

PRESCRIÇÕES ESPECÍFICAS DE RALIS DE REGULARIDADE 2014

ACTUALIZADO EM 28-04-2014

REGULAMENTO

Art. 1 - DEFINIÇÕES

1.1 - Rali de Regularidade Histórica

Prova desportiva de automóveis, com velocidade média imposta, realizada total ou parcialmente na via pública, onde são admitidos veículos históricos, conforme ponto 2.1 destas Prescrições.

O percurso compreende sectores de regularidade onde são disputadas as Provas de Regularidade (PR) e sectores de ligação.

1.2 - Prova de Regularidade (PR)

Prova disputada durante o itinerário único do Rali, em local previamente definido e bem identificado, onde o único critério para a ordenação das equipas é o cumprimento de uma velocidade média determinada pelo Organizador e que nunca poderá exceder os 50 Km/hora. A sua tipologia consta do nº 8 destas Prescrições.

O não cumprimento das médias impostas pela organização, terá como consequência a penalização da equipa. Em cada PR haverá vários pontos de controlo para verificação do cumprimento das médias impostas.

1.3 - Sector de Ligação

Itinerário compreendido entre 2 Controlos Horários (CH) sucessivos, entre um CH e o início de uma PR, entre o final de uma PR e o início de outra, ou entre o final de uma PR e um CH.

1.4 - Equipa

Uma equipa é composta por duas pessoas a bordo de cada viatura. Os dois membros da equipa serão designados como Condutor e Navegador.

Obrigatoriamente, o Condutor terá que ser detentor de Carta de Condução e poderá (ou não) ser detentor de uma Licença Desportiva válida para o ano em curso e para o tipo de prova em questão.

Pelo simples facto da sua inscrição na prova, ambos declaram conhecer a regulamentação aplicável e assumem a responsabilidade por todos os actos praticados por si ou pelos membros da equipa, que sejam violadores dessa regulamentação.

1.5 - Concorrente

Entidade física ou legal, inscrita numa prova e responsável perante a organização.

O Concorrente, pelo simples facto da sua inscrição na prova, declara conhecer a regulamentação aplicável e responder por todos os atos praticados por si ou pelos membros da sua equipa, que sejam violadores dessa regulamentação. No caso das provas de regularidade o Concorrente será o Condutor.

Art. 2 - VIATURAS ADMITIDAS

2.1 - São admitidas as seguintes viaturas divididas pelas seguintes categorias:

Categoria	De	Até
A		31-Dez-04
B	1-Jan-05	31-Dez-18
C	1-Jan-19	31-Dez-30
H	1-Jan-31	31-Dez-45
E	1-Jan-46	31-Dez-60
F	1-Jan-61	31-Dez-70
G	1-Jan-71	31-Dez-80
H	1-Jan-81	31-Dez-90

NOTA: Nesta tabela, o ano indicado diz respeito ao ano de fabrico da viatura ou à data do primeiro registo. No primeiro caso terá de ser o concorrente a provar que o ano de fabrico da viatura é diferente da data do primeiro registo.

2.2 - Cada organizador pode decidir quais as categorias a admitir em cada prova.

2.3 - Recomenda-se aos Organizadores que obriguem à existência a bordo, de um extintor com capacidade mínima de 2 kg, solidamente fixado e em local acessível aos ocupantes.

2.4 - Todas as viaturas terão de estar em conformidade com o Código de Estrada.

2.5 - A mudança da viatura inscrita por uma outra é livre dentro da mesma Categoria.

Mudança para Categoria diferente só poderá ser autorizada pelo Colégio de Comissários Desportivos, mediante fundamentação comprovável.

Art. 3 - VELOCIDADES

3.1 - Em qualquer local do percurso da prova, a velocidade média determinada pelo Organizador não pode exceder os 50 Km/h.

Em sectores de ligação que incluam percursos em autoestrada, e mediante prévia aprovação da FPAK, a velocidade média poderá atingir, apenas nesses percursos, os 80 Km/h.

Qualquer exceção a esta disposição terá de ser devidamente aprovada pela FPAK.

Art. 4 - ITENERÁRIO - ROAD BOOK - CARTA DE CONTROLO

4.1 - Itinerário e Road Book

O Road Book pode ser elaborado em formato A4 ou A5 e todas as medições deles constantes tem de ser indicadas, pelo menos, até à dezena de metros.

Dele constará obrigatoriamente:

- Todo o itinerário do rali,
- A localização de todos os Controlos Horários e de Passagem,
- A localização do início e fim de todas as Provas de Regularidade

Quando da entrega do Road Book a equipa deve verificar se o mesmo se encontra completo.

4.2 - Carta de Controlo

A carta de controlo destina-se e a inscrever os tempos registados nos vários Controlos Horários e a recolher os vistos nos Controlos de Passagem. Dela constará também a hora de início de cada PR e o tempo dado para cumprir determinada distância entre Controlos Horários. As médias ou tabelas de média de cada PR podem constar da carta de controlo ou de um documento anexo.

4.2.1 - Os membros da equipa são os únicos responsáveis pelas suas cartas de controlo. A apresentação da carta de controlo nos diferentes controlos e a exatidão das inscrições dos tempos ficarão sob a inteira responsabilidade da equipa.

Compete, portanto, à equipa, apresentar a sua carta de controlo aos Comissários na hora que pretende, e verificar que a inscrição do tempo está feita corretamente.

4.2.2 - A carta de controlo deverá encontrar-se disponível para inspeção em qualquer momento, e mais especificamente, deve ser apresentada por um membro da equipa em todos os postos de controlo, a fim de ser visada e que os tempos sejam nela anotados.

4.2.3 - Caso se detete alguma modificação indevida aos tempos inscritos pelos Comissários, na carta de controlo, esta situação será comunicada ao Colégio de Comissários Desportivos, que poderá aplicar uma das penalidades previstas nos Art. 12.2 e 12.3 do CDI, a menos que tal modificação ou retificação tenha sido visada pelo Comissário responsável.

4.2.4 - Em qualquer caso, a inscrição do tempo, seja manual, seja por aparelhos de impressão, compete apenas ao Comissário.

4.2.5 - Qualquer divergência entre as inscrições de tempos feitas nas cartas de controlo das equipas e em outros documentos oficiais da prova será objeto de um inquérito dos Comissários Desportivos, que julgarão em última instância.

Art. 5 - VERIFICAÇÕES

O Organizador deve prever um período inicial de verificações administrativas e técnicas, mas em qualquer momento da prova, a equipa poderá ter de:

- Comprovar o ano de fabrico da viatura,
- Exibir os respetivos documentos
- Apresentá-la a uma verificação.

Art. 6 - PARTIDA - FINAL DO RALI

6.1 - A partida será dada por ordem numérica com um intervalo de UM minuto entre todas as equipas. Poderá o organizador optar por um intervalo de 30 segundos, sempre que haja mais de 40 participantes.

A partida das secções/etapas subsequentes poderá ser dada pela ordem de entrada das equipas no Controlo Horário que as antecedeu, ou por ordem de classificação direta ou inversa.

6.2 - Qualquer equipa que não tenha concluído uma secção/etapa e pretenda retomar a prova, deve avisar o Organizador até 15 minutos antes da hora prevista para que a primeira equipa reinicie, a não ser que o regulamento particular da prova, o proíba expressamente.

Poderá ser colocada na sua ordem ou imediatamente após a última equipa que completou a totalidade do percurso.

Art. 7 - CONTROLOS - SINALIZAÇÃO - PARQUE FECHADO

7.1 - Procedimentos para atuação dos controlos

7.1.1 - Todos os controlos, compreendendo os controlos horários e de passagem, zonas de controlo de partida e chegada e reagrupamentos, estarão sinalizados por meio de painéis normalizados e aprovadas pela FIA. (Conforme Anexo II das PER – Prescrições Específicas de Ralis 2014).

7.1.2 - A sinalização das zonas de controlo será efetuada pelas 3 seguintes painéis:

O início da zona de controlo estará sinalizado por um painel avisador de fundo amarelo. A uma distância mínima de 25 metros, a localização do posto de controlo estará indicada por um painel idêntico de fundo vermelho. Deverá ser criada, uma área reservada de no mínimo 5 metros de comprimento, antes e depois do posto de CH, a fim de permitir o bom desenrolar das operações de controlo. O final da zona de controlo, 25 metros mais adiante, estará indicado por um painel de fundo “bege” com três listas negras transversais.

7.1.3 - Todas as zonas de controlo, isto é, todas as zonas compreendidas entre a primeira painel avisadora amarela e a último painel final “bege” com 3 listas negras transversais, são consideradas “Parque Fechado” (Art. 19.2.2 das PER 2014) e nenhuma reparação ou assistência pode ser efetuada nestas zonas de controlo.

7.1.4 - A duração da paragem no espaço assim delimitado, não deverá exceder o tempo necessário às operações de controlo.

7.1.5 - A hora ideal de controlo é da exclusiva responsabilidade das equipas, que podem consultar o relógio oficial no posto de controlo, sendo que os Comissários não poderão fornecer qualquer indicação sobre a hora a que estes deverão controlar.

7.1.6 - Os Postos de Controlo começarão a funcionar quinze (15) minutos antes da hora de passagem da primeira Equipa e salvo decisão em contrário do Diretor da Prova, os controlos encerrarão quinze (15) minutos após a hora ideal do último Concorrente.

7.1.8 - As equipas são obrigadas a seguir as instruções do Comissário encarregado de qualquer posto de controlo, pelo que qualquer desrespeito, será comunicado aos Comissários Desportivos, que poderão aplicar uma das penalidades previstas nos Art. 12.2 e 12.3 do Código Desportivo Internacional.

7.2 Sinalização dos Controlos

7.2.1 - A sinalização dos Controlos, deverá ser obrigatoriamente efetuada, como figura no Anexo II das PER 2014.

7.2.2 - Controlos Horários de Chegada (CHC)/Horários (CH)

7.2.2.1 - O começo da zona de controlo é indicado pelo desenho de um “relógio” num painel de fundo amarelo.

7.2.2.2 - O local específico do posto de controlo é indicado pelo desenho de um “relógio” num painel de fundo vermelho, 25 metros após pelo painel de início de zona de controlo.

7.2.2.3 - Em qualquer dos casos, o fim da zona de controlo deve ser indicado pelo desenho com 3 barras transversais sobre fundo bege, após 25 metros do posto de controlo.

7.2.3 - Controlos de Passagem (CP)

Os painéis são dispostos da mesma maneira que no Art. 17.2.2 das PER 2014, sendo que o desenho destes é um “carimbo”, conforme previsto no seu Anexo II.

7.3 Registo dos controlos

7.3.1 - Nos CP, identificados pelos sinais indicados no Anexo II das PER, os controladores deverão simplesmente visar e/ou assinar a Carta de Controlo, assim que a mesma lhes for apresentada pelas equipas, sem mencionar a respetiva hora de passagem.

7.3.2 - Nos Controlos Horários, os Comissários inscreverão, nas cartas de controlo a hora e minuto de apresentação, visando-a de seguida.

7.4 Procedimento de Controlo

7.4.1 - Este procedimento começa no momento em que os veículos ultrapassam o painel de entrada na zona de controlo horário.

7.4.2 - Entre a painel de início de zona e o posto de controlo, é proibido às equipas inverter o sentido de marcha, parar a sua viatura ou utilizar uma velocidade anormalmente lenta. É igualmente interdito reentrar numa zona de controlo.

7.4.3 - A cronometragem e a inscrição do tempo, não poderão efetuar-se sem que os 2 (dois) membros da equipa e a viatura se encontrem junto do posto de controlo. Salva-se, no entanto, a necessidade de se efetuar uma neutralização nessa zona de controlo.

7.4.4 - A hora de controlo, corresponde ao momento exato em que um dos membros da equipa, entregue a Carta de Controlo ao Comissário, o qual inscreverá, seja manualmente, seja através de relógio com impressora, a hora e minuto de apresentação na Carta de Controlo.

7.4.5 - A hora ideal de controlo obtém-se, adicionando o tempo concedido para percorrer o Sector de ligação à hora de partida desse Sector. O tempo será sempre expresso em horas e minutos e se for o caso também em segundos.

7.4.6 - As penalizações por avanço e atraso, estão descritas o regulamento particular.

7.4.7- Por simples decisão do Diretor da Prova, uma equipa que tenha penalizado por avanço num controle, poderá ser neutralizada o tempo considerado necessário, para sair do controle à sua hora ideal, original.

7.4.8 - Toda a inobservância apontada a uma equipa, em relação às normas respeitantes aos procedimentos de controlo (especialmente o facto de entrar na zona de controlo mais de um minuto, antes do decurso da sua hora efetiva de apresentação), deverá ser mencionada pelo chefe do posto, em relatório escrito que será imediatamente transmitido pelo Diretor da Prova aos Comissários Desportivos, que pronunciarão a sanção conveniente.

7.5 - Sinalização das Provas de Regularidade

O início e o final das PR estarão assinalados nos respetivos locais por sinalética que o Regulamento Particular terá de especificar e conforme a descrição no ponto 8.

7.6 - Parque Fechado

Organizador pode optar por ter parques fechados durante o seu evento. Nesse caso, serão adotadas as disposições do Capítulo 19 das PER 2014, complementadas com regulamentação específica para acesso às viaturas, para assistência às mesmas.

Art. 8 - PROVAS DE REGULARIDADE

Disposições gerais

As provas de regularidade, disputam-se de acordo com a definição do ponto 1.2 destas prescrições. Nos sectores onde disputam as Provas de Regularidade, os organizadores instalaram controlos, que podem ser secretos, para a de verificação de velocidade. Estes controlos destinam-se a recolher a hora de passagem 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 entra 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. Excetuam-se os casos das provas descritas em 8.4.

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:

8.1 - 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, o distancia padrão fornecido pela organização e as instruções do Road Book. O organizador instalará vários pontos de controlo, em qualquer ponto quilométrico do sector.

8.2 - 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 referencia, as marcações hectométricas da estada. 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.

8.3 - 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 referencia, as figuras do Road Book. O organizador instalará vários pontos de controlo, mas sempre em figuras do Road Book.

8.4 - Regularidade por Sectores:

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 referencia para estabelecer o tempo ideal para percorrer os outros subsectores. Os subsectores poderão ou não ser consecutivos, mas o seu início e final terão sempre de ser assinalados com sinalética descrita no regulamento particular da prova.

8.5 - 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 o 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 assinados 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.

8.6 - Desde que devidamente descrito, os organizadores podem numa PR ter mais do que um tipo.

8.7 - A cronometragem dos vários postos das PR poderá ser feita através de relógios com impressora ou outros métodos eletrónico e de localização. Quando efetuada manualmente por um controlador este deverá tomar o tempo quando a roda anterior da viatura (vertical baixada pelo cubo) passar pelo ponto de controlo. No caso de se utilizar qualquer outro sistema será considerado, para tomada de tempo, o local da viatura onde estiver instalado o equipamento eletrónico.

8.8 - As classificações oficiais deverão mencionar:

- Local exato (localização ou medição utilizada pelo Organizador) dos postos de controlo.
- Pontuação atribuída.

Art. 9 - PENALIZAÇÕES

Todas as penalizações serão descritas no regulamento particular da prova.

Art. 10 - SEGURANÇA

10.1 - O Organizador deve dispor de uma viatura de abertura (carro "0") e outra de fecho. Qualquer delas fará a totalidade do percurso.

10.2 - O Organizador deve assegurar e divulgar, um número telefónico de emergência, unicamente adstrito a esse fim.

10.3 - O Organizador deve assegurar a presença de quaisquer outros meios de socorro que ache adequados.

Art. 11 - CLASSIFICAÇÕES - EX-AEQUO

11.1 - No final do Rali as equipas serão ordenadas tendo em conta o somatório das penalizações em cada PR e CH's sendo declarada vencedora a equipa menos penalizada.

11.2 - Para que uma equipa conste da classificação final deverá ter controlado no CHC do final da prova. Se devidamente regulamentado e de modo a facilitar o procedimento de chegada, para efeitos de classificação, o ultimo CHC pode ser substituído pelo ultimo contro secreto, da ultima PR da prova.

11.3 - Eventuais empates no final da prova serão resolvidos seguindo, por ordem sequencial, os seguintes critérios:

- a) Maior número de postos de controlo cumpridos a zero;
- b) Idem, com um, dois e mais pontos.
- c) Melhor classificação na primeira prova de regularidade;
- d) Idem, na segunda, terceira e seguintes;

Art. 12 - RECLAMAÇÕES - APELOS

12.1 - Tendo em atenção a especificidade das Provas de Regularidade, o direito de reclamação consignado no Código Desportivo Internacional, será restringido da seguinte forma:

- a) O direito de reclamação pertence exclusivamente aos Concorrentes;
- b) Um Concorrente que deseje apresentar uma reclamação contra mais do que um Concorrente, deve apresentar tantas reclamações quantos os Concorrentes implicados. Uma reclamação apresentada contra mais do que um Concorrente não será aceite.
- c) Qualquer reclamação apresentada por um Concorrente será transmitida ao Colégio de Comissários Desportivos, para análise e decisão.
- d) Toda a reclamação deve ser apresentada por escrito e acompanhada de uma caução no valor de € 500,00 (quinhentos Euros). Se a reclamação for julgada parcialmente fundada, a caução poderá ser parcialmente restituída. No caso de ser inteiramente fundada, a caução será restituída na totalidade. Se uma reclamação for julgada como não fundada, ou se for retirada após ter sido apresentada, a caução será retida integralmente.
- e) Além disso, se for reconhecido que o autor da reclamação agiu de má-fé, a FPAK poderá aplicar-lhe uma das penalidades previstas no Código Desportivo Internacional.

- f) As reclamações contra inscrições de Concorrentes ou Condutores ou contra a distância anunciada para um percurso, devem ser apresentadas o mais tardar até uma hora depois do encerramento do controle de verificação técnica inicial das viaturas.
- g) As reclamações contra a composição das listas de participantes ou contra a correta definição da Categoria ou Classe em que uma viatura se encontrar qualificada para participar, devem ser apresentadas o mais tardar até 30 minutos após a hora da respetiva afixação.
- h) As reclamações contra uma decisão tomada por um Comissário Técnico devem ser apresentadas imediatamente após as decisões, pelo Concorrente interessado.
- i) As reclamações contra um erro ou irregularidade cometida no decurso de uma competição ou contra a classificação estabelecida no final da competição, devem ser apresentadas, salvo impossibilidade material admitida pelo Colégio de Comissários Desportivos, o mais tardar até 30 minutos após a afixação da classificação final provisória.
- j) É inaceitável qualquer reclamação contra as decisões tomadas pelos juizes de chegada e pelos juizes de facto no exercício das suas funções.
- 12.2** - Nas Ralis de Regularidade e por exceção ao disposto no Código Desportivo Internacional, não existe direito de apelo.

Art. 13 - APLICAÇÃO E INTERPRETAÇÃO DAS PRESENTES PRESCRIÇÕES ESPECIFICAS

13.1 - Em caso de diferendo relativo à interpretação das presentes Prescrições, apenas a Direção da FPAK está qualificada para tomar uma decisão.

13.2 - As presentes Prescrições Específicas entram em vigor em 1 de Janeiro de 2014.

13.3 - Eventuais alterações ou aditamentos às presentes Prescrições Específicas poderão ser efectuadas a qualquer momento pela FPAK, sendo introduzidas no texto regulamentar em caracteres destacados a “**bold**” e surgindo no topo do texto, a menção

ACTUALIZADO EM (data)

A validade de tais alterações terá efeitos imediatos a partir da data constante nessa referência e da sua consequente publicação no site da FPAK – www.fpak.pt