



FEDERAÇÃO PORTUGUESA
DE AUTOMOBILISMO E KARTING

RALLY ACP CLÁSSICOS

20 de Setembro de 2014

REGULAMENTO

VISA FPAK Nº 178/REG/2014 em 18/08/2014

INTRODUÇÃO

O Automóvel Club de Portugal organiza, a 20 de Setembro de 2014, uma prova reservada de regularidade histórica denominada **RALLY ACP CLÁSSICOS**.

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

Programa

Data	Hora		Local
24 Jun 14		Abertura das Inscrições	ACP Clássicos Prior Velho
22 Ago 14	18:00	Fecho das inscrições a preço reduzido	
12 Set 14	18:00	Fecho das inscrições	
16 Set 14	18:00	Publicação da lista de inscritos	
19 Set 14 (6ª feira)	10:00/13:00	Verificações Documentais e Técnicas	ACP Clássicos Prior Velho
	14:00/17:00	Entrega de material às equipas	
	18:00	Publicação da lista de participantes, hora e ordem de partida	ACP Clássicos - Prior Velho
20 Set 14 (Sábado)	09:30	Entrada em Parque	Mafra
	10:00	Partida do 1º concorrente	Mafra
	13:30	Chegada do 1º concorrente	Mafra
	14:00	Almoço	Mafra
	15:30	Afixação da classificação provisória	Mafra
	16:00	Distribuição de Prémios	Mafra

Quadro Oficial de Afixação

Data	Localização
24 Jun a 19 Set de 2014	ACP Clássicos
20 Set de 2014	Mafra - local a anunciar

Art. 1 - ORGANIZAÇÃO

1.1 Clube organizador

Automóvel Club de Portugal (ACP)

1.2 Comissão Organizadora

- Mário Martins da Silva
- João Jordão
- Luis Cunha

1.3 Secretariado Permanente

(até 19 de Setembro - 09:00/13:00 e 14:00/18:00)

ACP Clássicos

Rua General Humberto Delgado, 3

2685-340 Prior Velho

Tel. +351 213 180 169

Fax + 351 219 429 192

E-mail: acpclassicos@acp.pt

1.4 Oficiais da Prova

Comissários Desportivos	Orlando Romana (Presidente)	DP 1223
	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
Médico	tba	

Art. 2 - 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 Absoluta (PRA)
- Provas de Regularidade por Sectores (PRS)

Percurso total (Mafra - Mafra)	Cerca de 100 Km
Etapas	1
Secções	1
Provas de Classificação (extensão)	10 (Cerca de 38 Km)
Piso das Provas de Classificação	Asfalto

Art. 3 - VIATURAS ADMITIDAS

3.1 - Serão admitidos automóveis ligeiros de passageiros, legalmente matriculados, construídos entre 1 de Janeiro de 1946 e 31 de Dezembro de 1984.

3.2 - Categorias

Categoria E	de 01.01.1946 a 31.12.1960
Categoria F	de 01.01.1961 a 31.12.1970
Categoria G	de 01.01.1971 a 31.12.1984

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.

Art. 4 - 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 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 e seus anexos, nas PGAK e no presente regulamento.

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: 70.

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 verificarem 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.

Art. 5 - TAXAS DE INSCRIÇÃO - SEGURO DE PROVA

5.1 O valor da taxa de inscrição é de 130,00 € (cento e trinta euros) para Sócios ACP e de 90,00 € (noventa euros) para Membros ACP Clássicos e inclui:

- Regulamento particular
- Caderno de itinerário
- Placa e números de competição para o veículo
- Prémio de seguro (cf. Art. 5.7).

5.2 O valor da taxa de inscrição para as inscrições recebidas até 22 de Agosto é de 100,00 € (cem euros) para Sócios ACP e de 60,00 € (sessenta 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 Em todos os casos acima mencionados, à taxa de inscrição acresce obrigatoriamente o valor de 60,00 € (sessenta euros) referente à Operação Logística / Refeições.

Este valor, a pagar conjuntamente com a taxa de inscrição, inclui:

- Refeições para o piloto e co-piloto - almoço (dia 20 de Setembro)

5.5 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.

5.6 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.

5.7 Descrição da cobertura do seguro de prova

5.7.1 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.

5.7.2 Cobertura máxima por sinistro

- Danos corporais: 40.000.000,00 €
- Danos materiais: 8.000.000,00 €

5.7.3 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 ou excluído.

5.7.4 Não se consideram terceiros os automóveis participantes e seus ocupantes.

5.8 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.

Art. 6 - VERIFICAÇÃO DOCUMENTAL E TÉCNICA

6.1 Verificação documental

19 Setembro 2014 - 6ª feira	10:00/13:00 e 14:00/17:00	ACP Clássicos - Prior Velho
-----------------------------	---------------------------	-----------------------------

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

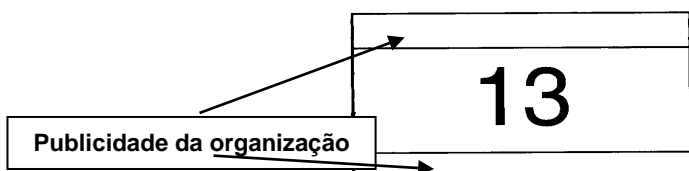
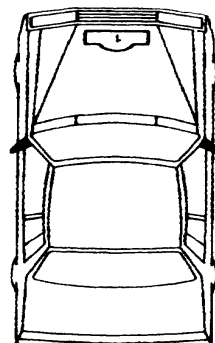
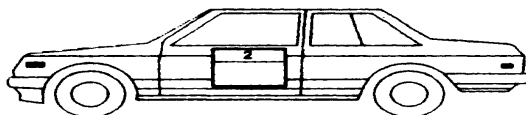
6.2 Verificação técnica

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 Kg.

Art. 7 - PUBLICIDADE

7.1 Colocação da publicidade dos organizadores e dos números de competição



Publicidade Obrigatória

1 - Placas do Rali - à frente (45 x 33 cm)

2 - Números de Competição - um para cada porta da frente.

Art. 8 - PLACAS - NÚMEROS

8.1 Placas

A placa do rali deverá estar colocada na frente da viatura, em posição bem visível, durante toda a prova. A placa não poderá cobrir, em circunstância alguma e ainda que parcialmente a placa 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 da placa do rali - 60 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, 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 (CCD), os concorrentes deverão retirar imediatamente as placas de identificação e os números de competição.

Art. 9 - 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 CCD 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 CCD (Art. 13.1 e seguintes do CDI).

9.3 Todos os casos omissos no presente regulamento serão apreciados pelo CCD, 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 excepção, o presente Regulamento, reconhecendo as jurisdições desportivas habituais estabelecidas pelo Regulamento Desportivo Nacional e 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 CCD, nos termos seguintes:

- 1ª Infracção: 600 pontos
- 2ª Infracção: 3.000 pontos
- 3ª 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 (PRA e PRS) no que respeita à sinalização que imponha limitações de velocidade.

Art. 10 - 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 As únicas distâncias consideradas válidas serão as definidas pela organização e indicadas no Caderno de itinerário.

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

Art. 11 - PARQUE DE PARTIDA

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 fracção 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.

Art. 12 - PARTIDA

12.1 A partida 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).

12.2 Os intervalos de partida, iguais para todas as equipas, serão de 1 minuto.

12.3 A equipa deverá partir para o rali, à hora prevista ou durante os 5 minutos imediatamente seguintes. Num caso ou noutro, 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 5 (cinco) minutos.

Art. 13 - CARTAS DE CONTROLO

13.1 À partida, 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 noutros documentos oficiais da prova será objecto de análise pelo CCD, que julgará em última instância.

Art. 14 - DISPOSIÇÕES GERAIS RELATIVAS AOS CONTROLOS

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

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 10 minutos antes da hora ideal do primeiro concorrente, encerrando 15 minutos após a hora ideal da última equipa em prova.

Art. 15 - CONTROLOS DE PASSAGEM

15.1 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 se não apresente num controlo de passagem.

Art. 16 - CONTROLOS HORÁRIOS

16.1 A hora ideal de controlo num determinado controlo horário (CH) 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 (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.

16.4.1 Num controlo horário (CH), as equipas não incorrem em qualquer penalidade por atraso se a hora de apresentação da carta de controlo ao comissário corresponder aos 30 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 10h58m59s.*

16.5 Qualquer diferença relativamente à hora ideal será penalizada com 10 pontos por minuto ou fracção de minuto.

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

- Se apresente num controlo horário com um atraso superior a 15 minutos sobre o horário estabelecido

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

Art. 17 - PROVAS DE CLASSIFICAÇÃO

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

- Provas de Regularidade Absoluta (PRA)
- 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 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 anómalas 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 CCD, 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 um painel «**STOP - Art. 17.4**».

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 e/ou da hora ideal de apresentação no controlo horário seguinte.

17.5 Resumo das penalizações

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

Art. 18 - PROVAS DE REGULARIDADE ABSOLUTA (PRA)

18.1 A localização das PRA 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 de xadrez

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

18.5 Salvo casos específicos, a média imposta nas PRA situa-se nos 50 km/h.

18.6 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.

18.7 Resumo das penalizações

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

Art. 19 - 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.

19.1.2 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

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 A equipa não sofrerá qualquer penalização no controlo de partida (P) se iniciar a PRS em estrada à hora teórica de início ou nos 5 segundos subsequentes (*exemplo: uma equipa cuja hora teórica de início de uma PRS é 15H20M30S poderá iniciar a sua prova sem qualquer penalização entre as 15H20M30S e as 15H20M35S*).

O facto de iniciar a PRS fora da janela de tempo estabelecida dará lugar a uma penalização.

19.2.4 PEC 2 - Sto. Isidoro

A prova é constituída por 3 sectores, os quais deverão ser percorridos nos tempos seguintes:

- 1º Sector: média de 45 km/h
- 2º Sector: média de 45 km/h menos 4 segundos
- 3º Sector: média de 45 km/h menos 8 segundos

Penalizações:

- Por cada décima de segundo de diferença entre o tempo realizado num sector e o tempo objectivo: 0,1 ponto

19.2.5 PEC 5 - Monte Gordo

A prova é constituída por 2 sectores, os quais deverão ser percorridos no mesmo tempo. O concorrente poderá escolher a velocidade média a que pretende realizar a prova, devendo esta situar-se entre 45 e 50 km/h.

Penalizações:

- Por cada décima de segundo de diferença entre o tempo realizado nos 2 sectores: 0,1 ponto
- Por cada décima de segundo de atraso (ou avanço) relativamente à média mínima (ou máxima) a realizar: 0,1 ponto.

19.3 Resumo das penalizações

Artigo	Descrição	Penalização
19.2.2	PRS em estrada / início da prova fora da janela de tempo estabelecida – por cada décima de segundo de avanço ou atraso	0,1 pontos
19.2.4	PEC 2 - por cada décima de segundo de diferença entre o tempo realizado num sector e o tempo objectivo	0,1 pontos
19.2.5	PEC 5 - por cada décima de segundo de diferença entre o tempo realizado num sector e o tempo objectivo	0,1 pontos
19.2.5	PEC 5 - por cada décima de segundo de atraso (ou avanço) relativamente à média mínima (ou máxima) a realizar	0,1 pontos

Art. 20 - CLASSIFICAÇÃO

20.1 Para se classificar, uma equipa deve controlar no último controlo horário de chegada durante o respectivo período de funcionamento.

20.2 Ao concorrente com menor pontuação será atribuído o título de **Vencedor do Rally ACP Clássicos**.

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

20.4 Outras classificações

20.4.1 Categorias

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

Art. 21 - RECLAMAÇÕES - APELOS

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

21.1 Reclamação

Montante da taxa de reclamação fixada pela FPAK: **1.000,00 €**.

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

- **1.000,00 €** - Quando incidir sobre determinado órgão (motor, transmissão, direcção, sistema de travagem; instalação eléctrica, carroçaria, etc.);
- **2.000,00 €** - 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.

21.2 Apelo

Os Concorrentes têm o direito de apelação consignado no CDI.

Montante da taxa para um Apelo Nacional (FPAK): **2.500,00 €**.

Art. 22 - PRÉMIOS

22.1 Serão atribuídos os seguintes prémios/troféus:

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

Art. 23 - ENTREGA DE PRÉMIOS

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

23.2 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.