

REGULAMENTO TÉCNICO E DESPORTIVO

RADIOMODELISMO AUTOMÓVEL

TÍTULO I – REGULAMENTO GERAL

CAPITULO I - ÂMBITO

Art.º 1º – Definições

1. A competição de radiomodelismo automóvel é organizada em diferentes escalas:
 - a) Escala 1/8 TT (Todo-o-terreno);
 - b) Escala 1/8 Pista;
 - c) Escala 1/10 Eléctricos;
 - d) Escala 1/10 200mm Pista;
 - e) Escala 1/5 Pista
2. A regulamentação técnica e desportiva das escalas definidas no Art.º 1º constam de anexos apensos a este regulamento o qual está organizado por secções. Cada secção define uma escala.

CAPITULO II – DOS PILOTOS

Art.º 2º – Pilotos Oficiais

1. Qualquer piloto detentor de uma Licença Desportiva Nacional emitida pela FEPPRA é um piloto oficial de radiomodelismo automóvel.
2. O Piloto Oficial tem direito a participar nas provas dos Campeonatos Nacionais, Regionais, Taça de Portugal e Open, realizadas sob a égide da FEPPRA.
3. O Piloto Oficial está sujeito a todas as normas e regulamentos de carácter técnico e disciplinar, emanados pela FEPPRA.
4. O Piloto Oficial tem ao seu dispor toda a informação relativa ao funcionamento das provas oficiais através da página oficial da FEPPRA na Internet em www.feppra-portugal.com ou através do clube em que se encontra filiado.
5. O Piloto Oficial tem direito à apresentação de protesto ao árbitro da prova sobre matéria técnica ou disciplinar que não tenha sido convenientemente observada pelos órgãos oficiais da prova.
6. Se o protesto envolver matéria do foro disciplinar, deverá ser encaminhado para o Conselho Disciplinar, em processo devidamente instruído pelo árbitro/Director da prova.
7. Apenas os pilotos participantes numa prova podem apresentar um protesto. Os menores fazem-se representar.
8. É permitido o acesso às provas oficiais aos pilotos estrangeiros, portadores de Licença Desportiva Nacional Portuguesa, não podendo no entanto, representar Portugal em eventos desportivos estrangeiros e caso um piloto estrangeiro venha a vencer um Campeonato Nacional, será proclamado vencedor desse Campeonato Nacional e não “Campeão Nacional”.

Art.º 3º - Licenças Desportivas

1. Existem 3 tipos de Licenças Desportivas:
 - a) LAZER - A Licença Desportiva de Lazer habilita o seu titular a participar em todas as provas que não estejam integradas em Campeonatos Nacionais, Campeonatos Regionais, Taças de Portugal, Open e Provas Internacionais. Os titulares de uma Licença de Lazer poderão, no mesmo ano, solicitar a emissão de uma Licença Desportiva Nacional mediante o pagamento de uma taxa de conversão.
 - b) NACIONAL - A Licença Desportiva Nacional habilita o seu titular a participar em todas as provas dos Campeonatos Nacionais, Campeonatos Regionais, Taças de Portugal, Open e Grandes Prémios EFRA realizados no nosso país. Os titulares de uma Licença Nacional poderão, no mesmo ano, solicitar a emissão de uma Licença Desportiva Internacional mediante o pagamento de uma taxa de conversão.
 - c) INTERNACIONAL - A Licença Desportiva Internacional habilita o seu titular a participar em Grandes Prémios EFRA, Campeonatos da Europa e Campeonatos do Mundo.

2. Seguros:

- a) As Licenças Desportivas emitidas pela FEPPRA incluem um Seguro de Responsabilidade Civil para os praticantes federados, pelos danos patrimoniais e não patrimoniais resultantes de lesões corporais e/ou materiais causados a terceiros durante as respectivas provas ou treinos realizadas no nosso país (exceptuam-se as provas e troféus organizadas por entidades sem vínculo federativo). Apólice N.º: RCX54239117 – Companhia de Seguros Império - Capital: 500.000 Euros (limite de 50.000 Euros por sinistro). Exclusões: não cobre danos aos praticantes, comissários e mecânicos, bem como aos próprios carros.
 - b) As Licenças Desportivas emitidas pela FEPPRA incluem um Seguro de Acidentes Pessoais para os praticantes federados, pelos danos de lesões corporais durante as respectivas provas ou treinos realizadas no nosso país (exceptuam-se as provas e troféus organizadas por entidades sem vínculo federativo). Apólice N.º: 580012435 – Companhia de Seguros Fidelidade-Mundial, S.A. - Morte ou Invalidez Permanente: 25.000 Euros, Despesas de Tratamento: 5.000 Euros por sinistro.
3. Os preços das licenças desportivas, taxas de conversão e segundas vias de cartões constam da Tabela de Preços fixada pela Assembleia-geral da FEPPRA, em vigor à data da prova.
 4. As licenças terão de ser requisitadas pelo clube em que o piloto se encontra filiado com uma antecedência de pelo menos de 8 dias antes de qualquer prova em que pretenda participar. Os pedidos terão de ser efectuados através do preenchimento da Ficha de Requisição de Licença Desportiva (Modelo 007 da FEPPRA) e do envio do respectivo meio de pagamento. A FEPPRA não aceita pedidos de licenças desportivas via fax.

5. Ao pedido das Licenças Internacionais é emitido a Licença Nacional enquanto não chegar a Licença Internacional da EFRA.
6. Não se emitirão licenças desportivas aos pilotos filiados em clubes que não tenham a sua situação financeira regularizada com a FEPRA, bem como aos pilotos que se encontrem na mesma situação de incumprimento.
7. No caso de extravio ou furto da licença, o piloto deverá informar via fax o secretariado da FEPRA com 24 horas de antecedência da prova em que pretende participar.
8. Em caso de extravio da licença desportiva o piloto poderá solicitar à FEPRA uma 2ª via da licença desportiva através do clube em que se encontra filiado.
9. Em Janeiro mantêm-se válidas as licenças desportivas do ano anterior.
10. Pilotos sem licença desportiva válida não poderão participar em qualquer prova, corrida sob a égide pela FEPRA.
11. Pilotos com licença desportiva nacional não poderão participar em provas não licenciadas pela FEPRA.
12. Os pilotos têm que entregar obrigatoriamente a licença desportiva no acto da inscrição. Os pilotos que não sejam portadores da sua licença desportiva, poderão ainda participar na prova, desde que constem na listagem dos pilotos federados, à data da prova, na posse do Clube organizador/Delegado da escala, ficando sujeitos ao pagamento de uma taxa de 5,00 Euros que reverte a favor do clube.

CAPITULO III – DAS PISTAS

SECÇÃO I – REQUISITOS GERAIS

Art.º 4º – Requisitos da Pista

1. **ACESSO:** O acesso de carro à pista tem de ser possível a menos de 100 metros das boxes.
2. **ESTACIONAMENTO:** A zona de estacionamento para os participantes deve ficar a menos de 100 metros das boxes.
3. **ESPECTADORES:** A área destinada aos espectadores deve estar separada da pista e da zona de boxes através de barreiras de protecção.
4. **INFRA-ESTRUTURAS:** Devem estar disponíveis sanitários e água canalizada para os espectadores e participantes.
5. **BAR:** Deve existir no local, de forma a servir o público e os concorrentes.
6. **CORRENTE ELÉCTRICA:** Deve existir corrente eléctrica de 220V nas boxes para carregar baterias e utilizar ferros de soldar. A organização pode permitir o uso de outro equipamento eléctrico caso a potência da corrente eléctrica o permita.
7. **ALOJAMENTO:** Devem existir Hotel e parque de campismo suficientes e a preços razoáveis a pelo menos 20 minutos da pista.
8. As especificações da pista para cada escala estão descritas no Regulamento das Secções, referidas no n.º 1 do Art.º 1º.

SECÇÃO II

1. Após uma prova do Campeonato Nacional, Regional ou Taça de Portugal, pode o Delegado da escala e por intermédio do seu relatório de prova, solicitar ao CTD nova vistoria à pista e suas instalações.
2. Quando a vistoria for efectuada por iniciativa da FEPRA, esta não terá qualquer custo para o Clube para o qual a pista está homologada.
3. Quando a FEPRA achar necessária a vistoria de uma pista, esta terá de ser realizada até ao final do ano desportivo corrente.
4. A vistoria será efectuada por um ou mais elementos do CTD juntamente com um elemento da Direcção do Clube.
5. Quando a pista não obedecer às exigências impostas inicialmente perderá a homologação. Esta perda de homologação será aplicada imediatamente. Será dado ao clube um prazo para as corrigir, findo o qual, não cumpridas as exigências esta perderá a homologação.

Art.º 5º - Requisitos das Instalações

1. **BOXES:** A área destinada aos pilotos deve estar equipada com mesas (mínimo 80x60 cm por piloto) suficientes para acomodar todos os participantes e protegida do mau tempo (provas ao ar livre). É importante que a organização disponha de contentores para lixo em todas as mesas.
2. **PALANQUE:** O palanque deve acomodar 10 pilotos com o mínimo de 80cm por piloto. A largura do palanque deve ter no mínimo 1,25 metros. A altura padrão do palanque em relação ao solo é de 2 a 3 metros, mas existem medidas específicas para as escalas que constam do regulamento técnico das secções. O acesso ao palanque deve ser feito através de uma escada sólida com uma largura mínima de 1,20 m. É obrigatória a existência de um parapeito forte. O palanque tem de ser coberto e deve estar protegido contra o mau tempo. O palanque deve estar posicionado de forma a proporcionar igualdade nas condições de visibilidade, para cada piloto em qualquer posição do palanque, durante os treinos e a corrida. A visão não deve ser obstruída por nenhum objecto (pilar, mastro de bandeira, outros pilotos, etc.). É recomendável que a distância mínima entre a frente do palanque e a zona mais próxima da pista tenha entre 2 a 4 metros.
3. **DEPÓSITO DE RÁDIOS:** O depósito de rádios deve ser próximo ou se possível no palanque. O depósito de rádios deve estar colocado de forma que os rádios emissores se encontrem protegidos contra o mau tempo e acondicionados de modo seguro.
4. **INSTALAÇÕES DOS ÁRBITROS:** Deve ser proporcionado aos árbitros um espaço onde possam observar a pista com a mesma perspectiva que os pilotos, de preferência no palanque. A zona destinada aos árbitros deve estar separada da zona dos pilotos de modo a assegurar um ambiente de trabalho calmo e sem perturbações, e protegida do mau tempo. Este local deve estar equipado com mesa e cadeiras, microfone e monitor de vídeo, de modo a que possam observar a ordem da corrida a cada momento. Com o microfone o árbitro deve poder anunciar avisos e instruções a qualquer momento durante a corrida. Deve ser providenciado um sistema de comunicação em circuito fechado entre o(s) árbitro(s), o Director de Prova e o Responsável pela Cronometragem.

5. ZONA DE CRONOMETRAGEM: Deve ser providenciado espaço suficiente para os responsáveis pela cronometragem. A zona de cronometragem deve estar protegida do mau tempo. A área de cronometragem e contagem de voltas não deve ser acessível a participantes e público.
6. SISTEMA DE CONTAGEM DE VOLTAS: O sistema de contagem de voltas deve estar colocado numa parte lenta da pista para que os responsáveis pela cronometragem tenham plena visibilidade do traçado. O número dos carros deve ser legível, a partir dessa zona, pelo menos durante 2 segundos. O sistema de contagem de voltas tem de estar instalado na pista, antes da entrada para as boxes. É obrigatória a existência de um monitor de vídeo na box ligado ao sistema de contagem de voltas, em todas as provas oficiais da FEFRA.
7. QUADRO DE RESULTADOS: Deve existir um quadro para afixação de resultados, posicionado perto da sala de cronometragem, acessível a todos os participantes e protegido contra o mau tempo.
8. QUADRO DE FREQUÊNCIAS: Durante os treinos deve haver um quadro de frequências, posicionado próximo do depósito de rádios ou do palanque.

Art.º 6º - Classificação das Pistas

1. Todas as pistas estão sujeitas a vistoria e classificação. A classificação das pistas compete ao Conselho Técnico e Disciplinar, sendo que, a comissão verificadora será composta por um elemento do C.T.D., um Delegado de Todo-o-terreno ou Pista conforme a modalidade a que a mesma se destina e um representante do clube em causa. Para que a pista possa ser considerada na elaboração do calendário de provas da FEFRA na Assembleia-geral de Novembro de cada ano, deve a mesma ser solicitada até ao dia 31 de Agosto anterior, acompanhada de um cheque para pagamento das despesas de vistoria conforme consta na Tabela de Preços da FEFRA em vigor à data do pedido.
2. A FEFRA classificou as PISTAS DE TODO-O-TERRENO do modo seguinte:
 - a) TIPO A: Boxes cobertas com mesas para 80 pilotos, palanque coberto com 8 metros + 2 metros para acomodar os árbitros, sistema de contagem de voltas AMBrc, água, corrente eléctrica (tomadas) e iluminação (pista e box), ar comprimido, W.C. a menos de 100 metros, sala de cronometragem, vedação, medidas mínimas da pista.
 - b) TIPO B: Boxes cobertas com mesas para 60 pilotos, palanque coberto com 8 metros, sistema de contagem de voltas AMBrc, água, corrente eléctrica (tomadas) e iluminação (box), ar comprimido, W.C. a menos de 100 metros, sala de cronometragem, vedação e medidas mínimas da pista.
3. A FEFRA classificou as PISTAS DE ASFALTO do modo seguinte:
 - a) **TIPO A: Boxes cobertas com mesas para 30 pilotos (1/5 Pista) ou 60 pilotos (1/10 ou 1/8 Pista), palanque coberto com 8 metros + 2 metros para acomodar os árbitros, sistema de contagem de voltas AMBrc, água, corrente eléctrica (tomadas), iluminação (box), ar comprimido, W.C. a menos de 100 metros, sala de cronometragem, vedação, arbitro e medidas mínimas da pista.**
 - b) TIPO B: Boxes com mesas para 40 pilotos, palanque coberto com 8 metros, sistema de contagem de voltas AMBrc, água, corrente eléctrica (tomadas), iluminação (box), sala de cronometragem, vedação e medidas mínimas da pista.
4. As provas dos Campeonatos Nacionais, Taça de Portugal e Open, têm de ser obrigatoriamente realizadas em pistas do Tipo A. As pistas Tipo B apenas podem receber provas dos Campeonatos Regionais e Troféus.
5. As pistas permanentes devem ser vistoriadas pela FEFRA pelo menos de 5 em 5 anos. Quando a vistoria for proposta pela FEFRA não será cobrada taxa de vistoria.

CAPITULO IV - DAS PROVAS

Art.º 7º - Requisitos para a Organização de Provas

1. É da responsabilidade do Clube organizador:
 - a) A selecção dos recursos humanos necessários e com qualificação que permitam organizar uma prova.
 - b) A preparação da pista e das suas instalações bem como a solicitação das autorizações necessárias para a realização das provas.
2. Todas as provas carecem de aprovação e licenciamento da FEFRA. **A FEFRA só deverá licenciar provas aos Clubes e Associações Federadas.**

As provas classificam-se em OFICIAIS e NÃO OFICIAIS. As **PROVAS OFICIAIS** dividem-se em NACIONAIS E INTERNACIONAIS. As **PROVAS OFICIAIS NACIONAIS** são todas as que se regem pelas normas definidas pela FEFRA, isto é Campeonatos Nacionais, Regionais, Taças de Portugal e Open. As **PROVAS OFICIAIS INTERNACIONAIS** são todas as que se regem pelas normas definidas pela EFRA/IFMAR, isto é G.P. EFRA, Campeonatos Europeus e Mundiais. As PROVAS NÃO OFICIAIS dividem-se em PROVAS ou TROFEUS E PROVAS NÃO HOMOLOGADAS. As **PROVAS** ou **TROFEUS** são provas não oficiais pontuáveis ou não compostas por uma ou mais provas, sendo exigível pelo menos a Licença Desportiva de Lazer nas provas organizadas pelos clubes federados. **PROVAS NÃO HOMOLOGADAS** são todas as provas não comunicadas à FEFRA e portanto não abertas a pilotos licenciados (não estão cobertas pelo seguro de responsabilidade civil da FEFRA). Todas as provas devem ser comunicadas à FEFRA (Licenciadas pela FEFRA).
- a) Não serão licenciados troféus/provas de demonstração ou outros eventos quando existam outros já licenciados para a mesma escala e data, num raio de 50Kms de distância.
- b) Todos os clubes filiados que solicitem homologação à FEFRA são obrigados a enviar após cada prova, num prazo de 15 dias, uma classificação geral onde conste o número de licença desportiva de todos os participantes.**
- c) Os clubes que não cumprirem esta norma sofrerão a sanção de 250 euros.** E serão excluídos da atribuição do subsídio anual da FEFRA
- d) Apenas provas realizadas em pistas do tipo A e B se encontram abrangidas pelos seguros de Responsabilidade Civil e Acidentes Pessoais (Danos Próprios) da FEFRA.**

3. Até ao dia 15 de Outubro de cada ano, devem os clubes interessados em realizar provas do calendário oficial da FEFRA no ano seguinte, enviar uma "ficha de candidatura à organização de provas" (Mod. 001 da FEFRA), devidamente preenchida. As candidaturas recebidas fora de prazo ficam sujeitas a poderem não ser consideradas ou preteridas em relação a outras candidaturas apresentadas dentro do prazo. As provas dos campeonatos nacionais e regionais serão distribuídas equitativamente. Na atribuição da Taça de Portugal os clubes cuja última realização tenha sido atribuída à mais anos, será dada preferência. A atribuição do Open seguirá o mesmo critério da Taça de Portugal. Ao clube a quem seja atribuída a Taça não será dada preferência na atribuição do Open. A quem for atribuído o Open, se possível, será atribuída a 1ª prova do nacional da escala em causa. **A Taça de Portugal, em todas as escalas, poderá ser em qualquer altura do ano.** Na elaboração do calendário nacional será tomada em conta, a não coincidência com as provas internacionais em todas as escalas.
4. As taxas de inscrição a pagar pelos clubes, relativamente à organização de provas dos Campeonatos Nacionais, Regionais e Taças de Portugal e Open, devem ser pagas juntamente com a quota federativa anual até 31 de Dezembro do ano anterior a que digam respeito e constam na Tabela de Preços fixada na Assembleia-geral da FEFRA, em vigor. Os campeonatos regionais da Madeira estão isentos do pagamento das taxas acima referidas, sendo obrigatória a comunicação à FEFRA do respectivo calendário e classificações.
5. Não se realizarão provas em que o clube organizador não tenha cumprido as obrigações assumidas com a FEFRA designadamente o pagamento das quotizações e das verbas relativas às referidas provas.
6. Os clubes deverão estar equipados com todos os equipamentos necessários para efectuar as verificações técnicas das várias escalas.
7. As candidaturas para organização de provas internacionais terão de ser apresentadas à FEFRA com dois anos de antecedência, de modo a serem atempadamente analisadas as condições de realização das mesmas, nomeadamente: a) Staff organizativo; b) Comprovativo dos apoios das entidades oficiais; c) Comprovativo do apoio dos patrocinadores; d) Orçamento provisional; e) Cassete vídeo ou DVD promocional.

Art.º 8º - Segurança

1. ESPECTADORES: A segurança dos espectadores é de primordial importância e deve ser considerada no projecto de construção da pista e da área que lhes é destinada.
2. COMISSÁRIOS: A segurança dos comissários, ajudantes, participantes e acompanhantes é de igual importância, mas é evidente que estão sujeitos a uma maior percentagem de perigo.
3. BARREIRAS DE SEGURANÇA: Os espectadores, participantes e comissários de prova devem estar devidamente protegidos contra os carros, através de barreiras adequadas para poder parar um carro que falhe uma curva e fique fora de controlo. A primeira consideração para a selecção das barreiras exteriores deve ser a protecção dos espectadores e não dos carros. Toda a pista deve ser limitada por divisória fixa e permanente de forma a proteger o público. A zona de boxes deve ter protecção de segurança que defenda a integridade física dos mecânicos e pilotos.
4. DISCOS: Quando forem usados discos para evitar os cortes de pista, devem ser colocados de modo a que os carros não possam levantar voo em direcção à zona de espectadores, quando atinjam um disco a grande velocidade.
5. VERIFICAÇÕES TÉCNICAS: As verificações técnicas devem sempre incidir sobre os pára-choques, não sendo permitido que estejam colocados ou desenhados de forma que possam provocar danos graves nos espectadores ou nos outros carros, em caso de acidente.
6. PRIMEIROS SOCORROS: Deve haver pelo menos o mínimo necessário para ministrar os primeiros socorros em caso de acidente.
7. ACESSO A VIATURAS: O acesso à pista e zona de público deve ser fácil para os carros de bombeiros ou polícia.
8. SEGUROS: É obrigatório possuir um seguro de responsabilidade civil que cubra todos os danos possíveis em caso de acidente. Este seguro deve cobrir os também danos causados aos participantes e comissários independentemente da sua nacionalidade.
9. COMUNICAÇÃO RÁDIO: Não é permitido o uso de telemóveis no palanque, na pista ou na box de corrida. São permitidos os equipamentos de rádio dos pilotos, os sistemas de rádio-comunicação utilizados quer pelas organizações quer pelos pilotos/mecânicos normalmente designados por Walkie-Talkies e cuja potência e gama de frequência cumpra a regulamentação da ANACOM. Estes aparelhos estão isentos de licença de estação. A faixa de frequência autorizada é entre 434,040 / 434,790 mhz² e 446,00625 / 446,09375 mhz. Os aparelhos que serão usados durante a prova, devem ser apresentados à organização (director de prova ou árbitro) para verificação e confirmação da sua faixa de frequência. A organização não permitirá a utilização de aparelhos que não tenham a identificação na sua ficha técnica sobre qual a frequência que emitem. Caso a organização utilize este sistema de comunicação, terá prioridade na escolha do canal a utilizar, sendo proibida a sua utilização pelos pilotos/mecânicos que terão que seleccionar outro canal.

Art.º 9º - Sistema de Contagem de Voltas

1. É obrigatório o uso de um sistema de contagem de voltas do tipo AMBrc de transponders pessoais, sendo necessário ter no mínimo 10 transponders para alugar aos pilotos, em caso de falta ou falha do seu transponder pessoal. O valor do aluguer a cobrar (no início da prova) pelos clubes, consta na tabela de preços da FEFRA em vigor à data da prova.
2. O sistema informático e de contagem de voltas utilizado deve satisfazer todos os requisitos FEFRA, abaixo indicados.
3. A FEFRA poderá verificar e não sancionar o equipamento a utilizar, caso não satisfaça os requisitos expressos.
4. Todos os pilotos a disputarem provas do calendário regional ou nacional têm de possuir no mínimo um transponder pessoal compatível com o sistema de cronometragem AMBrc.
5. O sistema de contagem de voltas deve ser operado pela organização, devendo o mesmo, ser ensaiado antes do início da prova.

6. O sistema deve guardar um registo de volta a volta de todos os pilotos, bem como o número de voltas e tempo total em horas, minutos, segundos e centésimos de segundo.
7. Os requisitos necessários para a sala de cronometragem estão descritos nos n.º 5 e 6 do Art.º 5º.
8. O sistema de contagem de voltas e o computador devem estar ligados a uma fonte ininterrupta de energia UPS (não a um gerador), que garanta a continuação do registo de voltas em caso de falha de energia. As ligações devem estar feitas de forma que não sejam fáceis de desligar acidentalmente.
9. Os números dos carros devem ter no mínimo 40 mm de altura, impressos num quadrado com fundo branco ou preto com 55 mm de lado ou um círculo de 55 mm de diâmetro, excepto para a escala 1/5 Pista que devem ter no mínimo 80mm de altura impressos num quadrado com fundo branco ou preto com 70x98mm. Os números deverão ser impressos em cor "matt" (sem brilho). Não é permitido mais nenhum texto dentro desta área. Os tipos de fontes permitidas para o número dos carros são: Avant Garde Gothic Medium/Demi/Bold, Din 1451 Traffic Sign Numbers, Futura Demi Bold/Bold e Futura XBLKIt BT. Os números devem ser colocados nos carros conforme são fornecidos pela organização.

CAPITULO V - DOS ÁRBITROS

Art.º 10º - Natureza e Competência

1. A função do(s) árbitro(s) é a de observar a corrida e em particular o comportamento desportivo dos pilotos durante a mesma. Ele(s) garantirá(ão) que os regulamentos sejam cumpridos.
2. O(s) árbitro(s) fará(ão) parte do colégio de comissários quando for convocada uma reunião pelo Director de Prova. O(s) árbitro(s) decidirá(ão) de acordo com as regras.
3. Nas provas do Campeonato Nacional, Campeonatos Regionais e Taça de Portugal e Open deve haver a presença de pelo menos um árbitro. O Director de prova pode acumular a função de Árbitro desde que centre a sua atenção sobre o comportamento dos pilotos em pista, nas mangas, sub-finais e final.
4. O(s) árbitro(s) devem ter profundo conhecimento do regulamento da FEPPA.

Art.º 11º - Deveres dos Árbitros

1. O(s) árbitro(s) deve(m) observar o desenrolar da prova desde o seu início até ao seu termo durante as qualificações, sub-finais e final ou finais.
2. Quando existir mais do que um árbitro, agirão em conjunto nas decisões e na atribuição de avisos e instruções. Os árbitros devem agir após o primeiro aviso, mas em qualquer dos casos o máximo de 3 penalizações (Stop and Go), significa a desqualificação automática do piloto.
3. O(s) árbitro(s) e o Director de Prova definirão no início da corrida o tempo das penalizações a aplicar durante o evento, tendo em conta o formato e dimensões da pista, nomeadamente nas falsas partidas e cortes de pista. Eles decidirão também o número limite de mecânicos por carro permitidos na box. Em condições normais o limite máximo é de 2 mecânicos por carro.

Art.º 12º - Pontos a Observar pelos Árbitros

1. Comportamento anti-desportivo durante a corrida, isto é impedir a progressão de outros participantes, abrandamento deliberado, reduzir deliberadamente a velocidade com a intenção de prejudicar a condução de outro carro, embater deliberadamente noutro carro, cortar deliberadamente a pista, condução perigosa em geral, bem como outros comportamentos anti-desportivos.
2. Condução que beneficie deliberadamente uma equipa em detrimento de outros pilotos. Caso o Árbitro ou o Director de Prova suspeitem que algum piloto se encontra a fazer jogo de equipa utilizando um comportamento anti-desportivo, e não tenham podido actuar na altura devida, deverão mencionar o facto no seu relatório para a FEPPA. Sempre que o mesmo seja detectado em devido tempo, o Árbitro actuará em conformidade com o regulamento.
3. Comportamento anti-desportivo dos pilotos ou mecânicos envolvidos na prova.
4. Uso incorrecto da entrada ou saída das boxes.
5. Reparações ou reabastecimentos efectuadas fora da zona de box.
6. Carros que não estejam de acordo com as normas antes da partida ou durante a corrida (por exemplo: devido à perda da carroçaria).
7. Carros que não se encontrem em condições ou inguiáveis devido a avaria ou mau funcionamento.
8. Procedimentos e infracções de partida, tomando acção imediata e comunicando ao Responsável pela Cronometragem das penalizações que forem atribuídas. (O Responsável pela Cronometragem é o responsável pela efectivação das penalizações em tempo).
9. Verificar a metodologia usada nas verificações técnicas.

Art.º 13º - Autoridade dos Árbitros

1. O árbitro emite avisos e penalizações "Stop and Go", na eventualidade de infracção a qualquer uma das normas descritas no n.º 1 ao n.º 7 do Art.º 12º e, em último caso, poderá mesmo desqualificar um piloto quando os avisos não produzirem efeito. As penalizações e instruções são dadas pelo árbitro e serão registados em folha própria. As instruções dadas pelo árbitro devem ser seguidas de imediato.
2. Caso um aviso de "Stop and Go" não seja possível de cumprir antes do final da corrida em curso, o piloto em causa sofrerá uma penalização em tempo de 10 segundos (1 volta – Escala 1/5 Pista).
3. Os avisos por comportamento anti-desportivo referidos no n.º 1 ao n.º 3 do Art.º 12º são anunciados do seguinte modo: "1º AVISO PARA O CARRO N.º ?? POR COMPORTAMENTO ANTI-DESPORTIVO".
4. Os avisos por utilização incorrecta da zona das boxes referidos no n.º 4 e n.º 5 do Art.º 12º são anunciados do seguinte modo: "1º AVISO PARA O CARRO N.º ?? POR UTILIZAÇÃO INDEVIDA DA ZONA DE BOX".
5. As instruções para reparação referidas no n.º 6 e n.º 7 do Art.º 12º são anunciadas do seguinte modo: "1º AVISO PARA O CARRO N.º ?? PARA REPARAR O CARRO, CARROÇARIA, ETC.".

6. Os avisos e instruções dados pelo árbitro são indiscutíveis e finais, não podendo ser questionados por ninguém. Em nenhuma circunstância pode um aviso ou uma instrução dada pelo árbitro levar à interrupção de toda a corrida.
7. Os apelos contra as decisões do árbitro devem ser endereçados ao Presidente da FEPPA (Rua Álvaro Pires Miranda, 109 1º Dtº C - Apartado 197 EC Marrazes – 2416-903 LEIRIA), depois da prova e por escrito, acompanhado de um cheque de caução de 50,00 Euros. A FEPPA estudará o caso e responderá ao piloto que apresentou o apelo.

Art.º 14º - Relatórios dos Árbitros

O(s) árbitro(s) preenche(m) o Relatório da Prova depois da corrida, juntamente com o Director de Prova, recolhem os resultados de todo o evento e entregam ao Delegado FEPPA da escala. O relatório deve conter informação geral acerca da organização, das instalações e da corrida. As notas com as indicações dos avisos emitidos devem ser anexadas ao relatório.

CAPITULO VI - DOS COMISSÁRIOS DE PROVA

Art.º 15º - Definições

1. Comissários obrigatórios em provas dos Campeonatos Nacionais, Regionais e Taça de Portugal:
 - a) Director de Prova;
 - b) Responsável pela Cronometragem;
 - c) Verificador Técnico.
2. Outros comissários poderão desempenhar as seguintes funções:
 - a) Registo e confirmação de inscrições, verificação de licenças e cobrança da taxa de inscrição;
 - b) Supervisão do depósito de rádios;
 - c) Entrega e recepção de transponders;
 - d) Sinais de partida e chegada (bandeiras);
 - e) Publicação de resultados;
 - f) Separação e controle do acesso à zona dos pilotos e da pista.
 - g) Pistadores: mínimo 5.

Art.º 16º - Natureza e Competência

1. Todos os oficiais devem ser pessoas experientes e com conhecimento dos regulamentos.
2. É da responsabilidade da organização da prova a selecção do pessoal indicado no n.º 1 e no n.º 2 do Art.º 15º, para as provas do Campeonato Nacional e Taça de Portugal e Open.
3. A nenhum dos comissários de prova é permitido participar na corrida.
4. Os comissários de prova devem estar devidamente identificados e facilmente identificáveis entre os participantes (por ex.: através de coletes).
5. Os pistadores são obrigatórios e devem estar equipados com luvas ou outras protecções. Deve estar colocado um pistador em cada 30 metros. Os pistadores devem permanecer no seu posto durante o decorrer da corrida. Só os pistadores podem permanecer na pista enquanto a prova estiver a decorrer.
6. Em caso de dúvida na interpretação de alguma alínea no regulamento cabe ao(s) árbitro(s) a interpretação final.

Art.º 17º - Director de Prova

1. Enquadramento do Director de Prova
 - a) À excepção dos árbitros e do supervisor de cronometragem (se o houver), todos os comissários de prova são subordinados do Director de Prova que emite instruções detalhadas para o desempenho de cada uma das funções.
 - b) O seu poder de decisão está subordinado ao árbitro júri da prova, definido nos órgãos oficiais de uma prova.
 - c) O Director de Prova tem absoluta autoridade na prova.
 - d) O Director de Prova deve estar presente no controle da corrida durante as séries de qualificação e corrida a menos que o assistente do Director de Prova esteja presente.
 - e) O Director de Prova, enquanto no desempenho das suas funções, é o responsável perante a FEPPA do bom funcionamento da prova, estando sujeito a todas as suas regras, normas técnicas e disciplinares.
 - f) Em qualquer momento o Director de Prova poderá reunir com o júri e com o Delegado da FEPPA destacado para a prova em curso, para aconselhamento.
 - g) O árbitro e o Director de Prova trabalharão sempre em conjunto, tomando decisões, emitindo avisos e instruções.
 - h) O árbitro e o Director de Prova também decidirão sobre o limite prático do número de mecânicos na box, normalmente serão limitados a 2 mecânicos. Se o espaço o permitir estes números podem ser aumentados.
 - j) No caso de protesto contra os resultados, o Supervisor de Cronometragem em conjunto com o Director de Prova, verificam o resultado protestado, tomando uma decisão.
2. Competência do Director de Prova:
 - a) Autorizar todas as alterações de frequência.
 - b) Coordenação das funções dos comissários de prova.
 - c) Coordenar a publicação dos resultados.
 - d) Supervisionar os fiscais de pista.
 - e) Organizar os pistadores.
 - f) Coordenação durante uma manga, Semifinal ou Final, se um piloto poderá ir à área de trabalho com o seu rádio emissor com o propósito de o verificar ou reparar, a menos que isso seja expressamente proibido pelo Director de Prova durante a Reunião de Pilotos.
 - g) Gerir a obrigatoriedade da marcação do chassis.
 - h) Gerir carros considerados inguiáveis ou em condições perigosas; poderão prosseguir a prova, só depois de reparados e aprovada a reparação pelo Director de Prova ou Árbitro.

- i) Carros que tenham perdido a carroçaria ou outras partes, devem parar de imediato, ser reparados após o que poderão retomar a prova.
 - j) A bandeira preta é manipulada pelo Director de Prova ou pelo Árbitro.
 - k) Gerir penalizações em tempo, voltas ou até mesmo desclassificações.
 - l) Analisar o conteúdo dum protesto que deve conter informação relevante para o Director de Prova, estar habilitado a discutir o protesto e decidir em conjunto com o(s) Árbitro(s), e o Chefe de Cronometragem.
 - m) Analisar conjuntamente com o responsável pela contagem de voltas se numa corrida, um piloto se esquecer de fixar o emissor, decidir se as voltas serão ou não contadas. Não haverá apelo da sua decisão.
3. Responsabilidades do Director de Prova:
- a) A coordenação do funcionamento de uma prova, garantido o cumprimento do horário oficial e que a mesma se processa dentro dos padrões de dignidade e seriedade.
 - b) Garantir, durante a duração do evento, as condições de equidade a todos os pilotos.
 - c) Garantir que toda a informação relevante para os pilotos é adequada e atempadamente publicitada.
 - d) Receber directamente, após a corrida, uma cópia do relatório do Árbitro.
 - e) Registo das inscrições, verificar as licenças e cobrar as taxas.
 - f) Supervisionar o depósito de rádios.
 - g) Dar os sinais de partida e chegada.
 - h) Fazer a separação da área do público da dos pilotos e da pista.
 - i) O Director de Prova deverá convocar a reunião de pilotos.
 - j) Apresentação pessoal dos principais Comissários e Árbitros.
 - k) Detalhes das penalizações que podem ser atribuídas e em que circunstâncias serão atribuídas.

Art.º 18º - Responsável pela Cronometragem

1. O Responsável pela Cronometragem deve ser um elemento com experiência na operação do sistema de contagem de voltas.
2. São suas responsabilidades:
 - a) Registo e gravação de dados relativos ao volta-a-volta, n.º de voltas e tempos de cada piloto.
 - b) Ordenação e publicação dos resultados.
 - c) Selecção dos pilotos para as sub-finais e final ou finais.
 - d) Durante a volta de apresentação nas sub-finais e final é da responsabilidade do cronometrista, a verificação do bom funcionamento dos transponders.

O Responsável pela Cronometragem, no final da prova, deve elaborar uma colecção de todos os resultados em papel ou em meio informático que possam ser utilizados em caso de protesto.
3. Em caso de protesto dos resultados, o Responsável pela Cronometragem, em conjunto com o Director de Prova, verificará o resultado questionado. Desta análise resulta decisão imediata.
4. Nas provas do Campeonato Nacional, Regional e Taça de Portugal e Open é obrigatório que a classificação nas qualificações, sub-finais e final inclua o volta-a-volta de todos os pilotos.
5. Os resultados das qualificações serão publicados depois de concluídas as verificações técnicas da manga em causa.
6. Após a final são publicados os resultados provisórios que passam a oficiais após o termo do período de protesto (10 minutos - Parque Fechado), caso não sejam apresentados protestos. Dez minutos após a oficialização dos resultados finais deverá ser realizada a cerimónia de entrega de prémios.
7. No prazo máximo de 5 dias úteis deve ser enviado ao Conselho Técnico e Disciplinar da FEPPRA ou entregue ao seu delegado presente, o relatório da prova e as listagens dos pilotos inscritos, da classificação geral após as mangas, de todas as mangas, da classificação geral final e de todas as sub-finais e finais. **A classificação geral final tem obrigatoriamente de conter o número da licença desportiva de todos os pilotos.**

A falta de envio do relatório de prova naquele prazo será punida de acordo com alínea c) do Art.º 37º dos Estatutos da FEPPRA (multa de 50,00€). No próprio dia ou no dia seguinte à realização da prova, deve ser enviada via fax ou para o e-mail da FEPPRA, a classificação geral final com o número das licenças de todos os pilotos, para publicação imediata na página oficial da FEPPRA na internet.
8. Todos os resultados impressos ou sob outra forma, na sua condição original, são propriedade FEPPRA e são guardados pelo responsável pela cronometragem até ao final do evento.
9. O Responsável pela Cronometragem é o responsável pelas penalizações a dar nas falsas partidas.

Art.º 19º - Verificador Técnico

1. O Verificador Técnico é o comissário responsável pelas verificações técnicas dos carros.
2. Ele certificará que os carros estão de acordo com os regulamentos oficiais da escala respectiva.
3. Em caso de dúvida o Verificador Técnico poderá chamar qualquer carro para verificação, devendo garantir que existem condições para tal (esta acção não deverá por em risco o normal funcionamento da prova).

CAPITULO VII - DOS PROCEDIMENTOS DE CORRIDA

Art.º 20º - Inscrições

1. Só os pilotos com Licença Desportiva Nacional podem participar no Campeonato Nacional, no Regional, na Taça de Portugal ou no Open.
2. As inscrições deverão ser efectuadas por E-mail ou fax para os contactos disponibilizados pelo clube organizador do evento, até às 18 horas da Sexta-feira anterior à prova. Poderão ainda ser aceites inscrições no local da prova, desde que as mesmas sejam efectuadas durante o período dos treinos, com direito a perda de ranking.
3. No dia anterior, se existirem treinos, o piloto só poderá treinar depois de confirmar a sua inscrição.

4. O valor da inscrição a pagar por cada piloto nas provas dos Campeonatos Nacionais, Regionais, Taça de Portugal e Open, consta da Tabela de Preços fixada pela Assembleia-geral da FEPRA, em vigor à data da prova.
5. Nas provas anuladas ou não concluídas:
 - a) Nos casos em que a anulação ou a não conclusão da prova tenha sido causada por negligência da organização, será devolvido aos pilotos 50% do valor da inscrição.
 - b) Nos casos em que a anulação ou a não conclusão da prova tenha sido causada por razões alheias à organização, o valor da inscrição não será devolvido aos pilotos.

Art.º 21º - Treinos

1. Nas provas do Campeonato Nacional, Regional, Taça de Portugal e Open, no dia anterior à prova (Sábado), a partir das 14 horas, a pista deve estar aberta para treinos livres para todos os pilotos que pretendam participar na corrida. Poderá haver lugar a mangas de qualificação. Os pilotos só podem participar nos treinos depois de confirmarem e efectuarem o pagamento da sua inscrição. Durante os treinos livres devem ser controladas as frequências utilizadas em quadro próprio.
2. No dia da prova a pista deve ser aberta para treinos livres até 30 minutos antes do início das mangas de qualificação, se o Director de Prova assim o decidir.

Art.º 22º - Constituição das Mangas

1. Nas provas do Campeonato Nacional, Regional e Taça de Portugal e Open as mangas de qualificação serão constituídas por um máximo de 10 pilotos e organizadas em função do seu posicionamento no Ranking Nacional.
2. Os organizadores do evento poderão alterar a constituição de uma manga apenas quando houver algum problema que não seja possível de resolver.

Art.º 23º - Frequências de Rádio

1. Só as frequências permitidas no nosso país para o radiomodelismo automóvel poderão ser utilizadas. Só sob a responsabilidade do próprio utilizador poderão ser utilizadas outras frequências sistemas.
2. No caso de 2 pilotos com a mesma frequência se qualificarem para a mesma sub-final ou final, o piloto mais lento deverá trocá-la.
3. Os pilotos mais lentos que não possam ou não queiram trocar a sua frequência, não tomarão parte na sub-final ou final para a qual se qualificaram.
4. Se um piloto for obrigado a trocar a sua frequência antes da partida de uma sub-final ou final, devido a um erro da organização, ser-lhe-ão concedidos 10 minutos para efectivar a troca.
5. Não será concedido nenhum tempo para troca de frequências a um piloto que tenha o seu equipamento rádio defeituoso ou tenha cometido um erro na selecção dos cristais.
6. No caso de se verificarem problemas de interferências rádio, antes do início das mangas de qualificação, sub-finais ou final, deve ser efectuado um teste de frequências.
7. As alterações de frequência só podem ser efectuadas após autorização expressa do Director de Prova.
8. As frequências não podem ser publicadas nas folhas de resultados ou em quaisquer outras informações públicas. Apenas os Árbitros e os Comissários de Prova as conhecerão para o normal exercício das suas funções.

Art.º 24º - Rádios Emissores e o seu Depósito

1. São permitidos 2 tipos de rádios emissores:
 - a) **Emissores de cristais:** cuja frequência pode ser alterada através da troca dos cristais ou por intermédio de potenciómetro (frequências sintetizadas). Todos os concorrentes que utilizem emissores com cristais devem possuir pelo menos uma frequência alternativa.
 - b) **Emissores de sistema DSM ou similar:** cuja transmissão se efectua através de software digital e codificado, os quais, procuram automaticamente canais livres para utilização.
 - c) O fornecimento de corrente ao rádio emissor não pode exceder o tipo aprovado pelo fabricante ou as recomendações da autoridade Nacional. Não é permitido o uso de baterias externas ou adicionais, nem qualquer outro tipo de alimentação externa ou adicional.
2. Nas provas do Campeonato Nacional, Regional e Taça de Portugal e Open as frequências poderão ser verificadas através de um medidor, salvo as emisoras referidas no n.º 1 alínea b).
3. Os rádios emissores suplentes não devem conter os cristais e devem ser guardados, se possível, fora das "boxes".
4. Os organizadores devem providenciar acondicionamento protegido e seco para os rádios depositados, preferencialmente localizado junto ao palanque.
5. Os rádios emissores são depositados imediatamente após o pedido do Director de Prova ou de outro Comissário. Quando depositados pela primeira vez, os emissores são numerados e acondicionados de acordo com o número inicialmente atribuído ao piloto, mantendo-se para toda a prova.
6. Os rádios emissores ou os módulos devem permanecer depositados sempre que a prova esteja em curso.
7. Os rádios emissores só serão disponibilizados para a fase seguinte da prova, após todos os rádios utilizados na fase anterior terem sido depositados junto dos Comissários. O depósito do rádio emissor deve ter lugar logo que o piloto tenha terminado a sua corrida ou tenha concluído a condução e abandone o palanque.
8. Os rádios emissores estarão sob controlo da organização da prova.
9. Durante uma manga, sub-final ou Final, um piloto poderá ir à área de trabalho com o seu rádio emissor com o propósito de o verificar ou reparar, a menos que isso seja expressamente proibido pelo Director de Prova durante a Reunião de Pilotos.
10. Os rádios nunca poderão ser levados para a pista durante a prova.
11. Os rádios emissores uma vez depositados só poderão ser levantados no final da prova.
12. Piloto que levante o rádio antes do final da prova, será desclassificado da prova sendo-lhe atribuído zero pontos (0).

Art.º 25º - Verificações Técnicas

1. As verificações técnicas serão efectuadas após as mangas por sorteio, num número não determinado e por decisão do Director de Prova. Na última série de mangas terão de ser verificados todos os carros que faltarem verificar mais os que o Director de Prova entender.
2. No Sábado, durante os treinos e antes do início das mangas a organização deverá ter à disposição dos pilotos o material necessário para verificarem se os seus carros estão de acordo com o regulamento.
3. Os pilotos que não estiverem presentes durante os treinos, devem efectuar as verificações no dia da prova, imediatamente a seguir à abertura das instalações da pista.
4. As verificações técnicas devem incluir uma verificação profunda do carro.
5. Só será aceite um carro por piloto.
6. Quando um carro ou um rádio não estiverem conforme com as regras, podem ser efectuadas alterações antes da aprovação final.
7. Os carros aprovados nas verificações técnicas devem ser marcados com o número atribuído ao piloto no acto de inscrição. Esta marcação deve ser aplicada de modo indelével no chassis.
8. O Verificador Técnico pode solicitar a verificação de qualquer carro em qualquer momento da prova, sem ter de o justificar.
9. Durante as sub-finais todos os carros apurados mais o 1º suplente devem ser verificados.
10. Após as verificações técnicas da 1ª semifinal, todos os carros dessa semi-final ficam em "Parque Fechado" até à conclusão das verificações técnicas da 2ª semifinal. Em caso de chuva, deverá ser permitida a limpeza dos carros no compressor, por um período de 2 minutos cada, com acompanhamento de um elemento da organização.
11. Todos os carros dos finalistas são colocados em "Parque Fechado", imediatamente após a conclusão da final e são inspeccionados.
12. Os carros devem permanecer sob a guarda dos Comissários, sem intervenção dos pilotos ou mecânicos. Qualquer alteração provocada durante o decorrer da prova deve ser ignorada.
13. A inspecção deve incidir pelo menos sobre: o motor, peso do carro e dimensões do chassis.
14. A parte marcada do carro, normalmente o chassis, apenas pode ser trocado com a aprovação do Director de Prova, mas a peça marcada originalmente deve permanecer com a organização até que a prova tenha terminado.
15. Quando um carro não for ou não passar na verificação técnica, o piloto é apenas desqualificado da manga. Numa sub-final ou final ser-lhe-á atribuída a última posição.

Art.º 26º - Reunião de Pilotos

1. Deve ser efectuada uma reunião de pilotos antes de cada prova. O Director de prova deverá convocar todos os pilotos, árbitros e outros comissários para a reunião.
2. A reunião de pilotos deve efectuar-se entre 15 a 30 minutos antes da partida para a primeira manga.
3. Devem ser abordados os seguintes temas: questões de segurança, explicação dos procedimentos de partida, questões disciplinares, outras questões envolvendo os participantes, alterações na organização ou nos procedimentos, apresentação pessoal dos principais Comissários e Árbitros, informação sobre as penalizações que podem ser atribuídas e em que circunstâncias serão atribuídas e informações sobre o número de mecânicos autorizados a permanecer na área de boxes durante a corrida.

Art.º 27º - Procedimentos de Partida e Contagem de Voltas

1. Durante as provas, a contagem de voltas deve ser feita automaticamente, usando um sistema de contagem automática de voltas e transponders pessoais (emissores) fixados na carroçaria ou nos chassis dos carros.
2. Os transponders são disponibilizados pelos organizadores, pelo menos, uma manga antes da manga respectiva.
3. A fixação e instalação do transponder pessoal, ao chassis ou carroçaria, bem como a verificação do seu funcionamento, é da responsabilidade do piloto.
4. Salvo indicação em contrário nos anexos técnicos das escalas, durante as qualificações todos os carros partem para as mangas um a um, com intervalos de aproximadamente 1 segundo, seguindo as ordens do Director de Prova ou do responsável pela cronometragem. Falhando a partida, o carro só poderá partir depois de ter sido dada a partida para o último carro. A finalidade do sistema de "Partida Retardada" utilizado é de permitir a cada piloto, iguais oportunidades durante o decorrer da corrida. A contagem de voltas de cada carro só se iniciará quando passar a primeira vez na linha de conta voltas. Nas Sub Finais e Final o Director de Prova deverá anunciar 5 minutos para início, 2 minutos para o início, 1 minuto para o início, 30 segundos para o início e carros às boxes.
5. Quando terminado o tempo, será dado um sinal audível e mostrada a bandeira de xadrez. O carro termina quando passa a linha de chegada após ter sido dado o sinal de fim da prova. O carro deve regressar imediatamente às boxes e não pode obstruir outros carros que ainda estejam em prova. Nas qualificativas sempre que não tenha sido anunciado o "fim de manga" qualquer carro que se encontre nas boxes poderá reentrar em pista. Em caso de dúvida (na linha de chegada quando termina o tempo), um carro pode correr mais uma volta e terminar. Após regressar às boxes, o motor deve ser imediatamente parado, o transmissor desligado e efectuado o depósito de rádios.
6. Se um piloto perder o transponder durante a corrida, ou se o transponder não estiver a funcionar, o responsável pela contagem de voltas, contará as voltas manualmente a partir do momento em que tal seja detectado. Nestas circunstâncias, deverá analisar os resultados do volta-a-volta para eventual correcção dos resultados.
7. Se durante a corrida o piloto se esquecer de fixar o transponder, o Director de Prova e o responsável pela contagem de voltas decidirão se as voltas serão contadas ou não. Não haverá apelo desta decisão.
8. Se ocorrerem problemas de contagem de voltas, o transponder deve ser mudado para outra posição, de acordo com as indicações do Director de Prova. O não cumprimento das indicações poderá resultar na perda de voltas.
9. É da responsabilidade de cada piloto assegurar que nenhum componente do seu equipamento de competição gere algum tipo de sinal que, de qualquer modo, possa interferir com o sistema de contagem de voltas. Se for provado

- que estão a ser provocadas interferências, o Director de Prova deve instruir o piloto no sentido de que, modifique o componente gerador de interferência e caso se revele impossível a sua alteração, o piloto será excluído da corrida.
- Os resultados das mangas e finais devem consistir na contagem do número de voltas e o tempo registado na última passagem da linha de contagem de voltas, em minutos, segundos e centésimas de segundo.

Art.º 28º - Procedimentos de Partida Retardada

(No caso da Escala 1/10 Eléctricos consultar o Regulamento da Escala)

- Desde que o Director de Prova não tenha avisado 30 segundos para início (a volta de apresentação faz parte do período pós 30 segundos), qualquer participante nas semifinais ou final pode pedir um adiamento de 10 minutos para efectuar reparações no seu carro, que terão de ser cumpridos.
- Este adiamento só pode ser concedido uma vez por cada semifinal e final. Assim sendo:
 - A pista é encerrada se o adiamento for devido a problemas de frequência ou de rádio.
 - A pista será aberta se o adiamento for pedido para reparações ou problemas mecânicos.
- O piloto que protagonizou o adiamento de 10 minutos terá de posicionar o seu carro na 11ª posição da grelha de partida, deixando o seu lugar vago.

Art.º 29º - Procedimentos de Corrida em Caso de Chuva

(Excepto na Escala 1/8 T.T. e 1/10 Eléctricos)

- O Director de Prova e o árbitro são em conjunto, os responsáveis pela decisão de mandar parar a corrida em caso de chuva.
- Na folha de resultados o Director de Prova ou o cronometrista deve marcar a indicação "CHUVA" quando a manga tiver sido corrida à chuva. As mangas são geralmente consideradas "CHUVA" quando a pista se encontrar de tal forma molhada que os carros não possam rodar no máximo das suas capacidades.
- Quando todos os pilotos tiverem corrido pelo menos uma série sem chuva, todos os resultados serão contados.
- Quando as condições atmosféricas e o tempo disponível o permitir o Director de Prova poderá decidir oferecer uma série extra para aqueles pilotos que não tenham tido a oportunidade de correr pelo menos uma série sem chuva, quando comparados com outros pilotos que tenham tido essa possibilidade.
- Quando existirem pilotos que não tenham tido possibilidade de correr pelo menos uma série sem chuva, só os resultados obtidos sob chuva serão contados.
- O Director de Prova e o árbitro podem parar a realização de uma série ou mesmo anular uma série completa, caso entenda que não existem condições de igualdade entre todos os pilotos.
- Quando todos os pilotos tenham tido pelo menos 1 série sem chuva, o Director de Prova poderá adiar as qualificações até que a pista se encontre seca. Se a interrupção durar mais de uma hora o Director de Prova poderá abrir a pista para treinos controlados.

Art.º 30º - Qualificações

- A qualificação para as finais será baseada no melhor resultado obtido nas qualificações, por cada piloto.
- Quando vários pilotos obtêm o mesmo resultado no final das qualificações, o desempate será realizado tomando o melhor resultado seguinte no caso da qualificação por tempos, ou a pontuação absoluta no caso da qualificação por pontos. Neste caso se a igualdade persistir o desempate efectua-se tendo em conta o tempo da melhor manga.
- É obrigatório fazer pelo menos uma volta numa das séries para conseguir o apuramento para as sub-finais, final ou finais.

Art.º 31º - Sub-finais e Final

- No caso de mais do que um piloto obter idêntico resultado numa final, o piloto com o número mais alto será classificado como o mais rápido. (Ex.: Se forem obtidos os mesmos tempos numa final pelos pilotos 2 e 5, vence o piloto que corre com o número 5, pois saiu mais atrás da grelha de partida, percorrendo uma distância superior em igual tempo).

Art.º 32º - Interrupções da Corrida

- No caso de uma corrida ser interrompida por mais de 60 minutos por razões alheias ao controle dos organizadores, o júri decidirá se cancelará ou continuará o encontro.
- No caso de uma interrupção de uma manga, a manga inteira será repetida.
- No caso de uma interrupção de uma sub-final ou final será usado o seguinte procedimento:
 - Se decorreram menos de 10 minutos de prova, os resultados serão cancelados e será dada uma nova partida. Os carros podem ser reparados antes da nova partida.
 - Se tiverem sido corridos mais de 10 minutos da final, os resultados no momento da interrupção serão mantidos e será dada nova partida para o tempo que resta para completar a final. Os dois resultados serão somados para obtenção do resultado final e definitivo. Se a segunda partida não puder ser feita por qualquer razão, os resultados da primeira parte serão usados como finais e definitivos.

Na altura da interrupção da corrida, os condutores deixarão os seus carros na linha de partida sob o controle do Director da Prova. Podem desligar o rádio e parar o motor. Não se efectuarão reparações aos carros nem se trocarão pneus. Qualquer condutor que não observe esta regra será imediatamente desqualificado.
 - Quando a interrupção acontecer após ter sido corrida 75% ou mais da prova, os resultados na altura da interrupção tornam-se os resultados finais.

Art.º 33º - Pontuação Final

- A pontuação final a atribuir por prova nos Campeonatos Nacionais e Regionais é a seguinte:

- a) 1º classificado - 120 pontos;
 - b) Decrescendo 4 pontos até ao 5º classificado: 2º Class. 116 pts., 3º Class. 112 pts., 4º clas. 108 pts., 5º class. 104.pts;
 - c) Decrescendo 2 pontos até ao 20º classificado: 6º clas. 102 pts., 7º clas. 100 pts., ... 20º clas. 74 pts.;
 - d) Os restantes pilotos da geral terão entre si menos 1 ponto: 21º clas. 73 pts., 22º clas. 72 pts., ... etc.;
2. Nas provas anuladas ou não concluídas, serão atribuídos 120 pontos aos pilotos presentes que pagaram a inscrição e que efectuaram o depósito do rádio à hora marcada.
 3. Para elaboração do "ranking" durante os diversos campeonatos, só depois de realizada a última prova será contabilizado o resultado do total de provas menos uma.
 4. Caso algum piloto tenha sido desclassificado durante o decorrer de uma prova que venha a ser anulada, será mantida a sua desclassificação sendo-lhe atribuído (0) zero pontos.

Art.º 34º - Critérios de Desempate

1. De acordo com o método de classificações actualmente em vigor nos diversos campeonatos oficiais da FEPPA, no caso de se verificarem situações de empate, ficará melhor classificado o piloto que tiver maior pontuação absoluta (somatório dos pontos obtidos em todas as provas de um mesmo campeonato, sem deitar provas fora). Se mesmo assim se verificarem situações de empate, será aplicado um 2º critério que terá por base a melhor classificação obtida na última prova realizada até à data.

CAPITULO VIII - DAS PENALIZAÇÕES

Art.º 35º - Bandeiras

1. É OBRIGATÓRIO O USO DAS SEGUINTE BANDEIRAS:
 - a) Bandeira de partida: Bandeira Nacional
 - b) Bandeira de chegada: Bandeira de xadrez
 - c) Bandeira preta: o carro indicado deve parar de imediato na box para receber instruções.
2. USO DE BANDEIRA PRETA PELO ÁRBITRO:
 - a) Piloto que impede a progressão de outros participantes;
 - b) Comportamento anti-desportivo;
 - c) Pilotos conduzindo de modo considerado perigoso.
3. USO DE "BANDEIRA AZUL" VERBAL PELO ÁRBITRO:

O árbitro deve dar uma "bandeira azul" verbal de aviso, aos carros mais lentos ou que se encontrem numa volta inferior ao(s) carro(s) que se prepara(m) para o(s) ultrapassar, de modo a não obstruir(em) a sua passagem. O Aviso deve ser anunciado do seguinte modo: "ATENÇÃO PILOTO DO CARRO N.º ?? FACILITE A ULTRAPASSAGEM AO(S) CARRO(S) N.º(S) ??".

A não obediência a uma "bandeira" resulta num aviso oficial de prova e um "Stop and Go" de 10 segundos.

 - a) No caso de não ter havido possibilidade de chamar o piloto para um "Stop and Go" (por ex.: na última volta) o Árbitro anunciará uma penalização em tempo de 10 segundos.
 - b) No caso de o piloto receber duas penalizações será imediatamente desclassificado da manga ou final em curso. Se vier a acontecer uma 3ª penalização, o piloto será desclassificado da prova.
4. USO DA BANDEIRA PRETA PELO DIRECTOR DE PROVA OU PELO ÁRBITRO:
 - a) Carros considerados inguiáveis ou em condições perigosas; poderão prosseguir a prova, depois de reparados e aprovada a reparação pelo Director de Prova ou Árbitro;
 - b) Carros que tenham perdido a carroçaria, devem parar de imediato, ser reparados, após o que, poderão retomar a prova.
5. A bandeira preta é manipulada pelo Director de Prova ou pelo Árbitro
6. A não resposta à bandeira preta no espaço de 2 voltas, leva à desclassificação do participante visado.

Art.º 36º - Penalizações

1. As penalizações devem ser dadas sob a forma de "Stop and Go" sempre que possível. O Árbitro e/ou o Director de Prova devem informar o piloto através do sistema sonoro. O piloto deve trazer o carro até à box nas 3 voltas seguintes e lá permanecer o tempo determinado pela organização, tendo em conta as dimensões e formato da pista. O tempo das penalizações sob a forma de "Stop and Go" deve ser anunciado durante a reunião de pilotos. Não é permitido efectuar qualquer reparação no carro durante o "Stop and Go" e até que o Director de Prova ou o Árbitro o mandem prosseguir. Todos os avisos e penalizações devem ser registados na folha e no quadro de resultados, (de preferência a vermelho), para conhecimento dos pilotos.
2. Caso o piloto não cumpra o "Stop and Go" nas 3 voltas especificadas no número 1, será desclassificado da corrida em curso.
3. No caso de não ter havido possibilidade de chamar o piloto para um "Stop and Go" (por ex.: na última volta) o Árbitro ou o Director de Prova anunciarão uma penalização em tempo de 10 segundos (1 volta – Escala 1/5 Pista).
4. PENALIZAÇÕES EM TEMPO, VOLTAS OU ATÉ MESMO DESCLASSIFICAÇÃO, ATRIBUÍDAS PELO ÁRBITRO:
 - a) Comportamento anti-desportivo.
 - b) Corte deliberado de curvas (cortes de pista).
 - c) Quando um carro retoma a corrida de um local que não seja aquele em que deixou a pista (exclui-se o caso de avaria, neste caso, o reinício é feito a partir das boxes).

- d) Quando são efectuadas reparações ao carro fora da área das boxes.
- e) Se um carro for empurrado para lá da linha da meta (deve passar a linha da meta por si próprio).
- f) Não voltar às boxes depois de terminar a corrida.
- g) Conduzir em sentido contrário ao da corrida em qualquer altura.

As Penalizações em tempo devem ser atribuídas sob a forma de "Stop and Go", em zona específica que a organização criará.

5. PENALIZAÇÕES EM TEMPO, VOLTAS OU ATÉ MESMO DESCLASSIFICAÇÃO, ATRIBUÍDAS PELO DIRECTOR DE PROVA:

- a) Se as ordens dos Comissários da Prova não forem obedecidas.
- b) Se agir de forma contrária aos regulamentos da FEPPRA.
- c) Se um piloto alterar completamente o seu carro, seja qual for a razão.
- d) Se um condutor alterar a sua frequência sem permissão do Director de Prova.
- e) Se um piloto não devolver o seu emissor ao depósito de rádios, imediatamente depois de terminar a sua manga ou final, ou que levante o seu rádio antes de terminar a corrida.
- f) Penalizações em tempo ou em voltas podem ser atribuídas pelo Responsável pela Cronometragem no caso de falsas partidas.
- g) Comportamento incorrecto ou anti-desportivo de qualquer piloto ou mecânico, para com outro participante durante todo o evento, que possa denegrir a imagem do desporto, pode ficar sujeito a sanções disciplinares.
- h) Todos os avisos e penalizações devem ser registados na folha e no quadro de resultados para conhecimento dos pilotos (de preferência a vermelho).

Art.º 37º - Falsas Partidas

As penalizações a aplicar nas falsas partidas são as seguintes:

- 1. Quando qualquer parte do carro toca a linha de partida ou produza uma antecipação de saída será penalizado com um "Stop and Go" em tempo ou uma volta de penalização (consultar Regulamento Técnico e Desportivo das Escalas. No caso da atribuição de "Stop and Go" o tempo de penalização deve ser comunicado em reunião com os pilotos antes do início da corrida e será no máximo de 10 segundos. No caso de penalização em voltas o máximo será de 1 (uma) volta.
- 2. Estas penalizações devem ser anunciadas imediatamente após a partida e marcadas a vermelho nas folhas de resultados.
- 3. Sob circunstância alguma será a corrida interrompida devido a uma falsa partida.
- 4. Director de Prova só pode interromper a corrida e fazer uma nova partida nos casos em que ele considere que os procedimentos de partida ou a própria partida não foram correctamente levados a cabo.

CAPITULO IX - DOS PROTESTOS

Art.º 38º - Âmbito

- 1. Apenas os pilotos participantes podem apresentar um protesto. Os menores fazem-se representar.
- 2. Os protestos podem incidir sobre:
 - a) A Organização (actos contra as regras).
 - b) Os Comissários (actos contra as regras).
 - c) Os resultados (só quando puderem ser apresentadas provas de que os resultados não estão correctos).
 - d) Os outros concorrentes (Actos contra as regras, prejudicando o piloto que apresentou o protesto).
- 3. Só os protestos apresentados por escrito e entregues ao Director de Prova no prazo de 10 minutos, após a publicação dos resultados da manga ou fase da prova a que o protesto se refere, serão considerados.
- 4. O protesto só poderá ser aceite após o pagamento de uma caução. O valor do cheque da caução a entregar por protesto nas provas dos Campeonatos Nacionais, Regionais e Taça de Portugal e Open é de 50,00 Euros e o mesmo deve ser endossado à FEPPRA. A hora de recepção do protesto tem de ser registada.
- 5. O protesto deve conter informação relevante para o Director de Prova, de modo a habilitá-lo a discutir o protesto e decidir.
- 6. Director de Prova em conjunto com o(s) árbitro(s) e o Responsável pela Cronometragem, analisarão o protesto e decidirão.
- 7. A decisão deve ser tomada até 30 minutos após a recepção do protesto. Só por uma razão importante poderá a decisão ser alargada a 60 minutos.
- 8. Quando um protesto diga respeito a um finalista a decisão tem de ser tomada até 10 minutos antes do início da próxima final, ou a partida para a final terá de ser adiada, sendo dados 10 minutos após a tomada de decisão.
- 9. No final da prova haverá um "período de protesto" de 10 minutos após a afixação dos resultados provisórios no quadro de resultados. Para este propósito deve ser registada na folha de resultados a hora de publicação. Durante os 10 minutos, os protestos contra os resultados devem ser apresentados ao Director de Prova que actuará em conformidade com o n.º 6 e n.º 7.
- 10. Caso não sejam apresentados protestos durante os 10 minutos do "período de protesto", os resultados provisórios passam a oficiais e finais e podem ser anunciados.
- 11. No caso do protesto ser aceite será devolvida a caução.
- 12. O Director de Prova pode, sem que um protesto o motive, corrigir os resultados que julgue necessário, depois de consultar a organização e o(s) árbitro(s).
- 13. As decisões do(s) árbitro(s) são indiscutíveis.

CAPITULO X - DAS SELECÇÕES NACIONAIS

Art.º 39º - Inscrições

1. O custo da inscrição nas provas internacionais é determinado pela conversão em Euros do valor internacionalmente fixado e consta da Tabela de Preços fixada pela Assembleia-geral da FEPPA, em vigor à data da prova.
2. As inscrições devem ser efectuadas mediante o envio da Entryform da EFRA devidamente preenchida para o secretariado, juntamente com um cheque de caução e outro para pagamento da inscrição, cujos valores constam da Tabela de Preços da FEPPA. Serão solicitados lugares à EFRA conforme o número de inscritos. No caso dos lugares confirmados serem inferiores aos lugares pedidos serão atribuídos de acordo com o ranking.
3. Esta caução será reembolsável no caso de presença. Faltando, o piloto terá de justificar por escrito, justificação que será analisada pelo Conselho Disciplinar da FEPPA, que por sua vez decide o castigo a aplicar.
4. Pilotos que venham a representar outros países em provas internacionais (CE e CM), não poderão voltar a representar o nosso país.

Art.º 40º - Ranking de Pilotos

1. A direcção da FEPPA deve procurar sempre a melhor selecção de pilotos que em cada ano representará Portugal.
2. A selecção de valores é efectuada a partir do Ranking de Pilotos Portugueses que permite encontrar a ordem pela qual podem obter a sua participação nas provas internacionais da respectiva modalidade, nos seguintes termos:
 - a) O piloto deve estar inscrito no Campeonato Nacional do ano em causa.
 - b) O Campeão Nacional e o Vencedor da Taça de Portugal do ano anterior são seleccionados directamente. No caso de o vencedor da Taça ou do Campeonato Nacional ser um piloto estrangeiro, será seleccionado o 1º piloto de nacionalidade portuguesa.
 - c) Os restantes pilotos serão seleccionados de acordo com o ranking do ano anterior.
 - d) O piloto que faltar injustificadamente e não o comunique atempadamente à FEPPA para que o seu lugar seja preenchido, ficará sem ranking durante dois anos independentemente dos resultados nacionais que vier a obter nos anos subsequentes.
3. Em qualquer circunstância, a direcção da FEPPA reserva para si a nomeação directa do número de pilotos que representem 10% arredondado para a unidade imediatamente superior, do número de pilotos que sejam atribuídos a Portugal pelas instâncias internacionais, para a respectiva modalidade.

Art.º 41º - Equipamento dos Atletas

1. A FEPPA dispõe de polos de manga curta gravados com o seu logotipo e com o nome de "PORTUGAL" que serão entregues a todos os pilotos e Team Managers que representem Portugal nas provas Internacionais, no nosso país ou no estrangeiro, nas diversas modalidades.
2. A FEPPA dispõe ainda de polos que poderá dispensar aos mecânicos que as queiram adquirir ao preço que consta da Tabela de Preços fixada pela Assembleia-geral da FEPPA, em vigor à data da prova.

CAPITULO XI - PRÉMIOS

Art.º 42º – Prémios por Prova

1. Haverá prémios para os 10 finalistas e para o "Pole-position". Nas escalas 10/200, 1/8 e 1/5 Pista "Pole-position" é o piloto do somatório das duas semifinais (mais voltas em melhor tempo).
2. Os prémios devem ser entregues no final da prova e serão da conta dos clubes.

Art.º 43º – Prémios Finais

1. Os prémios a atribuir no fim dos Campeonatos Regionais serão da conta dos clubes. Os prémios a atribuir no fim dos Campeonatos Nacionais serão suportados pela FEPPA. Em ambos os casos, os prémios são adquiridos pela FEPPA.
2. A distribuição dos prémios dos Campeonatos Regionais e Nacionais realizam-se em conjunto, para uma igual dignificação dos dois graus de campeonatos. Caso a situação da FEPPA o permita, o jantar dos pilotos com prémios a receber será oferecido.
3. Aproveitando a classificação dos campeonatos nacionais e regionais de todas as escalas foi criado o Campeonato Nacional e Regional de Juniores (pilotos com a idade máxima de 20 anos completados à data de 1 de Janeiro do ano em curso) e o Campeonato Nacional e Regional de Veteranos (pilotos com a idade mínima de 45 anos completados à data de 1 de Janeiro do ano em curso), sendo atribuídos prémios no final do ano aos 3 primeiros classificados de cada classe (Juniores e Veteranos) por escala. Se o número de pilotos inscritos em cada classe a cumprir os respectivos requisitos, seja inferior a cinco, os prémios não serão atribuídos.
4. Serão distinguidos todos os anos com o Prémio Distinção, os pilotos portugueses que se qualifiquem para as semifinais ou finais dos Campeonatos da Europa ou do Mundo.

CAPITULO XII - OMISSÕES

Art.º 44º – Casos Omissos

Todos os casos omissos no presente regulamento serão julgados de acordo com o regulamento EFRA, ou outros de execução materialmente complexa ou impossível serão ajuizados e decididos pelo Colégio de Comissários.

FIM

Aprovado na Assembleia-geral de 29/11/2009