

## ANEXO 2 - Horário dos Reconhecimentos

### Sábado, 22 de Fevereiro ou Quinta-feira 27 de Fevereiro

Reconhecimentos SS	Horário	SS km
SS 4 e 7 - Montim	8:00 às 09:10h	8,83
SS 5 e 8- Seixoso	09:20 às 10:40h	7,98
SS 6 e 9 – Sta Quitéria	10:50 às 12:00h	9,26
SS 1 e 2 – Aboim/Monte	12:20 às 14:20h	16,42
SS 10 e 12 -Lameirinha	14:40 às 16:00 h	11,94
SS 11 e 13 – Luilhas/Guilhofrei	16:20 às 18:00h	11,21

SS 3 – Fafe Street Stage - Uma parte do percurso é percorrida em sentido contrário ao trânsito normal, o seu reconhecimento é a pé e não está sujeita a horário detalhado.

Os reconhecimentos são em regime de estrada aberta ao público, obrigatório o respeito integral das regras de trânsito Nacionais.

O reconhecimento efetuado fora dos horários e dias estabelecidos é considerado uma infração grave e sujeita a decisão pelo Colégio de Comissários Desportivos, bem como qualquer incumprimento às normas de reconhecimento.

## ANEXO 3 – Oficiais Relações com os Concorrentes

<i>Relação com os Concorrentes Nacionais</i>	<i>Relação com os Concorrentes Estrangeiros</i>
	
<b>Américo Costa – 935 921 032</b>	<b>Marcos Romero – 938 123 083</b>

### Plano de presenças dos Oficiais Relações com os Concorrentes

Data	Hora	Local
Quinta-feira, 27 de Fevereiro	17:00 às 23:30h	Verificações Documentais Verificações Técnicas
Sexta-feira, 28 de Fevereiro	08:00 às 12:30	Parque assistência
	13:30	Secretariado – Publicação da lista de admitidos à partida
	15:45h	Partida 1ª etapa
	18:45h	Reagrupamento
	23:00h	Chegada 1ª etapa
Sábado, 29 de Fevereiro	01:00h	Secretariado - Publicação das Classificações 1ª etapa e hora de partida para a 2ª etapa
	08:45h	Partida 2ª etapa
	13:10h	Reagrupamento
	18:57h	Final do Rali – Pódio

## ANEXO 4 – Números de Competição e Publicidade

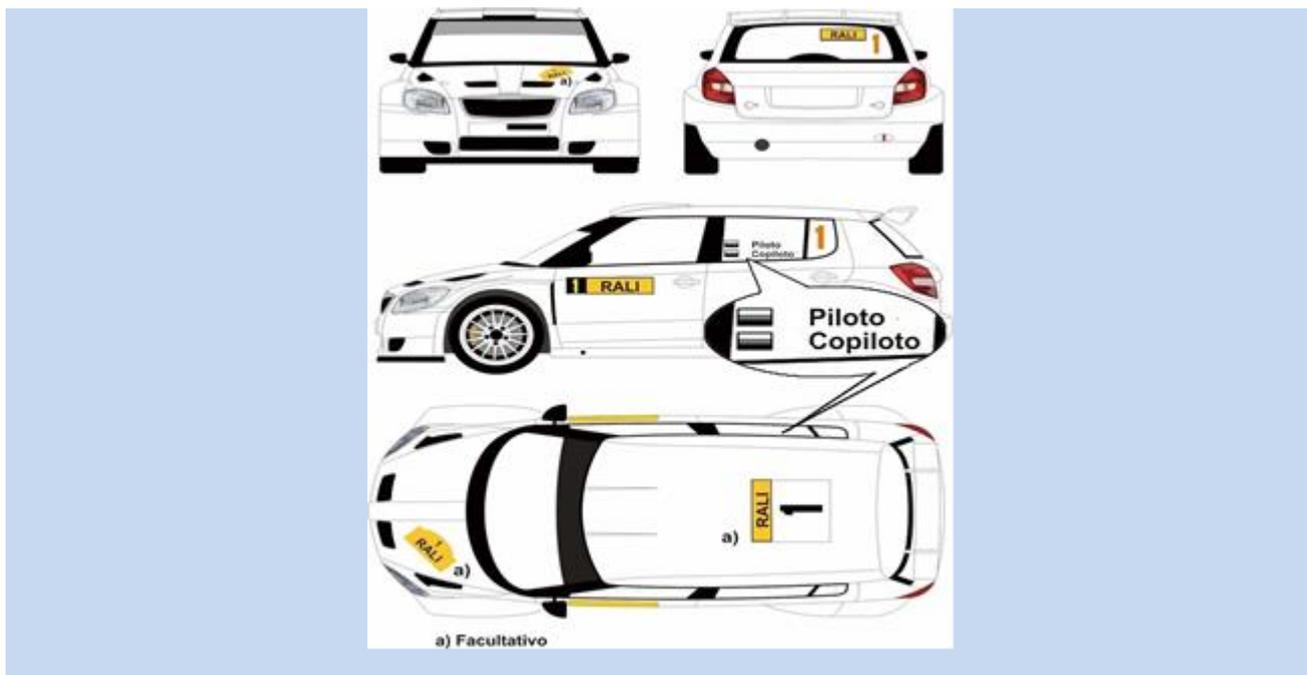
A – Número de competição – dois (2) números de competição 17x17cm - dois (2) Autocolantes Serras de Fafe 50x17cm, para as duas portas dianteiras, com o número sempre colocado na parte dianteira da porta.

B – Número de competição – dois (2) números de competição, um para cada janela traseira, com 23cm de altura.

C – Placa Dianteira – uma (1) placa dianteira colocada no capot com 43x21,5cm

D – Número de competição – um (1) número de competição com 13,5 de altura e um autocolante Serras de Fafe (20x7cm) colocado no vidro traseiro no lado direito superior.

E – dois (2) painéis de publicidade Fafe Município e CUCP 50x17cm colocados nas portas dianteiras. *(facultativa mediante o pagamento de mais 100% do valor da inscrição)*



## ANEXO 5 – Extrato do anexo “L” da FIA relativo a equipamento dos condutores

### 1 - Capacetes

#### 1.1 - Normas

Todos os condutores deverão utilizar um capacete em conformidade com uma das normas da lista técnica nº 25 da FIA.

#### 1.2 - Condições de Utilização

Os condutores e os segundos condutores com habitáculo fechado que usem um capacete integral devem poder passar o seguinte teste, a fim de assegurar que seja possível aceder de maneira apropriada às vias aéreas de um piloto ferido:

-O piloto sentado na sua viatura, com o seu capacete e sistema de retenção da cabeça aprovado pela FIA devidamente colocados, cinto de segurança apertado.

-Com a ajuda de dois socorristas, o Médico-Chefe da prova (ou, se estiver presente, o Delegado Médico da FIA) deve poder retirar o capacete, mantendo a cabeça do piloto em posição neutra.

Se tal não for possível, o piloto deverá usar um capacete aberto.

#### 1.3 - Modificações

Nenhum capacete pode ser modificado relativamente à especificação de fabrico, excepto em conformidade com as instruções aprovadas pelo construtor e um dos organismos de normas especificados pela FIA, que tenha certificado o modelo em questão. Qualquer outra modificação tornará o capacete inaceitável relativamente às exigências do presente artigo 1.

#### 1.4 - Peso máximo e Sistemas de comunicação

O peso dos capacetes poderá ser verificado em qualquer momento durante a prova e não pode exceder os 1800 g para um capacete integral ou os 1600 g para um capacete aberto, incluindo todos os acessórios e fixação.

#### 1.5 - Decoração

Uma vez que a tinta pode entrar em reacção com o material do casco do capacete e influir na sua capacidade de protecção, este só deverá ser pintado ou decorado em conformidade com as directivas ou restrições eventuais emitidas pelo construtor, utilizando

unicamente uma tinta especificada por este último (tintas acrílicas que secam em contacto com o ar, esmalte de poliuretano ou outras) e, de preferência, por um pintor aprovado pelo mesmo. Este pormenor é particularmente importante para cascos moldados por injeção, que, normalmente, não são adequados para serem pintados.

No caso de o casco ser pintado, deverá ser protegido de modo eficaz, uma vez que, se a tinta penetrar no interior, poderá influir no desempenho do forro do capacete.

As pinturas que necessitem de uma secagem em estufa não deverão ser utilizadas; independentemente do procedimento, a temperatura não deverá ultrapassar o máximo estipulado para o condicionamento dos capacetes na norma segundo a qual foram aprovados.

As directivas do construtor deverão igualmente ser consultadas para qualquer observação relativa à utilização de autocolantes ou decalcomanias.

## 2 - Vestuário resistente às chamas (ignífugo ou resistente ao fogo)

Nas provas especiais de ralis, todos os pilotos e Co-pilotos devem obrigatoriamente usar um fato de competição, assim como luvas (facultativas para os Co-pilotos), roupa interior longa, uma balaclava, meias e sapatos, homologados em conformidade com a norma FIA 8856-2000 (Lista Técnica nº 27).

Os utilizadores devem assegurar-se de que o vestuário não é demasiado apertado, uma vez que isso reduzirá o nível de protecção.

Os bordados cosidos directamente no fato devem sê-lo apenas à camada mais superficial desta peça de vestuário, de forma a melhorar o isolamento térmico. O material utilizado como fundo (ou suporte) das insígnias publicitárias, assim como o fio utilizado para as unir ao fato, devem ser resistentes às chamas (ver anexo I da norma FIA 8856-2000 para saber mais sobre as exigências detalhadas e outras recomendações para o uso).

Para as provas que se desenrolem sob temperaturas elevadas é recomendável a utilização de um sistema de arrefecimento (ligado por exemplo à roupa interior prevista para esse efeito e homologado segundo a norma FIA 8856-2000).

A título excepcional, os condutores podem utilizar vestuário de arrefecimento que não estejam homologados pela FIA. Todavia este será colocado por cima da roupa interior obrigatória e homologada e deve incluir uma peça de suporte certificada e etiquetada ISO 15025; os tubos devem ser certificados e etiquetados ISO 17493 e não devem estar em contacto com a pele do condutor. Toda a ligação com um sistema a bordo da viatura deverá estar de acordo com o Artigo 5.8.6 da norma FIA 8856-2000.

## 3 - Sistema de retenção da cabeça (RFT)

**3.1-** Nas provas internacionais, é proibida a utilização de qualquer dispositivo fixado ao capacete e com a finalidade de proteger o pescoço ou a cabeça do condutor, excepto se o dispositivo em questão não tiver sido homologado pela FIA conforme a norma FIA 8858. Os sistemas RFT homologados estão descritos na Lista Técnica FIA 29.

Os sistemas RFT aprovados pela FIA devem ser usados pelos pilotos em todas as provas internacionais.

### 3.2- Condições de utilização

Os sistemas RFT devem ser utilizados unicamente com os elementos aprovados pela FIA de acordo com a tabela seguinte:

Capacete (2)	Sistema de cintas
FIA 8860 (Lista Técnica 33)	FIA 8858 (Lista Técnica 29)
FIA 8858 (Lista Técnica 41)	

(2) Uso obrigatório do capacete em cada Campeonato de acordo com o Artigo 1.1 acima.

Para informações mais detalhadas desde que o dispositivo utilizado seja o HANS® o “Guide for the Use of HANS® in International Motor Sport” (Manual de Utilização do sistema HANS® no Desporto Automóvel Internacional) publicado pelo Instituto da FIA para a Segurança no Desporto Automóvel, está disponível em [www.fia.com](http://www.fia.com), na rubrica FIA SPORT – Regulations – Driver’s equipment.

### 3.3 - Compatibilidade e autorização de utilização dos elementos aprovados segundo as Normas FIA 8858- 2002, 8858-2010, 8860-2004 e 8860-2010.

As Normas FIA 8860-2004 (Capacete de alta performance) e FIA 8858-2002 (sistemas RFT e capacetes compatíveis) foram actualizadas em 2010. Quer a versão original quer a versão revista mantém-se válidas desde que sejam utilizadas como indicado no quadro seguinte.

	FHR 8858-2010	Cinta (com clip de extremidade) 8858-2002	Ancoragem capacete 8858-2010	Capacete 8858-2010 e 8860-2010
HANS 8858-2002		SIM	SIM	SIM
Cinta (com clip de extremidade) 8858-2002	NÃO		Se mecanicamente compatível	SIM
Ancoragem capacete 8858-2010	SIM	Se mecanicamente compatível		NÃO
Capacete 8858-2010 e 8860-2010	SIM	SIM	NÃO	

#### 4 - Cintos de Segurança

Os pilotos devem estar devidamente fixos no seu lugar através dos cintos de segurança de acordo com as especificações do Anexo J para o veículo em questão, durante todo o tempo de uma prova desde que este último esteja em movimento num circuito, via das boxes, prova especial ou percurso de competição.

### ANEXO 6 – Licença de utilização das frequências de rádio

Toda a instalação radioelétrica, emissora – receptora a bordo dos veículos, terá de ser sempre submetida a um pedido de autorização prévio.

Todos os equipamentos devem operar com espaçamento entre canais consecutivos de 12,5 kHz.

Os pedidos devem dar entrada na ANACOM com o mínimo de 30 dias de antecedência relativamente á utilização pretendida.

Os pedidos de autorização deverão ser feitos directamente a:

Anacom Portugal

Avenida José Malhoa, 12 1099-017 Lisboa

Telf: +351 217 211 000 Fax: +351 217 211 001

<http://www.anacom.pt> E-mail: [info@anacom.pt](mailto:info@anacom.pt)

### ANEXO 7 – Sistema “tracking / GPS”

#### 1. Sistema GPS/GSM

No Rallye Serras de Fafe 2020, é obrigatório para todos os concorrentes participantes a montagem de um “Sistema de Controlo e Segurança GPS/GSM”.

Este sistema será disponibilizado e controlado pela “CRONOBANDEIRA”, sob jurisdição da Direção de Prova.

2. É obrigatório a entrega de um cheque de caução no valor de 250,00€ (duzentos e cinquenta euros), à ordem de Cronobandeira Lda., nas verificações administrativas o qual será devolvido no final da prova, mediante a devolução do “Sistema GPS/GSM” em perfeito estado de conservação.

3. Durante as verificações técnicas será instalado o suporte (bolsa) do equipamento. O equipamento GPS será entregue antes da saída de parque fechado no início de cada uma das etapas. No final da 1ª etapa o equipamento será recolhido pela Cronobandeira, para reposição da bateria.

4. Após a sua instalação e durante todo o decorrer da prova, compete às equipas manter o “Sistema GPS/GSM” em perfeito estado de conservação e funcionamento. Caso seja detetada uma avaria no sistema instalado na viatura, que manifestamente se comprove ser devida a manuseamento incorreto ou fraudulento por parte da equipa, tal facto implicará a aplicação de penalidade que poderá ir até à exclusão da prova.

As normas de utilização e outras informações encontram-se descritas neste em baixo.

#### Sistema de Localização de Concorrentes GPS / GSM

##### Descrição:

O Sistema de Localização de Concorrentes “SLC” é um sistema baseado nas tecnologias GPS (Global Positioning System – Sistema de Posicionamento Global) e GSM (Global System for Mobile Communications – Sistema Global para Comunicações Móveis)

que permite obter a localização, velocidade e direcção de cada Concorrente, assim como estabelecer uma comunicação de voz entre o Centro Operacional e o mesmo.

O Equipamento de Localização comunica os seus dados ao servidor central a uma frequência pré-definida, permitindo ao Centro Operacional saber em cada momento a localização de todos os concorrentes. O Equipamento de Localização pode também funcionar como um telemóvel, possibilitando uma comunicação bidirecional com os concorrentes.

Além do controlo efetuado no Centro Operacional, o equipamento permitir entrar em modo de emergência ao ser pressionado o botão de **SOS** durante alguns segundos. Este modo de emergência é comunicado ao servidor central, são enviados SMS's (Short Message System – Sistema de Mensagens Curtas) com o alerta e localização aos números pré-definidos e é efetuada uma chamada de voz para o número de emergência do

Centro Operacional.

O Equipamento de Localização é a prova de água (IP65), tem um tamanho reduzido (77x47x20mm) e um peso bastante baixo (65g).

##### Normas de Utilização:

1. O Equipamento de Localização será entregue aos concorrentes no parque fechado, antes do início da 1ª e 2ª etapa, conforme determinado pela organização. O mesmo equipamento deverá ser devolvido pelo Concorrente à entrada do parque fechado no fim da 1ª e da 2ª Etapa, conforme o determinado pela organização.

2. No caso de um Concorrente não dar entrada em parque fechado (desistência, etc.), deverá entregar o equipamento no secretariado no mais breve espaço de tempo, e até à entrada do último Concorrente em parque fechado. No caso de não ser possível a entrega do equipamento no prazo indicado, por razões excecionais, o Concorrente deverá entrar em contacto com a organização.

3. O Equipamento de Localização terá de ser mantido na viatura durante toda a competição. Deverá ser dada especial atenção para que o botão de SOS não seja acionado inadvertidamente.

4. O Concorrente fica proibido de desligar o equipamento enquanto se encontrar em prova e até ao momento da comunicação da desistência ao secretariado. No caso de incumprimento desta regra serão aplicadas sanções a determinar pelo Diretor de Prova e/ou C.C.D.



5. O uso injustificado do sistema de emergência, através do botão de SOS do Equipamento de Localização, obrigará ao pagamento de uma taxa de 100€ acrescida das despesas de comunicação e da ativação dos meios de socorro. O Diretor de Prova e/ou o C.C.D. poderão determinar outras sanções adicionais.

6. O Concorrente entrega no ato das verificações documentais uma caução monetária respeitante à boa utilização do sistema.

7. O Equipamento de Localização é entregue aos concorrentes, ficando os mesmos obrigados a devolver o Equipamento de Localização, sem danos. Quaisquer despesas resultantes da perda do equipamento, danos no mesmo e/ou utilização abusiva serão cobradas através da utilização da caução entregue pelo Concorrente.

## ANEXO 8 – Procedimento de Partida

### **Não existe parque fechado de pré-partida!**

A partida será efetuada no pódio instalado na Rua António Saldanha onde os concorrentes terão de se apresentar para a partida do Rali no horário previamente concebido, de acordo com programa da prova.

## ANEXO 9 – Parque de Assistências

### **-Localização do Parque de Assistências**

Praça das Comunidades Fafe – Coordenadas GPS: **41°26'59.2"N 8°10'27.2"W**

O espaço de cada concorrente/equipa de Assistência é de 6 x 6 metros (conforme descrito no Art. 4.7 do presente Regulamento)

**– Espaços diferentes poderão ser solicitados até às 18 horas de sexta-feira, 20 de fevereiro.**

Cada concorrente terá o lugar marcado dentro do Parque de Assistências, de acordo com o anexo 9.1(plano de Parque de Assistências).

Até ao dia 15 de fevereiro, os concorrentes deverão informar a Organização se partilham Assistência com outro concorrente. A falta desta informação implica uma localização de acordo com os critérios da Organização.

Hora de acesso para entrada dos veículos de Assistência:

Quinta-feira, 27 de Fevereiro das 08:00h às 24:00h

Sexta-feira, 28 de Fevereiro das 07:00 às 24:00h

Sábado, 29 de Fevereiro das 07:00 às 19:00h

### **-Outros direitos**

-Só os veículos identificados com placas (ASSISTÊNCIA), poderão entrar no Parque de Assistência

**A placa de "ASSISTÊNCIA" deverá ser colocada na parte superior do pára-brisas.**

-todos os Concorrentes têm direito a uma placa de "AUXILIAR", que apenas permite chegar mais perto das SS. **A placa de "AUXILIAR" deverá ser colocada na parte superior do pára-brisas.**

-O preço de cada placa "ASSISTÊNCIA" suplementar é de 50€.

Anexo 9.1 – Plano do Parque de Assistências a publicar dia 25 de Fevereiro em [www.demoporto.com](http://www.demoporto.com).



Figura 1 - Parque de Assistência

## ANEXO 10 – Shakedown/Qualifying

### -Localização do Shakedown/Qualifying

Estrada da Lameirinha/Vila Pouca - Coordenadas N 41 28 216 - W 08 05 397

### -Data e Hora

Sexta-feira, 28 de Fevereiro, das 09:00h às 12:00h

09:00 – 09:30	Apenas reconhecimento para concorrentes do Qualifying
---------------	---

09:30 – 10:00	Apuramento do Qualifying
10:00 – 12:00	Todos os concorrentes com inscrição no Shakedown

**-Taxa de participação Shakedown = 150€**

Atendendo ao Qualifying todos os concorrentes Classificados em 2019 nos primeiros 10 Lugares, mais os pilotos prioritários FIA/FPAK, terão de participar no Shakedown, senão perdem o direito a poder escolher o lugar para partir.

Todos os Concorrentes RC2 estão desde logo habilitados a fazer o Shakedown pois a sua inscrição já contempla a inscrição no Shakedown. Qualquer outro concorrente interessado em participar na prova de teste - Shakedown – deverá preencher no Boletim inscrição a parte respeitante ao Shakedown e remeter o mesmo por email até ao dia 18 de fevereiro.

-O Roadbook indicará o percurso entre o Parque de Assistência (Praça das Comunidades) e o Shakedown, bem como a zona indicada para Assistência no Shakedown.

-É obrigatório o uso de Capacete, Fato de Competição e Luvas, assim como, a colocação dos números de competição e placas do Rali na viatura.

## ANEXO 11 – Outros assuntos de interesse

### Falsa partida

A falsa partida será penalizada da seguinte forma:

1ª infração: penalização de 10 segundos

2ª infração: penalização de 1 minuto

3ª infração: penalização de 3 minutos

4ª infração e posteriores: ao critério dos Comissários Desportivos

### Registo de infrações de trânsito

Durante o desenrolar do Rali (ou reconhecimentos), os concorrentes deverão cumprir as regras do Código de Estrada Português. Qualquer concorrente que infrinja as regras será penalizado da seguinte forma:

1ª infração: penalização/ multa de 250,00€

2ª infração: penalização de 5 minutos

3ª infração: desclassificação

### Controle Antidoping

O Controle Antidoping a realizar-se será na casa do arquivo municipal de Fafe.

## ANEXO 12 – Partida Oficial e Cerimónia de entrega de Prémios

### 12.1 - A Partida Oficial será na Rua António Saldanha – 41°27'04.7"N 8°10'13.1"W

12:55h - **Conferência de Imprensa Pré-Rali** (no Teatro Cinema de Fafe

Nota – as entrevistas aos pilotos devem ser efectuadas na frente do painel de imprensa.)

– **Foto de Grupo** – no Teatro Cinema de Fafe

15.00h – **Partida do 1º Concorrente** (a entidade Oficial presente deverá dar a partida simbólica com a bandeira PT)

### 12.2 - A Cerimónia de Pódio / entrega de Prémios será no pódio instalado na Rua António Saldanha - Fafe

Protocolo da cerimónia de entrega de Prémios

O Rali terá um controlo horário (CH 7H) antes do Pódio que será o final do Rali.

Todos os concorrentes passam pelo pódio para fotografia e receber o prémio se for o caso.

O speaker de serviço relatará a classificação, nome da equipa e viatura e será responsável pela fluidez da cerimónia.

As equipas passarão pelo pódio preferencialmente pela ordem seguinte:

1º PORTUGUÊS - CPR

ERT Junior

ERT 4

ERT 3

ERT 2

3º Clas. Geral, No momento que o carro sobe ao pódio, o Piloto e o Navegador saem do carro tiram a fotografia. A equipa fica na zona do pódio e o carro será levado por um elemento da equipa de assistência para o Parque Fechado, sob indicação e supervisão de um elemento do organizador.

2º Clas. Geral, o mesmo procedimento que o 3º classificado

1º Clas. Geral, No momento que o carro sobe ao pódio, o Piloto e o Navegador saem do carro tiram a fotografia, o carro fica no pódio e de seguida: Os pilotos recebem as coroas de louros e champanhe e toca o “we are de champions”.

De seguida, é colocado o pódio Olímpico na frente do carro e são chamados os pilotos e navegadores das três primeiras equipas, com a placa de 1º, 2º e 3º a sua frente. Os pilotos e copilotos recebem cada, uma garrafa de champanhe já aberta

Após a cerimónia do pódio deverão dirigir segundo as indicações dos elementos da organização as viaturas para o Parque fechado localizado a 100 mts. A viatura poderá ser conduzida do Pódio até ao parque fechado por um elemento da equipa de assistência.



Figura 2 - Trajeto entre Pódio e Parque Fechado

### ANEXO 13 – Notificação em caso de acidente

13.1 - Em caso de acidente, o concorrente ou um seu representante deve notificar por escrito o Director de Prova, o mais rapidamente possível e num prazo máximo de 24 horas. Deve explicar as circunstâncias em que ocorreu o acidente, eventuais causas e consequências, bem como mencionar os nomes e moradas de quaisquer testemunhas. Deverá também mencionar os nomes e moradas de eventuais feridos.

13.2 - Procedimento para Participação de Sinistro Licenciados

<http://www.fpak.pt/sites/default/files/paginas/generico/seguros/20160926114832610.pdf>

13.3 - Modelo de Participação de Sinistro Licenciados

[http://www.fpak.pt/sites/default/files/paginas/generico/seguros/18809-11026-mod. 008.021 - mai 2007 - \\_participacao sinistro ap.pdf](http://www.fpak.pt/sites/default/files/paginas/generico/seguros/18809-11026-mod. 008.021 - mai 2007 - _participacao sinistro ap.pdf)