



REGULAMENTO PARTICULAR

VISA FPAK nº 204/REG H/2017 Emitido em: 17/08/2017



PROGRAMA

Segunda-feira, 17 de Julho	
08:00 horas	Abertura das Inscrições

Sexta-feira, 1 de Setembro	
23:00 horas	Encerramento das Inscrições

Segunda-feira, 4 de Setembro	
22:00 horas	Publicação da lista de Inscritos

Sexta-feira, 8 de Setembro	
10:00 horas	Abertura do Secretariado, Posto Cepsa Parque da Cidade – Porto
10:00 horas	Verificações Documentais e Técnicas -Início- Posto Cepsa Parque da Cidade – Porto
12:30 horas	Verificações Documentais e Técnicas -Final- Posto Cepsa Parque da Cidade – Porto
13:30 horas	1ª Reunião do CCD – Douro Marina – Gaia
13:45 horas	Afixação da Lista de Participantes - Douro Marina – Gaia
14:30 horas	1ª Secção - Partida do primeiro concorrente - Douro Marina – Gaia
19:45 horas	1ª Secção - Chegada do primeiro concorrente, C. M. Tarouca – Tarouca

Sábado, 9 de Setembro	
10:30 horas	2ª Secção - Partida do primeiro concorrente – Caves Murganheira - Ucanha
13:00 horas	2ª Secção - Chegada do primeiro concorrente, C. M. Tabuaço – Tabuaço
15:30 horas	3ª Secção - Partida do primeiro concorrente – C. M. Tabuaço – Tabuaço
18:00 horas	3ª Secção - Chegada do primeiro concorrente, Quinta dos Frades – Armamar
21:00 horas	Afixação dos resultados, Casa do Paço – Tarouca
23:00 horas	Distribuição de prémios, Casa do Paço – Tarouca

Quadros Oficiais de Informações

Dia	Data	Local
Sexta-feira	08-09-17	Quinta da Barroca - Armamar
Sábado	09-09-17	Quinta da Barroca - Armamar

Centro Operacional /Sala de Imprensa

Dia	Data	Horário	Local
Sexta-feira	08-09-17	12H30 - 15H00	Douro Marina – Gaia
Sexta-feira	08-09-17	18H00 - 21H00	Quinta da Barroca – Armamar
Sábado	09-09-17	10H00 – 21H00	Quinta da Barroca – Armamar

Controle Antidopagem /Anti Álcool

De acordo com os Art.18 e 19 das PGAK no:
Posto Médico do Quinta da Barroca - Armamar

Nº TELEFONE DE EMERGÊNCIA: 914 485 840

1º Organização e Definição

A Vintage Celebration e o Classic Clube de Portugal, titular do Alvará de Organização de Provas de Automobilismo e Karting Nº60, organiza a 8 e 9 de Setembro de 2017 uma competição destinada a automóveis antigos/clássicos, na modalidade de regularidade histórica, denominada “Rota das Vindimas”. Esta prova será disputada em conformidade com o Código Desportivo Internacional (CDI) e seus anexos da Federação Internacional do Automóvel (FIA), com as Prescrições Gerais de Automobilismo e Karting 2017 (PGAK), Prescrições Específicas de Provas de Regularidade (PEPR) e com o presente Regulamento Particular.

1.1 - Comissão Organizadora

Fernando DaSilva

Cristina Laborim

Luís Teixeira

Endereço do Secretariado Permanente até ao dia da prova:

Rua do Outeiro, nº 2 Sala 1

4050-452 Porto

vintagecelebration@gmail.com | +351 914 485 840

1.2 – Oficiais da Prova:

Colégio de Comissários Desportivos

PAULO ALMEIDA CDA 16876

LUIS ALMEIDA CDA 17289

JOSE ANTÓNIO SANTOS CDA 15567

Diretor de Prova

PEDRO CRISTOVÃO DP 19492

Adjuntos da Direção

ISABEL CARLOS SANTOS DPA 16886

Responsável de Segurança

LUIS TEIXEIRA AD 16635

Relações com os concorrentes

IOLANDA ALMEIDA SANTOS CDB 16883



Médico da Prova

Dr.^a Fábia Mota Cédula Profissional nº 56917

Resultados

MY TIME/ANUBE

2º Desenvolvimento da Prova

Percorso total da prova em Kms	293,2
Número de Secções	3
Número de Etapas	1

2.1 – A “Rota das Vindimas” é uma competição de Regularidade Histórica, que consta de uma prova de estrada com 3 secções. Em cada secção serão disputadas Provas Especiais de Regularidade e Controles Horários, nunca se solicitando o cumprimento de médias horárias superiores a 50 km/h.

2.2 – O percurso será descrito por Road Book e nele podem ser incluídas as seguintes provas especiais de regularidade que se disputam de acordo com o Art. 8 das Prescrições Específicas de Provas de Regularidade (PEPR) e estão também descritas em Anexo específico:

- **Regularidade Absoluta (PRA)**
- **Regularidade Hectométrica (PRH)**
- **Regularidade por Figuras (PRF)**
- **Controlos Horários Sem Paragem (CHSP)**
- **Controlos Horários (CH)**

2.3 – Todas as Provas Especiais de Regularidade, Controles Horários e respetivos tempos e condições, encontram-se definidos na Carta de Controlo ou anexos.

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

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

2.6 – A organização não aceita qualquer responsabilidade por Acidentes, Infrações às Leis, Regulamentos, Portarias e demais legislação rodoviária, bem como danos materiais ou pessoais ocorridos no desenrolar da Prova.

2.7 – O Diretor da Prova é o responsável pela aplicação do presente regulamento e todas as suas disposições, bem como dos Códigos Desportivos. Deverá no entanto informar o Colégio de Comissários Desportivos de todas as decisões importantes que tiver tomado no âmbito da regulamentação geral ou particular do Rali.

2.8 – Uma equipa é composta por duas pessoas a bordo de cada viatura. Os dois membros da equipa serão designados como 1º Condutor e 2º Condutor/Navegador. Para além de condutor e navegador o veículo poderá levar mais passageiros até ao número permitido no livrete ou documento único.

2.9 – A utilização de instrumentos, de medida de distância, controle de velocidade ou média que não equipem de origem o veículo concorrente é livre.

3º Admissão e Classificação de Veículos

3.1 – São admitidos a esta prova todos os automóveis ligeiros de passageiros, devidamente segurados e inspecionados, cujo fabrico tenha tido início até 31 de Dezembro de 1986.

3.2 – Os veículos inscritos serão integrados nas seguintes categorias, de acordo os anos de fabrico:

Categoría	De	Até
A		31-dez-04
B	01-jan-05	31-dez-18
C	01-jan-19	31-dez-30
D	01-jan-31	31-dez-45
E	01-jan-46	31-dez-60
F	01-jan-61	31-dez-70
G	01-jan-71	31-dez-80
H	01-jan-81	31-dez-86

3.3 - O veículo inscrito só poderá ser substituído por motivo de força maior e por outro da mesma categoria, mediante pedido expresso à direção de prova. Qualquer exceção deverá ser analisada e autorizada pelo CCD.

3.4 - Recomenda-se a existência a bordo de um extintor de capacidade mínima de 2 Kg, solidamente fixado e em local acessível aos ocupantes.

4º Inscrições/Seguros

4.1 - A taxa de inscrição é de 340,00 € por equipa, devendo ser paga integralmente no ato de inscrição e inclui:

- Seguro de prova contratado pela organização com a FPAK (de acordo com o Art. 17 das PGAK);
- Dois números de competição
- Duas placas de Rali
- Dois crachás identificativos
- Um Caderno de Itinerário
- Quatro refeições por pessoa

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

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

5º Verificações

5.1 - As verificações administrativas serão efetuadas nos locais e horários mencionados no programa da prova, devendo os concorrentes serem portadores de Carta de Condução do Condutor, Livrete e Registo de Propriedade do Automóvel, ou Documento Único, no caso de a viatura não ser propriedade de um dos ocupantes, autorização do proprietário para a participação em provas desportivas, Seguro e Ficha de Inspeção Periódica, todos válidos.

5.2 - As verificações técnicas efetuar-se-ão nos locais e horários, referidos no programa e após colocação das Placas de Rali e Números de Prova.

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

6º Partidas e horas de partida

6.1 - A hora oficial de prova é a hora UTC portuguesa e estará disponível à partida da 1ª Secção.

6.2 - O horário de partidas, que consta no programa, corresponde à partida do primeiro concorrente, saindo os restantes por sequência numérica, e com intervalos de 1 minuto ou 30 em 30 segundos;

6.3 - Qualquer concorrente que se apresente atrasado à partida, até um máximo de 10 minutos, poderá partir de imediato, devendo assumir a sua hora oficial de partida inicialmente prevista. Após 10 minutos ficará excluído dessa etapa.

6.4 - De modo a poder verificar-se o sistema de cronometragem, os concorrentes têm de dar entrada para o parque de partida até 45 minutos antes da hora de partida, prevista para o primeiro concorrente.

7º Penalidades

7.1 - A partida será recusada a quem apresentar irregularidades em qualquer das verificações, a quem não tenha pago a taxa de inscrição e a quem se tenha apresentado com atraso superior a 10 minutos, em relação à sua hora prevista de partida em cada secção/etapa.

7.2 - As penalizações serão:

- 1 Ponto por cada segundo de avanço ou atraso em qualquer controlo das provas de regularidade;
- 600 Pontos por passagem em qualquer controlo com tempos de avanço ou atraso superiores a 10 minutos em relação à sua hora ideal de passagem, ou por não passarem nesse ponto de controlo.
- 60 Pontos por paragem indevida numa prova de regularidade, conforme Anexo I.
- 60 Pontos por perder carta de controlo, Placa de Rali ou Número de Porta.

– Cabe ao concorrente, assegurar-se que o dispositivo de cronometragem permanece no seu lugar. A má localização do mesmo poderá acarretar uma penalização de 600 pontos por cada posto de controlo.

– Exclusão por conduta anti-desportiva e tratamento indevido às autoridades desportivas e oficiais de prova.

7.3 - A cronometragem será efetuada pelo sistema My Time/Anube. Durante as verificações iniciais ou no parque de partida, serão entregues a cada concorrente, dois dispositivos de cronometragem, que deverá instalar na sua viatura, seguindo as instruções recebidas. A recolha do aparelho será efetuada no final da última secção. Em caso de desistência o concorrente deve entregar o dispositivo à organização, no carro de encerramento ou no CH final dessa secção.

- O dispositivo não necessita de qualquer alimentação elétrica da viatura.
- O concorrente terá apenas de acondicionar dentro do veículo a caixa do dispositivo, com as dimensões de aproximadamente 10x10x3cm, no “tablier” ou na chapeleira.
- O local onde são colocados os dispositivos, será a referência de cronometragem nos controlos secretos.

– Durante as provas não é permitido parar nem andar a velocidades inferiores em 50% ao indicado para cada percurso, exceto em casos de força maior devidamente comprovados como aqueles

decorrentes de tráfego, enganos de percurso ou sinais de STOP. Uma aproximação a um posto de controlo secreto abaixo desta velocidade poderá por isso ser penalizado pelo CCD.

– Se numa prova de regularidade, por razões técnicas, o dispositivo de um concorrente não funcionar, será atribuído a esse concorrente uma penalização por controlo igual à média das penalizações da prova anterior ou da posterior, cabendo ao CCD a decisão.

– A má utilização, ou não utilização do sistema que seja da responsabilidade da equipa, implica a não classificação do concorrente. Também se aplica esta sanção a quem provocar danos no equipamento.

8º Classificações

8.1 - A pontuação final de cada concorrente será dada pela soma das pontuações acumuladas nas diversas provas e controlos, bem como das penalidades sofridas, sendo o melhor classificado o concorrente com menor pontuação, dentro dos critérios abaixo definidos. Todos os concorrentes à partida serão classificados. Se por alguma razão não puderem efetuar parte do percurso, nesse percurso serão penalizados de acordo com o ponto 7.2 deste regulamento.

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

8.3 - Serão estabelecidas as seguintes classificações:

– Por Categorias;

- Troféu do Douro: Para este troféu são elegíveis apenas os veículos da categoria F e anteriores. Para cálculo desta classificação, à pontuação total de cada concorrente, será somado um fator de acordo com o ano do veículo, usando-se os dois últimos dígitos do ano.

Como exemplo, um veículo de 1956 que finaliza a prova com 24 segundos de penalização, a sua pontuação final será: $24 + 56 = 80$ pontos

9º Reclamações/Apelos

(de acordo com o Art. 14 das PGAK e Art. 12 das PEPR)

9.1 - Qualquer reclamação deverá ser apresentada por escrito, diretamente ao Diretor de Prova, acompanhada da taxa de 500,00 € e no prazo de 30 minutos após a fixação das classificações oficiais, tal quantia não será devolvida caso a reclamação seja julgada improcedente;

9.2 - As reclamações serão apreciadas pelo CCD.

10º Prémios

Serão atribuídos os seguintes prémios a condutores e navegadores:

- Troféu de Presença a todos os Concorrentes Participantes, de acordo com o Art. 16.5 das PGAK.
- Prémio de 1º, 2º, 3º do “Trophéu do Douro”.
- Troféu de 1º, 2º, 3º classificado nas categorias (Para efeitos desta classificação, os veículos das Categoria A e B serão englobados na Categoria C e os da Categoria H na Categoria G).

11º Publicidade obrigatória

A publicidade obrigatória consta nos números de prova, que deverão ser colocados de ambos os lados da viatura, nas portas da frente ou de trás e as placas de rali, que deverão ser colocadas na viatura uma atrás e outra à frente, em locais bem visíveis. A publicidade obrigatória está descrita em anexo específico a este regulamento que será alvo de aditamento.

12º Itinerário de Estrada

1ª Secção: Inicio – Vila Nova de Gaia 00,00Km / Final - Tarouca 169,00 Km

2ª Secção: Inicio - Ucanha 0,00Km / Final - Tabuaço 52,60 Km

3ª Secção: Inicio - Tabuaço 0,00Km / Final - Armamar 71,60Km

ANEXO I - Provas de regularidade

Disposições gerais

Nos sectores onde disputam as Provas de Regularidade, o organizador instala controlos, que podem ser secretos, para a verificação de velocidade. Estes controlos destinam-se a recolher a hora de passagem da equipa e compará-la com a sua hora ideal de passagem em cada ponto. O regulamento particular da prova estabelecerá quais as penalizações, a atribuir às diferenças entre a hora de passagem efetiva, e a hora ideal de passagem.

Nos controlos secretos instalados nas provas de regularidade, os relógios estarão aferidos pelo relógio padrão existente à partida das respetivas Etapas/Secções. Todos os controlos funcionarão tomando-se por base a "hora ideal" de passagem de cada Concorrente em cada um deles, independentemente de qualquer atraso ou avanço, nos controlos secretos anteriores.

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

As Provas de Regularidade, podem ser do seguinte tipo:

1 – Regularidade Absoluta:

Prova onde a equipa tem de percorrer um sector de regularidade, obedecendo às médias ou tabelas fornecidas pelo organizador. Neste tipo de prova, o concorrente tem como referência, a distância padrão fornecida pela organização e as instruções do Road Book. O organizador instalará vários pontos de controlo secretos, em qualquer ponto do sector.

2 – Regularidade Hectométrica

Prova onde a equipa tem de percorrer um sector de regularidade, obedecendo às médias ou tabelas fornecidas pelo organizador. Neste tipo de prova, o concorrente tem como referência, as marcações hectométricas da estrada. Neste tipo de prova, não deverá ter em conta a distância padrão. O organizador instalará vários pontos de controlo secretos, mas sempre em marcos hectométricos do sector.

3 – Regularidade por Figuras:

Prova onde a equipa tem de percorrer um sector de regularidade, obedecendo às médias ou tabelas fornecidas pelo organizador. Neste tipo de prova, o concorrente tem como referência, as figuras do Road Book . O organizador instalará vários pontos de controlo secretos, mas sempre em figuras do Road Book.

4 – Regularidade por Sectores:

Prova onde a equipa tem de percorrer um sector de regularidade, que está dividido em vários subsetores. O tempo despendido para percorrer um dos subsetores será tido como referência para estabelecer o tempo ideal para percorrer os outros subsetores. Os subsetores poderão ou não ser consecutivos, mas o seu início e final terão sempre de ser assinalados com placas que assinalam início e final do mesmo.

5 – Controlos Horários Sem Paragem (CHSP):

Os CHSP podem ser colocados em qualquer parte do percurso de estrada ou preferencialmente devem fazer parte de um sector de regularidade. O organizador terá de informar os concorrentes, no Road Book ou carta de controlo, em que local está localizado cada CHSP e qual a sua hora ideal de passagem. Os CHSP devem estar assinalados com a colocação da placa, vermelha normalizada para CH com as letras SP (Sem Paragem). Como o nome indica a passagem nestas placas deve ser lançada.