



Regulamento Particular

Índice

	Programa	3
Artº. 1	Organização e Definição	4
Artº. 2	Desenvolvimento da Competição	5
Artº. 3	Admissão e Classificação de Veículos	6
Artº. 4	Inscrições / Seguros	7
Artº. 5	Verificações Administrativas e Técnicas	7
Artº. 6	Partidas e horas-de-partida	8
Artº. 7	Penalidades	8
Artº. 8	Classificações	10
Artº. 9	Reclamações/Apelos	11
Artº. 10	Prémios	11
Artº. 11	Itinerário de Estrada e Competição	11
Artº. 12	Plano de Contingência	11
	Anexo I – Provas de Regularidade	12

Programa

- Segunda-feira - 21 de Fevereiro
 - 09h00m - Abertura das Inscrições.
- Sexta-feira – 04 de Março
 - 16h00m -Encerramento das Inscrições.
- Quarta-feira - 09 de Março
 - 16h00m - Publicação da Lista de Inscritos.
- Quarta-feira - 09 de Março
 - 09h00m - Abertura do Secretariado na sede do CACM.
- Sexta-Feira - 11 de Março
 - 09h00m - Entrega de materiais aos concorrentes.
- Sábado - 12 de Março
 - 12h00m às 13h00m – Verificações documentais e técnicas no solário junto à Marina da Calheta.
 - 13h30m - 1ª Reunião Colégio Comissários Desportivos.
 - 13h30m - Concentração das viaturas no solário junto à Marina da Calheta.
 - 14h00m - Publicação da lista de admitidos à partida.
 - 14h30m - Partida para única etapa.
 - 19h00m - Fim da prova.
 - 19h15m - 2ª reunião CCD e Afixação dos resultados.
 - 19h30m – Jantar de entrega de prémios no restaurante Trianguloso (Canhas).

Controlo antidopagem/antialcoolémica, de acordo com os Art. 18 e 19 das PGAK. Local: Centro de Saúde da Ponta do Sol ou noutro local a combinar entre as partes.

1. Organização e Definição:

O **Clube de Automóveis Clássicos da Madeira**, titular do Alvará de Organização de Provas de Automobilismo e Karting N.º37, organiza, no dia 12 de Março de 2022 uma competição destinada a automóveis antigos/clássicos, denominada por **IV Oeste Historic Rally**. Esta prova será disputada em conformidade com o Código Desportivo Internacional (CDI) e seus anexos da Federação Internacional do Automóvel (FIA), com as Prescrições Gerais de Automobilismo e Karting 2022 (PGAK), Prescrições Específicas de Provas de Regularidade 2022 (PEPR) e com o presente Regulamento Particular visado pela FPAK.

1.1 - Comissão Organizadora:

António Martins (Presidente)

-Secretariado Permanente:

Clube de Automóveis Clássicos da Madeira Avenida Arriaga n.º 50, 2.º Andar, Sala 2 9000-064 Funchal / Telefone 291 636 124 – Telemóvel: 936 663 685, / E-mail: 2013cacm@gmail.com

1.2 - Oficiais da Competição:

- Colégio de Comissários Desportivos:

José Canha - CDA PT 22/0664 (Presidente)

João Faria – CDA PT 22/0660

Inês Canha – CDA PT 22/0666

- Comissários Técnicos:

Manuel Menezes - CTC PT 22/0678

- Diretor de Prova:

Nelson Ferreira - DP PT 22/0663

- Diretor de Prova Adjunto:

Elsa Neto – DPE PT 22/0677

- Relações com os concorrentes:



Fabiana Ferreira – CDB PT 22/0669

963 302 592

- Responsável Cronometragem/ Resultados:

Iolanda Santos – CDA PT22/0283

- Médico da prova:

- Ricardo Santos - Cédula Profissional nº 24702

2. Desenvolvimento da Competição:

2.1 – O Rally Oeste é uma competição de Regularidade Histórica, que consta de uma competição de estrada com apenas 1 (uma) etapa e secção, numa extensão aproximada de 80 km. Serão disputadas Provas de Regularidade e Controlos Horários, nunca se solicitando o cumprimento de médias horárias superiores a 50 km/h. A competição desenrolar-se-á em estradas abertas ao trânsito;

2.2 - O percurso será descrito por Road Book e nele poderão estar incluídas as seguintes provas, melhor descritas em Anexo:

- Regularidade Absoluta;
- Regularidade Hectométrica;
- Regularidade por Figuras;
- Regularidade por setores;
- Controlos Horários Sem Paragem (CHSP).

2.3 - Todas as Provas de Regularidade, Controlos Horários e respetivos tempos e condições, encontram-se definidos na Carta de Controlo;

2.4 - O percurso indicado no Road Book deverá ser cumprido integralmente, salvo se no decorrer da prova existirem indicações contrárias da organização;

2.5 - A organização reserva o direito de introduzir as alterações que julgar convenientes ou as impostas por razões adversas à sua vontade, sob reserva de aprovação das autoridades competentes;

2.6 - A organização não aceita qualquer responsabilidade por acidentes, Infrações às Leis, Regulamentos, Portarias e demais legislações rodoviárias, bem como danos materiais ou pessoais ocorridos no desenrolar da competição;

2.7 - O Diretor de Prova é o responsável pela aplicação do presente regulamento e dos correspondentes regulamentos aplicáveis no decorrer da competição. Tem de informar o CCD de todos os incidentes ocorridos;

2.8 - Não é permitida a utilização de instrumentos elétricos ou eletrónicos, de medida de distâncias, controle de velocidades ou médias, que não equipem de origem o veículo concorrente.

3. Admissão e Classificação de Veículos:

3.1 - São admitidos a esta prova automóveis ligeiros de passageiros, devidamente segurados e inspecionados, com data de fabrico até 31 de Dezembro de 1990, podendo a organização reservar-se o direito de seleção das mesmas, a partir de 31 de Dezembro de 1985.

3.2 - Os veículos inscritos serão integrados nas seguintes categorias:

CATEGORIA	DE	ATÉ
D	1- Jan-31	31-Dez-45
E	1-Jan-46	31-Dez-60
F	1-Jan-61	31-Dez-70
G	1-Jan-71	31-Dez-80
H	1-Jan-81	31-Dez-90

3.3 - O veículo inscrito só poderá ser substituído por motivo de força maior, mediante pedido expresso à direção de prova. Qualquer exceção deverá ser analisada e autorizada pelo Colégio de Comissários Desportivos.

4. Inscrições e Seguros:

4.1 - As inscrições serão recebidas no secretariado da competição, utilizando-se as referências que constam neste regulamento;

4.2 - A taxa de inscrição é de 100.00€ por equipa, para sócios do CACM e 150,00€ por equipa, para não sócios. E, terá de ser paga integralmente no ato de inscrição e inclui:

- Seguro de competição, contratado pela organização à FPAK;
- Dois números de competição;
- Dois crachás identificativos;
- Um Road Book;
- Uma refeição por pessoa.

4.3 – Ao valor de inscrição, referido no ponto anterior, acresce o pagamento do seguro de acidentes pessoais, válido para a prova, conforme abaixo descrito no 4.5. Excetua-se os concorrentes com licença desportiva;

Único: O seguro será somente válido enquanto o concorrente se encontrar em prova e não abrange qualquer acidente causado entre qualquer concorrente e outra viatura de competição, o qual será de inteira responsabilidade dos concorrentes.

4.4 - A Organização reserva-se o direito de não aceitar a inscrição de qualquer concorrente, sem que para tal tenha que o justificar;

4.5 - Para os pilotos e/ou co-pilotos não detentores de licença desportiva válida, terão de solicitar ao clube uma Licença de Participação (10€).

5. Verificações Administrativas e Técnicas:

5.1 - As verificações administrativas serão efetuadas no local e horário mencionado no programa da competição, devendo os participantes serem portadores de Carta de Condução (do Condutor), Livrete, Registo de Propriedade do Automóvel, ou Documento Único, Seguro, e, Ficha de Inspeção Periódica ou Certificado de Interesse Histórico, todos válidos. No caso de a viatura não ser propriedade de nenhum dos ocupantes, declaração do proprietário a autorizar a participação na competição;

5.2 - As verificações técnicas efetuar-se-ão no local e horário, referidos no programa e após colocação dos números de porta;

5.3 - A organização poderá efetuar verificações à viatura, em qualquer momento da competição, devendo os participantes, facilitar aos comissários, total acesso a todas as partes do veículo.

6. Partidas e horas-de-partida:

6.1 - A hora oficial de competição é a hora UTC portuguesa e estará disponível na partida;

6.2 - O horário de partidas, que consta no programa, corresponde à partida do primeiro concorrente, saindo os restantes por sequência numérica, e com intervalos de 1 (um) minuto;

6.3 - A cronometragem será efetuada com a precisão de 1 (um) segundo;

6.4 - Qualquer concorrente que se apresente atrasado à partida, até um máximo de 10 (dez) minutos, poderá partir de imediato, devendo assumir a sua hora oficial de partida inicialmente prevista. Após 10 (dez) minutos será desqualificado;

6.5 - A partida será recusada a quem apresentar irregularidades em qualquer das verificações. A quem não tenha pago a taxa de inscrição, bem como a quem se tenha apresentado com atraso superior a 10 (dez) minutos, em relação à sua hora prevista de partida em cada secção.

7. Penalidades:

7.1 As penalizações serão:

- a) - 1 Ponto por cada segundo de atraso ou avanço em qualquer controlo das provas de regularidade;
- b) - 600 Pontos por passagem em qualquer controlo com tempos de atraso ou avanço superior a 10 (dez) minutos em relação à sua hora ideal de passagem, ou por não passarem nesse ponto de controlo;
- c) - 60 Pontos por paragem indevida numa prova de regularidade, conforme Anexo I, 60 Pontos por perda da carta de controlo e 60 Pontos por perda do Número de Porta;
- d) - Cabe ao concorrente, assegurar-se que o dispositivo de cronometragem permanece no seu lugar. A má localização do mesmo poderá acarretar uma penalização de 600 pontos por cada posto de controlo;
- e) - Desqualificação por incumprimento do ponto 2.8 deste regulamento;
- f) - Desqualificação por conduta antidesportiva e tratamento indevido aos oficiais de competição e às autoridades desportivas;

- g) - Desqualificação imediata por qualquer tipo de prática voluntária, que não se enquadre com o normal desenrolar das viaturas durante todo o percurso da competição, desde a partida até ao seu término.

7.2 - Excetuam-se ao disposto nos primeiros cinco itens do ponto anterior, as penalidades da primeira prova de regularidade, que será descrita em anexo específico, a este regulamento;

7.3 - A cronometragem será efetuada pelo sistema My Time/Anube;

Durante as verificações iniciais ou no parque de partida, serão entregues a cada concorrente, dois dispositivos de cronometragem, que deverão instalar nas suas viaturas, seguindo as instruções recebidas. A recolha do aparelho será efetuada no final da última secção. Em caso de desistência o concorrente terá de entregar o dispositivo, à organização ou no carro de encerramento ou no CH final dessa secção.

- a) - O dispositivo não necessita de qualquer alimentação elétrica da viatura;
- b) - O concorrente terá apenas de acondicionar dentro do veículo a caixa do dispositivo, com as dimensões de aproximadamente 10x10x3cm, no “tablier” ou na chapeleira;
- c) - O local onde são colocados os dispositivos, será a referência de cronometragem nos controlos secretos;
- d) - Durante as provas não é permitido parar nem andar a velocidades inferiores em 50% ao indicado para cada percurso, exceto em casos de força maior devidamente comprovados como aqueles decorrentes de tráfego, enganos de percurso ou sinais de STOP. Uma aproximação a um posto de controlo secreto abaixo desta velocidade poderá por isso ser penalizada pelo Colégio de Comissários Desportivos.

8. Classificações:

8.1 – A pontuação final de cada concorrente será dada pela soma das pontuações acumuladas nas diversas provas e controlos, bem como das penalidades sofridas, sendo o melhor classificado o concorrente com menor pontuação, dentro dos critérios abaixo definidos;

8.2 - Em caso de empates será decidido a favor do concorrente que tenha efetuado mais controlos, com zero pontos; se este persistir, a favor do concorrente com mais controlos com um ponto e finalmente como último critério, serão privilegiados os concorrentes com veículo mais antigo;

8.3 – Serão estabelecidas as seguintes classificações:

- Geral Ponderada
- Por Categorias (sem ponderação)

8.3.1 - A pontuação para a classificação geral ponderada de cada equipa será dada pela soma das penalizações acumuladas nas diversas provas e controlos, multiplicadas pelo fator de ponderação, que será o valor 1 (um) adicionado como centésimas os dois últimos algarismos do ano de fabrico do carro. Este handicap, é comumente usado em provas internacionais europeias.

Exemplos:

i) Um concorrente com um carro de 1960 e que tenha uma pontuação final numa prova de 130 pontos, ficará com 208 pontos na classificação final oficial ($130 \times 1.60 = 208$);

ii) Com a mesma pontuação do exemplo anterior (130), mas para um carro de 1965 ficará com 214,5 pontos ($130 \times 1.65 = 214,5$);

iii) No final de uma prova em que, o 1º classificado tem 125 pontos com um carro de 1972 ($125 \times 1.72 = 215$) o 2º classificado tem 150 pontos com um carro de 1970 ($150 \times 1.70 = 255$) e o 3º classificado tem 160 pontos com um carro de 1931 ($160 \times 1.31 = 209,6$), significa que, a classificação final será: 1º o carro de 1931 com 209,6 pontos (estava em 3º da geral); 2º o carro de 1972, etc.

9. Reclamações/Apelos;

De acordo com os Art. 14 das PGAK e Art. 12 das PEPR.

10. Prémios:

Serão atribuídos troféus:

- Ao 1º, 2º e 3º classificado (Classificação Geral Ponderada);
- Ao Vencedor de cada categoria;

11. Itinerário de Estrada e Competições:

A competição terá início na Ponta do Sol e fim no mesmo ou concelho da Calheta.

12. Plano de Contingência:

- a)** - A equipa terá de se apresentar no Parque de Chegada com as máscaras colocada e só irá retirar depois do Parque de Partida;
- b)** - A equipa deverá permanecer o máximo de tempo possível dentro do carro e sempre com as máscaras;
- c)** - No caso de haver necessidade de sair do carro, terá, para além de continuar com a máscara, manter o distanciamento recomendado pela DGS de 2 metros, entre as pessoas;
- d)** - A equipa terá de possuir gel desinfetante, conforme recomendado pela DGS, durante toda a competição;

ANEXO I - Provas de regularidade

Conforme Art. 8 das PEPR