



# **XXVI Volta à Madeira**

## **Classic Rally**

**27 e 28 de Junho de 2015**



## **Regulamento Particular**

**VISA N° 129/REG/2015-03.06.2015**



# Índice

<b>PROGRAMA</b>		
Art.1	Organização e Definição	4
Art.2	Desenvolvimento da Prova	4
Art.3	Constituição das equipas	5
Art.4	Admissão e Classificação de Veículos	5
Art.5	Inscrições / Seguros	5
Art.6	Verificações Administrativas e Técnicas	6
Art.7	Partidas e horas de partida	6
Art.8	Tempos de prova	6
Art.9	Penalidades	6
Art.10	Classificações	7
Art.11	Reclamações/Apelos	7
Art.12	Prémios	7
Art.13	Publicidade obrigatória	7
Art.14	Itinerário de Estrada e Provas	7

## Programa

- 21 de Maio, - (5ª feira) – Abertura das inscrições – Av Arriaga 50 2º andar, Sala 2, 9000-064 Funchal;
- 12 de Junho, - (6ª feira) – Encerramento das inscrições;
- 22 de Junho – (2ª feira) – Envio da lista inscritos à FPAK;
- 23 de Junho, - Apresentação da prova e publicação da lista de inscritos;
- 24 de Junho – Abertura do secretariado da Prova;
- 25 de Junho – Entrega da documentação aos concorrentes na sede do clube;
- 26 de Junho – Verificações documentais - sede do clube - Avenida Arriaga nº 50 2º sala 2, 9000-064 Funchal técnicas – Placa Central Avenida Arriaga;

26 de Junho – 1ª Reunião do CCD – 20:15h – Sede do clube- Avenida Arriaga nº 50 2º sala 2.

Verificações documentais e técnicas

Concorrente	Documental	Técnica
61 – 70	17:00 – 17:25	17:10 – 17:35
51 – 60	17:26 – 17:50	17:36 – 18:00
41 – 50	17:51 – 18:15	18:01 – 18:25
31 – 40	18:16 – 18:40	18:26 – 18:50
21 – 30	18:41 – 19:05	18:51 – 19:15
11 – 20	19:06 – 19:30	19:16 – 19:40
01 – 10	19:31 – 19:55	19:41 – 20:05

Publicação da lista de concorrentes admitidos à Partida – Sede do Clube a partir das 20:35h

1ª Etapa - Sábado, 27 de Junho

Entrada em pré parque de partida – Avenida Arriaga

De acordo com o art.7.4 do Reg. Part. 08:50/09:30 Horas - Entrada em pré parque de partida – Avenida Arriaga

1ª Secção – Funchal – Porto Moniz

10:00 h - Partida para a 1ª secção.

13:45 h – Chegada ao Porto Moniz

2ª Secção – Porto Moniz – Funchal

15:30 h – Partida Porto Moniz

19:00 h – Chegada ao Funchal

2ª Etapa – Domingo, 28 de Junho

3ª Secção – Funchal – Santana

09:30h – Partida Funchal

13:00h – Chegada Santana (Quinta do Furão)

4ª Secção – Santana – Funchal

15:30h – Saída Santana (Quinta do Furão)

18:00h – Chegada Funchal

- Publicação dos resultados finais provisórios  
Sede CACM, à Avenida Arriaga nº 50, 2º andar, Sala 2, às 19:00 horas
- Entrega de prémios (De acordo com o Art. 30 das PGAK)  
Avenida Arriaga - Átrio do Teatro Municipal
- Controle Antidopagem / Anti alcoolémia  
De acordo com os Art. 32 e 33 das PGAK.

19:00 horas	Sede do CACM - Avenida Arriaga. Nº 50, 2º. Sala 2
-------------	--

**Nº TELEFONE DE EMERGÊNCIA:**

- Gonçalo Pereira **967019969**

## **1 - Organização e Definição**

1.1 - O Clube de Automóveis Clássicos da Madeira, titular do Alvará nº 37 de Organização de Provas de Automobilismo e Karting, organiza nos dias 27 e 28 de Junho de 2015 uma competição destinada a automóveis antigos / clássicos no formato de regularidade histórica, denominada XXVI Volta à Madeira – Classic Rally. 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 2015 (PGAK), Prescrições Específicas de Ralis de Regularidade Histórica (PERRH) e com o presente Regulamento Particular.

### **1.2 - Comissão Organizadora**

- Presidente - Gonçalo Pereira
- Secretariado Permanente:  
Clube de Automóveis Clássicos da Madeira  
Avenida Arriaga nº 50, 2º Andar, Sala 2  
9000-064 Funchal

Telefone 291636124, email: [2013cacm@gmail.com](mailto:2013cacm@gmail.com)

### **1.3 – Oficiais da Prova:**

- Presidente do Colégio de Comissários Desportivos  
Nuno Rodrigues
- Colégio de Comissários Desportivos  
José Canha  
Nº de Licença Oficial de Prova - CDA 5980  
João Faria  
Nº de Licença Oficial de Prova – CDB 6382
- Director de Prova:  
Nelson Ferreira
- Director Adjunto  
Paulo Almeida
- Adjunto da Direcção  
António Martins
- Relações com os concorrentes



Tito Rodrigues

967320433

- Relações Técnicos  
Manuel Menezes
- Relação com Comunicação Social  
António Martins
- Resultados  
**MY TIME/ANUBE**
- Médico da Prova  
Manuel França Gomes  
Cédula Profissional nº 26767

## **2 - Desenvolvimento da Prova**

2.1 – A XXVI Volta à Madeira – Classic Rally é uma competição de Regularidade Histórica, que consta de uma prova de estrada com 2 etapas, divididas em quatro secções, numa extensão aproximada a 300 km. Em cada secção serão disputadas Provas de Regularidade e Controlos Horários, nunca se solicitando o cumprimento de médias horárias superiores a 50 km/h. A prova desenrolar-se-á em estrada aberta ao trânsito.

2.2 – O percurso será descrito por Road Book e nele poderão estar incluídas as seguintes provas, melhor descritas em Anexo:

- Regularidade Absoluta
- Regularidade Hectométrica
- Regularidade por Figuras
- Regularidade por Sectores
- Controlos Horários Sem Paragem (CHSP)

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

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 poderá constituir um percurso alternativo, denominado, Percurso Turístico, apenas para viaturas das classes A, B e C, que não pretendam competir.

2.6 – 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.

2.7 – A organização não aceita qualquer responsabilidade por acidentes, infracções às leis, regulamentos, portarias e demais legislação rodoviária, bem como danos materiais ou pessoais, ocorridos no desenrolar da Prova.

2.8 – O Director da Prova é o responsável pela aplicação do presente regulamento e todas as suas disposições. 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 Rally, e expor a este Colégio as situações que estão fora do âmbito das suas competências.

2.9 - Não é permitida a utilização de instrumentos eléctricos ou electrónicos, de medida de distâncias, controle de velocidades ou médias, que não equipem de origem o veículo concorrente.

### **3 - Constituição das equipas**

3.0 – As equipas deverão ser constituídas, apenas por dois elementos, designados piloto e co-piloto. Aconselha-se que piloto e co-piloto sejam titulares de Licença Desportiva NACIONAL D que inclui seguro.

3.1 – O Co-piloto, deverá ter a idade mínima-permitida pelo código de estrada.

### **4 - Admissão e Classificação de Veículos**

4.1 – São admitidos a esta prova automóveis ligeiros de passageiros, devidamente segurados e inspecionados, com data de fabrico até 31 de Dezembro de 1990, podendo a organização reservar-se o direito de selecção das mesmas, a partir de 31 de Dezembro de 1985.

4.2 – Os veículos inscritos serão integrados nas seguintes categorias:

CATEGORIA	DE	ATÉ
A		31-Dez-1904
B	1-Jan-1905	31-Dez-1918
C	1-Jan-1919	31-Dez-1930
D	1-Jan-1931	31-Dez-1945
E	1-Jan-1946	31-Dez-1960
F	1-Jan-1961	31-Dez-1970
G	1-Jan-1971	31-Dez-1980
H	1-Jan-1981	31-Dez-1990

4.3 – O veículo inscrito só poderá ser substituído por motivo de força maior e por outro da mesma categoria, mediante pedido expresso à direcção de prova. Qualquer excepção deverá ser analisada e autorizada pelo Colégio de Comissários Desportivos.

4.4 – Recomenda-se a existência a bordo de um extintor com capacidade mínima de 2 kg solidamente fixado e em local acessível aos ocupantes.

4.5 – Todas as viaturas terão de estar em conformidade com o código de estrada.

### **5 - Inscrições / Seguros**

5.1 – As inscrições serão recebidas no secretariado da prova, utilizando-se as referências que constam neste regulamento.

5.2 – A taxa de inscrição é de cento e noventa e cinco euros, (195,00€) por equipa, para sócios do CACM, e de trezentos e noventa (390,00€) por equipa, para não sócios, devendo ser paga integralmente no acto de inscrição. Inclui:

- Seguro de prova contratado pela organização com a FPAK ;
- Dois números de competição
- Dois crachás identificativos
- Dois Road Book
- Dois almoços por equipa durante a prova

5.3 – Seguro de Prova de acordo com o Art. 31 das PGAK.

Único: 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.

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

5.5 – As taxas de inscrição serão integralmente reembolsadas de acordo com o Art. 12.3 das PGAK.

## **6 - Verificações Administrativas e Técnicas**

6.1 – As verificações administrativas serão efectuadas 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, Seguro e Ficha de Inspecção Periódica, todos válidos. No caso da viatura não ser propriedade de nenhum dos ocupantes, autorização do proprietário para participação em provas desportivas.

6.2 – As verificações técnicas efetuar-se-ão nos locais e horários, referidos no programa e após colocação das Placas de Rally.

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

## **7 - Partidas e horas de partida**

7.1 – A hora oficial de prova é a hora UTC portuguesa e estará disponível à partida da 1a etapa.

7.2 – 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.

7.3 – 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.

7.4 – De modo a poder verificar-se o sistema de cronometragem, os concorrentes devem dar entrada para o parque de partida até 40 minutos antes da hora de partida, prevista para o primeiro concorrente.

7.5 – 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.

## **8 – Tempos de prova**

8.1 – A cronometragem será efectuada com a precisão de décima de segundo.

## **9.0 - Penalidades**

9.1 – 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 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 incumprimento do ponto 2.9 deste regulamento
- Exclusão por conduta anti desportiva e tratamento indevido às autoridades desportivas e oficiais de prova.
- Exclusão imediata por qualquer tipo de prática voluntária, que não se enquadre com o normal desenrolar das viaturas durante todo o percurso da prova, desde a partida ao seu términos. Ex: Piões, derrapagens, acelerações

e travagens bruscas, ou qualquer outra prática que coloque em perigo ou prejudique a prova e demais participantes.

8.3 - A cronometragem será efectuada pelo sistema My Time/Anube,

Durante as verificações iniciais ou no parque de partida, serão entregues a cada concorrente, dois dispositivos de cronometragem, que deverão instalar nas suas viaturas, seguindo as instruções recebidas. A recolha do aparelho será efectuada 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 eléctrica da viatura.
- O concorrente terá apenas de acondicionar dentro do veículo a caixa do dispositivo, com as dimensões de aproximadamente 10x10x3cm, no “tablier”.
- 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, excepto em casos de força maior devidamente comprovados como aqueles decorrentes de trânsito, enganos de percurso ou sinais de STOP. Uma aproximação a um posto de controlo secreto abaixo desta velocidade poderá por isso ser penalizada pelo colégio de comissários.

## **10.0 - Classificações**

10.1 – A pontuação final de cada concorrente será dada pela soma das penalizações acumuladas nas diversas provas e controlos, ou decididas pelo Colégio de Comissários Desportivos, sendo o melhor classificado o concorrente com menor pontuação, dentro dos critérios abaixo definidos.

10.2 - Em caso de empates será decidido a favor do concorrente que tenha efectuado 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;

10.3 – Serão estabelecidas as seguintes classificações:

- Geral ponderada - A Pontuação total, poderá ser multiplicada por um factor de conversão de acordo com o ano do veículo, usando-se os dois últimos dígitos do ano, como décima e centésima desse factor, sempre e quando essa viatura não possua parcial no seu conta quilómetros.

Exemplo: um veículo de 1953 que finaliza a prova com 27 segundos de penalização, nesse caso a sua pontuação final será:

$$27 \times 0,53 = 14,31 \text{ pontos}$$

- Por Categorias
- Equipes totalmente femininas (referência à geral ponderada)

## **11 - Reclamações / Apelos**

11.1 – De acordo com o Art. 12 das PERRH.

## **12 - Prémios**

Serão atribuídos prémios:

- Aos 1º, 2º e 3º classificados (Classificação Geral Ponderada)
- Ao vencedor de cada categoria
- À melhor equipa feminina (mínimo de três equipas inscritas)
- Prémios de acordo com o Troféu Madeira Classic Challenge – Diário de Notícias 2015
- De acordo com o Art. 29 das PGAK todos os participantes terão de receber da organização um troféu de participação.

## **13 - Publicidade obrigatória**

A publicidade obrigatória poderá constar nos números de prova, que deverão ser colocados de ambos os lados da viatura, nas portas da frente, ou outra a designar.

## **14 - Itinerário de Estrada e Provas**

- 1ª Etapa - 1ª Secção  
Funchal, Estreito de Câmara de Lobos, Jardim da Serra, Fontes, Ribeira Brava, Serra D' Água, Encumeada, S. Vicente, Porto Moniz.
- 1ª Etapa - 2ª Secção

Porto Moniz, Achadas da Cruz, Fajã da Ovelha, Ponta do Sol, R<sup>a</sup> Brava, Funchal.

- 2<sup>a</sup> Etapa – 3<sup>a</sup> Secção  
Funchal, Santa Cruz, Matur, Campo de Golfe, R<sup>a</sup> de Machico, Portela, Porto da Cruz, Faial, Santana, (Quinta do Furão).
- 2<sup>a</sup> Etapa – 4<sup>a</sup> Secção  
Santana, (Quinta do Furão), Ilha, Campo de futebol Santana, Faial, Funchal

## **ANEXO I - Provas de regularidade**

Nos sectores onde disputam as Provas de Regularidade, o organizador instala controlos, que podem ser secretos. 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 efectiva, e a hora ideal de passagem.

Nos controlos secretos instalados nas provas de regularidade, os relógios estarão aferidos pelo relógio padrão, existentes à partida das respectivas 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, excepto 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 (PRA):**

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 - Prova de Regularidade Hectométrica (PRH):**

Prova onde a equipa tem de percorrer um sector de regularidade, obedecendo às médias ou tabelas fornecidas pelo organizador. A equipa tem como 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 mas sempre em marcos hectométricos do sector.

### **3 – Regularidade por Figuras (PRF):**

Prova onde a equipa tem de percorrer um sector de regularidade, obedecendo às médias ou tabelas fornecidas pelo organizador. Neste tipo de prova, 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 (PRS):**

Prova onde a equipa tem de percorrer um sector de regularidade, que está dividido em vários subsectores. O tempo despendido para percorrer um dos subsectores será tido como referência para estabelecer o tempo ideal para percorrer os outros subsectores. Estes poderão ou não ser consecutivos, mas o seu início e final terão sempre de ser assinalados com sinalética descrita no regulamento particular da prova (ANEXO 2 SINALIZAÇÃO).

### **5 – Controlos Horários Sem Paragem (CHSP):**

Os CHSP podem ser colocados em qualquer parte do percurso de estrada ou preferencialmente devendo 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.

## **ANEXO II - SINALIZAÇÃO**

[http://www.fpak.pt/sites/default/files/competicoes/ralis/\\_regulamentos/8553-8128-anexo\\_ii\\_-placas\\_1\\_corrigido.pdf](http://www.fpak.pt/sites/default/files/competicoes/ralis/_regulamentos/8553-8128-anexo_ii_-placas_1_corrigido.pdf)