e de lhes comunicar a penalidade imposta, dando-lhes conhecimento dos detalhes transmitidos no briefing.

**28.2.3.1 - Audição** - Caso o condutor não compareça à convocatória do CCD, até 20 minutos antes do início dos treinos, será desqualificado da competição.

**28.2.3.2 - Pagamento da multa** - revertendo para o organizador terá de ser liquidada no secretariado da prova até 15 minutos antes do início dos treinos, sem o que, o condutor não será autorizado a participar na prova.

**28.2.4 - Briefing escrito** - será entregue uma cópia aos condutores à entrada da sala, após a assinatura da folha de presenças.

**28.2.5 - Atraso da responsabilidade do organizador** - se por responsabilidade do organizador, a reunião não tiver início à hora regulamentarmente prevista, e salvo motivos de força maior devidamente reconhecidos pelo Observador à prova, o clube organizador será multado em 500 €.

**28.2.6 - Briefing não efectuado** - se por responsabilidade do organizador, a reunião não se realizar, o clube organizador será multado em 1 000 €.

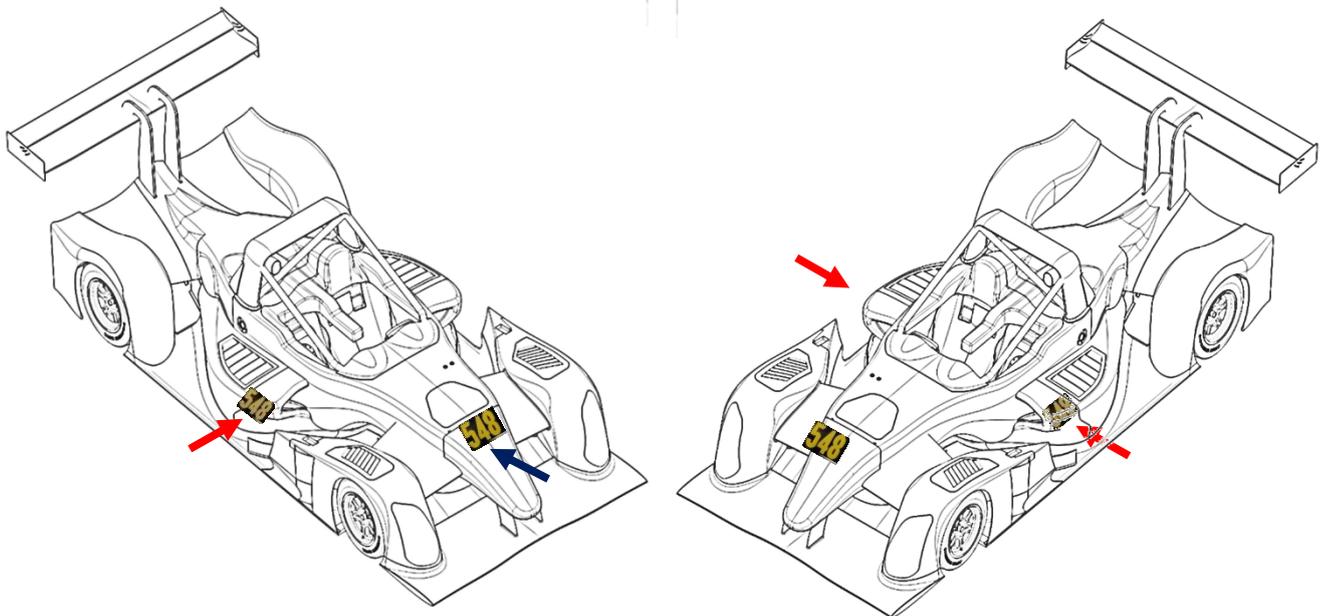
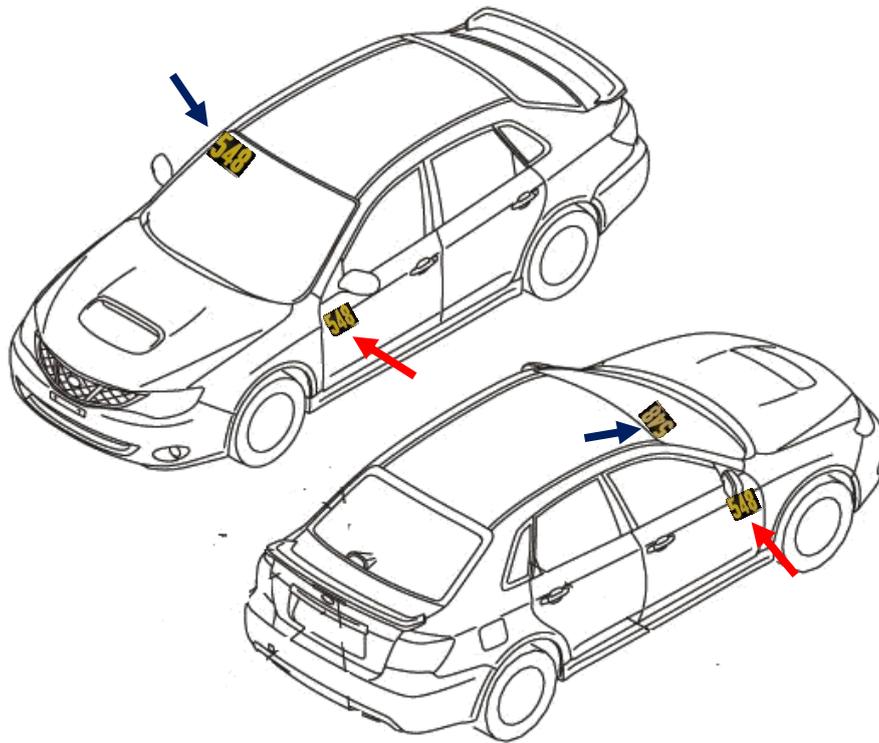
## **Art. 29 - RESTRIÇÕES ÀS PRESENTES PRESCRIÇÕES - MODIFICAÇÕES - ADITAMENTOS**

**29.1 - Derrogações às PEM** - em casos excepcionais, os clubes organizadores poderão propor à FPAK, aquando do envio do regulamento da prova, algumas restrições ou alterações às PEM, as quais, só se tornarão efetivas, após aprovação da FPAK e comunicadas aos organizadores, por escrito.

**29.2 - Conhecimento das derrogações aos condutores** - o organizador tem de dar conhecimento a todos os concorrentes, através de aditamento.

**29.3 - Duvidas na interpretação das PEM** - em caso de diferendo, e até ao início da prova, será a direcção da FPAK a decidir a correcta interpretação. Após o início da prova caberá ao CCD decidir.

**29.4 - Modificações** - qualquer modificação às presentes prescrições, será introduzida de acordo com o Art. 2.4 das PGAK.



## ACTUALIZAÇÕES

Art. / Data	Estado	Art. / Data	Estado	Art. / Data	Estado
1.2 e) - 29.03	Actualização	7.2 - 28.04	Actualização	7.3 - 28.04	Novo
8.4 - 28.04	Actualização	8.5 - 28.04	Actualização	10.1 - 28.04	Actualização
10.3 - 28.04	Actualização	11.6 - 28.04	Actualização	13.5 - 28.04	Actualização
13.5 - 28.04	Actualização	15 - 28.04	Actualização	19.2 - 28.04	Eliminado
21.5 - 28.04	Novo	22.1.2 - 28.04	Novo	22.5 a) b) c) - 28.04	Novo
23.3 - 28.04	Actualização	23.3.1 - 28.4	Novo	23.3.2 - 28.4	Novo
24.4.2 - 28.04	Actualização	21.1.1 - 09.06	Actualização	21.3 - 09.06	Actualização
21.6 - 09.06	Novo	21.7 - 09.06	Novo		
22.6 - 09.06	Novo				

29.03	<b>1.2. e)</b> a aprovação definitiva do traçado será efectuada antes do início das verificações administrativas da prova de acordo com o descrito no Art. <del>7.1.1</del> das presentes PEM;
28.04	<b>7.2 - Viatura</b> - um condutor poderá participar numa mesma prova com duas viaturas diferentes, desde que estas pertençam a categorias distintas <b>e logisticamente seja possível para a organização</b> . No entanto, não são permitidas viaturas de reserva, nem a mesma viatura poderá ser conduzida por mais que um condutor. <del>Os Comissários Técnicos têm de identificar as viaturas durante as Verificações Técnicas, para garantir o cumprimento do presente artigo. Qualquer infração levará à desqualificação da competição, sem prejuízo de outras sanções que possam vir a ser aplicadas pela direção da FPAK ao abrigo do CDI.</del>
28.04	<b>8.4 - Placas</b> - os organizadores fornecerão a cada equipa, as seguintes placas <del>e números de competição</del> , que têm de ser colocadas <del>com nas seguintes posições</del> , de acordo com o tipo de viatura.
28.04	<b>8.5 - Atribuição dos números</b> - conforme cada regulamento desportivo
28.04	<b>10.1 - Combustível a utilizar</b> - <del>será livre, não podendo ultrapassar as características descritas nos</del> Art. 252.9.1 e 252.9.2 do Anexo J ao CDI para os motores a gasolina e a diesel, respectivamente.
28.04	<b>10.3 - Combustível suficiente</b> - tem que estar previsto, para a possibilidade de necessitar executar uma subida extra.
28.04	<b>11.6 - Piso dos Pneus</b> - no caso de uma subida extra não é permitido a troca de pneus.
28.04	<b>13.5 - Elementos autorizados no local de pesagem</b> - as Autoridades Desportivas, os CT e oficiais da competição. <del>Nenhuma intervenção de qualquer tipo é permitida nessa zona, a menos que seja autorizada pelos oficiais da competição presentes.</del>
28.04	<b>13.6 - Procedimentos de pesagem</b> - em qualquer momento, no final de cada subida ou no final da competição, as viaturas poderão ser pesadas por ordem do CCD. Nesse caso os condutores têm de sair da viatura (quando for o caso) com o seu equipamento pessoal, para não influenciarem a pesagem.
28.04	<b>15 - ORDEM DE SAÍDA NOS TREINOS E SUBIDAS DE PROVA</b> - Alteração na ordem de partida, intercalando-se a <del>Categoria 6 do</del> Campeonato Nac. Clássicos de Montanha, a sair em 4º lugar.
28.04	<del><b>19.2 - Retorno à partida</b> - pelo percurso de prova ou por percurso alternativo, tem de manter-se com cintos apertados e fato competição vestido. Nas viaturas abertas o uso de capacete é obrigatório.</del>

28.04	<b>23.3 - Retorno ao Parque de Partida</b> - não havendo alternativa far-se-á no sentido inverso do percurso de prova, seguindo as instruções dos comissários do parque de chegada. <del>Por caminho alternativo ou pelo percurso de prova, serão sempre acompanhados por carros da organização à frente e atrás da fila das viaturas concorrentes, não podendo retardar o seu regresso nem parar no percurso. O incumprimento desta norma poderá implicar por decisão do CCD a aplicação de uma das penalidades previstas no CDI.</del>
28.04	<b>24.4.2 - Procedimento após o final da última subida do dia</b> - as viaturas ficarão em parque fechado, pelo que, após cruzarem a linha de chegada, os condutores terão de dirigir as suas viaturas para essa zona, que será indicada no regulamento particular.
09.06	<b>21.1.1 - Interdição de nova partida - (...)</b> subida de treinos oficiais, tenha de diminuir a velocidade ou mesmo parar, pela apresentação da bandeira vermelha, amarela, ou branca. (...)
09.06	<b>21.3 - Intervalo entre sessões</b> - será estabelecido pelo director de prova, não podendo contudo ser inferior a 20 minutos. Este tempo começará a contar, a partir da chegada pelos próprios meios, ao parque de trabalho, do último concorrente.
09.06	<b>Actualização de Artigos - 22.2 - 22.4.1; 22.2.1 - 22.4.2; 22.3 - 22.5; 22.4 - 22.3</b>