

**PUBLICADO EM 22-01-2015**

Art.	Índice	Pág
I	DEFINIÇÕES	2
II	VIATURAS ADMITIDAS	2
III	VELOCIDADES	3
IV	ITENERÁRIO - CADERNO DE ITINERÁRIO - CARTA DE CONTROLO	3
V	VERIFICAÇÕES	3
VI	PARTIDA - FINAL DO RALI	3
VII	CONTROLOS - SINALIZAÇÃO - PARQUE FECHADO	4
VIII	PROVAS DE REGULARIDADE (PR)	5
IX	PENALIZAÇÕES	6
X	SEGURANÇA	6
XI	CLASSIFICAÇÕES - EX-AEQUO	6
XII	RECLAMAÇÕES - APELOS	6
XIII	APLICAÇÃO E INTERPRETAÇÃO DAS PRESENTES PRESCRIÇÕES ESPECIFICAS	7

## **Art. 1 - DEFINIÇÕES**

### **1.1 - Rali de Regularidade Histórica**

Prova desportiva de automóveis, com velocidade média imposta, realizada total ou parcialmente na via pública, onde são admitidos veículos históricos, conforme o Art. 2.1 destas Prescrições.

O percurso compreende sectores de regularidade onde são disputadas as Provas de Regularidade (PR) e sectores de ligação.

### **1.2 - Prova de Regularidade (PR)**

Prova disputada durante o itinerário único do rali, em local previamente definido e bem identificado, onde o único critério para a ordenação das equipas é o cumprimento de uma velocidade média determinada pelo organizador e que nunca poderá exceder os 50 Km/h. A sua tipologia consta do Art. 8 destas Prescrições.

O não cumprimento das médias impostas pela organização, terá como consequência a penalização da equipa. Em cada PR haverá vários pontos de controlo, secretos ou não, para verificação do cumprimento das médias impostas.

### **1.3 - Sector de Ligação**

Itinerário compreendido entre dois Controlos Horários (CH) sucessivos, entre um CH e o início de uma PR, entre o final de uma PR e o início de outra, ou entre o final de uma PR e um CH.

### **1.4 - Equipa**

Uma equipa é composta por duas pessoas a bordo de cada viatura. Os dois membros da equipa serão designados como 1º condutor e 2º condutor/navegador.

Obrigatoriamente, o condutor terá que ser detentor de carta de condução e poderá (ou não) ser detentor de uma licença desportiva válida para o ano em curso e para o tipo de prova em questão.

Pelo simples facto de efetuar a sua inscrição numa prova, ambos declaram conhecer a regulamentação aplicável e assumem a responsabilidade por todos os atos praticados por si ou pelos membros da equipa, que sejam violadores dessa regulamentação.

### **1.5 - Concorrente**

Entidade física ou legal, inscrita numa prova e responsável perante a organização.

O concorrente, pelo simples facto da sua inscrição na prova, declara conhecer a regulamentação aplicável e responder por todos os atos praticados por si ou pelos membros da sua equipa, que sejam violadores dessa regulamentação. No caso das PR o concorrente será o condutor.

## **Art. 2 - VIATURAS ADMITIDAS**

**2.1** - São admitidas as seguintes viaturas divididas pelas seguintes categorias:

<b>Categoria</b>	<b>De</b>	<b>Até</b>
<b>A</b>	-	31-dez-1904
<b>B</b>	1-jan-1905	31-dez-1918
<b>C</b>	1-jan-1919	31-dez-1930
<b>D</b>	1-jan-1931	31-dez-1945
<b>E</b>	1-jan-1946	31-dez-1960
<b>F</b>	1-jan-1961	31-dez-1970
<b>G</b>	1-jan-1971	31-dez-1980
<b>H</b>	1-jan-1981	31-dez-1990

**2.2** - Nesta tabela, o ano indicado diz respeito ao ano de fabrico da viatura ou à data do primeiro registo. No primeiro caso terá de ser o concorrente a provar que o ano de fabrico da viatura é diferente da data do primeiro registo.

**2.3** - Cada organizador pode decidir quais as *categorias* a admitir em cada prova.

**2.4** - Cada organizador pode ainda subdividir as categorias em várias classes.

**2.5** - Recomenda-se aos organizadores que obriguem à existência a bordo, de um extintor com capacidade mínima de 2 Kg, solidamente fixado e em local acessível aos ocupantes.

**2.6** - Todas as viaturas terão de estar em conformidade com o código de estrada.

**2.7** - Após a publicação da lista de inscritos, a mudança da viatura inscrita por uma outra é livre dentro da mesma *categoria*. Mudança para *categoria* diferente só poderá ser autorizada pelo CCD, mediante fundamentação comprovável.

### **Art. 3 - VELOCIDADES**

**3.1** - Em qualquer local do percurso da prova, a velocidade média determinada pelo organizador não pode exceder os 50 Km/h.

Em sectores de ligação que incluam percursos em autoestrada, a velocidade média poderá atingir, apenas nesses percursos, os 80 Km/h.

Qualquer exceção a esta disposição terá de ser devidamente aprovada pela FPAK.

### **Art. 4 - ITENERÁRIO - CADERNO DE ITINERÁRIO - CARTA DE CONTROLO**

**4.1 - Itinerário e Caderno de Itinerário** - o caderno de itinerário pode ser elaborado em formato A4 ou A5 e todas as medições deles constantes tem de ser indicadas, pelo menos, até à dezena de metros.

Dele constará obrigatoriamente:

- todo o itinerário do rali;
- a localização de todos os CH e de CP;
- a localização do início e fim de todas as PR;

**4.1.1** - Em algumas PR, poderá o caderno de itinerário, ter figuras sem indicação de distância, ou com a mesma informação incompleta.

**4.1.2** - Quando da entrega do caderno de itinerário a equipe deve verificar se o mesmo se encontra completo.

**4.2 - Carta de Controlo** - a carta de controlo destina-se a inscrever os tempos registados nos vários CH e a recolher os vistos nos CP. Dela constará também a hora de início de cada PR, ou a média para cada sector de ligação e o tempo dado para cumprir determinada distância entre CH. As médias ou tabelas de média de cada PR podem constar da carta de controlo ou de um documento anexo.

**4.2.1** - Os membros da equipa são os únicos responsáveis pelas suas cartas de controlo. A apresentação da carta de controlo nos diferentes controlos e a exatidão das inscrições dos tempos ficarão sob a inteira responsabilidade da equipa.

Compete, portanto, à equipa, apresentar a sua carta de controlo aos comissários na hora que pretende, e verificar que a inscrição do tempo está feita corretamente.

**4.2.2** - A carta de controlo deverá encontrar-se disponível para inspeção em qualquer momento, e mais especificamente, deve ser apresentada por um membro da equipa em todos os postos de controlo, a fim de ser visada e que os tempos sejam nela anotados.

**4.2.3** - Caso se detete alguma modificação indevida aos tempos inscritos pelos comissários, na carta de controlo, esta situação será comunicada ao CCD, que poderá aplicar uma das penalidades previstas nos Art. 12.2 e 12.3 do CDI.

**4.2.4** - Em qualquer caso, a inscrição do tempo, seja manual, seja por aparelhos de impressão, compete apenas ao comissário.

**4.2.5** - Qualquer divergência entre as inscrições de tempos feitas nas cartas de controlo das equipas e em outros documentos oficiais da prova será objeto de um inquérito pelo CCD, que julgarão em última instância.

### **Art. 5 - VERIFICAÇÕES**

**5.1** - O Organizador deve prever um período inicial de verificações administrativas e técnicas, mas em qualquer momento da prova, a equipa poderá ter de:

- comprovar o ano de fabrico da viatura,
- exhibir os respetivos documentos
- apresentá-la a uma verificação.

### **Art. 6 - PARTIDA - FINAL DO RALI**

**6.1** - A partida será dada por ordem numérica com um intervalo de 1 minuto entre todas as equipas. Poderá o organizador optar por um intervalo de 30 segundos, sempre que haja mais de 40 participantes.

A partida das secções/etapas subsequentes poderá ser dada pela ordem de entrada das equipas no CH que as antecedeu, ou por ordem de classificação direta ou inversa.

**6.2** - Qualquer equipa que não tenha concluído uma secção/etapa e pretenda retomar a prova, deve avisar o Organizador até 15 minutos antes da hora prevista para que a primeira equipa reinicie, a não ser que o regulamento particular da prova, o proíba expressamente.

Poderá ser colocada na sua ordem ou imediatamente após a última equipa que completou a totalidade do percurso e será penalizada, de acordo com regulamento particular de cada prova.

## **Art. 7 - CONTROLOS - SINALIZAÇÃO - PARQUE FECHADO**

**7.1 - Procedimentos para atuação dos controlos** - todos os controlos, compreendendo os controlos horários e de passagem, zonas de controlo de partida e chegada e reagrupamentos, estarão sinalizados por meio de painéis normalizados e aprovadas pela FIA, conforme Anexo II das Prescrições Específicas de Ralis 2015 (PER).

**7.1.1** - A sinalização das zonas de controlo será efetuada pelas 3 seguintes painéis:

O início da zona de controlo estará sinalizado por uma *placa avisador de fundo amarelo*. A uma distância mínima de 25 metros, a localização do posto de controlo estará indicada por um *placa idêntica de fundo vermelho*. Deverá ser criada, uma área reservada de no mínimo 5 metros de comprimento, antes e depois do posto de CH, a fim de permitir o bom desenrolar das operações de controlo. O final da zona de controlo, 25 metros mais adiante, estará indicado por uma *placa de fundo bege com três listas negras transversais*.

**7.1.2** - Todas as zonas de controlo, isto é, todas as zonas compreendidas entre a *primeira placa avisadora amarela* e a última *placa final bege com três listas negras transversais*, são consideradas *Parque Fechado* (Art. 19.2.2 das PER 2015) e nenhuma reparação ou assistência pode ser efetuada nestas zonas de controlo.

**7.1.3** - A duração da paragem no espaço assim delimitado, não deverá exceder o tempo necessário às operações de controlo.

**7.1.4** - A hora ideal de controlo é da exclusiva responsabilidade das equipas, que podem consultar o relógio oficial no posto de controlo, sendo que os comissários não poderão fornecer qualquer indicação sobre a hora a que estes deverão controlar.

**7.1.5** - Os postos de controlo começarão a funcionar 15 minutos antes da hora de passagem da primeira Equipa e salvo decisão em contrário do diretor da prova, os controlos encerrarão 15 minutos após a hora ideal do último concorrente.

**7.1.6** - As equipas são obrigadas a seguir as instruções do comissário encarregado de qualquer posto de controlo, pelo que qualquer desrespeito, será comunicado ao CCD, que poderão aplicar uma das penalidades previstas nos Art. 12.2 e 12.3 do CDI.

**7.2 - Sinalização dos Controlos** - a sinalização dos controlos, deverá ser obrigatoriamente efetuada, como figura no Anexo II das PER 2015.

**7.2.1 - Controlos Horários de Chegada (CHC) / Horários (CH)** - o começo da zona de controlo é indicado pelo desenho de um *relógio numa placa de fundo amarelo*.

**7.2.2** - O local específico do posto de controlo é indicado pelo desenho de um *relógio numa placa de fundo vermelho*, 25 metros após a *placa de início de zona de controlo*.

**7.2.3** - Em qualquer dos casos, o fim da zona de controlo deve ser indicado por uma *placa com três barras transversais sobre fundo bege*, após 25 metros do posto de controlo.

**7.2.4 - Controlos de Passagem (CP)** - as placas são dispostos conforme previsto no Anexo II das PER 2015, sendo que o desenho destas é um *carimbo*, conforme previsto no seu Anexo II.

**7.3 - Registo dos Controlos** - nos CP, os controladores deverão simplesmente visar e/ou assinar a carta de controlo, assim que a mesma lhes for apresentada pelas equipas, sem mencionar a respetiva hora de passagem.

**7.3.1** - Nos CH, os comissários inscreverão, nas cartas de controlo a hora e minuto e eventualmente o segundo de apresentação, visando-a de seguida.

**7.4 - Procedimento de Controlo** - este procedimento começa no momento em que os veículos ultrapassam o painel de entrada na zona de controlo horário.

**7.4.1** - Entre a painel de início de zona e o posto de controlo, é proibido às equipas inverter o sentido de marcha, parar a sua viatura ou utilizar uma velocidade anormalmente lenta. É igualmente interdito reentrar numa zona de controlo.

**7.4.2** - A cronometragem e a inscrição do tempo, não poderão efetuar-se sem que os dois membros da equipa e a viatura se encontrem junto do posto de controlo. Salva-guarde-se, no entanto, a necessidade de se efetuar uma neutralização nessa zona de controlo.

**7.4.3** - A hora de controlo, corresponde ao momento exato em que um dos membros da equipa, entregue a carta de controlo ao comissário, o qual inscreverá, seja manualmente, seja através de relógio com impressora, a hora e minuto de apresentação na carta de controlo.

**7.4.4** - A hora ideal de controlo obtém-se, adicionando o tempo concedido para percorrer o sector de ligação à hora de partida desse sector. O tempo será sempre expresso em horas e minutos e se for o caso também em segundos.

**7.4.5** - As penalizações por avanço e atraso, estão descritas o regulamento particular.

**7.4.6** - Por simples decisão do diretor da prova, uma equipa que tenha penalizado por avanço num controlo, poderá ser neutralizada o tempo considerado necessário, para sair do controlo à sua hora ideal, original.

**7.4.7** - Toda a inobservância apontada a uma equipa, em relação às normas respeitantes aos procedimentos de controlo (especialmente o facto de entrar na zona de controlo mais de um minuto, antes do decurso da sua hora efetiva de apresentação), deverá ser mencionada pelo chefe do posto, em relatório escrito que será imediatamente transmitido pelo diretor da prova ao CCD, que pronunciarão a sanção conveniente.

**7.5 - Sinalização das Provas de Regularidade (PR)** - o início e o final das PR estarão assinalados nos respetivos locais por sinalética que o regulamento particular terá de especificar e conforme a descrição no Art. 8.

**7.6 - Parque Fechado** - o organizador pode optar por ter parques fechados durante o seu evento. Nesse caso, serão adotadas as disposições do Art. 19 das PER 2015, complementadas com regulamentação específica para acesso às viaturas, para assistência às mesmas.

## **Art. 8 - PROVAS DE REGULARIDADE (PR)**

**8.1 - Disposições gerais** - as PR, disputam-se de acordo com a definição no Art. 1.2 destas Prescrições. Nos sectores onde disputam PR, os organizadores instalarão controlos, que podem ser secretos, para a de verificação de velocidade. Estes controlos destinam-se a recolher a hora de passagem da equipa e compará-la com a sua hora ideal de passagem em cada ponto. O regulamento particular da prova estabelecerá quais as penalizações, a atribuir às diferenças entre a hora de passagem efetiva, e a hora ideal de passagem.

Nos controlos secretos instalados nas PR, os relógios estarão aferidos pelo relógio padrão existente à partida das respetivas etapas/secções. Todos os controlos funcionarão tomando-se por base a *hora ideal* de passagem de cada concorrente em cada um deles, independentemente de qualquer atraso ou avanço, nos controlos secretos anteriores. Excetuam-se os casos das provas descritas no Art. 8.4.

Durante as PR, os concorrentes não devem parar, exceto em casos de força maior, ou onde a especificidade da prova o permita, ou mesmo o obrigue. Cabe neste caso ao CCD avaliar a situação com vista a aplicação ou não das sanções regulamentares.

As PR, podem ser do seguinte tipo:

**8.2 - Prova de Regularidade Absoluta (PRA)** - prova onde a equipa tem de percorrer um sector de regularidade, obedecendo às médias ou tabelas fornecidas pelo organizador. Neste tipo de prova, a equipa tem como referência, a distância padrão, fornecida pela organização, e as indicações do caderno de itinerário. O organizador instalará vários pontos de controlo, em qualquer ponto do sector.

**8.3 - Prova de Regularidade Hectométrica (PRH)** - prova onde a equipa tem de percorrer um sector de regularidade, obedecendo às médias ou tabelas fornecidas pelo organizador. A equipa tem como referencia, as marcações hectométricas da estrada. Neste tipo de prova, não deverá ter em conta a distância padrão. O organizador instalará vários pontos de controlo mas sempre em marcos hectométricos do sector.

**8.4 - Prova de Regularidade por Figuras (PRF)** - prova onde a equipa tem de percorrer um sector de regularidade, obedecendo às médias ou tabelas fornecidas pelo organizador. Neste tipo de prova, a equipa tem como referencia, as figuras do caderno de itinerário. O organizador instalará vários pontos de controlo, mas sempre em figuras do caderno de itinerário.

**8.5 - Prova de Regularidade por Sectores (PRS)** - prova onde a equipa tem de percorrer um sector de regularidade, que está dividido em vários subsectores. O tempo despendido para percorrer um dos subsectores será tido como referencia para estabelecer o tempo ideal para percorrer os outros subsectores. Os subsectores poderão ou não ser consecutivos, mas o seu início e final terão sempre de ser assinalados com sinalética descrita no regulamento particular da prova.

**8.6 - Controlos Horários Sem Paragem (CHSP)** - estes controlos podem ser colocados em qualquer parte do percurso de estrada ou preferencialmente devem fazer parte de um sector de regularidade.

O organizador terá de informar a equipa, no caderno de itinerário ou carta de controlo, em que local está localizado cada CHSP e qual a sua hora ideal de passagem. Os CHSP devem estar assinados com a colocação de uma placa vermelha normalizada para CH com as letras SP (sem paragem). Como o nome indica a passagem nestas placas deve ser lançada.

**8.7** - Desde que devidamente descrito, os organizadores podem numa PR ter mais do que um tipo.

**8.8** - A cronometragem dos vários postos das PR poderá ser feita através de relógios com impressora ou outros métodos eletrónicos e de localização. Quando efetuada manualmente por um controlador este deverá tomar o tempo quando a roda anterior da viatura (vertical baixada pelo cubo) passar pelo ponto de controlo. No caso de se utilizar qualquer outro sistema será considerado, para tomada de tempo, o local da viatura onde estiver instalado o equipamento eletrónico.

**8.9** - As classificações oficiais deverão mencionar:

- local exato (localização ou medição utilizada pelo Organizador) dos postos de controlo.
- pontuação atribuída.

## **Art. 9 - PENALIZAÇÕES**

Todas as penalizações serão descritas no regulamento particular da prova.

## **Art. 10 - SEGURANÇA**

**10.1** - O organizador deve dispor de uma viatura de abertura, denominado de *carro 0* e outra de fecho. Qualquer delas fará a totalidade do percurso.

**10.2** - Deve ainda assegurar e divulgar, um número telefónico de emergência, unicamente adstrito a esse fim.

**10.3** - O organizador deve também assegurar a presença de quaisquer outros meios de socorro que ache adequados.

## **Art. 11 - CLASSIFICAÇÕES - EX-AEQUO**

**11.1** - No final do rali as equipas serão ordenadas tendo em conta o somatório das penalizações em cada PR e CH sendo declarada vencedora a equipa menos penalizada.

**11.2** - Para que uma equipa conste da classificação final deverá ter controlado no CHC do final da prova. Se devidamente regulamentado e de modo a facilitar o procedimento de chegada, para efeitos de classificação, o ultimo CHC pode ser substituído pelo ultimo controlo secreto, da ultima PR da prova.

**11.3** - Para resolver eventuais empates no final, o regulamento particular de cada prova deverá descrever com clareza os critérios de desempate.

## **Art. 12 - RECLAMAÇÕES - APELOS**

**12.1** - Tendo em atenção a especificidade das PR, o direito de reclamação consignado no CDI, será restringido da seguinte forma:

- a)** o direito de reclamação pertence exclusivamente aos concorrentes;
- b)** um concorrente que deseje apresentar uma reclamação contra mais do que um concorrente, deve apresentar tantas reclamações, quantos os concorrentes implicados. Uma reclamação apresentada contra mais do que um concorrente não será aceite.
- c)** qualquer reclamação apresentada por um concorrente será transmitida ao CCD para análise e decisão.
- d)** toda a reclamação deve ser apresentada por escrito e acompanhada de uma caução no valor de 500,00 €. Se a reclamação for julgada parcialmente fundada, a caução poderá ser parcialmente restituída. No caso de ser inteiramente fundada, a caução será restituída na totalidade. Se uma reclamação for julgada como não fundada, ou se for retirada após ter sido apresentada, a caução será retida integralmente.
- e)** além disso, se for reconhecido que o autor da reclamação agiu de má-fé, a FPAK poderá aplicar-lhe uma das penalidades previstas no CDI.
- f)** as reclamações contra inscrições de concorrentes ou condutores ou contra a distância anunciada para um percurso, devem ser apresentadas o mais tardar até uma hora depois do encerramento do controle de verificação técnica inicial das viaturas.
- g)** as reclamações contra a composição das listas de participantes ou contra a correta definição da *categoria* ou *classe* em que uma viatura se encontrar qualificada para participar, devem ser apresentadas o mais tardar até 30 minutos após a hora da respetiva afixação.

**h)** as reclamações contra uma decisão tomada por um Comissário Técnico devem ser apresentadas imediatamente após as decisões, pelo concorrente interessado.

**i)** as reclamações contra um erro ou irregularidade cometida no decurso de uma competição ou contra a classificação estabelecida no final da competição, devem ser apresentadas, salvo impossibilidade material admitida pelo CCD, o mais tardar até 30 minutos após a afixação da classificação final provisória.

**j)** é inaceitável qualquer reclamação contra as decisões tomadas pelos juízes de chegada e pelos juízes de facto no exercício das suas funções.

### **13 - APLICAÇÃO E INTERPRETAÇÃO DAS PRESENTES PRESCRIÇÕES ESPECÍFICAS**

**13.1** - Em caso de diferendo relativo à interpretação das presentes Prescrições, apenas a Direção da FPAK está qualificada para tomar uma decisão.

**13.2** - Eventuais alterações ou aditamentos às presentes Prescrições Específicas poderão ser efetuadas a qualquer momento pela FPAK, no formato definido pelo Art. 2.2 das PGAK