



**500 Milhas ACP 2014**

**16 a 17 de Maio de 2014**

# **REGULAMENTO**

Aprovado em 23 de Abril de 2014 com o VISA FPAK Nº 70/REG/2014

## INTRODUÇÃO

O Automóvel Club de Portugal organiza, de 16 a 17 de Maio de 2014, uma prova reservada de regularidade histórica denominada **500 Milhas ACP 2014**.

O rali será disputado em conformidade com o Código Desportivo Internacional da FIA (CDI), as Prescrições Gerais de Automobilismo e Karting 2014 (PGAK), o presente regulamento particular e os anexos a estes.

### Programa

Data	Hora	Local	
25 Mar 14		ACP Clássicos Prior Velho	Abertura das inscrições
24 Abr 14	18H00		Fecho das inscrições a preço reduzido
02 Mai 14	18H00		Fecho das inscrições
08 Mai 14	18H00		Publicação da lista de inscritos
16 Mai 14	15h00/19h00	Lisboa	Verificações documentais e técnicas a anunciar
16 Mai 14	19h30	Lisboa	Publicação da lista de participantes, hora e ordem de partida a anunciar
16 Mai 14	20h30	Lisboa	Partida do 1º Concorrente (Prova Lisboa – em local a confirmar) a anunciar
16 Mai 14	22h00	Lisboa	Entrada em Parque a anunciar
17 Mai 14	07h01	Lisboa	Partida do 1º Concorrente a anunciar
17 Mai 14	20h30	Pousada do Porto (Freixo)	Chegada e entrada em parque do 1º Concorrente
17 Mai 14	22h00	Pousada do Porto (Freixo)	Afixação da classificação provisória
17 Mai 14	22h00	Pousada do Porto (Freixo)	Jantar de Encerramento e distribuição de prémios

### Quadro Oficial de Afixação

Data	Localização
16 de Maio de 2014	Lisboa – a anunciar
17 de Maio de 2014	Pousada do Porto (Freixo)

## Artigo 1º - ORGANIZAÇÃO

### 1.1 Clube organizador

Automóvel Club de Portugal (ACP)

### 1.2 Comissão Organizadora

- Carlos Barbosa (Presidente)
- Mário Martins da Silva
- João Torrado

### 1.3 Secretariado Permanente

(até 15 de Maio de 2014 – 09h00/13h00 e 14h00/18h00)

ACP Clássicos

Rua General Humberto Delgado, 3  
2685-340 Prior Velho

Tel. +351 213180 169

Fax + 351 219 429 192

E-mail: acpclassicos@acp.pt

### 1.4 Centro Operacional do Rali (16 a 17 de Maio de 2014)

Pousada do Porto - Freixo

### 1.5 Oficiais da Prova

Comissários Desportivos	Filipe Gaivão	CD 1216
	Nuno Santos	CD 1197
Director de Prova	Jaime Santos	DPI 1228
Director Adjunto	João Torrado	CDE 1213
Responsável Segurança	João Torrado	CDE 1213
Comissário Técnico	Luis Cunha	CT 1209
Resultados	Alexandra Pires	AD 1251
	Carlos Amaral	AD 1277

## Artigo 2º - DESCRIÇÃO

O rali é composto por uma prova de estrada com itinerário secreto, sendo o percurso descrito no caderno de itinerário entregue à partida de cada secção.

Ao longo do itinerário serão disputadas provas de classificação dos seguintes tipos:

- Provas de Regularidade em Estrada (PRE)
- Provas de Regularidade por Sectores (PRS)

Percorso total	<b>Cerca de 660 km</b>
Etapas	<b>2</b>
Secções	<b>4</b>
Provas de Classificação (extensão)	<b>20 (cerca de 150 km)</b>
Piso das Provas de Classificação	<b>Asfalto</b>

## Artigo 3º - VIATURAS ADMITIDAS

**3.1** Serão admitidos automóveis ligeiros de passageiros, legalmente matriculados, construídos entre 1 de Janeiro de 1931 e 31 de Dezembro de 1974.

### 3.2 Categorias

<b>Categoria D</b>	De 01/01/1931 a 31/12/1945
<b>Categoria E</b>	De 01/01/1946 a 31/12/1960
<b>Categoria F</b>	De 01/01/1961 a 31/12/1970
<b>Categoria G</b>	De 01/01/1971 a 31/12/1974

**3.3** Os automóveis serão qualificados nas respectivas categorias pelos próprios concorrentes. Os concorrentes são os únicos responsáveis pela exactidão dos dados fornecidos à organização nos boletins de inscrição.

**3.4** Os veículos participantes devem estar aptos a circular na via pública nos termos do Código da Estrada, sendo da exclusiva responsabilidade dos concorrentes eventuais desconformidades que sejam detectadas pelas autoridades.

## Artigo 4º - CONCORRENTES ADMITIDOS – BOLETIM DE INSCRIÇÃO – INSCRIÇÕES

**4.1** Para a exacta interpretação deste regulamento, serão tidas em consideração as seguintes definições:

- “**Concorrente**” – refere-se obrigatoriamente ao piloto.
- “**Equipa**” – conjunto formado pelo piloto e co-piloto.

**4.2** O concorrente/piloto deverá ser titular de carta de condução válida e ter um mínimo de 18 anos de idade à data das verificações documentais.

**4.3** Ao abrigo do definido no Art. 2.2.7 e 2.3.14 do CDI, a prova é reservada e só serão aceites inscrições na sequência de convite expresso do Organizador.

Qualquer alteração posterior na constituição da equipa só poderá ser efectuada mediante aceitação do Organizador.

**4.4** Os interessados em participar no rali devem, até à data indicada no programa da prova, fazer entrega no ACP Clássicos (cf. art. 1) do Boletim de Inscrição (por correio, fax, e-mail ou em mão), totalmente preenchido e acompanhado da respectiva taxa de inscrição. Ao assinar o Boletim de Inscrição, o Concorrente e todos os membros da equipa submetem-se às jurisdições desportivas estabelecidas no CDI da FIA, nas PGAK, no presente regulamento e nos anexos a estes.

**4.5** O ACP Clássicos comunicará ao interessado, por email e no prazo máximo de 7 dias, a aceitação ou não da inscrição.

**4.6** Número máximo de participantes: 80.

**4.7** As inscrições serão consideradas por ordem de recepção dos respectivos Boletins.

Os pedidos de inscrição que sejam recebidos para além do limite estabelecido ficarão em lista de espera, podendo ser admitidos como concorrentes caso se verifiquem desistências até à data de encerramento

das inscrições.

**4.8** A Comissão Organizadora reserva-se o direito de não organizar a prova se, à data do fecho das inscrições, não estiverem inscritos um número mínimo de quarenta (40) equipas.

## **Artigo 5º - TAXAS DE INSCRIÇÃO – SEGURO DE PROVA**

**5.1** O valor da taxa de inscrição é de 575 € (quinhentos e setenta e cinco euros) para Sócios ACP e de 475 € (quatrocentos e setenta e cinco euros) para Membros ACP Clássicos e inclui:

- Regulamento particular
- Caderno de itinerário
- Identificativos para piloto e co-piloto
- Placas e números de competição para o veículo
- Refeições do dia 17 de Maio
- Prémio de seguro (cf. Art. 5.6).

**5.2** O valor da taxa de inscrição para as inscrições recebidas até 24 de Abril é de 475 € (quatrocentos e setenta e cinco euros) para Sócios ACP e de 375 € (trezentos e setenta e cinco euros) para Membros ACP Clássicos.

**5.3** A recusa de colocação e uso da publicidade da organização determina o agravamento para o dobro da taxa de inscrição devida pelo concorrente

**5.4** As taxas de inscrição serão integralmente reembolsadas:

- No caso do rali não se realizar
- Aos concorrentes cuja inscrição não seja aceite
- No caso do pedido de inscrição ter sido recebido estando esgotado o número máximo de concorrentes fixado no Art. 4.6 e não ser possível admitir o interessado nos termos do Art. 4.7.

**5.5** A organização poderá reembolsar 25% do valor da taxa de inscrição aos concorrentes que, por razões de força maior (devidamente certificada pela respectiva ASN) não tenham podido participar no Rally.

## **5.6 Descrição da cobertura do seguro de prova**

**5.6.1** A taxa de inscrição inclui o prémio de seguro garantindo a responsabilidade civil do automóvel do segurado e do concorrente relativo a eventuais acidentes que venham a ocorrer durante a realização da prova, nos termos definidos pelo Art. 34 das PGAK 2014.

**5.6.2** Cobertura máxima por sinistro

- Danos corporais: 20.000.000 €
- Danos materiais: 6.000.000 €

**5.6.3** O seguro entrará em vigor no momento da partida e cessará no final da prova, ou a partir do momento em que o concorrente desista definitivamente da prova ou seja declarado desclassificado.

**5.6.4** Não se consideram terceiros os automóveis participantes e seus ocupantes.

**5.7** O Automóvel Club de Portugal, bem como a Comissão Organizadora do Rali, declinam toda a responsabilidade por qualquer acidente que possa ocorrer com, ou ser causado por, qualquer participante e/ou viatura de competição, durante a realização do rali.

## **Artigo 6º - VERIFICAÇÃO DOCUMENTAL E TÉCNICA**

### **6.1 Verificação documental**

16 de Maio de 2014	15h00 às 19h00	Lisboa – a anunciar
--------------------	----------------	---------------------

O concorrente/piloto e o co-piloto terão que apresentar os seguintes documentos, sem os quais a partida lhes poderá ser recusada:

- Carta de condução do concorrente/piloto
- Livrete e Título de Registo de Propriedade do veículo ou documentos equivalentes no país de matrícula do veículo

## 6. 2 Verificação técnica

**6.2.1** No momento da sua apresentação no parque de Verificação Técnica, os veículos deverão ter já afixados os números e as placas fornecidos pela organização.

**6.2.2** Os automóveis concorrentes deverão estar equipados com, pelo menos, um extintor de incêndio de carga não inferior a 2 quilogramas.

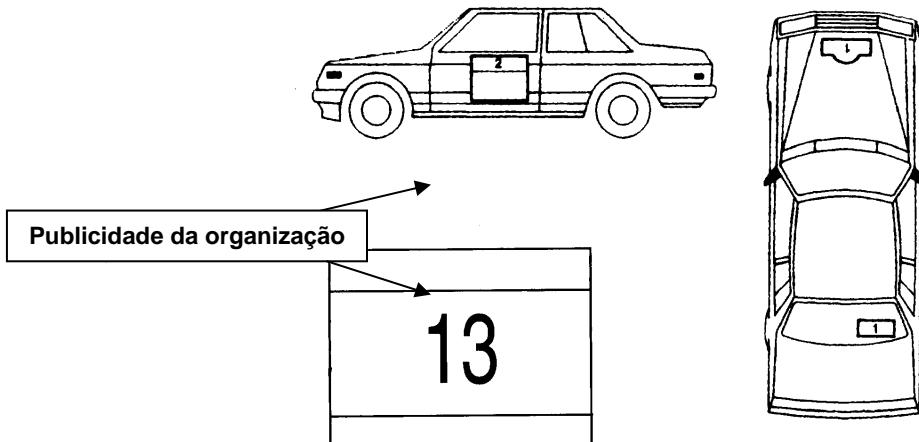
## Artigo 7º - PUBLICIDADE

**7.1** Os concorrentes poderão, livremente, afixar toda a publicidade nas suas viaturas desde que:

- seja autorizada pelas leis nacionais (chama-se a atenção para a interdição de publicidade a tabaco e aos condicionalismos sobre bebidas alcoólicas);
- não colida com os espaços destinados a placas e números de competição;
- não impeça a visibilidade através dos vidros.

**7.2** É autorizada a colocação, na parte superior e a toda a largura do pára-brisas, de uma banda com a altura máxima de 10 cm.

## 7.3 Colocação da publicidade dos organizadores e dos números de competição



### Publicidade Obrigatória

**1** - Placas do Rali – à frente e atrás (45 x 33 cm)

**2** - Números de Competição – um para cada porta da frente (50 x 52 cm).

## Artigo 8º - PLACAS – NÚMEROS

### 8.1 Placas

As placas do rali deverão estar colocadas na frente e traseira da viatura, em posição bem visível, durante toda a prova. As placas não poderão cobrir, em circunstância alguma e ainda que parcialmente as placas de matrícula da viatura. A infracção ao disposto neste artigo será penalizada da forma seguinte:

- Cobertura da matrícula do veículo por uma das placas do rali – 60 pontos
- Falta de uma placa do rali – 60 pontos
- Falta das duas placas de rali – 600 pontos

### 8.2 Números de competição

**8.2.1** Os números de competição são atribuídos por ordem decrescente da idade dos veículos

**8.2.2** Os números de competição fornecidos pela organização deverão figurar em cada uma das portas da frente da viatura e em ambos os vidros laterais traseiros, durante toda a prova. A infracção ao disposto neste artigo será penalizada com 600 pontos.

**8.2.3** Em caso de desistência ou desclassificação determinada pelo Colégio de Comissários Desportivos, os concorrentes deverão retirar imediatamente as placas de identificação e os números de competição.

## **Artigo 9º - APLICAÇÃO E INTERPRETAÇÃO DO REGULAMENTO**

**9.1** O Director de Prova é o responsável pela aplicação do presente regulamento durante o decorrer da prova. Sem prejuízo, deve informar o Colégio de Comissários Desportivos de todas as decisões importantes que tiver tomado no quadro da regulamentação geral ou particular do rali.

**9.2** Qualquer reclamação sobre essa aplicação será comunicada por escrito pelo concorrente ao Director de Prova que a submeterá para instrução e decisão do Colégio de Comissários Desportivos (Art. 13.1 e seguintes do CDI).

**9.3** Todos os casos omissos no presente regulamento serão apreciados pelo Colégio de Comissários Desportivos, que detém o exclusivo poder de decisão (Art. 11.9 do CDI).

**9.4** A organização reserva-se o direito de introduzir as alterações ao presente regulamento que julgar convenientes ou necessárias, cancelar ou adiar a prova, sob reserva de aprovação das autoridades competentes.

**9.5** Todas as disposições deste regulamento apenas poderão ser alteradas ou modificadas de acordo com o Art. 3.6 do CDI. Neste caso, os concorrentes serão avisados tão rapidamente quanto possível. Todas as eventuais modificações ou disposições suplementares serão anunciadas por aditamentos, datados e numerados e que passarão a fazer parte do presente regulamento. Estes aditamentos serão afixados no secretariado e comunicados directamente aos concorrentes, que deverão acusar a recepção, salvo caso de impossibilidade material, durante o desenrolar da prova

**9.6** Os concorrentes, pilotos e co-pilotos respeitarão, sem exceção, o presente Regulamento, reconhecendo as jurisdições desportivas habituais estabelecidas pelas PGAK e o CDI da FIA.

### **9.7 Circulação**

**9.7.1** Durante a prova, as equipas deverão respeitar escrupulosamente o Código da Estrada Português e respectiva legislação complementar, sendo de sua exclusiva responsabilidade a prática de qualquer infracção, sem prejuízo da aplicação de uma penalização pelo Colégio de Comissários Desportivos, nos termos seguintes:

- 1<sup>a</sup> infracção: 600 pontos
- 2<sup>a</sup> infracção: 3.000 pontos
- 3<sup>a</sup> infracção: exclusão

**9.7.2** Os agentes de autoridade que constatarem uma infracção às regras de circulação cometida por uma equipa deverão proceder em relação a essa equipa da mesma forma que para o normal utilizador da via pública.

**9.7.3** No caso em que decidam não fazer parar a equipa em infracção, poderão solicitar a aplicação das penalizações previstas neste artigo, sob reserva de:

- a notificação da infracção ser recebida pela organização, por via oficial e por escrito, antes de a classificação final ter sido afixada,
- a notificação ser suficientemente detalhada e precisa para que a identificação da equipa infractora possa ser indubitavelmente definida, bem como precisados o local e hora da ocorrência,
- os factos reportados não sejam passíveis de interpretações diversas,

**9.7.4** O presente artigo não se aplica ao percurso de Provas de Classificação (PRE e PRS) no que respeita à sinalização que imponha limitações de velocidade.

## **Artigo 10º – PROVA DE ESTRADA**

**10.1** Durante todo o percurso da prova, cujo cumprimento é obrigatório sob pena de uma sanção que poderá ir até à desclassificação, cada automóvel terá obrigatoriamente a bordo duas pessoas (piloto e co-piloto).

**10.2** As reparações e os abastecimentos são permitidos durante toda a prova, excepto nos casos proibidos por disposições do presente regulamento.

**10.3** Durante a prova é proibido, sob pena de uma sanção que poderá ir até à desclassificação, rebocar,

transportar ou fazer empurrar os veículos participantes, a não ser para os fazer voltar ao leito da estrada ou para libertar a mesma.

**10.4** É proibido às equipas, sob pena de uma sanção que poderá ir até à desclassificação:

- impedir intencionalmente a passagem de um veículo participante ou dificultar uma ultrapassagem;
- comportar-se de maneira incompatível com o espírito desportivo;
- utilizar pneus do tipo «slick», sem piso.

**10.5** A qualquer equipa que não realize integralmente uma secção da prova será atribuída uma penalização fixa de 6.000 pontos, sendo neste caso desprezadas todas as eventuais penalizações em tempo (controlos horários e provas de classificação) que a equipa tenha sofrido durante a secção em causa.

**10.6** As únicas distâncias consideradas válidas serão as definidas pela organização e indicadas no Caderno de itinerário.

**10.7** A hora oficial será a hora UTC (Universal Time Coordinated) em Portugal. Esta hora será disponibilizada pela organização no início de cada secção.

## **Artigo 11º – PARQUES**

**11.1** Qualquer viatura admitida à partida deve ser obrigatoriamente colocada no parque de partida durante o período indicado no programa da prova.

Em caso de atraso na apresentação do veículo no Parque de Partida será aplicada uma penalização de 10 pontos por cada minuto ou fração de atraso.

A partida poderá ser recusada se o atraso for superior a 30 minutos.

**11.2** As viaturas poderão ser apresentadas no parque de partida por um mandatário do Concorrente.

**11.3** No final da prova, para serem classificadas, as viaturas com as respectivas equipas terão de se apresentar no parque de chegada dentro do tempo indicado na carta de controlo.

## **Artigo 12º – PARTIDA**

**12.1** A partida para a 1<sup>a</sup> etapa será dada por ordem da lista de participantes, a elaborar na sequência das verificações iniciais segundo os mesmos critérios que presidiram à elaboração da lista de inscritos (idade e classes dos veículos participantes).

**12.3** A partida para a secção 2 será dada em função da ordem de apresentação das equipas no controlo horário de chegada da secção precedente.

**12.4** O intervalo de partida, igual para todas as equipas, será de 1 minuto.

**12.5** A equipa deverá partir para o rali, bem como para qualquer etapa ou secção, à hora prevista ou durante os 15 minutos imediatamente seguintes. Num caso ou outro, a partida será considerada como tendo acontecido à hora prevista. Nenhuma compensação será dada por qualquer eventual atraso à partida. A partida será recusada a qualquer equipa que se apresente no respectivo controlo com um atraso superior a 15 (quinze) minutos.

## **Artigo 13º – CARTAS DE CONTROLO**

**13.1** À partida de cada secção, a equipa receberá uma carta de controlo, na qual figurarão:

- local e hora de partida
- localização dos controlos horários e de passagem
- distância e tempo concedido entre dois controlos horários consecutivos
- provas de classificação (tipo, designação e hora de partida)

**13.2** Os membros da equipa são os únicos responsáveis pela respectiva carta de controlo, a qual deverá encontrar-se a bordo durante todo o rali e ser apresentada por um membro da equipa em todos os postos de controlo de paragem obrigatória, a fim de ser visada.

**13.3** Qualquer rectificação ou modificação na carta de controlo que não seja introduzida ou visada pelo comissário responsável implicará a aplicação de uma sanção que poderá ir até à desclassificação.

**13.4** A falta de visto em qualquer controlo, ou a não entrega da carta de controlo nos postos de controlo, implicará a aplicação de uma sanção que poderá ir até à desclassificação.

**13.5** A apresentação da carta de controlo nos diferentes controlos e a exactidão das respectivas inscrições são da inteira responsabilidade da equipa.

**13.6** Compete à equipa apresentar a sua carta de controlo aos comissários na hora que pretende e verificar que a inscrição do tempo está feita correctamente.

**13.7** A inscrição do tempo, seja manual seja por aparelhos de impressão, compete exclusivamente ao comissário.

**13.8** Qualquer divergência entre as inscrições de tempos feitas nas cartas de controlo das equipas e outros documentos oficiais da prova será objecto de análise pelo Colégio de Comissários Desportivos, que julgará em última instância.

#### **Artigo 14º – DISPOSIÇÕES GERAIS RELATIVAS AOS CONTROLOS**

**14.1** Todos os controlos horários, controlos horários sem paragem e de passagem estarão sinalizados por meio de placas normalizadas e aprovadas pela FIA.

**14.1.1** Nos controlos horários sem paragem, o concorrente limitar-se-à a passar por eles sem parar mas sendo cronometrado por um dispositivoelectrónico.

**14.2** As zonas de controlo (isto é, todas as zonas compreendidas entre a primeira placa avisadora amarela e a última placa final “beije” com três listas transversais) são consideradas “Parque Fechado”.

**14.3** O procedimento de controlo começa no momento em que o veículo entra na zona de controlo. A duração da paragem no espaço assim delimitado não deverá exceder o tempo necessário às operações de controlo, sendo proibido à equipa parar a viatura ou adoptar uma velocidade anormalmente lenta.

**14.4** É proibido, sob pena de uma sanção que poderá ir até à desclassificação, entrar ou movimentar-se numa zona de controlo num sentido diferente do itinerário da prova.

**14.5** Todos os controlos deverão ser percorridos sequencialmente, sob pena de aplicação de uma penalização mínima de 600 pontos.

**14.6** Os controlos começarão a funcionar 15 minutos antes da hora ideal do primeiro concorrente, encerrando 15 minutos após a hora ideal da última equipa em prova.

#### **Artigo 15º – CONTROLOS DE PASSAGEM**

**15.1** Para além dos controlos de passagem eventualmente constantes da carta de controlo e do caderno de itinerário, poderão ser montados ao longo do percurso outros controlos de passagem tendo unicamente em vista verificar se a equipa está a cumprir o itinerário. Tais controlos são claramente identificados por placas, de acordo com a regulamentação da FIA. Não será concedido desconto algum de tempo pela paragem nos controlos atrás mencionados.

**15.2** Será aplicada uma penalização de 600 pontos a qualquer equipa que não se apresente num controlo de passagem.

#### **Artigo 16º – CONTROLOS HORÁRIOS**

**16.1** A hora ideal de controlo num determinado controlo horário (CH) ou controlo horário sem paragem (CHSP) obtém-se adicionando a hora de passagem no CH anterior (horas, minutos e segundos) e o tempo concedido para percorrer a distância entre o CH anterior e esse CH ou CHSP (horas e minutos).

**16.2** A hora ideal de controlo é da exclusiva responsabilidade das equipas, que podem consultar o relógio no posto de controlo.

**16.3** A inscrição do tempo não poderá efectuar-se sem que os dois membros da equipa e a viatura se encontrem na zona de controlo e nas proximidades do respectivo posto. A hora de controlo corresponde ao momento exacto em que um dos membros da equipa entrega a carta de controlo ao comissário. Este inscreverá, então, manualmente ou através de relógio com impressora, a hora de apresentação.

**16.4** As equipas não incorrem em qualquer penalidade por atraso se a hora de apresentação da carta de controlo ao comissário corresponder aos 2 segundos seguintes à hora ideal de controlo.

Exemplo: Uma equipa devendo controlar às 10h58m30s, será considerada dentro da sua hora se o controlo for efectuado entre as 10h58m30s e as 10h58m32s.

**16.5** Qualquer diferença relativamente à hora ideal será penalizada com 1 ponto por segundo.

**16.6** Será aplicada uma penalização de 600 pontos a qualquer equipa que:

- se apresente num controlo horário com um atraso superior a 10 minutos sobre o horário estabelecido

**16.7** No controlo horário final é permitido controlar por avanço sem que a equipa incorra em qualquer penalização.

## **Artigo 17º – PROVAS DE CLASSIFICAÇÃO**

**17.1** Durante o rali serão disputadas provas de classificação dos seguintes tipos:

- Provas de Regularidade em Estrada (PRE)
- Provas de Regularidade por Sectores (PRS)

**17.2 Cronometragem das provas de classificação**

**17.2.1** A cronometragem das provas de classificação será efectuada de forma automática, com recurso ao sistema Blunik, o qual implica a montagem de uma unidade de controlo (*transponder*) em cada viatura participante.

**17.2.2** A cronometragem das provas de classificação é realizada ao décimo de segundo.

**17.2.3** Em cada controlo de uma prova de classificação, a tomada de tempo corresponde ao momento da passagem do *transponder* frente à célula instalada na estrada.

**17.2.4** Nas verificações técnicas, contra entrega de uma caução de 200,00 € (duzentos euros), a equipa receberá um *transponder*.

A caução será devolvida à equipa no final da prova mediante a apresentação do *voucher* da devolução do equipamento em perfeito estado de conservação.

**17.2.5** Os *transponders* serão colocados nos veículos de competição à partida de cada etapa e retiradas no seu final, em qualquer dos casos, por pessoal da organização.

Normalmente, o *transponder* será fixado no vidro lateral traseiro direito da viatura. Em casos especiais (por exemplo, veículos sem vidros laterais traseiros ou com vidros coloridos) e por decisão da organização, o *transponder* poderá ser fixado na parte externa da carroçaria.

**17.2.6** A equipa é responsável pela manutenção do *transponder* na exacta posição em que a mesma for colocada e pela respectiva devolução no final da etapa.

**17.2.7** Em caso de desistência, compete à equipa proceder à entrega do respectivo *transponder* no secretariado da prova, o mais tardar até à hora de partida da etapa seguinte.

**17.2.8** Se for detectada uma avaria na unidade instalada na viatura que manifestamente se comprove ser devida a manuseamento incorrecto ou fraudulento por parte da equipa, tal facto implicará a aplicação de penalidade que poderá ir até à exclusão da prova.

**17.3 Disposições gerais**

**17.3.1** É proibida a paragem do veículo durante a realização das provas de classificação. Qualquer infracção constatada dará lugar a uma penalização.

**17.3.2** É proibido às equipas, sob pena de uma sanção que poderá ir até à desclassificação, circular no sentido oposto ao da prova ou utilizar um itinerário diferente do indicado.

**17.3.3** A penalização máxima em cada prova de classificação é de 600 pontos.

**17.3.4** No caso de a realização de uma prova de classificação ser afectada por circunstâncias anómalias que influenciem o normal desenrolar da mesma ou os resultados desportivos nela verificados, o Colégio de Comissários Desportivos poderá, por proposta da Direcção de Prova,

- atribuir às equipas menos pontuadas, em número a decidir pelo Colégio, as penalizações

efectivamente realizadas

- atribuir a todas as restantes equipas uma pontuação idêntica à pontuação mais elevada entre as realizadas pelas equipas consideradas no ponto anterior.

Esta regra poderá ser aplicada – a um único controlo, a vários controlos ou à totalidade da prova de classificação – independentemente do local em que tenham ocorrido as circunstâncias que influenciaram o normal desenrolar da prova de classificação.

#### **17.4 Interrupção de uma prova de classificação**

**17.4.1** Se, por razões de força maior, houver lugar à interrupção, temporária ou definitiva, de uma prova de classificação, o responsável da prova apresentará às equipas que se apresentem na respectiva zona de partida um painel indicativo.

**17.4.2** As equipas em causa ficarão neutralizadas e receberão, logo que possível, instruções sobre o percurso a seguir, o qual poderá, eventualmente, ser o previsto no road book.

**17.4.3** Em qualquer caso, o tempo de neutralização será anotado na carta de controlo de cada equipa pelo responsável da prova.

O tempo de neutralização inscrito na carta deverá ser adicionado aos tempos aí indicados para cálculo da hora de início das provas de classificação subsequentes (art. 18.2) e/ou da hora ideal de apresentação no controlo horário seguinte (art. 16.1).

#### **17.5 Resumo das penalizações**

<b>Artigo</b>		<b>Penalização</b>
17.3.1	Paragem constatada	10 pontos
17.3.2	Circulação em sentido oposto ao da prova – por constatação	60 pontos

### **Artigo 18º – PROVAS DE REGULARIDADE EM ESTRADA (PRE)**

**18.1** A localização das PRE é indicada na carta de controlo, sendo os locais de início e final normalmente assinalados no terreno através de placas informativas:

- início: bandeira vermelha
- final: bandeira vermelha cortada

**18.2** A hora exacta de início de cada PRE será calculada pela equipa a partir das indicações constantes da carta de controlo (hora de passagem no CH precedente + tempo concedido para iniciar a prova em questão). Cabe a cada equipa a responsabilidade de iniciar a prova à hora correcta.

**18.3** Os controlos de tomada de tempo são secretos, sem qualquer indicação na estrada.

**18.4** Todas as provas seguem as distâncias de aferição divulgadas pela organização.

**18.5** Para cada equipa, a hora ideal de passagem num determinado controlo é fixada em função da hora prevista de início da PRE, da distância a percorrer até esse ponto e da velocidade média imposta (indicada no road-book ou carta de controlo), não dependendo, portanto, de qualquer atraso ou avanço nos controlos anteriores.

**18.6** A média imposta nas PRE estará inscrita na carta de controlo e caderno de itinerário.

**18.7** Será concedida uma tolerância de cinco décimas de segundo por atraso e por avanço relativamente à hora ideal de passagem em cada controlo.

Exemplo: Uma equipa cuja hora ideal num determinado controlo seja 12:15:30,7 (horas: minutos: segundos, décimos de segundo) não sofrerá qualquer penalização se a tomada de tempo ocorrer entre as 12:15:30,2 e as 12:15:31,2.

#### **18.8 Resumo das penalizações**

<b>Artigo</b>		<b>Penalização</b>
18.5	Por cada décimo de segundo de avanço ou atraso sobre a hora ideal de passagem (para além da tolerância)	0,1 pontos

## **Artigo 19º – PROVAS DE REGULARIDADE POR SECTORES (PRS)**

### **19.1 Disposições Gerais**

**19.1.1** O percurso de cada PRS será dividido em dois ou mais sectores, de acordo com a indicação constante da carta de controlo. Todos os sectores de uma PRS devem ser percorridos de acordo com as especificações da PEC respectiva indicada abaixo.

**19.1.1.1** As características especiais de cada PRS serão anunciadas em devido tempo por aditamento a este regulamento.

**19.1.2** Os locais de final de cada sector serão assinalados no terreno por placas normalizadas (relógio sobre fundo vermelho).

**19.1.3** A hora real de início de uma PRS corresponde ao momento da passagem do *transponder* frente à célula instalada na linha de partida (P).

### **19.2 Disposições Específicas para as PRS em Estrada**

**19.2.1** A localização das PRS é indicada na carta de controlo, sendo os locais de início e final assinalados no terreno através de placas informativas:

- início: bandeira vermelha
- final: bandeira vermelha cortada

**19.2.2** A hora teórica de início de uma PRS em estrada será calculada pela equipa a partir das indicações constantes da carta de controlo (hora de passagem no CH precedente + tempo concedido para iniciar a prova em questão). Cabe à equipa a responsabilidade de iniciar a prova à hora correcta.

**19.2.3** Será concedida uma tolerância de cinco décimas de segundo por atraso e por avanço relativamente à hora ideal de passagem em cada controlo.

Exemplo: Uma equipa cuja hora ideal num determinado controlo seja 12:15:30,7 (horas: minutos: segundos, décimos de segundo) não sofrerá qualquer penalização se a tomada de tempo ocorrer entre as 12:15:30,2 e as 12:15:31,2.

### **19.3 Resumo das penalizações**

<b>Artigo</b>	<b>Descrição</b>	<b>Penalização</b>
19.2.2	Por cada décimo de segundo de avanço ou atraso sobre a hora ideal de passagem (para além da tolerância)	0,1 pontos

## **Artigo 20º. – RESUMO DAS PENALIZAÇÕES**

- Por atraso de um décimo de segundo para além da tolerância em cada CH – 0,1 pontos por cada décimo de segundo
- Por cada décimo de segundo de avanço ou atraso para além da tolerância num controlo secreto de cada PEC (PRE ou PRS) – 0,1 pontos
- Por cada décimo de segundo de avanço ou atraso para além da tolerância num CHSP – 0,1 pontos
- Por cada minuto de atraso no Parque de Partida – 60 pontos
- Por falha de um CHSP – 600 pontos
- Passagem não sequencial de todos os controlos – 600 pontos
- Não passar num controlo secreto de uma PEC ou fazê-lo 10 minutos antes ou depois da sua hora ideal – 600 pontos
- Pela paragem constatada no decurso de uma PEC com excepção de casos de força maior - 10 pontos
- Não passar/parar, num CP (controle da passagem) – 600 Pontos
- Falta de sinal acústico por cada constatação após a partida – 100 pontos
- Falta de extintor de incêndio, por cada constatação após a partida – 500 pontos
- Apresentação no controlo em sentido inverso ao da Prova – 1.500 pontos
- Não entrar no Parque de Partida nos termos do Art.º 11º - 1.000 pontos

- Cobertura da matrícula do veículo por uma das placas do rali – 60 pontos
- Falta de uma placa do rali – 60 pontos
- Infracções de trânsito – ver Art. 9.7.1.

## **Artigo 21º – RESUMO DAS TOLERÂNCIAS MAIS IMPORTANTES**

- 2 segundos por atraso em cada CH
- 2 segundos por atraso em cada CHSP
- 5 décimos de segundo por atraso ou por avanço em cada controlo de uma PEC (PRE ou PRS)

## **Artigo 22º – CLASSIFICAÇÃO**

**22.1** Para se classificar, uma equipa deve controlar no último controlo horário de chegada durante o respectivo período de funcionamento e entrar no parque de chegada dentro do tempo atribuído na carta de controlo.

**22.2** Ao concorrente com menor pontuação será atribuído o título de **Vencedor das 500 Milhas ACP 2014**.

**22.3** Em caso de igualdade pontual entre dois ou mais concorrentes, será considerado vencedor aquele que tiver obtido a menor pontuação na 1<sup>a</sup> prova de classificação. Subsistindo o empate, o desempate será favorável aquele que tiver obtido a menor pontuação na 2<sup>a</sup> prova de classificação e assim sucessivamente.

### **22.4 Outras classificações**

#### **22.4.1 Categorias**

Apenas serão definidas classificações nas categorias com um mínimo de 5 viaturas participantes.

## **Artigo 23º- RECLAMAÇÕES – APELOS**

Todas as reclamações e/ou apelos devem ser apresentados de acordo com o estipulado no CDI e nas PGAK.

### **23.1 Reclamação**

Montante da taxa de reclamação fixada pela FPAK: **€1.000**

Se a reclamação impuser a desmontagem e montagem de diferentes partes de uma viatura, o reclamante deverá, por outro lado, depositar:

- **€1.000** – quando incidir sobre determinado órgão (motor, transmissão, direcção, sistema de travagem; instalação eléctrica, carroçaria, etc.);
- **€2.000** – quando a reclamação incidir sobre diferentes órgãos da viatura.

Se a reclamação for julgada improcedente e se as despesas originadas pela mesma (verificações, transporte, etc.) forem superiores ao montante do depósito, a diferença será de conta do reclamante. Contrariamente, se as despesas forem inferiores, a diferença será devolvida ao reclamante.

### **23.2 Apelo**

Os Concorrentes têm o direito de apelação consignado no CDI.

Montante da taxa para um Apelo Nacional (FPAK): **€4.000,00**.

## **Artigo 24º - PRÉMIOS**

### **24.1** Serão atribuídos os seguintes prémios/troféus:

- Classificação Geral: 1<sup>º</sup>, 2<sup>º</sup> e 3<sup>º</sup> Classificado
- Classificação por Categorias: 1<sup>º</sup>, 2<sup>º</sup> e 3<sup>º</sup> de cada Categoria que tenha um mínimo de 5 participantes

## **Artigo 25º - ENTREGA DE PRÉMIOS**

**25.1** A distribuição de prémios terá lugar de acordo com o programa da prova.

**25.2** Todas as equipas com direito a prémio deverão estar presentes na cerimónia da entrega de prémios do rali, sem o que não poderão receber os prémios a que tiverem direito pela sua classificação na prova.

