

REGULAMENTO TÉCNICO E DESPORTIVO

RADIOMODELISMO AUTOMÓVEL

TÍTULO I – REGULAMENTO GERAL

CAPÍTULO I - ÂMBITO

Art.º 1º – Definições

1. A competição de radiomodelismo automóvel é organizada em diferentes escalas:
 - a) Escala 1/8 TT (Todo-o-terreno);
 - b) Escala 1/8 Pista;
 - c) Escala 1/10 Eléctricos;
 - d) Escala 1/10 235mm Pista;
 - e) Escala 1/10 200mm Pista;
 - f) Escala 1/5 Pista
2. A regulamentação técnica e desportiva das escalas definidas no Art.º 1º constam de anexos apensos a este regulamento o qual está organizado por secções. Cada secção define uma escala.

CAPÍTULO II – DOS PILOTOS

Art.º 2º – Pilotos Oficiais

1. Qualquer piloto detentor de uma Licença Desportiva Nacional emitida pela FEPRÁ é um piloto oficial de radiomodelismo automóvel.
2. O Piloto Oficial tem direito a participar nas provas dos Campeonatos Nacionais, Regionais, Taça de Portugal e Open, realizadas sob a égide da FEPRÁ.
3. O Piloto Oficial está sujeito a todas as normas e regulamentos de carácter técnico e disciplinar, emanados pela FEPRÁ.
4. Nenhum piloto poderá participar em provas que não tenham sido sancionadas pela FEPRÁ. As contravenções são consideradas faltas graves passíveis de suspensão da respectiva licença desportiva.
5. O Piloto Oficial tem ao seu dispor toda a informação relativa ao funcionamento das provas oficiais através do portal da FEPRÁ na Internet em www.fepra.com ou através do clube em que se encontra filiado.
6. 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.
7. Se o protesto envolver matéria do foro disciplinar, deverá ser encaminhado para o Conselho Disciplinar, em processo devidamente instruído pelo árbitro da prova.
8. Apenas os pilotos participantes numa prova podem apresentar um protesto. Os menores fazem-se representar.
9. É permitido o acesso às provas oficiais aos pilotos estrangeiros residentes em Portugal, portadores de Licença Desportiva Nacional Portuguesa, não podendo no entanto, representar Portugal em eventos desportivos estrangeiros e caso um piloto estrangeiro venha a vencer um Campeonato Nacional, será proclamado vencedor desse Campeonato Nacional e não “Campeão Nacional”.

Art.º 3º - Licenças Desportivas

1. Existem 3 tipos de Licenças Desportivas:
 - a) LAZER - A Licença Desportiva de Lazer habilita o seu titular a participar em todas as provas que não estejam integradas em Campeonatos Regionais, Campeonatos Nacionais, Taças de Portugal, Open e Provas Internacionais. Os titulares de uma Licença de Lazer poderão, no mesmo ano, solicitar a emissão de uma Licença Desportiva Nacional mediante o pagamento de uma taxa de conversão.
 - b) NACIONAL - A Licença Desportiva Nacional habilita o seu titular a participar em todas as provas dos Campeonatos Regionais, Campeonatos Nacionais, 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 todas as provas dos Campeonatos Regionais, Campeonatos Nacionais, Taças de Portugal, Open, Grandes Prémios EFRA, Campeonatos da Europa e Campeonatos do Mundo.
2. As Licenças Desportivas emitidas pela FEPRÁ incluem um Seguro de Responsabilidade Civil para os praticantes federados, pelos danos patrimoniais e não patrimoniais resultantes de lesões corporais e/ou materiais causados a terceiros durante as respectivas provas ou treinos.
Apólice N.º: RCX54239117 - Companhia de Seguros Império - Capital: 500.000 Euros (limite de 50.000 Euros por sinistro). Exclui-se: não cobre danos aos praticantes, comissários e mecânicos, bem como aos próprios carros.
3. Os preços das Licenças Desportivas, Taxas de Conversão e Segundas Vias de Cartões consta da Tabela de Preços fixada pela Assembleia Geral da FEPRÁ, em vigor à data da prova.
4. As licenças terão de ser requisitadas pelo clube em que o piloto se encontra filiado com uma antecedência de pelo menos de 8 dias antes de qualquer prova em que pretenda participar. Os pedidos terão de ser feitos através de carta acompanhada da Ficha de Requisição de Licença Desportiva (Modelo 002 da FEPRÁ) e do respectivo meio de pagamento. A FEPRÁ não aceita qualquer pedido de licenças via fax.
5. Ao pedido das Licenças Internacionais é emitido a Licença Nacional enquanto não chegar a Licença Internacional da EFRA.
6. Não se emitirão licenças desportivas aos pilotos filiados em clubes que não tenham a sua situação financeira regularizada com a FEPRÁ.

7. No caso de extravio ou furto da licença, o piloto deverá informar via fax o Secretariado da FEPRRA com 24 horas de antecedência da prova em que pretende participar.
8. Em caso de extravio da Licença Desportiva o piloto poderá solicitar à FEPRRA uma 2ª Via da Licença Desportiva através do clube em que se encontra filiado.
9. Em Janeiro mantém-se válidas as Licenças Desportivas do Ano Anterior.
10. Pilotos sem licença desportiva válida não poderão participar em qualquer prova, corrida sob a égide da FEPRRA.
11. Pilotos com licença desportiva válida não poderão participar em provas não licenciadas pela FEPRRA.
12. Os pilotos têm que entregar obrigatoriamente a licença desportiva no acto da inscrição. Os pilotos que não sejam portadores da sua licença desportiva, poderão ainda participar na prova, desde que constem na listagem dos pilotos federados, à data da prova, na posse do Delegado da escala, ficando sujeitos ao pagamento de uma taxa de 5,00 Euros que reverte a favor do clube.

CAPITULO III – DAS PISTAS

SECÇÃO I – REQUISITOS GERAIS

Art.º 4º – Requisitos da Pista

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

Art.º 5º - Requisitos das Instalações

1. **BOXES:** A área destinada aos pilotos deve estar equipada com mesas (mínimo 80x60 cm por piloto) suficientes para acomodar todos os participantes e protegida do mau tempo (provas ao ar livre). É importante que a organização disponha de contentores para lixo em todas as mesas.
2. **PALANQUE:** O palanque deve acomodar 10 pilotos com o mínimo de 80cm por piloto. A largura do palanque deve ter no mínimo 1,25 metros. A altura padrão do palanque em relação ao solo é de 2 a 3 metros, mas existem medidas específicas para as escalas que constam do regulamento técnico das secções. O acesso ao palanque deve ser feito através de uma escada sólida com uma largura mínima de 1,20 m. É obrigatória a existência de um parapeito forte. O palanque deve estar protegido ou ser possível de proteger contra o mau tempo. O palanque deve estar posicionado de forma a proporcionar igualdade nas condições de visibilidade, para cada piloto em qualquer posição do palanque, durante os treinos e a corrida. A visão não deve ser obstruída por nenhum objecto (pilar, mastro de bandeira, outros pilotos, etc.). É recomendável que a distância mínima entre a frente do palanque e a zona mais próxima da pista tenha entre 2 a 4 metros.
3. **DEPÓSITO DE RÁDIOS:** O depósito de rádios deve ser próximo ou se possível no palanque. O depósito de rádios deve estar colocado de forma que os rádios emissores se encontrem protegidos contra o mau tempo e acondicionados de modo seguro.
4. **INSTALAÇÕES DOS ÁRBITROS :** Deve ser proporcionado aos árbitros um espaço onde possam observar a pista com a mesma perspectiva que os pilotos, de preferência no palanque. A zona destinada aos árbitros deve estar separada da zona dos pilotos de modo a assegurar um ambiente de trabalho calmo e sem perturbações, e protegida do mau tempo. Este local deve estar equipado com mesa e cadeiras, microfone e monitor de vídeo, de modo a que possam observar a ordem da corrida a cada momento. Com o microfone o árbitro deve poder anunciar avisos e instruções a qualquer momento durante a corrida. Deve ser providenciado um sistema de comunicação em circuito fechado entre o(s) árbitro(s), o Director de Prova e o Responsável pela Cronometragem.
5. **ZONA DE CRONOMETRAGEM:** Deve ser providenciado espaço suficiente para os responsáveis pela cronometragem. A zona de cronometragem deve estar protegida do mau tempo. A área de cronometragem e contagem de voltas não deve ser acessível a participantes e público .
6. **SISTEMA DE CONTAGEM DE VOLTAS:** O sistema de contagem de voltas deve estar colocado numa parte lenta da pista de forma a que os responsáveis pela cronometragem tenham plena visibilidade do traçado. O número dos carros deve ser legível, a partir dessa zona, pelo menos durante 2 segundos. O sistema de contagem de voltas tem de estar instalado na pista, antes da entrada para as boxes.
7. **QUADRO DE RESULTADOS:** Deve existir um quadro para afixação de resultados, posicionado perto da sala de cronometragem, acessível a todos os participantes e protegido contra o mau tempo.
8. **QUADRO DE FREQUÊNCIAS:** Durante os treinos deve haver um quadro de frequências, posicionado próximo do depósito de rádios ou do palanque.

Art.º 6º - Classificação das Pistas

1. Todas as pistas estão sujeitas a vistoria e classificação. A classificação das pistas compete ao Conselho Técnico e de Arbitragem, sendo que, a comissão verificadora será composta por um elemento do C.T.A., um Delegado de Todo-o-terreno ou Pista conforme a modalidade a que a mesma se destina e um representante do clube em causa.
2. A FEPRRA classificou as PISTAS DE TODO-O-TERRENO do modo seguinte:

- a) TIPO A: Boxes cobertas com mesas para 60 pilotos, palanque coberto com 8 metros + 2 metros para acomodar os árbitros, sistema de contagem de voltas AMB, água e iluminação, ar comprimido, W.C. a menos de 100 metros, sala de cronometragem, vedação, árbitro, medidas mínimas da pista.
 - b) TIPO B: Boxes cobertas com mesas para 40 pilotos, palanque coberto com 8 metros, sistema de contagem de voltas AMB, água e iluminação ar comprimido, W.C. a menos de 100 metros, sala de cronometragem, vedação e medidas mínimas da pista.
 - c) TIPO C: Não tendo as condições da pista Tipo B.
3. A FEPRÁ classificou as PISTAS DE ASFALTO do modo seguinte:
- a) TIPO A: Boxes cobertas com mesas para 50 pilotos (1/5 Pista) ou 30 pilotos (1/10 ou 1/8 Pista), palanque coberto com 8 metros + 2 metros para acomodar os árbitros, sistema de contagem de voltas AMB, água e luz, ar comprimido, W.C. a menos de 100 metros, sala de cronometragem, vedação, árbitro e medidas mínimas da pista.
 - b) TIPO B: Boxes com mesas para 20 pilotos, palanque coberto com 8 metros, sistema de contagem de voltas AMB, água, sala de cronometragem, vedação e medidas mínimas da pista.
 - c) TIPO C: Não tendo as condições da pista Tipo B.
4. As provas dos Campeonatos Nacionais, Taça de Portugal e Open, têm de ser obrigatoriamente realizadas em pistas do Tipo A. As pistas Tipo B apenas podem receber provas dos Campeonatos Regionais e Trofeus. Nas pistas do Tipo C apenas podem ser realizados Trofeus.
5. As pistas permanentes devem ser registadas e/ou actualizadas na FEPRÁ pelos clubes, usando para o efeito o impresso próprio bem como enviada uma planta das mesmas em folha A4 indicando a escala utilizada.

CAPITULO IV - DAS PROVAS

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

1. É da responsabilidade do Clube organizador:
 - a) A selecção dos recursos humanos necessários e com qualificação que permitam organizar uma prova.
 - b) A preparação da pista e das suas instalações bem como a solicitação das autorizações necessárias para a realização das provas.
2. Todas as provas ou demonstrações carecem de aprovação e licenciamento da FEPRÁ. As entidades sem vínculo federativo podem solicitar autorização para realização de trofeus particulares à FEPRÁ, mediante a exigência de, pelo menos a Licença de Lazer, aos pilotos participantes.

As provas classificam-se em OFICIAIS e NÃO OFICIAIS. As **PROVAS OFICIAIS** dividem-se em NACIONAIS E INTERNACIONAIS. As **PROVAS OFICIAIS NACIONAIS** são todas as que se regem pelas normas definidas pela FEPRÁ, isto é Campeonatos Nacionais, Regionais e Taças de Portugal. As **PROVAS OFICIAIS INTERNACIONAIS** são todas as que se regem pelas normas definidas pela EFRA/IFMAR, isto é G.P. EFRA, Campeonatos Europeus e Mundiais. As **PROVAS NÃO OFICIAIS** dividem-se em PROVAS DE DEMONSTRAÇÃO, TROFEUS E PROVAS NÃO HOMOLOGADAS. As **PROVAS DE DEMONSTRAÇÃO** são provas não oficiais compostas de um único evento não pontuável, não sendo exigível Licença Desportiva. **TROFEUS** são provas não oficiais pontuáveis compostas por mais do que uma prova, sendo exigível pelo menos a Licença Desportiva de Lazer nas provas organizadas pelos clubes federados e Licença Desportiva de Iniciação nas provas organizadas pelas entidades sem vínculo federativo (particulares). **PROVAS NÃO HOMOLOGADAS** são todas as provas não comunicadas à FEPRÁ e portanto **não abertas a pilotos licenciados**. Todas as provas devem ser comunicadas à FEPRÁ (Licenciadas pela FEPRÁ).
3. As taxas de inscrição a pagar pelos clubes, relativamente à organização de provas dos Campeonatos Nacionais, Regionais, Taças de Portugal e Open, devem ser pagas juntamente com a quota federativa anual até 31 de Janeiro.
4. Não se realizarão provas em que o clube organizador não tenha cumprido as obrigações assumidas com a FEPRÁ designadamente o pagamento das quotizações e das verbas relativas às referidas provas.
5. Os clubes deverão estar equipados com todos os equipamentos necessários para efectuar as verificações técnicas das várias escalas.

Art.º 8º - Segurança

1. ESPECTADORES: A segurança dos espectadores é de primordial importância e deve ser considerada no projecto de construção da pista e da área que lhes é destinada.
2. COMISSÁRIOS: A segurança dos comissários, ajudantes, participantes e acompanhantes é de igual importância, mas é evidente que estão sujeitos a uma maior percentagem de perigo.
3. BARREIRAS DE SEGURANÇA: Os espectadores, participantes e comissários de prova devem estar devidamente protegidos contra os carros, através de barreiras adequadas para poder parar um carro que falhe uma curva e fique fora de controle. A primeira consideração para a selecção das barreiras exteriores deve ser a protecção dos espectadores e não dos carros. Toda a pista deve ser limitada por divisória fixa e permanente de forma a proteger o público. A zona de boxes deve ter protecção de segurança que defenda a integridade física dos mecânicos e pilotos.
4. DISCOS: Quando forem usados discos para evitar os cortes de pista, devem ser colocados de modo a que os carros não possam levantar voo em direcção à zona de espectadores, quando atinjam um disco a grande velocidade.
5. VERIFICAÇÕES TÉCNICAS: As verificações técnicas devem sempre incidir sobre os pára-choques, não sendo permitido que estejam colocados ou desenhados de forma que possam provocar danos graves nos espectadores ou nos outros carros, em caso de acidente.
6. PRIMEIROS SOCORROS: Deve haver pelo menos o mínimo necessário para ministrar os primeiros socorros em caso de acidente.
7. ACESSO A VIATURAS: O acesso à pista e zona de público deve ser fácil para os carros de bombeiros ou polícia.
8. SEGUROS: É obrigatório possuir um seguro de responsabilidade civil que cubra todos os danos possíveis em caso de acidente. Este seguro deve cobrir os também danos causados aos participantes e comissários independentemente da sua nacionalidade.

9. **COMUNICAÇÃO RÁDIO:** Não é permitido o uso de telemóveis no palanque, na pista ou na box de corrida. Todos os sistemas de rádio comunicação não são permitidos, à excepção dos utilizados pela organização e o equipamento rádio dos pilotos.

Art.º 9º - Sistema de Contagem de Voltas

1. É obrigatório o uso de um sistema de contagem de voltas do tipo AMB.
2. O sistema informático e de contagem de voltas utilizado deve satisfazer todos os requisitos FEPR, abaixo indicados.
3. A FEPR poderá verificar e não sancionar o equipamento a utilizar, caso não satisfaça os requisitos expressos nos pontos 1 e 2.
4. O sistema de contagem de voltas deve ser operado pela organização, devendo o mesmo, ser ensaiado antes do início da prova.
5. O sistema deve guardar um registo de volta a volta de todos os pilotos, bem como o número de voltas e tempo total em horas, minutos, segundos e centésimos de segundo.
6. Os requisitos necessários para a sala de cronometragem estão descritos nos n.º 5 e 6 do Art.º 5º.
7. O sistema de contagem de voltas e o computador devem estar ligados a uma fonte ininterrupta de energia UPS (não a um gerador), que garanta a continuação do registo de voltas em caso de falha de energia. As ligações devem estar feitas de forma que não sejam fáceis de desligar acidentalmente.
8. Os números dos carros para a escala 1/8 Pista devem ter no mínimo 40 mm de altura, impressos num quadrado com fundo branco ou preto com 55 mm de lado ou um círculo de 55 mm de diâmetro. Os números dos carros para a escala 1/5 Pista devem ter no mínimo 80mm de altura impressos num quadrado com fundo branco ou preto com 70x98mm. Os números dos carros para as restantes escalas devem ter no mínimo 30 mm de altura, impressos num quadrado com fundo branco ou preto com 55 mm de lado, ou um círculo com 55 mm de diâmetro. 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 Times Bold. Os números devem ser colocados nos carros conforme são fornecidos pela organização.

CAPITULO V - DOS ÁRBITROS

Art.º 10º - Natureza e Competência

1. A função do(s) árbitro(s) é a de observar a corrida e em particular o comportamento desportivo dos pilotos durante a mesma. Ele(s) garantirá(ão) que os regulamentos sejam cumpridos
2. O(s) árbitro(s) fará(ão) parte do colégio de comissários quando for convocada uma reunião pelo Director de Prova. O(s) árbitro(s) decidirá(ão) de acordo com as regras.
3. Nas provas do Campeonato Nacional, Taça de Portugal e Open deve haver a presença de pelo menos um árbitro.
4. O(s) árbitro(s) devem ter profundo conhecimento do regulamento da FEPR.

Art.º 11º - Deveres dos Árbitros

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

Art.º 12º - Pontos a Observar pelos Árbitros

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

Art.º 13º - Autoridade dos Árbitros

1. O árbitro emite avisos e penalizações “Stop and Go”, na eventualidade de infracção a qualquer uma das normas descritas no n.º 1 ao n.º 7 do Art.º 12º e, em último caso, poderá mesmo desqualificar um piloto quando os avisos não produzirem efeito. Os avisos e instruções são efectuados pelo próprio árbitro e serão registados em folha própria - 3 avisos sucessivos implicam a desqualificação. As instruções dadas pelo árbitro devem ser seguidas de imediato.
2. Caso um aviso de “Stop and Go” não seja possível de cumprir antes do final da corrida em curso, o piloto em causa sofrerá uma penalização em tempo de 10 segundos (1 volta - Escala 1/5 Pista).
3. Os avisos por comportamento anti-desportivo referidos no n.º 1 ao n.º 3 do Art.º 12º, são anunciados do seguinte modo: “1º AVISO PARA O CARRO N.º ?? POR COMPORTAMENTO ANTI-DESPORTIVO”.
4. Os avisos por utilização incorrecta da zona das boxes referidos no n.º 4 e n.º 5 do Art.º 12º, são anunciados do seguinte modo: “1º AVISO PARA O CARRO N.º ?? POR UTILIZAÇÃO INDEVIDA DA ZONA DE BOX”.
5. As instruções para reparação referidos no n.º 6 e n.º 7 do Art.º 11º, são anunciadas do seguinte modo: “1º AVISO PARA O CARRO N.º ?? PARA REPARAR O CARRO, CARROÇARIA, ETC.”.
6. Os avisos e instruções dados pelo árbitro são indiscutíveis e finais, não podendo ser questionados por ninguém. Em nenhuma circunstância pode um aviso ou uma instrução dada pelo árbitro levar à interrupção de toda a corrida.
7. Os apelos contra as decisões do árbitro devem ser endereçadas ao Presidente da FEPR (Travessa do Correio, 20 - 2350-455 Torres Novas), depois da prova e por escrito, acompanhado de um cheque de caução de 50,00 Euros. A FEPR estudará o caso e responderá ao piloto que apresentou o apelo.

Art.º 14º - Relatórios dos Árbitros

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

CAPITULO VI - DOS COMISSÁRIOS DE PROVA

Art.º 15º - Definições

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

Art.º 16º - Natureza e Competência

1. Todos os oficiais devem ser pessoas experientes e com conhecimento dos regulamentos.
2. É da responsabilidade da organização da prova a selecção do pessoal indicado no n.º 1 e no n.º 2 do Art.º 13º, para as provas do Campeonato Nacional, Taça de Portugal e Open.
3. A nenhum dos comissários de prova é permitido participar na corrida.
4. Os comissários de prova devem estar devidamente identificados e facilmente identificáveis entre os participantes (por ex.: através de coletes).
5. Os pistadores são obrigatórios e devem estar equipados com luvas ou outras protecções. Deve estar colocado um pistador em cada 30 metros. Os pistadores devem permanecer no seu posto durante o decorrer da corrida. Só os pistadores podem permanecer na pista enquanto a prova estiver a decorrer.
6. Em caso de dúvida na interpretação de alguma alínea no regulamento cabe ao(s) árbitro(s) a interpretação final.

Art.º 17º - Director de Prova

1. Enquadramento do Director de Prova
 - a) À excepção dos árbitros e do supervisor de cronometragem (se o houver), todos os comissários de prova são subordinados do Director de Prova que emite instruções detalhadas para o desempenho de cada uma das funções.
 - b) O seu poder de decisão está subordinado ao árbitro júri da prova, definido nos órgãos oficiais de uma prova .
 - c) O Director de Prova tem absoluta autoridade na prova.
 - d) O Director de Prova deve estar presente no controle da corrida durante as séries de qualificação e corrida a menos que o assistente do Director de Prova esteja presente.
 - e) O Director de Prova, enquanto no desempenho das suas funções, é o responsável perante a FEPR do bom funcionamento da prova, estando sujeito a todas as suas regras, normas técnicas e disciplinares.
 - f) Em qualquer momento o Director de Prova poderá reunir com o júri e com o Delegado da FEPR destacado para a prova em curso, para aconselhamento.
 - g) O árbitro e o Director de Prova trabalharão sempre em conjunto, tomando decisões, emitindo avisos e instruções.

- h) O árbitro e o Director de Prova também decidirão sobre o limite prático do número de mecânicos na box, normalmente serão limitados a 2 mecânicos. Se o espaço o permitir estes números podem ser aumentados.
 - i) No caso de protesto contra os resultados, o Supervisor de Cronometragem em conjunto com o Director de Prova, verificam o resultado protestado, tomando uma decisão.
2. Competência do Director de Prova:
- a) Autorizar todas as alterações de frequência .
 - b) Coordenação das funções dos comissários de prova:
 - c) Coordenar a publicação dos resultados;
 - d) Supervisionar os fiscais de pista;
 - e) Organizar os pistadores
 - f) Coordenação durante uma manga, Semifinal ou Final, se um piloto poderá ir à área de trabalho com o seu rádio emissor com o propósito de o verificar ou reparar, a menos que isso seja expressamente proibido pelo Director de Prova durante a Reunião de Pilotos.
 - g) Gerir a obrigatoriedade da marcação do chassi.
 - h) Gerir carros considerados inguiáveis ou em condições perigosas; poderão prosseguir a prova, só depois de reparados e aprovada a reparação pelo Director de Prova ou Árbitro;
 - i) Carros que tenham perdido a carroçaria ou outras partes, devem parar de imediato, ser reparados após o que poderão retomar a prova.
 - j) A bandeira preta é manipulada pelo Director de Prova ou pelo Árbitro.
 - k) Gerir penalizações em tempo, voltas ou até mesmo desclassificações:
 - l) Analisar o conteúdo dum protesto que deve conter informação relevante para o Director de Prova, estar habilitado a discutir o protesto e decidir em conjunto com o(s) Árbitro(s), e o Chefe de Cronometragem .
 - m) Analisar conjuntamente com o responsável pela contagem de voltas se numa corrida, um piloto se esquecer de fixar o emissor, decidir se as voltas serão ou não contadas. Não haverá apelo da sua decisão.
3. Responsabilidades do Director de Prova
- a) A coordenação do funcionamento de uma prova, garantido o cumprimento do horário oficial e que a mesma se processa dentro dos padrões de dignidade e seriedade.
 - b) Garantir, durante a duração do evento, as condições de equidade a todos os pilotos.
 - c) Garantir que toda a informação relevante para os pilotos é adequada e atempadamente publicitada.
 - d) Receber directamente, após a corrida, uma cópia do relatório do Árbitro.
 - e) Registo das inscrições, verificar as licenças e cobrar as taxas;
 - f) Supervisionar o depósito de rádios;
 - g) Dar os sinais de partida e chegada;
 - h) Fazer a separação da área do público da dos pilotos e da pista.
 - i) O Director de Prova deverá convocar a reunião de pilotos .
 - j) Apresentação pessoal dos principais Comissários e Árbitros e dos pistadores:
 - k) Detalhes das penalizações que podem ser atribuídas e em que circunstâncias serão atribuídas,

Art.º 18º - Responsável pela Cronometragem

1. O Responsável pela Cronometragem deve ser um elemento com experiência na operação do sistema de contagem de voltas.
 2. São suas responsabilidades:
 - a) Registo e gravação de dados relativos ao volta-a-volta, n.º de voltas e tempos de cada piloto.
 - b) Ordenação e publicação dos resultados.
 - c) Selecção dos pilotos para as sub-finais e final ou finais.
- O Responsável pela Cronometragem, no final da prova, deve elaborar uma colecção de todos os resultados em papel ou em meio informático que possam ser utilizados em caso de protesto.
3. Em caso de protesto dos resultados, o Responsável pela Cronometragem, em conjunto com o Director de Prova, verificará o resultado questionado. Desta análise resulta decisão imediata.
 4. Nas provas do Campeonato Nacional, Regional, 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 cada manga.
 6. Após a final são publicados os resultados provisórios que passam a oficiais após o termo do período de protesto (10 minutos - Parque Fechado), caso não sejam apresentados protestos. Dez minutos após a oficialização dos resultados finais deverá ser realizada a cerimónia de entrega de prémios.
 7. No prazo máximo de 5 dias úteis deve ser enviado ao Conselho Técnico e de Arbitragem da FEPR ou entregue ao seu delegado presente, o relatório da prova e as listagens dos pilotos inscritos, da classificação geral após as mangas, de todas as mangas, da classificação geral final e de todas as sub-finais e finais. **A classificação geral final ou a lista de pilotos inscritos deve conter o número da licença desportiva de todos os pilotos.**
 8. Todos os resultados impressos ou sob outra forma, na sua condição original, são propriedade FEPR e são guardados pelo responsável pela cronometragem até ao final do evento.
 9. O Responsável pela Cronometragem é o responsável pelas penalizações a dar nas falsas partidas.

Art.º 19º - Verificador Técnico

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

CAPITULO VII - DOS PROCEDIMENTOS DE CORRIDA

Art.º 20º - Inscrições

1. Só os pilotos com Licença Desportiva Nacional ou Internacional podem participar no Campeonato Nacional, no Regional, na Taça de Portugal ou no Open.
2. As inscrições devem ser efectuadas por telefone ou fax até às 18 horas do dia anterior à prova, para a sede do clube organizador do evento.
3. No dia anterior, se existirem treinos, o piloto só poderá treinar depois de confirmar a sua inscrição.
4. Os pilotos poderão ainda inscrever-se no dia da prova até às 8h 30m, ficando sujeitos ao posicionamento nas mangas independentemente do seu ranking do momento e mediante o pagamento de uma taxa adicional, que reverterá para o clube organizador.
5. No acto de inscrição nas provas do Campeonato Nacional, Regional, Taça de Portugal e Open, as licenças desportivas de todos os pilotos são registadas e verificadas pela organização. A confirmação das inscrições deve encerrar pelo menos 30 minutos antes do início da 1ª manga de qualificação.
6. A confirmação de inscrição por parte dos pilotos inclui: o pagamento da inscrição, verificação e registo do número da licença nacional ou internacional, confirmação das frequências, chassis e motor a utilizar.
7. O valor das inscrições e taxas adicionais 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 FEPR, em vigor à data da prova.

Art.º 21º - Treinos

1. Nas provas do Campeonato Nacional, Regional, Taça de Portugal e Open, no dia anterior à prova, a partir das 14 horas, a pista deve estar aberta para treinos livres para todos os pilotos que pretendam participar na corrida. Poderá haver lugar a mangas de qualificação. Os pilotos só podem participar nos treinos depois de confirmarem e efectuarem o pagamento da sua inscrição. Durante os treinos livres deve ser usado o quadro de frequências.
2. Com excepção da escala 1/8 T.T., no dia da prova a pista pode ser aberta para treinos livres até 30 minutos antes do início das mangas de qualificação, se o Director de Prova assim o decidir.

Art.º 22º - Constituição das Mangas

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

Art.º 23º - Frequências de Rádio

1. Só as frequências permitidas no nosso país para o radiomodelismo automóvel poderão ser utilizadas. Só com a aprovação da organização e sob sua responsabilidade, poderão ser usadas 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 trocá-la.
3. Os pilotos mais lentos que não possam ou não queiram trocar a sua frequência, não tomarão parte na sub-final ou final para a qual se qualificaram.
4. Se um piloto for obrigado a trocar a sua frequência antes da partida de uma sub-final ou final, devido a um erro da organização, ser-lhe-ão concedidos 10 minutos para efectivar a troca.
5. Não será concedido nenhum tempo para troca de frequências a um piloto que tenha o seu equipamento rádio defeituoso ou tenha cometido um erro na selecção dos cristais.
6. As alterações de frequência só podem ser efectivadas após autorização expressa do Director de Prova.
7. 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. Os rádios emissores devem permitir a troca do cristal. Todos os concorrentes devem possuir pelo menos uma frequência alternativa. 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.
2. Nas provas do Campeonato Nacional, Regional, Taça de Portugal e Open as frequências poderão ser verificadas através de um medidor.
3. Os rádios emissores suplentes não devem conter os cristais e devem ser guardados, se possível, fora das "boxes".
4. Os organizadores devem providenciar acondicionamento protegido e seco para os rádios depositados, preferencialmente localizado junto ao palanque.
5. Os rádios emissores são depositados imediatamente após o pedido do Director de Prova ou de outro Comissário. Quando depositados pela primeira vez, os emissores são numerados e acondicionados de acordo com o número inicialmente atribuído ao piloto, mantendo-se para toda a prova.
6. Os rádios emissores ou os módulos devem permanecer depositados sempre que a prova esteja em curso.
7. Os rádios emissores só serão disponibilizados para a fase seguinte da prova, após todos os rádios utilizados na fase anterior terem sido depositados junto dos Comissários. O depósito do rádio emissor deve ter lugar logo que o piloto tenha terminado a sua corrida ou tenha concluído a condução e abandone o palanque.
8. Os rádios emissores estarão sob controlo da organização da prova.
9. Durante uma manga, sub-final ou Final, um piloto poderá ir à área de trabalho com o seu rádio emissor com o propósito de o verificar ou reparar, a menos que isso seja expressamente proibido pelo Director de Prova durante a Reunião de Pilotos.

10. Os rádios nunca poderão ser levados para a pista durante a prova.
11. Os rádios emissores uma vez depositados só poderão ser levantados no final da prova.
12. Piloto que levante o rádio antes do final da prova, será desclassificado da prova sendo-lhe atribuído zero pontos (0).

Art.º 25º - Verificações Técnicas

1. As verificações técnicas deverão ter lugar antes da partida para a primeira manga. Os carros devem ser apresentados para verificação após terem sido solicitados pelos Comissários.
2. As verificações técnicas devem ter lugar no dia anterior à prova, de preferência após os treinos.
3. Os pilotos que não estiverem presentes durante os treinos, devem efectuar as verificações no dia da prova, imediatamente a seguir à abertura das instalações da pista.
4. As verificações técnicas devem incluir uma verificação profunda do carro.
5. Só será aceite um carro por piloto.
6. Quando um carro ou um rádio não estiverem conforme com as regras, podem ser efectuadas alterações antes da aprovação final.
7. Os carros aprovados nas verificações técnicas devem ser marcados com o número atribuído ao piloto no acto de inscrição. Esta marcação deve ser aplicada de modo indelével no chassis.
8. Para cada concorrente a prova começa oficialmente após as verificações técnicas e a aprovação do seu carro.
9. O Verificador Técnico pode solicitar a verificação de qualquer carro em qualquer momento da prova, sem ter de o justificar.
10. Durante as sub-finais todos os carros apurados mais o 1º suplente, devem ser verificados.
11. Todos os carros dos finalistas são colocados em "Parque Fechado", imediatamente após a conclusão da final e são inspeccionados.
12. Os carros devem permanecer sob a guarda dos Comissários, sem intervenção dos pilotos ou mecânicos. Qualquer alteração provocada durante o decorrer da prova deve ser ignorada.
13. A inspecção deve incidir pelo menos sobre: o motor, peso do carro e dimensões do chassis.
14. A parte marcada do carro, normalmente o chassis, apenas pode ser trocado com a aprovação do Director de Prova, mas a peça marcada originalmente deve permanecer com a organização até que a prova tenha terminado.
15. Quando um carro não for ou não passar na verificação técnica, o piloto é apenas desqualificado da manga. Numa sub-final ou final ser-lhe-á atribuída a última posição.

Art.º 26º - Reunião de Pilotos

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

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

1. Durante as provas, a contagem de voltas deve ser feita automaticamente, usando um sistema de contagem automática de voltas e transponders (emissores) fixados na carroçaria ou chassis dos carros.
2. Os transponders são disponibilizados pelos organizadores, pelo menos, uma manga antes da manga respectiva.
3. A fixação do transponder à carroçaria é da responsabilidade do piloto.
4. Salvo indicação em contrário nos anexos técnicos das escalas, durante as qualificações todos os carros partem para as mangas um a um, com intervalos de aproximadamente 1 segundo, seguindo as ordens do Director de Prova ou do responsável pela cronometragem. Falhando a partida, o carro só poderá partir depois de ter sido dada a partida para o último carro. A finalidade do sistema de "Partida Retardada" utilizado, é de permitir a cada piloto, iguais oportunidades durante o decorrer da corrida. A contagem de voltas de cada carro só se iniciará quando passar a primeira vez na linha de conta voltas.
5. Quando terminado o tempo, será dado um sinal audível e mostrada a bandeira de xadrez. O carro termina quando passa a linha de chegada após ter sido dado o sinal de fim da prova. O carro deve regressar imediatamente às boxes e não pode obstruir outros carros que ainda estejam em prova. Nas qualificativas sempre que não tenha sido anunciado o "fim de manga" qualquer carro que se encontre nas boxes poderá reentrar em pista. Em caso de dúvida (na linha de chegada quando termina o tempo), um carro pode correr mais uma volta e terminar. Após regressar às boxes, o motor deve ser imediatamente parado, o transmissor desligado e efectuado o depósito de rádios e a entrega dos emissores electrónicos.
7. Se um piloto perder o transponder durante a corrida, ou se o transponder não estiver a funcionar, o responsável pela contagem de voltas, contará as voltas manualmente a partir do momento em que tal seja detectado. Nestas circunstâncias, deverá analisar os resultados do volta-a-volta para eventual correcção dos resultados.
8. Se durante a corrida o piloto se esquecer de fixar o transponder, o Director de Prova e o responsável pela contagem de voltas decidirão se as voltas serão contadas ou não. Não haverá apelo desta decisão.
9. Se ocorrerem problemas de contagem de voltas, o transponder deve ser mudado para outra posição, de acordo com as indicações do Director de Prova. O não cumprimento das indicações poderá resultar na perda de voltas.
10. É da responsabilidade de cada piloto assegurar que nenhum componente do seu equipamento de competição gere algum tipo de sinal que, de qualquer modo, possa interferir com o sistema de contagem de voltas. Se for provado que estão a ser provocadas interferências, o Director de Prova deve instruir o piloto no sentido de que, modifique o componente gerador de interferência e caso se revele impossível a sua alteração, o piloto será excluído da corrida.

11. Os resultados das mangas e finais deve consistir na contagem do número de voltas e o tempo registado na última passagem da linha de contagem de voltas, em minutos, segundos e centésimas de segundo.

Art.º 28º - Procedimentos de Partida Retardada

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

1. Desde que o Director de Prova não tenha chamado os carros para a linha da partida, qualquer participante nas semifinais ou final pode pedir um adiamento de 10 minutos para efectuar reparações no seu carro, que terão de ser cumpridos.
2. 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.
3. O piloto que protagonizou o adiamento de 10 minutos, terá de posicionar o seu carro na 11ª posição da grelha de partida, deixando o seu lugar vago.

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

(Excepto na Escala 1/8 T.T.)

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

Art.º 30º - Qualificações

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 efectua-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, final ou finais.

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).
2. No caso de mais do que um piloto obter resultado idêntico e tenham sido esgotadas todas possibilidades de desempate, então a classificação obtida após as mangas desempata.

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 decorrerem 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 Director da Prova. Podem desligar o rádio e parar o motor. Não se efectuarão reparações aos carros nem se trocarão pneus. Qualquer condutor que não observe esta regra será imediatamente desqualificado.
 - c) Quando a interrupção acontecer após ter sido corrida 75% ou mais da prova, os resultados na altura da interrupção tornam-se os resultados finais.

Art.º 33º - Pontuação Final

1. A pontuação final a atribuir por prova nos Campeonatos Nacionais e Regionais é a seguinte:
 - a) 1º Classificado - 120 pontos;
 - b) Decrescendo 4 pontos até ao 5º classificado: 2º class. - 116 pts., 3º - 112 pts., 4º - 108 pts., 5º - 104 pts..
 - c) Decrescendo 2 pontos até ao 20º classificado: 6º class. - 102 pts., 7º - 100 pts.,..... 20º - 74 pts.
 - d) Os restantes pilotos da geral terão entre si menos 1 ponto: 21º class. - 73 pts., 22º - 72 pts., etc.
2. Para elaboração do "Ranking" durante os diversos campeonatos, só depois de realizada a última prova será contabilizado o resultado do total de provas menos uma.
3. As provas anuladas não servem para deitar fora.
4. Em provas anuladas aos pilotos presentes ser-lhe-ão atribuídos 94 pontos.

Art.º 34º - Critérios de Desempate

De acordo com o método de classificações actualmente em vigor nos diversos campeonatos oficiais da FEPR, no caso de se verificarem situações de empate, serão tidos em conta os seguintes critérios de desempate, por esta ordem:

1. Primeiro critério: Ficará melhor classificado o piloto que tiver maior pontuação absoluta (somatório dos pontos obtidos em todas as provas de um mesmo campeonato, sem deitar provas fora).
2. Segundo critério: Se mesmo assim se verificarem situações de empate, será aplicado um segundo critério que terá por base a melhor classificação obtida na última prova realizada até à data.

CAPITULO VIII - DAS PENALIZAÇÕES

Art.º 35º - Bandeiras

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

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

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

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

Art.º 36º - Penalizações

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

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

As Penalizações em tempo devem ser atribuídas sob a forma de "Stop and Go", em zona específica que a organização criar e poderá resultar das seguintes irregularidades:

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

Art.º 37º - Falsas Partidas

As penalizações a aplicar nas falsas partidas são as seguintes :

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

CAPITULO IX - DOS PROTESTOS

Art.º 38º - Âmbito

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

CAPITULO X - DAS SELECÇÕES NACIONAIS

Art.º 39º - Inscrições

1. O custo da inscrição nas provas internacionais é determinado pela conversão em Euros do valor internacionalmente fixado e consta da Tabela de Preços fixada pela Assembleia Geral da FEPR, em vigor à data da prova.
2. Juntamente com a inscrição deve ser entregue um cheque de caução cujo valor consta da Tabela de Preços atrás referida.
3. Esta caução será reembolsável no caso de presença. Faltando, o piloto terá de justificar por escrito, justificação que será analisada pelo Conselho Disciplinar da FEPR, que por sua vez decide o castigo a aplicar.

Art.º 40º - Ranking de Pilotos

1. A direcção da FEPR deve procurar sempre a melhor selecção de pilotos que em cada ano representará Portugal.
2. Só são seleccionáveis os pilotos mais relevantes do radiomodelismo automóvel nacional, os mais empenhados e participativos nas provas internacionais e ainda outros que eventualmente aparecem e de forma rápida se revelam de extraordinário valor.
3. A selecção de valores é efectuada a partir do Ranking Internacional de Pilotos Portugueses que permite encontrar a ordem pela qual podem obter a sua participação nas provas internacionais da respectiva modalidade, nos seguintes termos:
 - a) O piloto deve estar inscrito no Campeonato Nacional do ano em causa.
 - b) O Campeão Nacional e do Vencedor da Taça de Portugal do ano anterior são seleccionados directamente.
4. Os restantes pilotos são classificados no ranking, da seguinte forma:
 - a) No Campeonato Nacional, será atribuído ao segundo classificado, 120 pontos, ao terceiro classificado, 116, e assim sucessivamente, de 4 em 4 pontos.
 - b) Nos Campeonatos Europeu e Mundial, para o melhor português, 120 pontos, para o segundo melhor português, 116 pontos, e assim sucessivamente, de 4 em 4 pontos.
 - c) Só contam para o somatório as participações dos pilotos naqueles campeonatos, nos últimos três anos.
 - d) Em caso de empate na pontuação obtida entre alguns pilotos, para o respectivo desempate, conta a soma da participação do piloto, nos últimos três anos, com preferéncia no Campeonato Nacional, a seguir no Campeonato Europeu e por fim no Campeonato Mundial.
5. Em qualquer circunstancia, a direcção da FEPR reserva para si a nomeação directa do numero de pilotos que representem 10% arredondado para a unidade imediatamente superior, do número de pilotos que sejam atribuídos a Portugal pelas instancias internacionais, para a respectiva modalidade.

Art.º 41º - Equipamento dos Atletas

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

CAPITULO XI - PRÉMIOS

Art.º 42º - Prémios por Prova

1. Haverá prémios para os 10 finalistas e para o "Pole-position".
2. Os prémios devem ser entregues no final da prova e serão da conta dos clubes.
3. Os trofeus da Taça de Portugal nas diversas modalidades são iguais para todas as escalas sendo adquiridos pela FEPR, mas suportados pelos clubes e são entregues no dia da Prova.

Art.º 43º - Prémios Finais

1. Os prémios a atribuir no fim dos Campeonatos Regionais serão da conta dos clubes. Os prémios a atribuir no fim dos Campeonatos Nacionais serão suportados pela FEPR. Em ambos os casos, os prémios são adquiridos pela FEPR.
2. A distribuição dos prémios dos Campeonatos Regionais e Nacionais realizam-se em conjunto, para uma igual dignificação dos dois graus de campeonatos. Caso a situação da FEPR o permita, o jantar dos pilotos com prémios a receber será oferecido.

CAPITULO XII - OMISSÕES

Art.º 44º - Casos Omissos

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

FIM

Aprovado na Assembleia Geral de 22/02/2003