



Rallye de Outono 2014

8 de Novembro 2014

REGULAMENTO



VISA FPAK Nº 224/REG/2014 – 13.10.2014

NÚCLEO DE DESPORTOS MOTORIZADOS DE LEIRIA

☒ Lugar da Triste Feia - Milagres - Apartado 493 EC Marrazes – 2416-904 LEIRIA

☎ 244814214 / 244852476 * 📠 244851866 * 🌐 www.ndml.pt * Email: geral@ndml.pt

www.rallyeverdepino.com

RALLYE DE OUTONO

08 de Novembro 2014



INTRODUÇÃO

O Núcleo Desportos Motorizados de Leiria, organiza de 8 de Novembro de 2014, uma prova de regularidade histórica denominada **RALLYE de OUTONO**. O rali será disputado em conformidade com o Código Desportivo Internacional (CDI) da FIA e seus anexos, as Prescrições Gerais de Automobilismo e Karting (PGAK), o presente Regulamento Específico e anexos a estes.

PROGRAMA

Data	Hora		Local
01/09/2014	09:00	Abertura das Inscrições	NDML
14/10/2014	19:00	Fecho das Inscrições a preço reduzido	NDML
28/10/2014	17:00	Fecho das Inscrições	NDML
04/11/2014	09:00	Publicação da Lista de Insritos	NDML
08/11/2014	9:00 às 11:30	Verificações Documentais e Técnicas Entrega de material às equipas	Aeródromo
08/11/2014	11:30	1ª Reunião do CCD	Aeródromo
08/11/2014	11:45	Briefing	Aeródromo
08/11/2014	12:15	Publicação da lista de equipas admitidas à partida	Aeródromo
08/11/2014	11:30 às 13:45	Entrada em Parque de Partida	Aeródromo
08/11/2014	14:00	1ª Secção	
08/11/2014	14:30	1ª Prova de Classificação	Aeródromo da Lousã-1
08/11/2014	15:15	2ª Prova de Classificação	Lousã 1
08/11/2014	16:15	3ª Prova de Classificação	Campelo 1
		2ª Secção	
08/11/2014	17:30	4ª Prova de Classificação	Aeródromo da Lousã-2
08/11/2014	18:15	5ª Prova de classificação	Lousã 2
08/11/2014	19:30	6ª Prova de Classificação	Campelo 2
08/11/2014	20:45	Fim	Lousã
08/11/2014	22:00	Afixação da Classificação Provisória	Lousã
08/11/2014	22:30	Distribuição de Prémios	Lousã

QUADRO OFICIAL DE AFIXAÇÃO

Data	Localização
08/11/2014	Lousã

SECRETARIADO E CENTRO OPERACIONAL DO RALLYE

Data	Hora	Localização
08/11/2014	09:00 às 24:00	Lousã

Nº TELEFONE DE EMERGÊNCIA: 925 068 921

Art. 1 - ORGANIZAÇÃO

Nome do Rali:	RALLYE de OUTONO
Clube Organizador:	NÚCLEO DESPORTOS MOTORIZADOS DE LEIRIA

RALLYE DE OUTONO

08 de Novembro 2014



1.1 - Comissão Organizadora

Composição:

- ✓ Pedro Mendes Alves
- ✓ Feliciano Vitorino
- ✓ Carlos Pereira
- ✓ Carlos Quintas
- ✓ José Manuel Marques
- ✓ João Paulo Santos
- ✓ Óscar Agrela

Morada do Secretariado Permanente:

KARTÓDROMO DE LEIRIA

Apartado 493 - EC Marrazes

2416 904 Leiria

Telefones: +351 244 814 214 - Fax: +351 244 851 866

E-mail: geral@ndml.pt

1.1 - Oficiais da Prova

	LICENÇA Nº
Presidente do Colégio de Comissários Desportivos <i>António Polido</i>	CD 40
Comissários Desportivos: <i>António Falcão</i> <i>Nuno Coelho</i>	CD 39 CD 41
Director da Prova: <i>Feliciano Vitorino</i>	DP 44
Director da Prova Adjunto: <i>Carlos Quintas</i>	DP 42
Comissários Técnico Chefe: <i>Carlos Pereira</i>	CTC 30
Comissários Técnicos: <i>Jorge Soares</i> <i>João Pedro Soeiro</i> <i>José Manuel Rodrigues Marques</i> <i>Rui Rico</i> <i>Frederico Soares</i> <i>Gonçalo Pinto</i> <i>Herminio Vieira</i>	CTC 2303 CTC 31 CTC 32 CTC 2302 CT 28 CT 2304 CT 2305
Secretário da Prova: <i>Helena Praxedes</i>	AD 48
Responsável pela Segurança: <i>Pedro Mendes Alves</i>	AD 47
Relações com os Concorrentes: <i>António Cabral</i>	CD 35
Relações com a Comunicação Social: <i>Francisco Costa</i>	

RALLYE DE OUTONO

08 de Novembro 2014



Responsáveis pela Cronometragem: <i>André Santos</i>	CRO 2351
Responsável pelos Resultados da Prova: <i>João Paulo Santos</i> <i>Helder Manuel Oliveira</i>	CRO 46 CRO 2352
Médico Chefe da Prova: <i>(Licenciado em Medicina, obrigatoriamente)</i> <i>Dr. António Cabeço</i>	

Art. 2 - DESCRIÇÃO

O Rallye é composto por uma prova

Percurso total da Prova	207,0 Km
Número de Secções	2
Número de Etapas	1
Provas de Regularidade (extensão)	88,0 Km
Piso das Provas de Regularidade	Alcatrão

Art. 3 - VIATURAS ADMITIDAS

3.1 - Serão admitidos automóveis ligeiros de passageiros, legalmente matriculados, construídos a partir de 1 Janeiro de 1946 até 27 de Outubro de 2014, com ou sem preparação específica para competição, sendo que a partir de 01 de Janeiro de 1988 têm que ter vocação desportiva.

3.2 - 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 detetadas pelas autoridades.

3.2.1 - Os veículos tem de estar equipados com arcos de segurança, cintos de 4 pontos, encostos de cabeça e extintor de 2 Kg

3.3 - Categorias e Classes

As Categorias Clássicos e Desportivos terão Classificações distintas

Categoria	Data de Construção	Até 1300	1301 - 2000	>2001
Clássicos A	Até 31/12/1970	A1	A2	A3
Clássicos B	01/01/1971	B4	B5	B6
	31/12/1978			
Clássicos C	01/01/1979	C7	C8	C9
	31/12/1988			
Desportivos D	01/01/1989	D10	D11	D12
	31/12/1993			
Desportivos E	01/01/1994	E13	E14	E15
	31/12/1999			
Desportivos F	01/01/2000	F16	F17	F18
	27/10/2014			

3.4 - Nos termos do Art. 252.3 do anexo J do CDI, nas viaturas equipadas com motor sobrealimentado, a cilindrada nominal será afectada do coeficiente 1,7 para motores a gasolina e 1,5 para motores a diesel, e a viatura reclassificada na classe que corresponder ao volume fictício resultante desta multiplicação. A viatura será considerada, em todas as circunstâncias, como se a cilindrada-motor, assim elevada, fosse a sua cilindrada real.

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

3.6 - No caso de, em qualquer classe, não haver no mínimo três viaturas participantes, a mesma será anexa à classe imediatamente seguinte.

3.7 - Os automóveis descapotáveis ou com tejadilho de abrir será obrigado, por razões de segurança, a efectuar todas as provas de regularidade (PRC, PRE e PRS), com a capota ou o tejadilho de abrir fechada incluindo o eventual painel traseiro, sob pena de desclassificação imediata.

Art. 4 - CONCORRENTES ADMITIDOS - BOLETIM DE INSCRIÇÃO - INSCRIÇÕES

4.1 - São admitidos como concorrente/conductor os possuidores de Carta de Condução válida.

4.2 - Durante toda a prova, é obrigatória a participação, junto do Conductor, de um Navegador.

4.3 - Os condutores devem, no decurso de toda a prova, estar na posse da respectiva Carta de Condução e da documentação do automóvel. São da exclusiva responsabilidade dos condutores as infracções que possam ser detectadas pelas autoridades.

4.4 - Na verificação documental, deverão ser exibidos o Livrete e Título de Registo de Propriedade ou Documento Único do veículo ou documentos equivalentes do país de matrícula do veículo, Certificado de Inspecção, Seguro, bem como a Carta de Condução do condutor e do navegador (se este também conduzir).

4.5 - A falta de apresentação de algum destes documentos até ao termo da verificação documental, determina a impossibilidade de participação na prova.

4.6 - Para participar no Rallye, os interessados devem fazer entrega, por correio, fax, e-mail ou em mão, até à data indicada no programa da prova, do Boletim de Inscrição, totalmente preenchido e acompanhado da respectiva taxa, no NDML, Kartódromo de Leiria, sito Milagres -Leiria.

4.7 - 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 nas PERR e no presente Regulamento.

4.8 - Se o Boletim de Inscrição for enviado por fax ou e-mail, o respectivo original deverá estar na posse da Comissão Organizadora, o mais tardar, até às 17:00 do dia 28 de Outubro de 2014.

4.9 - Número máximo de inscrições admitidas: 120. As inscrições serão consideradas por ordem de recepção dos respectivos Boletins, exceptuando os 5 melhores Classificados (Clássicos e Desportivos) na última edição do Rallye de Outono.

4.10 - Os pedidos de inscrição que sejam recebidos para além do limite estabelecido ficarão em lista de espera, podendo ser admitidos como concorrentes, se verificarem desistências até à data de encerramento das inscrições.

4.11 - No caso referido no número anterior, a organização informará o candidato a concorrente da situação de lista de espera, bem como da eventual ocorrência de vaga que abra a possibilidade de ser admitido como concorrente.

4.12 - 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 setenta (70) equipas.

4.13 - TEAM

4.13.1 - Será admitida a inscrição de “TEAM” inscrição gratuita.

4.13.2 - Os “TEAMS” são constituídos por um mínimo de 3 e o máximo de 5 equipas, regularmente inscritas.

4.13.3 - Uma equipa só pode integrar um “TEAM”.

4.13.4 - Para efeito de classificação só serão contabilizadas as 3 melhores equipas de cada Team.

Art. 5 - TAXAS DE INSCRIÇÃO - SEGURO

5.1 - O valor da taxa de inscrição para SÓCIOS é de 250,00 € (300,00 € para NÃO SÓCIOS) até ao dia 14 de Outubro e para SÓCIOS é de 350,00 € (400,00 € para NÃO SÓCIOS) até ao dia 28 de Outubro de 2014.

Inclui:

- Regulamento Específico;
- Caderno de Itinerário;
- Números para a viatura;
- Prémio de seguro;

5.2 - A recusa de colocação e uso da publicidade da Organização determina o agravamento para o dobro da taxa de inscrição devida pelo concorrente.

5.3 - As taxas de inscrição serão integralmente reembolsadas:

- No caso do rallye não se realizar;
- No caso do pedido de inscrição ter sido recebido estando esgotado o número máximo de concorrentes fixado no Art. 4.9 e não ser possível admitir o interessado nos termos dos Art. 4.10 e 4.11.

5.4 - Descrição da cobertura do seguro

5.4.1 - A apólice do Seguro de Responsabilidade Civil do Concorrente foi efectuada nos termos definidos pelo Art. 34 das PGAK.

5.4.2 - 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.

5.4.3 - Não se consideram terceiros os automóveis participantes e seus ocupantes.

5.4.4 - O Núcleo Desportos Motorizados de Leiria, bem como a Comissão Organizadora do Rallye de Outono, declinam toda a responsabilidade por qualquer acidente que possa ocorrer com, ou ser causado por qualquer concorrente e/ou viatura de competição, durante a realização do Rallye.

Art. 6 - VERIFICAÇÃO DOCUMENTAL E TÉCNICA

6.1 - As verificações documentais e técnicas serão efectuadas na data e local indicado no programa da prova.

6.2 - Os Concorrentes e os Condutores terão de apresentar os seguintes documentos, sem os quais a partida lhes poderá ser recusada:

- (Recomendada) Licença FPAK - Nacional C - obrigatória a partir de 2015;
- Carta de Condução;
- Certificado de Inspecção;
- Seguro do Veículo;
- Livrete e Título de Registo de Propriedade do veículo ou Documento Único

6.3 - Os automóveis concorrentes, deverão estar equipados com, pelo menos, um extintor de incêndios de carga não inferior a 2 Kg.

6.4 - É indispensável que os dispositivos de sinalização acústica e luminosa funcionem normalmente no decorrer da prova.

Art. 7 - 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 10 cm de altura.

7.3 - Pormenores respeitantes à colocação da publicidade e dos números de competição:

Publicidade Obrigatória

1 - Números de Competição - um para cada porta da frente (60 x 20 cm)

13	RALLYE de OUTONO
-----------	-------------------------

Art. 8 - NÚMEROS

8.1 - Números de competição

8.1 - Os números de competição são atribuídos por ordem da recepção das inscrições devidamente certificadas, 5 melhores classificados (Clássicos e Desportivos) e segundo o critério de segurança da organização.

8.2 - 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.

8.3 - Em caso de desistência ou desclassificação determinada pelo Colégio de Comissários Desportivos, os Concorrentes deverão retirar imediatamente os números de competição.

Art. 9 - APLICAÇÃO E INTERPRETAÇÃO DO REGULAMENTO

9.1 - O Director da 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 submeterá para instrução e decisão do Colégio de Comissários Desportivos (Art. 13 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 - Para a exata interpretação deste texto, serão tidas em consideração as seguintes definições:

“Concorrente” - refere-se Obrigatoriamente ao Condutor.

“Equipa” - conjunto formado pelo Condutor e Navegador.

“TEAM” - Conjunto de 3 a 5 equipas

9.5 - 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 da aprovação das Autoridades competentes.

9.6 - 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 no mais curto espaço de tempo. 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 igualmente serão comunicados diretamente aos Concorrentes, que deverão acusar a recepção, salvo caso de impossibilidade material, durante o desenrolar da Prova.

9.7 - Todos os Concorrentes respeitarão, sem excepção, o presente Regulamento, reconhecendo as jurisdições desportivas habituais estabelecidas pelo RDN, CDI e Códigos Internacionais da FIA e da FIVA, comprometendo-se e não recorrer a qualquer jurisdição civil, comercial, nacional ou internacional.

9.8 - Durante o desenrolar da prova, os condutores estão obrigados ao cumprimento do Código da Estrada Português e legislação complementar, sendo de sua exclusiva responsabilidade a prática ou detecção de qualquer infracção.

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 à desclassificação, cada automóvel terá obrigatoriamente a bordo duas pessoas (Condutor e Navegador).

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, e pneus de terra.

10.5 - As únicas distâncias consideradas válidas serão as definidas pela Organização da prova e indicadas no Caderno de Itinerário.

10.6 - Hora Oficial

A hora oficial será fornecida pela Organização

Art. 11 PARQUE DE PARTIDA

11.1 - Qualquer viatura admitida, deve ser obrigatoriamente colocada nos parques que antecedem as partidas para as diversas Etapas do Rallye, de acordo com o horário de convocação. 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 15 minutos.

Art. 12 - PARTIDA

12.1 - A partida para a 1ª prova de classificação será dada em função da lista de participantes, a elaborar na sequência das verificações iniciais, segundo os mesmos critérios que presidiram à elaboração da lista de inscritos. Os intervalos de partida, iguais para todas as equipas, serão de 60 segundos.

12.2 - A equipa deverá partir na sua hora exacta, a qual será afixada pela organização. Qualquer atraso imputável à equipa, à partida do rali ou de qualquer secção, será penalizado com 60 pontos por minuto ou fracção de minuto de atraso. A partida será recusada a qualquer equipa que se apresente com um atraso superior a 15 (quinze) minutos.

12.3 - A hora real de partida será indicada na carta de controlo de cada equipa.

Art. 13 - CARTAS DE CONTROLO

13.1 - À partida do Rallye, a equipa receberá uma carta de controlo. Os membros da equipa são os únicos responsáveis pela sua carta de controlo, na qual figurarão:

- Hora e local de partida
- Localização dos controlos horários e de passagem
- Distância e tempo concedido entre dois controlos horários consecutivos
- Designação e tipo das provas de classificação

13.2 - A carta de controlo 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, serão objecto de análise pelo Colégio de Comissários Desportivos, 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" (Art. 23).

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.

Art. 15 - CONTROLOS DE PASSAGEM

15.1 - Para além dos controlos de passagem 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 se não apresente num controlo de passagem.

Art. 16 - CONTROLOS HORÁRIOS

16.1 - Nestes controlos, os comissários inscreverão na carta de controlo a hora de apresentação.

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

16.3 - A hora de controlo num controlo horário (CH) obtém-se adicionando o tempo concedido para percorrer a distância entre o CH anterior e esse CH (indicada em horas e minutos e segundos) à hora de apresentação no CH anterior (horas, minutos e segundos).

16.4 - 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, sendo interdita a permanência da viatura na zona de controlo, excepto durante o período estritamente necessário para realizar a operação de controlo.

16.5 - 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 a hora de apresentação.

16.6 - As equipas não incorrem em qualquer penalidade por atraso se a hora de apresentação da carta de controlo ao comissário corresponder aos 60 segundos seguidos à hora ideal de controlo.

Exemplo: Uma equipa devendo controlar às 10h58m00 s, será considerada dentro da sua hora se o controlo for efectuado entre as 10h58m00s e as 10h58m59s.

16.7 - Qualquer diferença relativamente à hora ideal será penalizada com 60 pontos por cada minuto.

16.8 - Na eventualidade de um controlo horário não ser montado, ou ainda, se em seu lugar for instalado um controlo de passagem, o tempo previsto entre o controlo anterior e este será adicionado ao tempo indicado para o controlo seguinte.

Neste caso, a hora de apresentação no controlo horário seguinte serão determinadas adicionando os dois tempos parciais à hora de apresentação do controlo anterior.

16.9 - Será aplicada uma penalização de 600 pontos (penalização máxima) a qualquer equipa que:

- Se não apresente num controlo horário
- Se apresente num controlo horário com um atraso superior a 15 minutos sobre o horário estabelecido
- Registe um somatório de atrasos nos diversos controlos horários superior a 15 minutos.

Art. 17 - 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 em Circuitos (PRC)
- Provas de Regularidade em Slalom (PRS)

17.2 - Um concorrente que não faça uma prova de classificação é penalizado com 1200 pontos.

Art. 18 - PROVAS DE REGULARIDADE EM ESTRADA (PRE)

18.1 - As PRE são disputadas em estradas fechadas ao trânsito e são compostas por 2 passagens.

18.2 - A localização das PRE é indicada na carta de controlo, podendo os locais de início e final ser assinalados no terreno através de placas informativas.

18.3 - A hora exacta de início de cada PRE será indicada na carta de controlo pelo comissário responsável pelo controlo horário precedente. Cabe a cada equipa a responsabilidade de iniciar a prova à hora correcta.

18.4 - Na eventualidade de o controlo horário (CH) que antecede uma prova de classificação não ser montado, a hora de início da PRE obtém-se adicionando:

- A hora de apresentação no CH anterior (horas, minutos e segundos)
- O tempo concedido para percorrer a distância entre o CH anterior e esse CH (indicada em horas e minutos)
- Mais 3 minutos.

Exemplo:

CH1 - Hora de início	09h00m00s
Tempo entre CH1 e CHC2	30m00s
Hora ideal CHC2	09h30m00s
	03m00s
CHP 3 (Hora de Partida para prova de Classificação)	09h33m00s

18.5 - Em cada controlo, a tomada de tempo corresponde ao momento da passagem do ponto mais avançado do veículo sobre a linha imaginária, perpendicular à faixa de rodagem, tirada do local onde está instalado o posto de controlo.

18.6 - Nas PRE o tempo realizado na 1ª passagem será o tempo de referência para a 2ª passagem nessa PRE.

18.7 - Qualquer diferença entre o tempo registado entre a 1ª passagem e a 2ª passagem, será penalizado com 1 ponto por segundo.

18.8 - Nas PRE, o tempo total das 2 passagens será convertido em pontos à razão de 1 segundo igual a 0,3 pontos.

Exemplo:

O Concorrente realiza o tempo de 60 segundos na 1ª passagem e na segunda 70 segundos

- 1ª Passagem 60 s = 18 pontos
- 2ª Passagem 70 s = 21 pontos
- Diferença entre as passagens é de 10 s = 10 pontos
- Total da Prova = 49 pontos

18.9 - A não realização de uma das passagens na PRE, será penalizada com 1200 pontos.

18.10 - No caso de a realização de uma PRE 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 da Prova, aplicar a seguinte regra:

- Às 10 equipas menos pontuadas na PRE em causa serão atribuídas as penalizações efectivamente registadas;
- A todas as restantes equipas em prova será atribuída a 10ª melhor pontuação nessa PRE.

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

No caso da não realização de uma das passagens, o tempo conseguido na passagem realizada será convertido em pontos à razão de 1 segundo igual a 0,3 pontos.

18.11 - A cronometragem é realizada ao segundo.

18.12 - É proibida a paragem do veículo durante a realização destas provas. Qualquer infracção constatada dará lugar a uma penalização de 10 pontos.

18.13 - É proibido às equipas circularem no sentido oposto ao da prova. Qualquer infracção constatada dará lugar a uma penalização de 600 pontos.

18.14 - Durante a realização das PRR é obrigatória a utilização de capacete de protecção por parte dos dois elementos da equipa.

18.15 - Resumo das penalizações

Artigo		Penalização
18.7	Por cada segundo de diferença entre a 1ª e 2ª passagem	1 Ponto
18.8	Por cada segundo da soma das duas passagens	0,3 Ponto
18.9	A não realização de uma das passagens na PRE	1200 Pontos
18.12	Paragem do veículo	10 Pontos
18.13	Circularem em sentido oposto ao da prova	600 Pontos

Art. 19 - PROVAS DE REGULARIDADE EM CIRCUITOS (PRC)

19.1 - O NDML disponibilizará “transponders”, os quais terão que ser levantados no decurso das Verificações Administrativas, mediante a entrega de uma caução de **250,00 € (Duzentos e Cinquenta Euros)** a qual será devolvida integralmente no final da prova, mediante a devolução do “transponder” em perfeito estado de conservação.

19.1.1 - Em caso de desistência, compete à equipa entregar o respectivo “transponder” no secretariado da prova tão rapidamente quanto possível.

No máximo até à hora de afixação da classificação final provisória.

19.2 - As PRC são disputadas em circuito fechado.

19.3 - A partida e chegada das PRC são lançadas.

19.4 - Nos Circuitos o local de cronometragem será assinalado por Placas vermelhas.

19.5 - A cronometragem é realizada ao segundo.

19.6 - O tempo gasto na realização na prova será convertido em pontos à razão de 0,3 pontos por segundo.

19.7 - O tempo gasto pela equipa na primeira volta é considerado seu tempo de referência para essa prova. Qualquer diferença entre o tempo gasto pela equipa para percorrer qualquer das voltas seguintes e o seu tempo de referência será penalizada à razão de 1 ponto por segundo.

19.8 - Para cada PRC haverá um tempo máximo de 8 minutos. Será aplicada uma penalização de 600 pontos a qualquer equipa que exceda o tempo máximo.

19.9 - Durante a realização das PRC é obrigatória a utilização de capacete de protecção por parte dos dois elementos da equipa.

19.10 - As PRC são iniciadas pelos concorrentes às ordens dadas pelo comissário.

- Por ordem de chegada ao controlo anterior.

19.11 - A falsa partida será penalizada com 10 pontos, sem prejuízo de outras penalidades que possam ser aplicadas pelo Colégio de Comissários Desportivos.

19.12 - Dado o sinal de partida, a equipa deverá arrancar imediatamente, iniciando-se a prova no momento em que cruzar a linha de partida e terminando no momento em que o concorrente cruzar a linha de meta no final de 3 voltas (4 passagens pela meta).

- O concorrente será penalizado em 50 pontos, por cada volta excedente.

19.13 - Se uma equipa não conseguir partir normalmente nos 20 segundos seguintes à ordem de partida, os Comissários retirarão o veículo de modo a desimpedir a zona de partida. Nessas circunstâncias, a equipa sofrerá uma penalização.

19.14 - Qualquer equipa que se recuse a partir para a prova na ordem e à hora que lhe for indicada ou que impeça de qualquer forma o seu normal desenvolvimento, incorrerá numa sanção que poderá ir até à desclassificação.

19.15 - 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.

19.16 - É proibido a paragem do veículo durante a realização destas provas. Qualquer infracção constatada dará lugar a uma penalização. No caso de imobilização do veículo na pista (antes do início, durante ou após a prova), se a viatura não puder mover-se pelos seus próprios meios, ficará desde logo à ordem do Director da Prova, que o mandará remover para onde entender mais adequado.

19.17 - No caso de o percurso ser delimitado por pinos, o derrube de qualquer pino dará lugar a uma penalização.

19.18 - Resumo das penalizações

Artigo		Penalização
19.6	Por cada segundo gasto	0,3 Ponto
19.7	Por cada segundo de diferença relativamente ao tempo de referência	1 Ponto
19.8	Tempo superior ao tempo máximo	600 Pontos
19.11	Falsa partida	10 Pontos
19.13	Impossibilidade de partida	600 Pontos
19.14	Recusa de partida	600 Pontos
19.15	Circulação em sentido contrário / Não cumprimento do percurso	600 Pontos
19.16	Paragem constatada	60 Pontos
19.17	Derrube de pinos – por cada	5 Pontos

19.19 - A organização divulgará atempadamente uma informação com os detalhes respeitantes a cada PRC.

Art. 20 - PROVAS DE REGULARIDADE EM SLALOM (PRS)

20.1 - As PRS são disputadas em circuito fechado.

20.2 - A tomada de tempo chegada nas PRS é lançada.

20.3 - Nos Slalom, o local de cronometragem será assinalado por Placas vermelhas.

20.4 - A cronometragem é realizada ao segundo.

20.5 - Nas PRS o tempo realizado na 1ª passagem será o tempo de referência para a 2ª passagem nessa PRS.

20.6 - Qualquer diferença entre o tempo registado entre a 1ª passagem e a 2ª passagem, será penalizado com 1 ponto por segundo.

20.7 - Nas PRS, o tempo total das 2 passagens será convertido em pontos à razão de 1 segundo igual a 0,3 pontos.

Exemplo:

O Concorrente realiza o tempo de 60 segundos na 1ª passagem e na segunda 70 segundos

- 1ª Passagem 60 s = 18 pontos
- 2ª Passagem 70 s = 21 pontos
- Diferença entre as passagens é de 10 s = 10 pontos
- Total da Prova = 49 pontos

20.8 - Para cada PRS haverá um tempo máximo de 5 minutos. Será aplicada uma penalização de 600 pontos a qualquer equipa que exceda o tempo máximo.

20.9 - Durante a realização das PRS é obrigatória a utilização de capacete de protecção por parte dos dois elementos da equipa.

20.10 - A hora exacta de início de cada PRS será indicada na carta de controlo pelo comissário responsável pelo controlo horário precedente. Cabe a cada equipa a responsabilidade de iniciar a prova à hora correcta.

20.11 - A falsa partida será penalizada, sem prejuízo de outras penalidades que possam ser aplicadas pelo Colégio de Comissários Desportivos.

20.12 - Se uma equipa não conseguir partir normalmente nos 20 segundos seguintes à ordem de partida, os Comissários retirarão o veículo de modo a desimpedir a zona de partida. Nessas circunstâncias, a equipa sofrerá uma penalização.

20.13 - Qualquer equipa que se recuse a partir para a prova na ordem e à hora que lhe for indicada ou que impeça de qualquer forma o seu normal desenvolvimento, incorrerá numa sanção que poderá ir até à desclassificação.

20.14 - 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.

20.15 - É proibido a paragem do veículo durante a realização destas provas. Qualquer infracção constatada dará lugar a uma penalização. No caso de imobilização do veículo na pista (antes do início, durante ou após a prova), se a viatura não puder mover-se pelos seus próprios meios, ficará desde logo à ordem do Director da Prova, que o mandará remover para onde entender mais adequado.

20.16 - No caso de o percurso ser delimitado por pinos, o derrube de qualquer pino dará lugar a uma penalização.

20.17 - Resumo das penalizações

Artigo		Penalização
20.6	Por cada segundo de diferença relativamente ao tempo de referência	1 Ponto
20.7	Por cada segundo gasto	0,3 Ponto
20.8	Tempo superior ao tempo máximo	600 Pontos
20.11	Falsa partida	10 Pontos
20.12	Impossibilidade de partida	600 Pontos
20.13	Recusa de partida	600 Pontos
20.14	Circulação em sentido contrário / Não cumprimento do percurso	600 Pontos
20.15	Paragem constatada	60 Pontos
20.16	Derrube de pinos - por cada	5 Pontos

20.18 - A organização divulgará atempadamente uma informação com os detalhes respeitantes a cada PRS.

Art. 21 - ASSISTÊNCIA

21.1 - A assistência e os reabastecimentos são livres durante toda a prova, com as seguintes excepções:

- No decorrer das provas de classificação
- Nas zonas definidas como Parque Fechado

21.2 - A organização proporá um itinerário para as assistências, com indicação dos locais em que tal itinerário coincide com o percurso da prova (zonas aconselhadas para assistência).

Art. 22 - PARQUE FECHADO

22.1 - As reparações e os reabastecimentos são interditos quando os veículos se encontram sujeitos ao regime de parque fechado. Os veículos estão sujeitos ao regime de parque fechado:

- Desde a sua entrada num parque de partida (se existir) e num parque de reagrupamento,
- Desde a sua entrada numa zona de controlo e até à sua saída desta,
- No espaço que medeia entre um controlo horário que antecede uma prova de classificação e o início dessa prova de classificação.

22.2 - Qualquer infracção ao regime de parque fechado implicará uma penalização à descrição do Colégio de Comissários Desportivos, a qual poderá ir até 600 pontos.

Art. 23 - CLASSIFICAÇÕES

23.1 - Haverá 2 Classificações à geral: CLASSICOS e DESPORTIVOS

23.2 - Aos Concorrentes com menor pontuação, nas categorias CLASSICOS e DESPORTIVOS será atribuído o título de **Vencedores do Rallye de OUTONO**.

23.3 - 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.

23.4 - Além das Classificações Geral do Rallye, será estabelecida uma classificação distinta em cada uma das categorias e classes definidas no Art. 3.3 do presente Regulamento.

23.5 - Para efeitos da atribuição do prémio à equipa feminina melhor classificada, apenas serão consideradas as equipas constituídas por condutor e navegador do sexo feminino.

23.6 - Para efeitos da atribuição do prémio à equipa estrangeira melhor classificada, apenas serão consideradas as equipas constituídas por condutor e navegador estrangeiros.

Art. 24 - PRÉMIOS

Serão atribuídos os seguintes prémios em CLASSICOS e DESPORTIVOS

- 1ª Equipa Classificada à Geral - **Vencedor do Rallye de Outono** - Taça ou Troféu
- 2ª à 5ª Equipa Classificada à Geral - Taças ou Troféus
- 1ª Equipa de cada categoria - Taça ou Troféu
- 1ª Equipa de cada classe - Taça ou Troféu
- 1ª Equipa Estrangeira - Taça ou Troféu
- 1ª Equipa Feminina - Taça ou Troféu
- 1º Team - Taça ou Troféu

Art. 25 - 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 o prémio deverão estar presentes na cerimónia da entrega de prémios do Rallye, sem a qual não poderão receber os prémios a que tiverem direito pela sua classificação na prova.

Art. 26 - RECLAMAÇÕES - APELOS

Todas as reclamações e/ou apelos devem ser apresentados de acordo com o estipulado no CDI (Art. 13.1 e 13.2) e nas PGAK 2014.

26.1 - Reclamação

Montante de taxa de reclamação fixada pela FPAK: 500,00 €

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.

26.2 - Apelo

Os Concorrentes têm o direito de apelação consignado no Art. 14.2 do CDI.

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