Índice

TÍTULO I – REGULAMENTO GERAL **2**
CAPITULO I – ÂMBITO **2**
Art.º 1º – Definições 2
CAPITULO II – DOS PILOTOS **2**
Art.º 2º – Pilotos Oficiais 2
Art.º 3º - Licenças Desportivas 2
CAPITULO III – DAS PISTAS **3**
Art.º 4º – Requisitos das Instalações das Pistas 3
Art.º 5º - Homologação e Classificação das Pistas 5
CAPITULO IV - DAS PROVAS **7**
Art.º 6º - Requisitos para a Organização de Provas 7
Art.º 7º - Segurança 8
Art.º 8º - Sistema de Contagem de Voltas 9
CAPITULO V - DOS ÁRBITROS **9**
Art.º 9º - Natureza e Competência 9
Art.º 10º - Deveres dos Árbitros 10
Art.º 11º – Pontos a Observar pelos Árbitros 10
Art.º 12º - Autoridade dos Árbitros 10
Art.º 13º - Relatórios dos Árbitros 11
CAPITULO VI – DOS COMISSÁRIOS DE PROVA **11**
Art.º 14º - Definições 11
Art.º 15º - Natureza e Competência 11
Art.º 16º – Diretor de Prova 12
Art.º 17º - Responsável pela Cronometragem 13
Art.º 18º - Verificador Técnico 13
CAPITULO VII - DOS PROCEDIMENTOS DE CORRIDA **14**
Art.º 19º - Inscrições 14
Art.º 20º – Abertura das Instalações da Pista 14
Art.º 21º – Treinos Livres e Qualificativas 15
Art.º 22º – Constituição das Qualificativas, Sub-Finais e Finais 15
Art.º 23º – Frequências de Rádio 15
Art.º 24º - Rádios Emissores e o seu Depósito 15
Art.º 25º – Verificações Técnicas 16
Art.º 26º - Reunião de Pilotos 17
Art.º 27º – Procedimentos de Partida e Contagem de Voltas 17
Art.º 28º – Procedimentos de Partida Retardada 18
Art.º 29º – Procedimentos de Corrida em Caso de Chuva 18
Art.º 30º – Qualificações 19
Art.º 31º – Sub-finais e Final 19
Art.º 32º – Interrupções da Corrida 19
Art.º 33º – Pontuação Final 20
Art.º 34º – Critérios de Desempate 20
CAPITULO VIII – DAS PENALIZAÇÕES **21**
Art.º 35º – Bandeiras 21
Art.º 36º – Penalizações 21
Art.º 37º - Falsas Partidas 22
CAPITULO IX – DOS PROTESTOS **22**
Art.º 38º – Âmbito 22
CAPITULO X – DAS SELEÇÕES NACIONAIS **23**
Art.º 39º – Inscrições 23
Art. º 40º - Ranking de Pilotos 24
Art.º 41º – Equipamento dos Atletas 24
CAPITULO XI – PRÉMIOS **24**
Art.º 42º – Prémios por Prova 24
Art.º 43º – Prémios Finais Oficiais 24
CAPITULO XII – OMISSÕES **25**
Art.º 44º – Casos Omissos 25

REGULAMENTO TÉCNICO E DESPORTIVO RADIOMODELISMO AUTOMÓVEL

TÍTULO I – REGULAMENTO GERAL

CAPITULO I – ÂMBITO

Art.º 1º – Definições

1. A competição de radio modelismo automóvel é organizada em diferentes escalas:
   a) Escala 1/8 TT (Todo-o-terreno) Combustão e Elétrico;
   b) Escala 1/8 Pista;
   c) Escala 1/10 Pista Elétricos;
   d) Escala 1/10 200 mm Pista;
   e) Escala 1/5 Pista
   f) Escala 1/10 TT (Todo-o-terreno) Elétricos

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.

3. Para aplicação correta dos regulamentos, estes têm de estar aprovados e publicados no site da FEPRA, com data de aprovação, data essa que corresponde à efetiva entrada em vigor dos regulamentos, prevalecendo sobre quaisquer versões que tenham sido publicadas anteriormente.

CAPITULO II – DOS PILOTOS

Art.º 2º – Pilotos Oficiais

1. Qualquer piloto detentor de uma Licença Desportiva Nacional emitida pela FEPRA é um piloto oficial de radio modelismo 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 FEPRA.
3. O Piloto Oficial está sujeito a todas as normas e regulamentos de carácter técnico e disciplinar, emanados pela FEPRA.
4. O Piloto Oficial tem ao seu dispor toda a informação relativa ao funcionamento das provas oficiais através da página oficial da FEPRA na Internet em www.fepra.pt 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 Técnico e de Arbitragem, em processo devidamente instruído pelo Árbitro/Diretor 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 4 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, 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.

d) **ASSISTENTE TÉCNICO** - A Licença Desportiva de Assistente Técnico habilita unicamente o seu titular a poder entrar dentro da área de prova e desempenhar a função de mecânico ou de assistente técnico em todas as provas integradas nos Campeonatos Nacionais, Campeonatos Regionais, Open e Provas Internacionais. Os titulares de uma Licença de Técnico poderão, no mesmo ano, solicitar a emissão de uma Licença Desportiva Nacional ou de Lazer mediante o pagamento de uma taxa de conversão.

2. SEGURO: As Licenças Desportivas emitidas pela FEPRA incluem um Seguro de Acidentes Pessoais para os praticantes federados, pelos danos de lesões corporais durante as respetivas provas ou treinos realizados no nosso país (excetuam-se as provas e troféus organizados 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. O seguro só é válido para pistas com Certificado de Homologação FEPRA válido.

3. Os preços das licenças desportivas, taxas de conversão e segundas vias de cartões constam da Tabela de Preços fixada pela Assembleia-geral da FEPRA, em vigor à data da prova.

4. As Licenças Desportivas são pedidas pelo Clube em que o piloto se encontra filiado, até às 24:00 horas de quarta-feira. Os pedidos são unicamente efetuados no módulo de licenças do portal da FEPRA, através de um utilizador credenciado para o efeito. Após validação do pedido e confirmação de pagamento (boa cobrança), as licenças são publicadas no portal da FEPRA na secção de Licenças.

5. Ao solicitar uma Licença Internacional, é emitida em conjunto a Licença Nacional.

6. Não se emitirão licenças desportivas a todos aqueles que:
   a) Estejam filiados em clubes que não tenham a sua situação financeira regularizada com a FEPRA;
   b) Tenham dívidas pendentes com a FEPRA;
   c) Se encontrem sob pena de suspensão de atividade desportiva à data da requisição da mesma.
7. Durante o mês de Janeiro mantêm-se válidas as licenças desportivas emitidas no ano anterior.

8. Pilotos sem Licença Desportiva válida não poderão participar em qualquer Prova Oficial, sob a égide da FEPRA.

9. O Titular de uma Licença Desportiva compromete-se formalmente a não se inscrever ou participar, de qualquer forma, numa prova interdita ou não licenciada pela FEPRA. O titular de uma Licença Desportiva que desrespeite esta determinação será alvo de processo disciplinar.

10. Os pilotos têm que obrigatoriamente constar como pilotos federados na listagem de Licenças Válidas da FEPRA à data da prova, em posse do clube organizador/delegado da escala. Esta lista é obtida por descarga no separador de Licenças Desportivas do portal da FEPRA.

CAPITULO III – DAS PISTAS

SECÇÃO I
REQUISITOS GERAIS
Art.º 4º – Requisitos das Instalações das Pistas

Os Requisitos Gerais das Pistas abaixo descritas aplicam-se para todas as escalas, podendo um outro ponto específico encontrar-se apenso no Regulamento Técnico das secções.

1. ACESSO: O acesso de carro à pista tem de ser possível a menos de 100 metros das boxes.

2. ALOJAMENTO: Devem existir unidades Hoteleiras e parque de campismo suficientes e a preços razoáveis a pelo menos 20minutos da Pista.

3. ESTACIONAMENTO: A zona de estacionamento para os participantes deve ficar a menos de 100 metros das boxes.

4. ÁREA PARA ESPECTADORES: A área destinada aos espectadores deve estar separada da pista e da zona de Boxes através de barreiras de proteção.

5. SANITÁRIOS: Devem estar disponíveis sanitários (WC) com água canalizada para os espectadores e participantes. Devem os mesmos encontrar-se em plenas condições de limpeza e higiene.

6. BAR: Deve existir no local, a uma distância máxima de 100mts da Pista, de forma a servir o público e os concorrentes.

7. CORRENTE ELÉCTRICA:
   a) As instalações devem estar apetrechadas com corrente elétrica da rede, com a voltagem usada em Portugal (220vlts), e capaz de suportar toda a amperagem necessária para a alimentação das instalações e equipamentos da Pista.
   b) A FEPRA recusa a sua homologação, onde sobre as mesmas passem cabos de alta/média tensão, e que ponham em causa a saúde dos participantes, assim como serem suscetíveis de criar interferências nos equipamentos rádio emissores.

8. ZONA DE BOXES: A área destinada aos pilotos (boxes) deve estar equipada com todos os equipamentos que abaixo se encontram descritos:
   a) BOXES: Mesas de trabalho (mínimo 80x60 cm por piloto) suficientes para acomodarem 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. A Zona de Reabastecimento tem de estar apetrechada com sistema vídeo (monitores), ligado ao sistema informático de suporte ao conta-voltas, para que os mecânicos possam observar os resultados da prova. A zona das boxes tem de estar apetrechada com água e sistema de ar comprimido, para limpeza dos carros.
   b) COMPRESSORES de AR: É necessário no mínimo um (1) compressor de ar de cubicagem nunca inferior a 100 Lts., com pelo menos 2 saídas de ar. O equipamento de ar comprimido tem de se encontrar suficientemente distante da zona do palanque, para que não crie incómodo de ruído aos pilotos. Não são permitidos compressores espalhados pela área das boxes, caso a organização permita o uso de compressores portáteis, a mesma deve indicar o local próprio onde os Pilotos poderão colocar o referido equipamento.
   c) TANQUE de LAVAGEM: São imprescindíveis no mínimo duas torneiras de água corrente.
   d) ZONA de REABASTECIMENTO: Esta zona deve estar claramente distinta da pista principal, e tão perto quanto possível do palanque. A saída de e para a pista principal deve estar situada numa parte lenta da pista.
   e) TOMADAS DE CORRENTE ELÉCTRICA: Deve existir corrente elétrica de 220V nas boxes para uso de carregadores de baterias e utilização de ferros de soldar. A organização pode permitir o uso de outro equipamento elétrico caso a potência da corrente elétrica o permita. É recomendável que existam tomadas de corrente elétrica em cada mesa das boxes
   f) MESA PARA AFINAÇÃO DE MOTORES e RECTIFICAÇÃO de PNEUS: Tem de existir uma mesa exclusiva para a afinação de motores e trimagem de Pneus, em zona coberta, contudo afastada da zona de trabalho nas boxes.

9. PALANQUE: O palanque deve acomodar pelo menos 10 pilotos, exceção para a escala de 1/8TT que deve acomodar 13 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, 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 objeto (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. O Palanque tem de estar apetrechado com sistema vídeo, ligado ao sistema informático de contagem de voltas, para que o Diretor de Prova ou o Árbitro tenha acesso imediato á identificação da posição dos carros. A distância máxima do meio do palanque ao ponto mais distante da pista não pode ultrapassar os 60 metros.

10. 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 bem protegidos contra o mau tempo e acondicionados de modo seguro.

11. INSTALAÇÕES dos ÁRBITROS: Deve ser proporcionado aos árbitros um espaço onde possam observar a pista com a mesma perspetiva 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 Diretor de Prova e o Responsável pela Cronometragem.

12. INSTALAÇÕES DA SALA DE CRONOMETRAGEM: Deve ser providenciado espaço suficiente para os responsáveis pela cronometragem. A sala de cronometragem deve estar protegida do mau tempo. A sala de cronometragem e contagem de voltas não pode ser acessível a participantes e ao público.

13. LINHA DETECTORA DE CONTAGEM DE VOLTAS (Loop): A linha recetora (emissor) da contagem de voltas, deve estar colocada numa zona visível 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 Loop de contagem de voltas tem de estar instalado na pista antes da entrada para as boxes.

14. QUADRO DE RESULTADOS: Deve existir um ou mais quadros para afixação de resultados, posicionados perto da sala de cronometragem, acessível a todos os participantes e protegido contra o mau tempo.

SECÇÃO II

1. Após uma prova do Campeonato Nacional, Regional ou Taça de Portugal, o Delegado da escala e por intermédio do seu Relatório de Prova, pode solicitar ao CTA nova vistoria à pista e suas instalações.

2. A vistoria será efetuada por um ou mais elementos do CTA juntamente com um elemento da Direção do Clube.

3. Quando a pista não obedecer às exigências regulamentares impostas, ficará suspensa de imediato.
   Será dado ao clube um prazo sustentável a definir pela FEPRA para correção das anomalias, findo o qual se não cumpridas as exigências, esta perderá a homologação. Nesta situação a FEPRA cobrará ao clube a taxa novas vistorias, conforme tabela da FEPRA em vigor á data.

Art.º 5º - Homologação e Classificação das Pistas

1. Todas as pistas estão sujeitas a vistoria e classificação. A classificação das pistas compete ao Conselho Técnico e de Arbitragem, sendo que, a comissão verificadora será composta por um elemento do Conselho Técnico e de Arbitragem, o Delegado de escala, e um responsável do clube.
   a) O pedido de Homologação para uma pista, pode ser solicitado em qualquer altura do ano. Para esse efeito a solicitação deve ser dirigida á FEPRA, acompanhada de cheque/transferência bancária para pagamento das despesas de vistoria, conforme consta na Tabela de Preços da FEPRA.
   b) Para que a pista possa ser considerada na elaboração do calendário de provas da FEPRA na Assembleia Geral de Novembro de cada ano, deve a mesma ser solicitada até ao dia 31 de Agosto anterior, acompanhada de cheque ou transferência bancária, para pagamento das despesas de vistoria da Homologação conforme consta na Tabela de Preços da FEPRA em vigor à data do pedido.
   c) Se após a vistoria para a Homologação de uma pista, a mesma não satisfaça todos os requisitos regulamentares, deverá ser acordada entre o C.T.A. e o clube responsável, uma data para nova vistoria.
   d) Esta situação terá que ter como período máximo 3 semanas antes da data de provas agendadas para a pista. Nesta condição será cobrado ao clube o valor de todas as despesas de deslocação e estadas efetuadas com o referido.
   e) Quando a homologação de uma pista se encontra pendente por falta de requisitos regulamentares, e a essa pista forem atribuídas provas Oficiais, fica o Clube responsável sujeito há caução de 2500€. Esta caução terá efeitos até data acordada entre C.T.A. da FEPRA e o clube responsável, período acordado para a correção dos requisitos em falta.
   f) Se após a 2ª vistoria a Pista, todos os requisitos regulamentares estiverem de acordo, será devolvido ao Clube o valor da caução.
   g) Se após a 2ª vistoria, a Pista não se encontrar de acordo, serão retiradas ao clube (s) todas as Provas Oficiais agendadas para essa pista. A FEPRA decidirá se devolverá ou não a caução ao clube responsável. A FEPRA convocará uma Assembleia Extraordinária para atribuição das provas retiradas ao clube, que pode ser de âmbito Nacional ou de âmbito Regional.

2. Será emitido pela FEPRA um Certificado de Homologação a todas as pistas que satisfaçam os requisitos regulamentares.

a) Todas as pistas que não recebam Provas Oficiais durante o período de 2 (dois) anos consecutivos perdem o direito ao certificado de homologação.
b) Para a renovação de um novo certificado de homologação, deverá o Clube responsável pela pista, solicitar uma nova vistoria ao C.T.A. da FEPRA.

3. CLASSIFICAÇÃO DAS PISTAS: A FEPRA classificou as PISTAS DE TODO-O-TERRENO do modo seguinte:
a) Classificação "A" (requisitos mínimos):
240 Metros de perímetro da pista;
50% do piso da pista em terra batida;
Boxes cobertas com mesas de trabalho (mínimo 100x60 cm por piloto) para 60 pilotos;
Pavimento das boxes em cimento ou material similar resistente à água;
Palanque coberto com 11 mts + 2 mts para acomodar 2 árbitros;
1 Monitor com informação da prova no local assignado aos árbitros no palanque;
1 Monitor com informação da prova na zona das boxes (pit line);
Resultados online durante o decorrer da prova;
2 Pontos de lavagem de carros;
Local isolado para verificações técnicas;
Bancada para aquecimento/afinação de motor afastado da box;
Corrente elétrica (tomadas) nas bancadas e iluminação (pista e box).
Ar comprimido, mínimo 2 pontos com mangueira e pistola;
Bar com serviço de comidas e bebidas;
W.C. a menos de 100 metros;
Pódio para entrega de prémios.

b) Classificação "B" (requisitos mínimos):
Boxes cobertas com mesas para 60 pilotos.
Palanque coberto com 11 mts + 2metros para acomodar os árbitros.
Água.
Corrente elétrica (tomadas) e iluminação (pista e box). (em vigor a partir de 2013)
Ar comprimido.
W.C. a menos de 100 metros.
Sala de cronometragem.
Vedação e medidas mínimas da pista.

c) Classificação "C" (requisitos mínimos):
Boxes cobertas com mesas para 20 pilotos;
Palanque coberto com 10 mts;
Água;
Corrente elétrica (tomadas);
Ar comprimido;
W.C. a menos de 100 metros;
Vedação e medidas mínimas da pista.

4. A FEPRA classificou as PISTAS DE ASFALTO do modo seguinte:

a) Classificação "A":
Boxes cobertas com mesas para 30 pilotos (1/5 Pista) ou 60 pilotos (1/10 ou 1/8 Pista).
Palanque coberto com 8mts + 2mts para acomodar os árbitros.
Água.
Corrente elétrica (tomadas), iluminação (box).
Ar comprimido.
W.C. a menos de 100 metros.
Sala de cronometragem.
Vedação e medidas mínimas da pista.

b) Classificação "B":
Boxes cobertas com mesas para 40 pilotos.
Palanque coberto com 8 metros + 2mts para acomodar os árbitros.
Água.
Ar comprimido.
Corrente elétrica (tomadas), iluminação (box).

Sala de cronometragem.
Vedação e medidas mínimas da pista.

5. 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. As pistas "Tipo C" apenas podem receber provas não oficiais.

CAPITULO IV - DAS PROVAS

Art.º 6º - Requisitos para a Organização de Provas

1. Responsabilidades do Clube organizador:
   a) A seleção dos recursos humanos com qualificação necessários que permitam organizar uma prova.
   b) A preparação da pista e das suas instalações.
   c) A solicitação do licenciamento ou outras autorizações necessárias, camarárias, governo civil, direção geral de espetáculos e outras, para a realização das provas.

2. Todos os eventos de Radiomodelismo automóvel carecem de aprovação e licenciamento da FEPRA. A FEPRA só licencia eventos de Radiomodelismo automóvel aos seus associados. Os associados são obrigados a solicitar aprovação e licenciamento de todos os eventos de Radiomodelismo automóvel em Portugal. O associado que desrespeitar esta determinação, perderá o direito a candidatar-se à realização de provas oficiais, durante os 2 (dois) anos civis seguintes.

3. As provas classificam-se em OFICIAIS e NÃO OFICIAIS.
   a) As PROVAS OFICIAIS dividem-se em NACIONAIS e INTERNACIONAIS. As PROVAS OFICIAIS NACIONAIS são todas as que se regem pelas normas definidas pela FEPRA, 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: Que são: G.P. EFRA, Campeonatos Europeus e Mundiais.
   b) As PROVAS NÃO OFICIAIS dividem-se em PROVAS ou TROFEUS HOMOLOGADOS e PROVAS NÃO HOMOLOGADAS. As PROVAS ou TROFEUS HOMOLOGADOS são provas não oficiais, pontuáveis ou não, e compostas por uma ou mais provas, sendo exigível nas mesmas pelo menos a Licença Desportiva de Lazer. PROVAS NÃO HOMOLOGADAS são todas as provas não comunicadas à FEPRA e, portanto, não abertas a Pilotos licenciados.
   c) Não serão licenciados Troféus/Provas de demonstração ou demais eventos quando existam outros já licenciados anteriormente, para a mesma escala e na mesma data, num raio inferior a 50 Kms de distância.
   d) Todos os clubes filiados que solicitem homologação à FEPRA, para Provas ou Troféus, são obrigados a enviar após cada prova, num prazo máximo de 15 dias, as seguintes listagens: Lista de Pilotos, Classificação Geral Final, onde constem os resultados gerais Finais e o número da Licença Desportiva de cada Piloto e de todos os participantes.
   e) Os clubes que não cumprirem com o disposto nas alíneas b) e d) deste artigo ficarão sujeitos à aplicação de uma sanção de 250,00 euros e serão excluídos da atribuição do subsídio anual da FEPRA.
   f) Nas PROVAS OFICIAIS é obrigatório a colocação de um "banner" com o logotipo oficial da FEPRA com a expressão "Federação Portuguesa de Radio Modelismo Automóvel" com as dimensões mínimas de 300 x 100 cm (impresso a cores) na parte frontal do palanque e de forma visível para todo o recinto desportivo.
   g) Nas PROVAS NÃO OFICIAIS é obrigatório a colocação do "Número de Homologação FEPRA" e o logotipo oficial da FEPRA com a expressão "Federação Portuguesa de Radio Modelismo Automóvel" em todas as publicações, cartazes, etc., que façam referência ao evento.
   h) A inscrição de Provas não oficiais da escala 1/8 TT (combustão e elétrico) tem uma taxa administrativa por prova solicitada, conforme consta da Tabela de Preços da FEPRA em vigor à data do pedido.

4. Até ao dia 15 de outubro de cada ano, devem os clubes interessados em realizar provas do calendário oficial da FEPRA no ano seguinte, enviar uma "Ficha de candidatura à organização de provas" (Mod. 001 da FEPRA), 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 aos clubes cuja última realização tenha sido atribuída há 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 de Portugal 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, conforme norma EFRA/IFMAR.

5. As taxas de inscrição a pagar pelos clubes, relativamente à organização de provas dos Campeonatos Nacionais, Regionais, Taças de Portugal e Open, têm de ser liquidadas juntamente com a quota federativa anual até a data 31 de Dezembro do ano anterior a que digam respeito. Os Campeonatos Regionais da Madeira estão isentos do pagamento das taxas acima referidas, sendo obrigatória a comunicação à FEPRA do respetivo calendário e classificações.

6. A Não Atribuição de Provas
   a) Não serão atribuídas Provas Oficiais a Clubes, ou licenciamento de Troféus quando o(s) mesmo(s) tenha(m) para com a FEPRA dividas pendentes, designadamente o pagamento das quotas ou de quaisquer outras verbas por liquidar.
   b) De igual modo, se retirarão as Provas atribuídas ao Clube organizador, quando o mesmo não tenha cumprido as obrigações assumidas com a FEPRA.
   c) Conforme alienas a) e b) do nº6 do Art.º 6, a FEPRA não homologará pedidos de Provas ou Troféus.

SECÇÃO I

CANDIDATURAS A ORGANIZAÇÃO DE PROVAS INTERNACIONAIS.

1. As candidaturas para organização de provas internacionais terão de ser apresentadas à FEPRA 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 7º - Segurança

1. ESPECTADORES: A segurança dos espectadores é de primordial importância e deve ser considerada no projeto de construção da pista e da área que lhes é destinada. A área para os espectadores tem de ser fora da área reservada a pilotos e mecânicos (zona de boxes). É interdita a presença de espectadores no interior das barreiras de segurança (área da Pista). Este controlo é da inteira responsabilidade do clube organizador.

2. 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 seleção das barreiras exteriores deve ser a proteção dos espectadores e não dos carros. Toda a pista deve ser limitada por divisória fixa e permanente com o mínimo de 1metro de altura de forma a proteger o público. A zona de boxes deve ter proteção de segurança que defenda a integridade física dos mecânicos e pilotos.

3. PRIMEIROS SOCORROS: Deve haver pelo menos o mínimo necessário para ministrar os primeiros socorros em caso de acidente.

4. ACESSO a VIATURAS de EMERGÊNCIA: O acesso à pista e zona de público deve ser fácil para os carros de Bombeiros, emergência médica ou polícia.

5. SEGUROS: É obrigatório possuir um seguro de Responsabilidade Civil e Exploração que cubra todos os danos possíveis em caso de acidente. Este seguro deve cobrir também os danos causados aos participantes e comissários independentemente da sua nacionalidade.
   COBERTURAS MÍNIMAS:
   - Responsabilidade Civil Geral;
   - Responsabilidade Civil Exploração;
   - Organização de eventos;
   - Colapso parcial de estruturas provisórias e/ou amovíveis;
   - Limite mínimo de Indemnização (capital seguro) por sinistro e por anuidade de 100.000,00€;
   - Franquia máxima de 10% do valor dos prejuízos indemnizáveis, com o mínimo de 125,00€ e o máximo de 1.000,00€ por sinistro.

a) Todos os anos os clubes organizadores de provas do campeonato nacional, campeonato regional Taça e Open, deverão fazer prova de existência de seguro RC antes da realização da primeira prova, através do envio de cópia da apólice e respetivo comprovativo de pagamento (aviso-recibo);
b) Os clubes que não cumprirem o disposto da alínea anterior, serão excluídos do calendário nacional de provas da FEPRA nos 2 (dois) anos seguintes.

6. 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 radiocomunicação 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 (Diretor 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 selecionar outro canal.

Art.º 8º - Sistema de Contagem de Voltas

1. É obrigatório o uso de um sistema de contagem de voltas do tipo AMBrc de transponders pessoais.

2. O sistema informático e de contagem de voltas utilizado, deve satisfazer todos os requisitos FEPRA abaixo indicados.

3. A FEPRA poderá verificar e sancionar o equipamento a utilizar, caso não satisfaça os requisitos expressos.

4. Transponders Pessoais:
   a) Todos os pilotos a disputarem provas do Calendário Oficial têm de possuir no mínimo um transponder pessoal compatível com o sistema de cronometragem AMBrc.
   b) O uso do Transponder pessoal de cada Piloto, é da sua inteira responsabilidade. Cabe ao Piloto verificar a posição e a sua colocação no carro, assim como também certificar-se do estado do equipamento elétrico/eletrónico que alimenta o referido transponder.

5. A operação do sistema Informático e contagem de voltas, é da responsabilidade da organização, devendo o mesmo, ser ensaiado antes do início da prova.

6. O sistema deve guardar os registos 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. O sistema de conta voltas deve anunciar frequentemente as posições dos pilotos ao longo das sub-finais e finais.
7. O sistema de contagem de voltas e o computador devem estar ligados a uma fonte ininterrupta de energia UPS., 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.

8. O Clube organizador terá que analisar, se a corrente elétrica em uso, suporta o consumo elétrico do equipamento utilizável. Deverão ser evitados cabos elétricos soltos para o fornecimento de energia elétrica da Sala de Cronometragem. Geralmente estas situações apresentam grandes perdas de amperagem da corrente elétrica e são suscetíveis de quebras de energia.

9. Todos os carros devem ter pelo menos 3 números de identificação, colocados no lado direito, esquerdo e frente do carro. Os números dos carros devem ter no mínimo 40mm de altura, impressos num quadrado com fundo branco ou Preto com 55mm de lado ou um círculo de 55 mm de diâmetro, exceto 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 9º - 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. Nas provas do Campeonato Nacional, Campeonatos Regionais, Taça de Portugal e Open tem de haver a presença de **pelo menos 2 (dois) árbitros**. O Diretor 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.

3. O(s) árbitro(s) devem ter profundo conhecimento do regulamento da FEPRA.

Art.º 10º - 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. Os árbitros devem agir em conjunto nas decisões e na atribuição de avisos e instruções. Devem agir após um primeiro aviso, mas em qualquer dos casos o máximo de 3 penalizações (Stop and Go), significa a desclassificação automática do piloto do evento.

3. O(s) árbitro(s) e o Diretor 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.

Art.º 11º – Pontos a Observar pelos Árbitros

1. Comportamento antidesportivo 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 antidesportivos.

2. Condução que beneficie deliberadamente uma equipa em detrimento de outros pilotos. Caso o Árbitro ou o Diretor de Prova suspeitem que algum piloto se encontra a fazer jogo de equipa utilizando um comportamento antidesportivo, e não tenham podido atuar na altura devida, deverão mencionar o facto no seu relatório para a FEPRA. Sempre que o mesmo seja detetado em devido tempo, o Árbitro atuará em conformidade com o regulamento.

3. Comportamento antidesportivo dos pilotos ou mecânicos envolvidos na prova.

4. Uso incorreto da entrada ou saída das boxes.
5. Reparações ou reabastecimentos efetuados 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 infrações de partida, tomando ação imediata e comunicando ao Responsável pela Cronometragem das penalizações que forem atribuídas. (O Responsável pela Cronometragem é o responsável pela efetivação das penalizações em tempo).
9. Verificar a metodologia usada nas verificações técnicas.

Art.º 12º - Autoridade dos Árbitros

1. O árbitro emite avisos e penalizações “Stop and Go”, na eventualidade de infração 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. Os avisos por comportamento antidesportivo 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 ANTIDESPORTIVO”.

3. Os avisos por utilização incorreta 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".

4. 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.".

5. 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.

6. Os apelos contra as decisões do árbitro devem ser endereçados ao Presidente da FEPRA (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 FEPRA, através do C.T.A estudará o caso e responderá ao piloto que apresentou o apelo.

Art.º 13º - Relatórios dos Árbitros

O(s) árbitro(s) preenche(m) o Relatório da Prova depois da corrida, juntamente com o Diretor de Prova recolhem os resultados de todo o evento e entregam ao Delegado FEPRA 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 14º - Definições

1. Comissários obrigatórios em provas dos Campeonatos Nacionais, Regionais, Taça de Portugal e Open.
   a) Diretor de Prova;
   b) Árbitros
   c) Responsável pela Cronometragem;
   d) 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) Sinais de partida e chegada (bandeiras);
   d) Publicação de resultados;
   e) Separação e controle do acesso à zona dos pilotos e da pista.
3. Os comissários referidos no ponto 1 deste artigo, têm de ser credenciados pelo CTA e constar na lista de Juízes e Árbitros credenciados FEPRA, com a licença válida à data da prova.

4. O Júri de Prova é formado pelo Delegado da FEPRA, Diretor de Prova, Árbitros e Representante dos Pilotos. Todas as decisões são tomadas por maioria simples, um voto por pessoa e não há votos por procuração. Em caso de igualdade de votos, o Delegado FEPRA tem o voto desempate. O resultado de cada decisão tem que ser publicado por escrito no Relatório do Júri.
   a) Responsabilidade do Júri de Prova:
      - Julgar em situações imprevistas;
      - Julgar se necessário em caso de protesto;
      - Alterar o horário;
      - Verificar se a prova decorre segundo as regras Oficiais da FEPRA.
   b) Quando necessário, o Diretor de Prova convoca o Júri de Prova para uma reunião. Os árbitros também podem convocar o Júri de Prova para reunir, para resolver disputas ou protestos contra situações imprevistas. O Representante dos Pilotos em acordo com o Delegado FEPRA à prova têm também o poder de convocar uma reunião do Júri de Prova. O Diretor de Prova tem que providenciar um local para que o Júri de Prova se reúna em privado.
   c) O Júri de Prova não é responsável pela organização nem pelo bom desenrolar da prova
   d) O Júri de prova só pode julgar sobre a interpretação das regras oficiais. Não pode alterar ou ignorar as regras e não pode instigar as suas próprias regras.

Art.º 15º - Natureza e Competência

1. Todos os comissários devem ser pessoas experientes e com conhecimento pleno dos regulamentos.

2. É da responsabilidade da organização da prova a seleção do pessoal indicado no n.º 1 e no n.º 2 do Art.º 14º, para as provas do Campeonato Nacional e Regional, 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 serem facilmente identificáveis entre os participantes, onde conste o seu nome e função que desempenham na organização da prova (por ex.: através do uso de coletes, crachás, braçadeiras, etc.).

5. Os pistadores são obrigatórios e devem estar equipados com luvas ou outras proteções. Deve estar colocado um pistador em pelo menos cada 20 mts. 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 16º – Diretor de Prova

1. Enquadramento do Diretor de Prova.
   a) À exceção dos árbitros e do supervisor de cronometragem (se o houver), todos os comissários de prova são subordinados do Diretor de Prova que emite instruções detalhadas para o desempenho de cada uma das funções.
   b) O seu poder de decisão está subordinado aos árbitros e/ou Júri da Prova, definido nos órgãos oficiais de uma prova.
   c) O Diretor de Prova tem absoluta autoridade na prova.
   d) O Diretor de Prova deve estar presente no controle da corrida durante as séries de qualificação e corrida a menos que o assistente do Diretor de Prova esteja presente.
   e) O Diretor de Prova, enquanto no desempenho das suas funções, é o responsável perante a FEPRA do bom funcionamento da prova, estando sujeito a todas as suas regras, normas técnicas e disciplinares.
   f) Em qualquer momento o Diretor de Prova poderá reunir com o júri e com o Delegado da FEPRA destacado para a prova em curso, para aconselhamento.
   g) O árbitro e o Diretor de Prova também decidirão sobre o limite prático do número de mecânicos na box, normalmente serão limitados a 2 mecânicos.

2. Competência do Diretor 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 Diretor 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 Diretor de Prova ou Árbitro.
   i) A bandeira preta é manipulada pelo Diretor de Prova ou pelo Árbitro.
   j) Gerir penalizações em tempo, voltas ou até mesmo desclassificações.

3. Responsabilidades do Diretor 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 diretamente, 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 Diretor 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 17º - 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) Seleção 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 coleção 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 Diretor de Prova, verificará o resultado questionado. Desta análise resulta decisão imediata.

4. Nas provas do Campeonato Nacional, Regional, 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. Listagem das Provas Oficiais a enviar para o Conselho Técnico e de Arbitragem.
   a) No prazo máximo de 5 dias úteis terão de ser enviadas para o Conselho Técnico e de Arbitragem, as seguintes listagens:
      - O Relatório do Diretor de Prova.
      - Listagem dos Pilotos Inscritos.
      - Listagem de todas as Qualificativas, (com volta a volta).
      - Listagem da Classificação Geral após Qualificativas.
      - Listagens dos resultados das Sub-Finais e Finais, (com volta a Volta)
      - Listagem da Classificação Geral Final. (obrigatoriamente tem de mencionar o nº da L.D. de cada piloto)
      - Listagem das Verificações Técnicas.
      - Listagem de Avisos e Penalizações.
      - O(s) Protesto(s) de Prova, se houver;
      - O(s) Relatório(s) do Júri de Prova, se houver.
   b) Quando o Delegado de Escala não se encontre presente na prova, fica o clube organizador obrigado ao envio das respetivas listagens para o C.T.A. conforme nº 7, alínea a) deste artigo. (art.º 18).
   c) A falta de envio do Relatório de Prova naquele prazo será punida com (multa de 50,00€).
   d) Até às 24 horas do dia da realização da prova, devem ser enviadas para a FEPRA, via e-mail (geral@fepra.pt), em formato PDF, listagens da “Classificação Geral das Qualificações” e a “Classificação Geral Final” com o número das licenças de todos os pilotos, para publicação imediata na página oficial da FEPRA. O Clube que desrespeitar esta determinação, será punido com uma multa de 50 € (cinquenta euros).

8. Todos os resultados impressos, ou sob outra forma, na sua condição original, são propriedade da FEPRA e são guardados pelo responsável da cronometragem até ao final do evento. O Responsável pela Cronometragem é o responsável pelas penalizações a dar nas falsas partidas.

Art.º 18º - Verificador Técnico

1. Os clubes deverão estar equipados com todos os equipamentos necessários para efetuar as Verificações Técnicas das várias escalas para as quais lhes foram atribuídas Provas.

2. O Verificador Técnico é o comissário responsável pelas verificações técnicas dos carros. Deve ser conhecedor dos respetivos regulamentos técnicos.

3. Ele certificará que os carros estão de acordo com os regulamentos técnicos oficiais da escala respetiva.

4. Em caso de dúvida o Verificador Técnico poderá chamar qualquer carro para verificação, devendo garantir que existem condições para tal (esta ação não deverá por em risco o normal funcionamento da prova).

5. Cabe ao Verificador Técnico elaborar a Ficha técnica de cada carro (Ficha das Verificações Técnicas Mod.1)

CAPITULO VII - DOS PROCEDIMENTOS DE CORRIDA

Art.º 19º - Inscrições

1. Só os pilotos detentores da Licença Desportiva Nacional válida para o ano em curso, podem participar no Campeonato Nacional, no Campeonato Regional e no Open. A Taça de Portugal é aberta aos pilotos detentores Licença Desportiva Nacional e de Lazer válida para o ano em curso.

2. As inscrições deverão ser efetuadas 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 efetuadas durante o período dos treinos, com direito a perda de ranking.

3. 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.

4. O clube organizador de uma prova do calendário oficial (Campeonato Nacional, Regional, Open e Taça) deve enviar as seguintes informações para serem publicadas no site da FEPRA, até 8 dias antes da realização da prova:
   - Cartaz alusivo à Prova (com logotipo da FEPRA);
   - Contactos para inscrição (telefone, email, website, link, etc.);
   - Identificação dos Comissários de Prova Credenciados (Diretor Prova, Árbitros, Responsável pela cronometragem e Inspetor Técnico);
   - Horário da prova;
   - Sugestões de alojamentos;
   - Comprovativo de existência de Seguro de Responsabilidade das Instalações (RC Exploração).

Art.º 20º – Abertura das Instalações da Pista

1. Nas provas dos Campeonatos Nacional, Regional, Taça de Portugal e Open, de todas as escalas, as instalações da pista estão sob reserva Oficial da FEPRA. Esse período engloba todo o dia de Sábado (dia anterior á prova), até Domingo após o fecho das instalações. O clube organizador deve elaborar e afixar no sábado, em local visível e de livre acesso a todos os participantes:
   a) Lista dos Comissários de Prova Credenciados (Diretor Prova, Árbitros, Responsável pela cronometragem e Inspetor Técnico);
   b) Horário detalhado da Prova, do tipo:
      xx:xx - Horas Abertura das instalações.
      xx:xx - Horas Confirmação das Inscrições
      14:00- Horas Inicio dos Treinos Livres
      19:00- Horas Fim de treinos Livres
      xx.xx - Horas Fecho das instalações

2. Durante o dia de Sábado, e a partir das 14 horas a pista só poderá ser usada para os Treinos Livres ou mangas de qualificação, quando as houver. Até esse período não poderão ser efetuados na pista qualquer tipo de eventos de rádio modelismo automóvel.

Art.º 21º – Treinos Livres e Qualificativas

1. A pista abre no sábado para treinos livres**, das 14:00 horas às 19:00 horas**, só para os pilotos que pretendam participar na corrida calendarizada, para esse evento. Os pilotos só podem participar nos treinos depois de confirmarem e efetuarem o pagamento da sua inscrição. Poderá haver lugar a mangas de qualificação.

2. O Diretor de Prova decidirá a forma como os treinos se vão realizar, se serão treinos organizados ou aleatórios. Se forem considerados treinos organizados, cabe á Direção de Prova a elaboração das mangas, o horário de início de cada manga, assim como o tempo de cada manga e o tempo total de treinos. Este horário deve ser afixado em local visível para todos os pilotos. Se forem considerados treinos aleatórios, cabe a cada piloto indicar a sua frequência rádio em uso, em painel próprio. Nesta situação o conflito de frequências entre rádios é da inteira responsabilidade dos pilotos.

Art.º 22º – Constituição das Qualificativas, Sub-Finais e Finais

1. Nas provas do Campeonato Nacional e Regional, em todas as escalas, as Qualificativas, Sub-Finais e Finais serão constituídas por um máximo de 10 Pilotos, e organizadas em função do seu posicionamento no Ranking Nacional. Excluem-se desta regra o Open, Taça de Portugal, C. Nacionais e C. Regionais na escala 1/8 TT, onde o número máximo pode ser de 13 pilotos.
   Excecionalmente quando existirem apenas 11 ou 12 pilotos inscritos numa prova das escalas de Pista (Combustão), o Júri de Prova reúne antes do Briefing e decide se faz a Final com todos os pilotos inscritos.

2. A Organização do evento poderá alterar a constituição de uma manga apenas quando houver algum problema que não seja possível de resolver.

3. No dia da prova a pista pode ser aberta para treinos livres até 30 minutos antes do início das mangas de qualificação, se o Diretor de Prova assim o decidir.

Art.º 23º – Frequências de Rádio

1. Só as frequências permitidas no nosso país para o radio modelismo automóvel poderão ser utilizadas. Só sob a responsabilidade do próprio utilizador poderão ser utilizadas outras frequências.

2. No caso de 2 pilotos com a mesma frequência se qualificarem para a mesma Sub-final ou Final, o piloto mais lento deverá trocar a sua frequência.

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 efetivar a troca.
5. Não será concedido nenhum tempo para troca de frequências a um piloto que tenha o seu equipamento rádio defeituoso ou que tenha cometido erro na seleção dos cristais, salvo se o Diretor de Prova decidir em contrário.

6. No caso de se verificarem problemas de interferências rádio, antes do início das mangas de qualificação, sub-finais ou final, deve ser efetuado um teste de frequências.

7. As alterações de frequência só podem ser efetivadas após autorização expressa do Diretor 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 efetua 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, Taça de Portugal e Open as frequências poderão ser verificadas através de um medidor, salvo as emissoras 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 Diretor 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 Diretor 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 com autorização do Diretor de Prova.

12. Piloto que levante o rádio sem a devida autorização, será desclassificado da prova sendo-lhe atribuído zero pontos (0).

13. As baterias LiPo / LiFe devem estar sempre dentro de um 'LiPo Sack' quando estiverem sendo carregadas ou descarregadas. Qualquer piloto que desrespeite esta determinação, será desclassificado do evento.

Art.º 25º – Verificações Técnicas

1. As verificações técnicas serão efetuadas após as mangas. Todos os carros irão para a cabine de verificações cabendo ao responsável pelas verificações técnicas, a escolha dos carros a verificar. Após a última série de mangas todos os carros têm de estar verificados.

2. No sábado, durante os treinos e antes do início das mangas a organização deverá ter à disposição dos pilotos o equipamento necessário para verificarem se os seus carros estão de acordo com o regulamento.

3. As verificações técnicas devem incluir uma verificação profunda do carro.

4. Só será aceite um carro por piloto.

5. Quando um carro ou um rádio não estiverem conforme com as regras, podem ser efetuadas alterações antes da aprovação final.

6. Os carros aprovados nas verificações técnicas devem ser marcados com o número atribuído ao piloto no ato da inscrição. Esta marcação deve ser aplicada de modo indelével no chassis.

7. O Verificador Técnico pode solicitar a verificação de qualquer carro em qualquer momento da prova, sem ter de o justificar.

8. Durante as sub-finais todos os carros apurados mais o 1º suplentes devem ser verificados.

9. Após as verificações técnicas da 1ª semifinal, todos os carros dessa semifinal ficam em "Parque Fechado" até à conclusão das verificações técnicas da 2ª semifinal, à exceção da escala 1/8 TT Combustão, que após as verificações técnicas da 2ª semifinal, todos os carros da 1ª e 2ª semifinais ficam em parque fechado, até à conclusão das verificações técnicas do "Last-Chance". 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.

10. Todos os carros dos finalistas são colocados em "Parque Fechado", imediatamente após a conclusão da final e poderão ser inspecionados.

11. 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.

12. A inspeção deve incidir pelo menos sobre: o motor, peso do carro e dimensões do chassis.

13. A parte marcada do carro, normalmente o chassis, apenas pode ser trocado com a aprovação do Diretor de Prova, mas a peça marcada originalmente deve permanecer com a organização até que a prova tenha terminado.

14. 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.

15. Não é permitido o controlo das funções aceleração/travagem/direção através de ajudas eletrónicas como Giros/Sensores de forças "G". Toda a atividade dos servos tem de ser controlada pelo transmissor e apenas por este. O piloto que usar este tipo de equipamentos será desclassificado da prova, sendo-lhe atribuído zero pontos (0).

Art.º 26º - Reunião de Pilotos

1. Deve ser efetuada uma reunião de pilotos antes de cada prova, onde será nomeado o representante dos pilotos para fazer parte do Júri de Prova O Diretor de prova deverá convocar todos os pilotos, árbitros e outros comissários para a reunião.

2. A reunião de pilotos deve efetuar-se entre 15 a 30 minutos antes da partida para a primeira manga.

3. Devem ser abordados os seguintes temas:
   a) Questões de segurança, explicação dos procedimentos de partida.
   b) Questões disciplinares.
   c) Outras questões envolvendo os participantes.
   d) Método a aplicar nas verificações técnicas.
   e) Alterações na organização ou nos procedimentos.
   f) Apresentação pessoal dos principais Comissários e Árbitros.
   g) Informação sobre as penalizações que podem ser atribuídas e em que circunstâncias serão atribuídas.
   h) Informação sobre o número de mecânicos autorizados a permanecer na área da Zona de reabastecimento durante a corrida.

4. Deve também ser abordada a forma com se aplicará a distribuição dos pisteiros, enunciando as penalizações que serão aplicadas quando a mesma não seja cumprida.

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

1. Durante as provas, a contagem de voltas tem de ser feita automaticamente, usando um sistema de contagem automática de voltas (AMBrc) e transponders pessoais (emissores) fixados na carroçaria ou nos chassis dos carros.

2. A fixação e instalação do transponder pessoal, ao chassis ou carroçaria, bem como a verificação do seu funcionamento, é da total responsabilidade do piloto.
   A FEPRA recomenda o uso de transponder pessoais da marca AMBrc, o uso de transponders de outras marcas, fica ao critério do Diretor de Prova.

3. 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 Diretor 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 Diretor 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.

4. 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 rádio desligado, e efetuado o depósito de rádios.

5. Se um carro perder o transponder durante a corrida, ou se o transponder deixar de funcionar corretamente, o responsável pela cronometragem, assim que detete a ocorrência, deve alertar o piloto e o Diretor de Prova. O carro tem de regressar imediatamente à boxe para reparar a anomalia.

6. 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 Diretor 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.
7. 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

1. Desde que o Diretor de Prova não tenha avisado 30 segundos para o 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 efetuar reparações no seu carro, que terão de ser cumpridos.

2. O procedimento regulamentado nº1 do Art.º 28º, não é aplicável quando os carros são mandados para a grelha de partida (carros á grelha….), a partir desse aviso não há mais direito a pedido de tempo.

3. Este adiamento só pode ser concedido uma vez por cada Semifinal e Final. Assim sendo:
   a) A pista é encerrada se o adiamento for devido a problemas de frequência ou de rádio.
   b) A pista será aberta se o adiamento for pedido para reparações ou problemas mecânicos.

4. O piloto que protagonizou o adiamento de 10 minutos terá de posicionar o seu carro na 11ª, posição da grelha de partida (14ª posição para a escala 1/8TT), deixando o seu lugar vago.

Art.º 29º – Procedimentos de Corrida em Caso de Chuva
(Exceto na Escala 1/8 T.T. e 1/10 Elétricos)

1. O Diretor de Prova e o árbitro são em conjunto, os responsáveis pela decisão de mandar parar a corrida em caso de chuva.

2. Na folha de resultados o Diretor 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.

3. Quando todos os pilotos tiverem corrido pelo menos uma série sem chuva, todos os resultados serão contados.

4. Quando as condições atmosféricas e o tempo disponível o permitir o Diretor 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.

5. Quando existirem pilotos que não tenham tido possibilidade de correr pelo menos uma série sem chuva, só os resultados obtidos sob chuva serão contados.

6. O Diretor 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.

7. Quando todos os pilotos tenham tido pelo menos 1 série sem chuva, o Diretor de Prova poderá adiar as qualificações até que a pista se encontre seca. Se a interrupção durar mais de uma hora o Diretor de Prova poderá abrir a pista para treinos organizados.

Art.º 30º – Qualificações

1. A qualificação para as Finais será baseada no melhor resultado obtido nas qualificações, por cada piloto.

2. 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 efetua-se tendo em conta o tempo da melhor manga.

3. É obrigatório fazer pelo menos uma volta numa das séries para conseguir o apuramento para as Sub-finais, ou Final.

Art.º 31º – Sub-finais e Final

1. 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

1 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.

2. No caso de uma interrupção de uma manga, a manga inteira será repetida.

3. No caso de uma interrupção de uma sub-final ou final será usado o seguinte procedimento:
   a) 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.
   b) 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 Diretor da Prova. Podem desligar o rádio e parar o motor. Não se efetuarão reparações aos carros nem se trocarão pneus. Qualquer condutor que não observe esta regra será imediatamente desqualificado.
   c) Quando a interrupção acontecer após ter sido decorrido 75% ou mais da final da prova, os resultados na altura da interrupção tornam-se os resultados finais.

4. Por motivos de força maior, tais como, roubo de equipamento e ou vandalismo, violação das instalações ou de condições de pista degradada pela força de intempéries naturais (chuva, vento, etc.), mau funcionamento do equipamento de contagem de voltas e ou de som, o Júri de Prova reúne e conclui que não existem as mínimas condições necessárias para iniciar ou continuar a prova e decide por uma das seguintes opções a) ou b):
   a) Na prova não iniciada ou iniciada sem conclusão da fase de qualificação (a totalidade das séries de qualificação):
      - Emitir listagem de pilotos inscritos (com o nº licença desportiva);
      - Fazer a chamada de todos os pilotos presentes e com a inscrição confirmada;
      - Anunciar a decisão tomada pelo Júri de Prova;
      - Os pilotos presentes devem autenticar a referida listagem;
      - Conferir se os pilotos que não autenticaram se encontram presentes;
      - Depois de assinada, a listagem deve ser entregue ao Delegado da prova ou a um seu representante na falta deste.
      - O CTA agendará nova data para a realização de uma nova prova, tendo em atenção o calendário desportivo nacional. Se a prova suspensa for um OPEN, fica imediatamente agendada para o fim-de-semana seguinte a esta data.
      - Apenas os pilotos que se encontram enunciados na listagem e que a autenticaram, poderão participar na nova prova a agendar, exceto se a prova for uma um OPEN ou Taça de Portugal.
      - Todos os custos relacionados com organização que advêm com a nova prova, são da total responsabilidade do Clube organizador.
      - A Prova suspensa não terá qualquer Classificação Geral Final.
   b) Na prova iniciada mas não concluída, serão considerados como resultados finais da prova, os resultados mediante a fase da prova que esteja já decorrida, nomeadamente:
      - Se a totalidade das séries de mangas, o resultado é válido;
      - Se a suspensão da prova ocorrer durante as sub-finais, não é possível obter resultados finais válidos, serão considerados os resultados das séries de mangas;
      - Se a suspensão da prova ocorrer depois de todas as sub-finais concluídas, é possível obter resultados finais válidos, serão considerados os resultados das sub-finais;
      - Na final, estando decorridos 75% ou mais da mesma, o resultado é válido.

Art.º 33º – Pontuação Final

1. A pontuação Final a atribuir por prova nos Campeonatos Nacionais, Regionais, Taça de Portugal e Open 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 class. 108 pts., 5º Class. 104.pts;
   c) Decrescendo 2 pontos até ao 20º classificado: 6º Class. 102 pts., 7º class. 100 pts., ... 20º class. 74 pts.
   d) Os restantes pilotos da geral terão entre si menos 1 ponto: 21º class. 73 pts., 22º class. 72 pts., … etc.;
   e) Ao Top Qualifier serão atribuídos 3 pontos extra, com exceção às escalas de elétricos em que é apenas 1 ponto extra.

2. O “Ranking Nacional” dos campeonatos é elaborado depois de realizada a última prova, sendo contabilizado o resultado do total de provas menos o pior resultado (o "pior resultado" pode ser uma ausência; uma desclassificação não conta como "pior resultado") ~~Ao resultado geral serão acrescidos 30 pontos extras a todos os pilotos que participem em todas as provas do campeonato.~~

Art.º 34º – Critérios de Desempate

1. De acordo com o método de classificações atualmente em vigor nos diversos campeonatos oficiais da FEPRA, no caso de se verificarem situações de empate após o deitar fora do pior resultado, ficará melhor classificado o piloto que:
   a) tiver a melhor classificação da prova que deita fora;
   b) tiver maior número de 1ºs, 2ºs, etc. quantos forem necessários;
   c) tiver a melhor classificação na última prova.

CAPITULO VIII – DAS PENALIZAÇÕES

Art.º 35º – Bandeiras

1. É OBRIGATÓRIO O USO DAS SEGUINTES BANDEIRAS:
   a) Bandeira de partida: Bandeira Nacional ou Bandeira Verde.
   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 DIRETOR de PROVA ou PELO ÁRBITRO:
   a) Piloto que impede a progressão de outros participantes;
   b) Comportamento antidesportivo;
   c) Pilotos conduzindo de modo considerado perigoso.
   d) Carros considerados inguiáveis ou em condições perigosas; só poderão prosseguir a prova, depois de reparados e aprovada a reparação pelo Diretor de Prova ou Árbitro;
   e) Carros que tenham perdido a carroçaria, devem parar de imediato, ser reparados, após o que, poderão retomar a prova.
   f) A não resposta à bandeira preta no espaço de 2 voltas, leva à desclassificação do participante visado.

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.

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 Diretor de Prova deve 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 efetuar qualquer reparação no carro durante o "Stop and Go" e até que o Diretor 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 Diretor 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 antidesportivo.
   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 da Zona de Reabastecimento).
   d) Quando são efetuadas reparações ao carro fora da Zona de Reabastecimento ou 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 DIRETOR de PROVA:

a) Se as ordens dos Comissários da Prova não forem obedecidas.
b) Se agir de forma contrária aos regulamentos da FEPRA.
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 Diretor 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) Comportamentos incorretos ou antidesportivos de qualquer Piloto ou mecânico, para com outro participante ou para qualquer elemento do Staff da Organização durante todo o evento e que possa denegrir a imagem do desporto, ficará sujeito há aplicação das devidas sanções disciplinares.
h) Quando se verifiquem comportamentos incorretos por parte dos mecânicos, e sendo possível a sua identificação desportiva ficam também estes sujeitos às respetivas sanções disciplinares.
i) Saída da Zona de Reabastecimento dos mecânicos, para a pista no decorrer de toda a Prova.
j) A falta de presença no local destinado para pistar, não cumprindo o que foi determinado pelo Diretor de Prova quando da reunião de Pilotos.
k) Todos os avisos e penalizações devem ser registados na folha e no quadro de resultados para conhecimento dos pilotos (de preferência a vermelho).

6. Fica ao critério do Diretor de Prova desclassificar da prova, e/ou retirar do recinto desportivo, qualquer piloto ou mecânico, que cometam atos de indisciplina, e que perturbem o normal desenrolar do evento. Se necessário deve o Diretor de Prova recorrer á requisição de forças da autoridade para resolução destas situações.

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 inicio 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. Diretor 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 corretamente 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: (atos contra as regras).
   b) Os Comissários: (atos contra as regras).
   c) Os resultados: (só quando puderem ser apresentadas provas de que os resultados não estão corretos).
   d) Os outros concorrentes: (atos contra as regras, prejudicando o piloto que apresentou o protesto).

3. Só os protestos apresentados por escrito e entregues ao Diretor 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 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 entregue ao diretor de prova em nome da FEPRA. A hora de receção do protesto tem de ser registada.

5. O protesto deve conter informação relevante para o Diretor de Prova, de modo a habilitá-lo a discutir o protesto e decidir.

6. O Diretor de Prova em conjunto com o(s) árbitro(s) o Responsável pela Cronometragem ou o Júri de Prova analisarão o protesto e decidirão. A decisão é definitiva.

7. A decisão deve ser tomada até 30 minutos após a receção do protesto. Só por uma razão importante e somente quando o Júri de Prova tiver que reunir, 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 Diretor de Prova que atuará em conformidade com o n.º 6 e n.º 7 deste Art.º38.

10. Casos 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 pela Direção de Prova terá de ser devolvida de imediato a caução ao piloto. Se o protesto não for aceite pela Direção de Prova, terá esta que o reencaminhar para o Conselho Técnico e de Arbitragem da FEPRA, para apreciação e porventura a abertura do processo Técnico ou Disciplinar.

12. O Diretor 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).

CAPITULO X – DAS SELEÇÕES NACIONAIS

Art.º 39º – Inscrições

1. O custo da inscrição nas provas internacionais consta da Tabela de Preços fixada pela Assembleia-Geral da FEPRA, em vigor à data da prova.

2. As inscrições devem ser efetuadas mediante o envio da Entryform da EFRA/IFMAR, disponível no site da FEPRA, devidamente preenchida para o Secretariado da FEPRA, juntamente com comprovativo de pagamento (comprovativo de transferência, talão multibanco ou cheque) ~~e um cheque de caução,~~ cujos valores constam da Tabela de Preços da FEPRA. Serão solicitados lugares à EFRA conforme o número de inscritos. No caso de os lugares confirmados serem inferiores aos lugares pedidos serão atribuídos de acordo com o ranking.

3. Esta caução será reembolsável no caso de presença.

4. O piloto que faltar terá de justificar por escrito. Justificação que será analisada pelo Conselho Técnico e de Arbitragem da FEPRA.

5. O piloto que faltar injustificadamente ou que não o comunique atempadamente à FEPRA para que o seu lugar seja preenchido por outro piloto, receberá um aviso para justificar a sua falta. Ao segundo aviso, ficará interdito de participar durante (2) dois anos, independentemente dos resultados desportivos nacionais que vier a obter nos anos subsequentes

6. Todos os pilotos e mecânicos têm que representar o seu país de forma digna e exemplar durante todo o decorrer das provas e assim contribuir para uma boa imagem desportiva.

7. Os pilotos inscritos na Seleção Nacional, têm que participar nas cerimónias protocolares, assim como fazer o uso correto do equipamento fornecido pela FEPRA para o devido efeito.

8. Cabe ao Conselho Técnico e de Arbitragem da FEPRA, após análise do incumprimento de qualquer ponto deste artigo 39º, decidir sanção a aplicar aos pilotos.

9. Pilotos que venham a representar outros países em provas internacionais (CE e CM), não poderão voltar a representar o nosso país.

10. É da responsabilidade da FEPRA, a nomeação de um colaborador para Team Manager, para representar a Seleção Nacional nos campeonatos internacionais. Na possibilidade de não existir essa nomeação, o mesmo deverá ser nomeado entre todos os participantes da Seleção Nacional presentes no evento.

Art.º 40º - Ranking de Pilotos

1. Incube à Direção da FEPRA, proceder à seleção dos pilotos que representam Portugal em Campeonatos Internacionais, nos termos dos números seguintes:

2. A seleção de valores é efetuada a partir do Ranking de Pilotos Portugueses que permite encontrar a ordem pela qual podem obter a sua participação nas provas internacionais da respetiva 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 selecionados diretamente. No caso de o vencedor da Taça ou do Campeonato Nacional ser um piloto estrangeiro, será selecionado o 1º piloto de nacionalidade Portuguesa.
   c) Os restantes pilotos serão selecionados de acordo com o ranking do ano anterior.

3. A Direção da FEPRA poderá excluir da Seleção Nacional, os pilotos sancionados disciplinarmente com sanção grave ou muito grave transitada em julgado nos últimos dois anos.

4. Em qualquer circunstância, a Direção da FEPRA reserva para si a nomeação direta 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 respetiva modalidade.

Art.º 41º – Equipamento dos Atletas

1. A FEPRA 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 FEPRA 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 FEPRA, em vigor à data da prova.

CAPITULO XI – PRÉMIOS

Art.º 42º – Prémios por Prova

1. Nas escalas 10/200, 1/8 Pista, 1/5 Pista e 1/10 Elétricos haverá prémios para os 3 primeiros finalistas e para o “Top Qualifier”.

2. Na escala 1/8TT haverá prémios para os 13 finalistas e para o “Top Qualifier”. O “Top Qualifier” é o piloto com maior somatório de pontos após as séries de mangas.

3. Os prémios devem ser entregues no final da prova e serão da conta dos clubes.

Art.º 43º – Prémios Finais Oficiais

1. Os prémios a atribuir no fim dos Campeonatos Regionais e Nacionais serão suportados pela FEPRA. Em ambos os casos, os prémios são adquiridos pela FEPRA.

2. A distribuição dos prémios dos Campeonatos Regionais e Nacionais e Taça de Portugal realizam-se em conjunto, para uma igual dignificação dos dois graus de campeonatos. Caso a situação da FEPRA 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 18 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 40 anos completados à data de 1 de Janeiro do ano em curso), sendo atribuído prémio no final ao primeiro classificado de cada classe (Campeão Júnior e Campeão Veterano) por escala. Se o número de pilotos inscritos em cada classe a cumprir os respetivos 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 semi-finais 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