



18ª EDIÇÃO



**23-28 Setembro 2024**  
**REGULAMENTO**  
**PARTICULAR**



# REGULAMENTO PARTICULAR

23 a 28 DE SETEMBRO 2024

**VISA FPAK Nº 2083/REGH/2024 Emitido em 27/06/2024**





***Página deliberadamente em branco***



## ÍNDICE

Art. 1	INTRODUÇÃO	5
Art. 2	PROGRAMA	5
Art. 3	ORGANIZAÇÃO	6
Art. 4	DESCRIÇÃO	7
Art. 5	VIATURAS ADMITIDAS	7
Art. 6	CONCORRENTES ADMITIDOS – BOLETIM DE INSCRIÇÃO – INSCRIÇÕES	8
Art. 7	TAXAS DE INSCRIÇÃO – SEGUROS	9
Art. 8	VERIFICAÇÃO DOCUMENTAL E TÉCNICA	10
Art. 9	PUBLICIDADE	11
Art. 10	PLACAS – NÚMEROS DE COMPETIÇÃO	12
Art. 11	APLICAÇÃO E INTERPRETAÇÃO DO REGULAMENTO	12
Art. 12	PROVA DE ESTRADA	13
Art. 13	PARQUE DE PARTIDA	13
Art. 14	PARTIDA	13
Art. 15	CARTAS DE CONTROLO	14
Art. 16	DISPOSIÇÕES GERAIS RELATIVAS AOS CONTROLOS	14
Art. 17	CONTROLOS DE PASSAGEM	15
Art. 18	CONTROLOS HORÁRIOS	15
Art. 19	SECTOR DE CLASSIFICAÇÃO	15
Art. 20	SECTOR DE REGULARIDADE ABSOLUTA (SRA)	17
Art. 21	SECTOR DE REGULARIDADE POR SECTORES (SRS)	18
Art. 22	SUPER RALLY	20
Art. 23	ASSISTÊNCIA	20
Art. 24	PARQUE FECHADO	21
Art. 25	CLASSIFICAÇÃO	21
Art. 26	RECLAMAÇÕES – APELOS	22
Art. 27	PRÉMIOS	22
Art. 28	ENTREGA DE PRÉMIOS	22
Art. 29	CONTROLO ANTIDOPAGEM – CONTROLO DE ALCOOLÉMIA	22

## Art. 1 – INTRODUÇÃO

O Automóvel Club de Portugal organiza, de 23 a 28 de setembro de 2024, uma prova reservada de regularidade histórica denominada **XVIII RALLY DE PORTUGAL HISTÓRICO**.

A prova será disputada em conformidade com o Código Desportivo Internacional da FIA e seus anexos, as Prescrições Gerais de Automobilismo e Karting 2024 (PGAK) Prescrições Específicas de Provas de Regularidade 2024 (PEPR) e o presente regulamento particular.

O XVIII RALLY DE PORTUGAL HISTÓRICO, conta para o “I Troféu Rally de Portugal Histórico 2024”. (ver anexo 4)

Em caso de divergência sobre a interpretação do regulamento, fará fé o texto em língua portuguesa.

## Art. 2 – PROGRAMA

DATA	HORA		LOCAL
29 MAI 2024		Abertura das inscrições	ACP Motorsport
15 JUL 2024	18h00	Fecho das inscrições a preço reduzido	
26 AGO 2024	18h00	Fecho das inscrições	
18 SET 2024 (6ª feira)	18h00	Publicação da lista de inscritos	FPAK ACP Motorsport
23 SET 2024 (2ª feira)	15h30 / 21h00	Verificações documentais – Períodos 1 e 2 (de acordo com o horário de convocação – Art. 8.1) Entrega de material às equipas	Sintra
24 SET 2024 (3ª feira)	08h00 / 11h30	Verificações Técnicas – Período 3 (Art. 8.2.1) Entrega de material às equipas	Sintra
	*	Briefing português / espanhol / francês / inglês (de acordo com horário a publicar)	
	11h30	Hora limite para a inscrição de “Teams” – (Art. 6.10)	
	12h00 / 12h30	Entrada em Parque Fechado	
	12h30	1ª Reunião do CCD	
	13h30	Publicação da lista de participantes e da Hora e ordem da partida	
	14h30	Partida para a 1ª Etapa (1ª Secção)	Sintra
25 SET 2024 (4ª feira)	*	Chegada da 1ª Etapa (1ª Secção)	TBA
		Publicação da Hora e Ordem de Partida para a 2ª etapa	
		Partida para a 2ª Etapa (2ª Secção)	TBA
		Chegada da 2ª Secção	
		Partida para a 3ª Secção	TBA
	Chegada da 2ª Etapa (3ª Secção)		
	Publicação da Hora e Ordem de Partida para a 3ª etapa	TBA	
26 SET 2024 (5ª feira)	*	Partida para a 3ª Etapa (4ª Secção)	TBA
		Chegada da 4ª Secção	
		Partida para a 5ª Secção	
		Chegada da 3ª Etapa (5ª Secção)	TBA
		Partida para a 6ª Secção	
		Chegada da 3ª Etapa (6ª secção)	
	Publicação da Hora e Ordem de Partida para a 4ª etapa	TBA	

27 SET 2024 (6ª feira)	*	Partida para a 4ª Etapa (7ª Secção)	TBA
		Chegada da 7ª Secção	
		Partida para a 8ª Secção	
	*	Chegada da 8ª Secção	TBA
		Partida para a 9ª Secção	
		Chegada da 9ª Secção	
28 SET 2024 (sábado)	*	Partida da 10ª Secção	TBA
	*	Chegada da 4ª Etapa (10ª Secção)	
	*	Almoço e distribuição de prémios Publicação da Classificação Final	Sintra

\*- a indicar em aditamento

### Quadro Oficial de Afixação Digital

Durante o evento, comunicação individual e geral entre todos os Oficiais do Rali (Rally HQ / Diretor da Prova, Secretariado, Relações com os Concorrentes, Comissários Desportivos, Comissários Técnicos, etc.) e os concorrentes / condutores / navegadores serão feitos eletronicamente (Telemóvel, Email).

Para o efeito, cada concorrente é obrigado a nomear um representante oficial autorizado, para efeitos de receber notificações oficiais, juntamente com o respetivo contacto (telemóvel, Email, WhatsApp). Este contacto deve ser indicado antes de quarta-feira, 11 de setembro de 2024.

Este contacto será utilizado tanto para comunicações gerais como individuais.

Qualquer confirmação de receção, se necessário, deve também ser devolvida obrigatoriamente por este contacto ao Responsável pelas Relações dos Concorrentes (RC):

**PAULO RALHA**

**Telefone (TBA)**

e-mail: [cro.rallydeportugalhistorico@acp.pt](mailto:cro.rallydeportugalhistorico@acp.pt)

Conforme previsto na FIA CDI Art. 11.9.4, o Quadro Oficial de Afixação será digital, publicado no site do Evento em [www.rallydeportugalhistorico.pt](http://www.rallydeportugalhistorico.pt)

Não haverá Quadro Oficial de Afixação físico. Todos os concorrentes serão informados por Email sobre a publicação de quaisquer documentos no Quadro Oficial de Afixação Digital.

Além disso, os documentos do rali também estarão disponíveis na aplicação Sportity (transferível para dispositivos iOS na Appstore e para dispositivos Android no Google Play):

A palavra-passe é: **RPH**

### Art. 3 – ORGANIZAÇÃO

#### Clube Organizador

Automóvel Club de Portugal (ACP)

#### 3.1 Comissão Organizadora

Carlos Barbosa (Presidente)

Marta Barbosa

João Mendes Dias

João Jordão

ACP Motorsport Rua General Humberto Delgado, 3

2685-340 - Prior Velho

#### 3.2 Secretariado Permanente

(até 23 de Setembro - 09:00/13:00 e 14:00/18:00)

ACP Motorsport Rua General Humberto Delgado, 3

2685-340 - Prior Velho

Tel. +351 219 429 187 / Fax + 351 219 429 192 / e-mail: [acpmotorsport@acp.pt](mailto:acpmotorsport@acp.pt)

#### 3.3 Centro Operacional do Rally (23 a 28 de Setembro) Instalações da sede do ACP, em Lisboa.

### 3.4 Oficiais da Prova

FUNÇÃO	NOME	LICENÇA Nº
Comissários Desportivos	Carlos Cruz (Presidente)	TBA
	Filipe Gaivão	TBA
	Vanda Marcelo	TBA
Diretor de Prova	Horácio Rodrigues	TBA
Diretor de Prova Adjunto	Jaime Santos	TBA
	José Pedro Borges	TBA
Adjuntos da Direcção de Prova	Luís Marcão	TBA
	Diogo Rodrigues	TBA
	Rui Leite	TBA
	André Barriguinha	TBA
	Luís Oliveira	TBA
	TBA	TBA
Coordenador da Segurança	Carla Pereira	TBA
Adjunto do Coord. Segurança	José Manuel Fonseca	TBA
Relações com os Concorrentes	Paulo Ralha	TBA
Comissário Técnico	Luís Cunha	TBA
Secretário de Prova	João Jordão	TBA
Secretariado	João Costa	TBA
Relações com a Imprensa	Marco Barbosa	
Resultados	André Farinha	TBA
	Carlos Amaral	TBA
	Hugo Pereira	TBA
Responsável da Logística	Nuno Vieira	TBA
Logística	Diogo Nunes	TBA
Médico	Alexandre Quaresma	TBA
	Gilda Gomes	TBA
Coordenador Médico	Armando Baptista	TBA

#### Art. 4 – DESCRIÇÃO

4.1 O Rally é composto por uma prova de estrada com itinerário secreto, sendo o percurso descrito no caderno de itinerário entregue à partida de cada secção. Ao longo do itinerário serão disputadas sectores de classificação dos seguintes tipos:

- Sectores de Regularidade Absoluta (PRA)
- Sectores de Regularidade por Sectores (PRS)

<b>Percurso total</b>	TBA
<b>Etapas / Secções</b>	TBA
<b>Sectores de Classificação (número / extensão / piso)</b>	TBA / TBA / Asfalto

#### Art. 5 – VIATURAS ADMITIDAS

5.1 Serão admitidos automóveis ligeiros de passageiros, legalmente matriculados, construídos entre 1 de janeiro de 1946 e 31 de dezembro de 1990.

## 5.2 Categorias e Classes

Categoria	Data de Construção	Classes (cm3)			
		Até 1300	1301 – 2000	Até 1600	>2000
Clássicos	De 01/01/46 a 31/12/64			8	
	De 01/01/46 a 31/12/65	1	2		3
	De 01/01/66 a 31/12/67			4	
Históricos	De 01/01/68 a 31/12/90	5	6		7

- 5.3** Nas viaturas equipadas com motor sobrealimentado, a cilindrada nominal será afetada 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.
- 5.4** Os automóveis serão qualificados nas respetivas categorias e classes pelos próprios concorrentes. Os concorrentes são os únicos responsáveis pela exatidão dos dados fornecidos à organização nos boletins de inscrição, **bem como das consequências pelas não conformidades.**
- 5.5** No caso de, em qualquer classe, não haver no mínimo cinco viaturas participantes, a mesma será associada à classe imediatamente superior, com exceção das classes 3, 7 e 8.
- 5.6** 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.
- 5.7** A largura total dos veículos participantes é limitada a 2,05 metros.

### Art. 6 – CONCORRENTES ADMITIDOS – BOLETIM DE INSCRIÇÃO – INSCRIÇÕES

- 6.1** Para a exata interpretação deste regulamento, serão tidas em consideração as seguintes definições:
- **“Concorrente”** - refere-se obrigatoriamente ao piloto.
  - **“Equipa”** - conjunto formado pelo piloto e copiloto.
- 6.2** O concorrente/piloto e o co-piloto deverão ser titulares de carta de condução válida e ter um mínimo de 18 anos de idade à data das verificações documentais.
- 6.2.1** Para os concorrentes portugueses, piloto e co-piloto, é necessária a Licença Nacional D ou superior. No caso dos concorrentes estrangeiros, piloto e copiloto, será necessária a Licença Desportiva do País acompanhada da respetiva Start Permission ou uma Autorização de Participação a ser emitida pela FPAK – Federação Portuguesa de Automobilismo e Karting. O organizador encarrega-se de todos os trâmites junto da FPAK, enviando a informação necessária referente a cada concorrente. O custo destes procedimentos é de 85 euros por participante individual, (exceto concorrentes espanhóis para os quais o custo é de 55 euros) estando incluído seguro de acidentes pessoais, nos termos do Artº 17 das PGAK.
- 6.3** Ao abrigo do definido nos Art. 2.2.7 a 2.3.9 do CDI, a prova é reservada e só serão aceites inscrições na sequência de convite expreso do Organizador. Qualquer alteração posterior na constituição da equipa só poderá ser efetuada de acordo com os Art. 7.4 e 7.5 das PGAK.
- 6.4** Os interessados em participar no rally devem, até à hora indicada no programa da prova, fazer entrega no ACP Motorsport, (cf. Art. 2), do Boletim de Inscrição (por correio, por email ou em mão), totalmente preenchido e acompanhado da respetiva Taxa de Inscrição.
- 6.5** Juntamente com o Boletim de Inscrição deverão ser enviadas fotocópias dos seguintes documentos:
- Licenças Desportivas e autorização da ASN de origem
  - Carta de condução.
  - Cartão do Cidadão ou Passaporte



- Livrete e Título de Registo de Propriedade do veículo ou documentos equivalentes no país de matrícula do veículo.
- Autorização do proprietário do veículo quando o mesmo não seja um dos elementos da equipa.
- Seguro da viatura.

Ao assinar o Boletim de Inscrição, o Concorrente e todos os membros da equipa submetem-se às jurisdições desportivas estabelecidas no CDI e seus anexos, nas PGAK e no presente regulamento particular.

**6.6** O ACP Motorsport comunicará ao interessado, por email e no prazo máximo de 7 dias, a aceitação ou não da inscrição.

**6.7 Número máximo de participantes - 130.**

**6.8** As inscrições serão consideradas por ordem de receção dos respetivos boletins. Os pedidos de inscrição que sejam recebidos para além do limite estabelecido ficarão em lista de espera, podendo ser admitidos como concorrentes caso se verificarem desistências até à data de encerramento das inscrições.

**6.9** A Comissão Organizadora reserva-se o direito de não organizar a prova se, à data do fecho das inscrições, não estiverem inscritas no mínimo oitenta (80) equipas.

**6.10 Teams** – serão constituídos por 3 a 5 equipas regularmente inscritas na prova. Uma equipa só pode integrar um «Team».

A inscrição de um «Team» deverá ser feita no boletim de inscrição próprio, totalmente preenchido e assinado por todos os concorrentes do «Team».

O boletim de inscrição deverá ser entregue no Secretariado da Prova até às 11:30 do dia 24 de outubro (3ª feira). A inscrição de «Teams» será gratuita.

## **Art. 7 – TAXAS DE INSCRIÇÃO – SEGURO**

**7.1** O valor da taxa de inscrição é de 5.220,00 € (cinco mil e duzentos e vinte euros) e inclui:

- Regulamento particular.
- Caderno de itinerário.
- Credenciais para piloto e copiloto.
- Placas e números de competição para o veículo.
- Prémio de seguro (cf. Art. 7.7).
- Cronometragem BLUNIK.
- Tracking System GPS.
- Envio das classificações das PRA/PRS para o endereço eletrónico do concorrente.
- Alojamento para duas pessoas em quarto duplo, em regime de alojamento e pequeno-almoço, nas noites de 24 de setembro (TBA), 25 e 26 de setembro (TBA) e 27 de setembro (Sintra).
- Refeições para o piloto e copiloto: - almoços (dias 25, 26, 27 e 28 de setembro), jantares (dias 24, 25, 26, e 27 de setembro).
- Dois convites para o almoço de Distribuição de Prémios (28 de setembro).
- Transporte de bagagens.
- Placa comemorativa da presença na prova para os dois elementos da equipa, de acordo com o Art. 16.5 das PGAK.

**7.2** O valor da taxa de inscrição para as inscrições recebidas até 15 de julho é de 4.535 € (quatro mil quinhentos e trinta e cinco euros)

### **7.2.1 Informação relativa a I.V.A.**

- Faturas emitidas em nome de empresas com sede fora de Portugal não são sujeitas/acrescidas de IVA. (IVA Autoliquidação)
- Faturas emitidas em nome de entidades portuguesas, quer a empresas quer a particulares residentes em Portugal ou no estrangeiro, estão sujeitos a IVA – taxa de imposto de 23%.

- 7.3** A recusa de colocação e uso da publicidade da organização determina o agravamento para o dobro da taxa de inscrição devida pelo concorrente
- 7.4** Relativamente aos valores indicados nos Art. 7.1, 7.2 e 7.3.
- Os sócios do ACP beneficiarão das seguintes taxas de inscrição:
    - Até 15 de julho: 4.435,00 (quatro mil quatrocentos e trinta e cinco euros)
    - de 16 de julho a 26 de agosto 5.120,00 (cinco mil cento e vinte euros)
  - Os sócios do ACP Clássicos beneficiarão das seguintes taxas de inscrição:
    - Até 15 de julho: 4.345,00 (quatro mil trezentos e quarenta e cinco euros)
    - de 16 de julho a 26 de agosto 5.020,00 (cinco mil e vinte euros)
- 7.5** As taxas de inscrição serão integralmente reembolsadas:
- No caso do Rally não se realizar
  - Aos concorrentes cuja inscrição não seja aceite
  - No caso de o pedido de inscrição ter sido recebido estando esgotado o número máximo de concorrente fixado no Art. 6.7 e não ser possível admitir o interessado nos termos do Art. 6.8.
- 7.6** A organização poderá reembolsar 25% do valor da taxa de inscrição aos concorrentes que, por razões de força maior (devidamente certificada pela respetiva ASN) não tenham podido participar no Rally.
- 7.7** **Descrição da cobertura do seguro**
- 7.7.1** A apólice do Seguro de Responsabilidade Civil garantirá a Responsabilidade Civil do Concorrente nos termos da regulamentação em vigor.
- 7.7.2** - Cobertura máxima por sinistro
- Danos corporais: 48.560.000,00 €
  - Danos materiais: 9.760.000,00 €
- 7.7.3** O seguro entrará em vigor no momento da partida e cessará no final da prova, ou a partir do momento em que o concorrente desista definitivamente da prova, ou seja, declarado desqualificado.
- 7.7.4** Não se consideram terceiros os automóveis participantes e seus ocupantes.
- 7.8** O Automóvel Club de Portugal, bem como a Comissão Organizadora do Rally, declinam toda a responsabilidade por qualquer acidente que possa ocorrer com, ou ser causado por qualquer participante e/ou viatura de prova.

## **Art. 8 – VERIFICAÇÃO DOCUMENTAL E TÉCNICA**

### **8.1 Verificação documental – (sempre que possível serão adotados métodos e processos digitais)**

Período 1 e 2	23 de setembro	15h30 / 21h00	Sintra
Período 3	24 de setembro	08h00 / 08h45	Sintra

Uma informação detalhada sobre as horas de convocação das equipas será publicada em aditamento.

O concorrente/piloto e o copiloto terão de apresentar os originais dos seguintes documentos, sem os quais a partida lhes poderá ser recusada:

- Carta de condução.
- Livrete e Título de Registo de Propriedade do veículo ou documentos equivalentes no país de matrícula do veículo.
- Autorização do proprietário do veículo quando o mesmo não seja um dos elementos da equipa.
- Seguro da viatura.

- Licenças Desportivas e autorização da ASN de origem.
- Certificado de seguro da viatura

## 8.2 Verificação Técnica

- 8.2.1** Terá lugar em Sintra, no dia 24 setembro (08h30 / 11h00).  
Uma informação detalhada sobre as horas de convocação das equipas será publicada em aditamento.  
Será instalado um Controlo Horário à entrada do Parque de Verificações.
- 8.2.2** No momento da sua apresentação no parque de Verificação Técnica, os veículos deverão ter já afixados os números e as placas fornecidos pela organização.
- 8.2.3** Os automóveis concorrentes deverão estar equipados com, pelo menos, um extintor de incêndio de carga não inferior a 2 Kg.
- 8.2.4** **A montagem e utilização de blocos suplementares de luzes de Led's - não é autorizada. Qualquer infração será penalizada pelo CCD**
- 8.2.5** Será montado em cada veículo um aparelho **GPS** autónomo – «ANUBE Tracking System». Nas verificações documentais, contra a entrega de uma caução de 200,00 € (duzentos euros), em cheque ou dinheiro, a equipa receberá um *voucher* que utilizará para receber o respetivo equipamento.

Será montado em cada veículo um equipamento **GPS** autónomo – “tracking System” .

Nas verificações documentais, contra a entrega de uma caução de 200,00 € (duzentos euros), em cheque ou dinheiro, a equipa receberá um *voucher* que utilizará para receber o respetivo equipamento **GPS**.

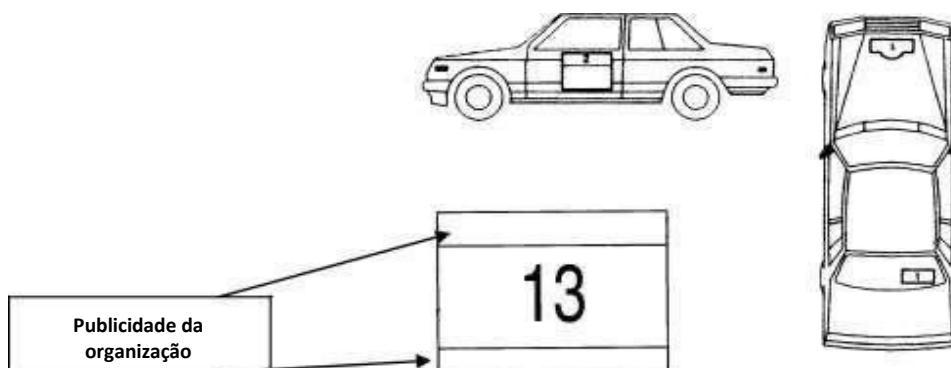
As cauções serão devolvidas à equipa no final da prova mediante a apresentação dos *vouchers* da devolução dos equipamentos em perfeito estado de conservação.

Em caso de acidente, desqualificação, abandono ou desistência da prova - a equipa é a única responsável pela imediata devolução dos equipamentos instalados na sua viatura.

Os equipamentos **GPS** serão montados nos veículos de prova à partida de cada etapa e retirados no seu final, em qualquer dos casos por elementos da organização.

## Art. 9 – PUBLICIDADE

- 9.1** 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.
- 9.2** É autorizada a colocação, na parte superior e a toda a largura do para-brisas, de uma banda com a altura máxima de 10 cm.
- 9.3** **Colocação da publicidade dos organizadores e dos números de competição**



### Publicidade Obrigatória

- 1 - Placas do Rally - à frente e atrás (45 x 33 cm)
- 2 - Números de Competição - um para cada porta da frente (50 x 52 cm) e um para cada vidro lateral traseiro.
- 3 - A publicidade obrigatória dos organizadores é: ACP - Automóvel Club de Portugal

## Art. 10 – PLACAS – NÚMEROS DE COMPETIÇÃO

### 10.1 Placas

As placas do rally deverão estar colocadas na frente e traseira da viatura, em posição bem visível, durante toda a prova. As placas não poderão cobrir, em circunstância alguma e ainda que parcialmente, as placas de matrícula da viatura. A infração ao disposto neste artigo será penalizada da forma seguinte:

- Cobertura da matrícula do veículo por uma das placas do rally – 60 pontos.
- Falta de uma placa do rally – 60 pontos
- Falta das duas placas de rally – 600 pontos

### 10.2 Números de competição

**10.2.1** Os números de competição são atribuídos por ordem decrescente da idade dos veículos.

**10.2.2** Os números de competição fornecidos pela organização deverão figurar em cada uma das portas da frente da viatura e em ambos os vidros laterais traseiros, durante toda a prova. A infração ao disposto neste artigo será penalizada com 600 pontos.

**10.2.3** No caso de abandono ou desqualificação, determinada pelo CCD, os concorrentes devem retirar imediatamente as placas de identificação e os números de competição dos seus veículos.

## Art. 11 – APLICAÇÃO E INTERPRETAÇÃO DO REGULAMENTO

**11.1** O Diretor de Prova é o responsável pela aplicação do presente regulamento durante o decorrer da prova. Sem prejuízo, deve informar o CCD de todas as decisões importantes que tiver tomado no quadro da regulamentação geral ou particular do rally.

**11.2** Qualquer reclamação sobre essa aplicação será comunicada por escrito pelo concorrente ao Diretor de Prova que a submeterá para instrução e decisão do CCD (Art. 13.1 e seguintes do CDI).

**11.3** Todos os casos omissos no presente regulamento serão apreciados pelo CCD, que detém o exclusivo poder de decisão (Art. 11.9 do CDI).

**11.4** A organização reserva-se o direito de introduzir as alterações ao presente regulamento que julgar convenientes ou necessárias, cancelar ou adiar a prova, sob reserva de aprovação das autoridades competentes.

**11.5** Todas as disposições deste regulamento apenas poderão ser alteradas ou modificadas de acordo com o Art. 3.6 do CDI. Neste caso, os concorrentes serão avisados tão rapidamente quanto possível. Todas as eventuais modificações ou disposições suplementares serão anunciadas por aditamentos, datados e numerados e que passarão a fazer parte do presente regulamento. Estes aditamentos serão afixados no secretariado e comunicados diretamente aos concorrentes, que deverão acusar a receção, salvo caso de impossibilidade material, durante o desenrolar da prova.

**11.6** Os concorrentes, pilotos e copilotos respeitarão, sem exceção, o presente Regulamento, reconhecendo as jurisdições desportivas habituais, estabelecidas pelas PGAK e CDI da FIA.

### 11.7 Circulação

**11.7.1** Durante a prova, as equipas deverão respeitar escrupulosamente o Código da Estrada Português e respetiva legislação complementar, sendo de sua exclusiva responsabilidade a prática de qualquer infração, sem prejuízo da aplicação de uma penalização pelo CCD, nos termos seguintes:

- 1ª infração: 600 pontos
- 2ª infração: desqualificação

**11.7.2** Os agentes de autoridade que constatarem uma infração às regras de circulação cometida por uma equipa deverão proceder em relação a essa equipa da mesma forma que para o normal utilizador da via pública.

**11.7.3** No caso em que decidam não fazer parar a equipa em infração, poderão solicitar a aplicação das penalizações previstas no Art. 11.7.1, sob reserva de:

- a notificação da infração ser recebida pela organização, por via oficial e por escrito, antes de a classificação final ter sido afixada;
- a notificação ser suficientemente detalhada e precisa para que a identificação da equipa infratora possa ser indubitavelmente definida, bem como precisados o local e hora da ocorrência.
- os factos reportados não sejam passíveis de interpretações diversas.

**11.7.4 Dentro das localidades no itinerário das ligações e dos Sectores de Classificação, a velocidade instantânea está limitada a 30 Km/hora.**

**No caso de registo, pelo sistema GPS, de excesso de velocidade nas referidas localidades a equipa será penalizada, por cada infração:**

- **1ª infração: advertência**
- **2ª infração: 200 pontos**
- **3ª infração: 400 pontos**
- **4ª infração: à discricção do CCD, podendo ir até à desqualificação**

**11.7.5** O relatório GPS do percurso percorrido por cada equipa, será disponibilizado ao Diretor da Prova e ao CCD, o qual constitui documento oficial de suporte das decisões que eventualmente venham a ser tomadas.

## Art. 12 – PROVA DE ESTRADA

**12.1** Durante todo o percurso da prova, cujo cumprimento é obrigatório sob pena de uma sanção que poderá ir até à desqualificação, cada automóvel terá obrigatoriamente a bordo duas pessoas (piloto e copiloto).

**12.2** Reparações e os abastecimentos são permitidos durante toda a prova, exceto nos casos proibidos por disposições do presente regulamento.

**12.3** Durante a prova é proibido, sob pena de uma sanção que poderá ir até à desqualificação, rebocar, transportar ou fazer empurrar os veículos participantes, a não ser para os fazer voltar ao leito da estrada ou para libertar a mesma.

**12.4** É proibido às equipas, sob pena de uma sanção que poderá ir até à desqualificação:

- 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.

**12.5** As únicas distâncias consideradas válidas serão as definidas pela organização e indicadas no caderno de itinerário.

**12.6 Hora oficial**

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

## Art. 13 – PARQUE DE PARTIDA

**13.1** Qualquer viatura admitida à partida deve ser obrigatoriamente colocada no parque de partida durante o período indicado no programa da prova.

Em caso de atraso na apresentação do veículo no Parque de Partida será aplicada uma penalização de 10 pontos por cada minuto ou fração de atraso.

A partida poderá ser recusada se o atraso for superior a 30 minutos.

**13.2** As viaturas poderão ser apresentadas no parque de partida por um mandatário do concorrente.

#### **Art. 14 –PARTIDA**

**14.1** - A partida para a 1ª etapa será dada por ordem da lista de participantes, a elaborar na sequência das verificações iniciais segundo os mesmos critérios que presidiram à elaboração da lista de inscritos (idade e classes dos veículos participantes).

**14.2** - A partida para as etapas seguintes será dada em função da classificação estabelecida no final da etapa anterior.  
Caso tal não seja possível, a partida será pela ordem de início da última prova de classificação da etapa anterior.

**14.3** - A partida para as Secções 3, 5, 7, 8 e 9 será dada em função da ordem de apresentação das equipas no final do último sector de regularidade da secção precedente.

**14.4** - Os intervalos de partida, iguais para todas as equipas, serão de 30 segundos.

**14.5** - A equipa deverá partir para o rally, bem como para qualquer etapa ou secção, à hora prevista ou durante os 15 minutos imediatamente seguintes. Num caso ou noutro, a partida será considerada como tendo acontecido à hora prevista. Nenhuma compensação será dada por qualquer eventual atraso à partida.

A partida será recusada a qualquer equipa que se apresente no respetivo controlo com um atraso superior a 15 (quinze) minutos.

#### **Art. 15 – CARTAS DE CONTROLO**

**15.1** À partida de cada secção, a equipa receberá uma carta de controlo, na qual figurarão:

- local e hora de partida.
- localização dos controlos horários e de passagem.
- distância e tempo concedido entre dois controlos horários consecutivos
- Sectores de classificação. (tipo, designação e hora de partida)

**15.2** Os membros da equipa são os únicos responsáveis pela respectiva carta de controlo, a qual deverá encontrar-se a bordo durante todo o rally e ser apresentada por um membro da equipa em todos os postos de controlo de passagem obrigatória, a fim de ser visada.

**15.3** 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 desqualificação.

**15.4** A apresentação da carta de controlo nos diferentes controlos e a exatidão das respetivas inscrições são da inteira responsabilidade da equipa.

**15.5** - Compete à equipa apresentar a sua carta de controlo aos comissários na hora que pretende e verificar que a inscrição do tempo está feita corretamente.

**15.6** A inscrição do tempo seja manual seja por aparelhos de impressão, compete exclusivamente ao comissário.

**15.7** Qualquer divergência entre as inscrições de tempos feitas nas cartas de controlo das equipas e noutros documentos oficiais da prova será objeto de análise pelo CCD, que julgará em última instância.

**15.8** Qualquer retificação 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 desqualificação.

#### **Art. 16 – DISPOSIÇÕES GERAIS RELATIVAS AOS CONTROLOS**

**16.1** Os controlos horários e de passagem estão sinalizados através de placas normalizadas e aprovadas pela FIA.

- 16.2** 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. 25).
- 16.3** 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 adotar uma velocidade anormalmente lenta.
- 16.4** É proibido, sob pena de uma sanção que poderá ir até à desqualificação, entrar ou movimentar-se numa zona de controlo num sentido diferente do itinerário da prova.
- 16.5** Todos os controlos deverão ser percorridos sequencialmente, sob pena de aplicação de uma penalização mínima de 600 pontos.
- 16.6** Os controlos começarão a funcionar 10 minutos antes da hora ideal do primeiro concorrente, encerrando 10 minutos após a hora ideal da última equipa em prova. Conforme Art. 7.1.5 das PEPR.

#### Art. 17 – CONTROLOS DE PASSAGEM

- 17.1** 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.
- 17.2** Será aplicada uma penalização de 600 pontos a qualquer equipa que se não apresente num controlo de passagem.

#### Art. 18 – CONTROLOS HORÁRIOS

- 18.1** A hora ideal de controlo num determinado controlo horário (CH) obtém-se adicionando a hora de passagem no CH anterior (horas, minutos e segundos) e o tempo concedido para percorrer a distância entre o CH anterior e esse CH (horas e minutos).
- 18.2** A hora ideal de controlo é da exclusiva responsabilidade das equipas, que podem consultar o relógio no posto de controlo.
- 18.3** - A inscrição do tempo não poderá efetuar-se sem que os dois membros da equipa e a viatura se encontrem na zona de controlo e nas proximidades do respetivo posto. A hora de controlo corresponde ao momento exato em que um dos membros da equipa entrega a carta de controlo ao comissário. Este inscreverá, então, a hora de apresentação.
- 18.4** As equipas não incorrem em qualquer penalidade por atraso se a hora de apresentação da carta de controlo ao comissário corresponder aos 30 segundos seguintes à hora ideal de controlo.  
*Exemplo: Uma equipa devendo controlar às 10h58m30s, será considerada dentro da sua hora se o controlo for efetuado entre as 10h58m30s e as 10h58m59s.*
- 18.5** - Qualquer diferença relativamente à hora ideal será penalizada com 10 pontos por minuto ou fração de minuto.
- 18.6** Será aplicada uma penalização de 200 pontos a qualquer equipa que:
- se apresente num controlo horário com um atraso superior a 15 minutos sobre o horário estabelecido.
  - não se apresente num controlo horário.
- 18.7** Nos controlos horários de final de etapa é permitido controlar por avanço sem que a equipa incorra em qualquer penalização.

## Art. 19 – SECTORES DE CLASSIFICAÇÃO

**19.1** Durante o rally serão disputadas sectores de classificação dos seguintes tipos:

- Sectores de Regularidade Absoluta (SRA)
- Sectores de Regularidade por Sectores (SRS)

**19.2 Cronometragem dos Sectores de Classificação**

**19.2.1** A cronometragem dos sectores de classificação será efetuada de forma automática, com recurso ao sistema Blunik, o qual implica a montagem de uma unidade de controlo (*transponder*) em cada viatura.

**19.2.2** A cronometragem dos sectores de classificação é realizada ao décimo de segundo.

**19.2.3** Em cada controlo de um sector de classificação, a tomada de tempo corresponde ao momento da passagem do *transponder* frente à célula instalada na estrada.

**19.2.4** Nas verificações administrativas iniciais, contra entrega de uma caução de 200,00 € (duzentos euros), a equipa receberá um *voucher* que utilizará para receber o respetivo *transponder*. A caução será devolvida à equipa no final da prova mediante a apresentação do *voucher* da devolução do equipamento em perfeito estado de conservação.

**19.2.5** Os *transponders* serão colocados nos veículos de prova à partida de cada etapa e retirados no seu final, em qualquer dos casos por pessoal da organização. Normalmente, o *transponder* será fixado no vidro lateral traseiro direito da viatura. Em casos especiais (por exemplo, veículos sem vidros laterais traseiros ou com vidros coloridos) e por decisão da organização, o *transponder* poderá ser fixado na parte externa da carroçaria.

**19.2.6** A equipa é responsável pela manutenção do *transponder* na exata posição em que o mesmo for colocado e pela respetiva devolução no final da etapa.

**19.2.7** Em caso de desistência, compete à equipa proceder à entrega do respetivo *transponder* no secretariado da prova, o mais tardar até à hora de partida da etapa seguinte.

**19.2.8** Se for detetada uma avaria na unidade instalada na viatura que manifestamente se comprove ser devida a manuseamento incorreto ou fraudulento por parte da equipa, tal facto implicará a aplicação de penalidade que poderá ir até à desqualificação da prova.

**19.3 Disposições gerais**

**19.3.1** É proibida a paragem do veículo durante a realização das provas de classificação. Qualquer infração constatada dará lugar a uma penalização.

**19.3.2** É proibido às equipas, sob pena de uma sanção que poderá ir até à desqualificação, circular no sentido oposto ao da prova ou utilizar um itinerário diferente do indicado.

**19.3.3** A penalização máxima em cada prova de classificação é de 600 pontos.

**19.3.4** No caso de a realização de uma prova de classificação ser afetada por circunstâncias anómalas que influenciem o normal desenrolar da mesma ou os resultados desportivos nela verificados, o CCD poderá, por proposta da Direcção de Prova,

- atribuir às equipas menos pontuadas, em número a decidir pelo CCD, as penalizações efetivamente realizadas.
- atribuir a todas as restantes equipas uma pontuação idêntica à pontuação mais elevada entre as realizadas pelas equipas consideradas no ponto anterior.

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



**19.3.5** Na eventualidade de uma equipa não realizar uma ou mais provas de classificação de uma determinada secção poderá, ainda assim, retomar o percurso da mesma secção no início de uma prova de classificação subsequente, respeitando a hora de início prevista para o efeito.

**19.3.6** Nas circunstâncias mencionadas no artigo anterior, a equipa deverá parar obrigatoriamente a viatura na «zona de partida» (cf. Art. 20.3 e 21.2.3) da prova de classificação em que retoma o percurso para que um elemento da organização possa confirmar o estado de funcionamento do *transponder*. Caso tal verificação não tenha lugar, a equipa será responsável pelas penalizações que possam ocorrer em virtude do não-funcionamento do *transponder*.

**19.3.7** Por cada prova de classificação não realizada será aplicada uma penalização fixa.

**19.3.8** O controlo de início de qualquer prova de classificação encerrará 10 minutos após a hora ideal do último concorrente em prova.

#### 19.4 Interrupção de um sector de classificação

**19.4.1** Se, por razões de força maior, houver lugar à interrupção, temporária ou definitiva, de um sector de classificação, o responsável do sector mostrará às equipas que se apresentem na respetiva zona de partida (cf. Art. 20.3 e 21.2.3) um painel «**STOP – Art. 19.4**». Este painel, será também apresentado, no final da prova de classificação, às equipas que eventualmente tenham ficado paradas dentro do sector de classificação.

**19.4.2** As equipas em causa ficarão neutralizadas e receberão, logo que possível, instruções sobre o percurso a seguir, o qual poderá, eventualmente, ser o previsto no Road Book.

**19.4.3** Em qualquer caso, o tempo de neutralização será anotado na carta de controlo de cada equipa pelo responsável da prova no local.

O tempo de neutralização inscrito na carta deverá ser adicionado aos tempos aí indicados para cálculo da hora de início dos sectores de classificação subsequentes (cf. Art. 20.2 e 21.2.2) e/ou da hora ideal de apresentação no controlo horário seguinte (Art. 20.1).

#### 19.5 Resumo das penalizações

Artigo		Penalização
11.7.4	1ª Infração – Excesso de velocidade em localidades	advertência
11.7.4	2ª Infração – Excesso de velocidade em localidades	300 pontos
11.7.4	3ª Infração – Excesso de velocidade em localidades	600 pontos
11.7.4	4ª Infração e seguintes – Excesso de velocidade em localidades	até à desqualificação
19.3.1	Paragem constatada	10 pontos
19.3.2	Circulação em sentido oposto ao da prova - por constatação	60 pontos
19.3.3	Penalização máxima	600 pontos
19.3.7	Penalização fixa por cada sector de classificação não realizado	1.000 pontos

#### Art. 20 – SECTORES DE REGULARIDADE ABSOLUTA (SRA)

**20.1** A localização das SRA é indicada na carta de controlo, sendo os locais de início e final normalmente assinalados no terreno através de placas informativas:

- **Início:** bandeira vermelha
- **Final:** bandeira de xadrez

**20.2** A hora exata de início de cada SRA será calculada pela equipa a partir das indicações constantes da carta de controlo (hora de passagem no CH precedente + tempo concedido para iniciar a prova em questão). Cabe a cada equipa a responsabilidade de iniciar a prova à hora correta.

**20.3** Cerca de 30 a 100 metros antes da partida de cada SRA será colocada uma placa informativa (**SS - Pré-Start**). O espaço entre esta placa e a partida da SRA é considerado «zona de partida».

A entrada de um veículo na zona de partida de uma SRA só é permitida nos 60 segundos que antecedem a respetiva partida. Qualquer infração dará lugar à aplicação de uma penalização.

- 20.4** Os controlos de tomada de tempo são secretos, sem qualquer indicação na estrada.
- 20.5** Para cada equipa, a hora ideal de passagem num determinado controlo é fixada em função da hora prevista de início da SRA, da distância a percorrer até esse ponto e da velocidade média imposta (indicada no Road Book) não dependendo, portanto, de qualquer atraso ou avanço nos controlos anteriores.
- 20.6** Sempre que a média imposta nas SRA exceda os 50 Km/h e nunca excedendo os 60 Km/h, os respetivos sectores e ou subsectores de regularidade realizam-se em percursos fechados ao trânsito, existindo condições de segurança e de socorro adequadas.
- 20.7** Será concedida uma tolerância de cinco décimas de segundo por atraso e por avanço relativamente à hora ideal de passagem em cada controlo.

*Exemplo: Uma equipa cuja hora ideal num determinado controlo seja 12:15:30,7 (horas: minutos: segundos, décimos de segundo) não sofrerá qualquer penalização se a tomada de tempo ocorrer entre as 12:15:30,2 e as 12:15:31,2.*

- 20.8** No caso dos controlos instalados nos primeiros 500 metros de um sector de classificação ou dos controlos instalados em zonas de média inferior a 40 km/h apenas serão consideradas as penalizações por avanço, sendo desprezadas as penalizações por atraso.

#### 20.9 Resumo das penalizações

Art.		Penalização
20.3	Entrada na zona de partida com mais de 60" de avanço	10 pontos (mínimo)
20.7	Por cada décimo de segundo de avanço ou atraso sobre a hora ideal de passagem (Para além da tolerância)	0,1 pontos

### Art. 21 – SECTORES DE REGULARIDADE POR SECTORES (SRS)

#### 21.1 Disposições Gerais

- 21.1.1** O percurso de cada SRS será dividido em dois ou mais sectores, de acordo com a indicação constante da carta de controlo. Todos os sectores de uma SRS devem ser percorridos no mesmo tempo.
- 21.1.2** A partida e chegada das SRS são lançadas.
- 21.1.3** Os locais de final de cada sector serão assinalados no terreno por placas normalizadas (relógio sobre fundo vermelho).
- 21.1.4** A hora real de início de uma SRS corresponde ao momento da passagem do *transponder* frente à célula instalada na linha de partida (P).
- 21.1.5** O tempo gasto pela equipa no primeiro sector da SRS será considerado seu tempo de referência para essa prova. Qualquer diferença entre o tempo gasto pela equipa para percorrer qualquer dos sectores seguintes e o seu tempo de referência será penalizada à razão de 0,1 pontos por cada décima de segundo.
- 21.1.6** O tempo gasto pela equipa na realização do sector será deduzido do tempo registado pela equipa mais rápida e, posteriormente, convertido em pontos à razão de 0,05 pontos por cada décima de segundo.
- 21.1.7** Durante a realização das SRS é obrigatória a utilização de capacete de proteção por parte dos dois elementos da equipa.
- 21.1.8** É proibido às equipas, sob pena de uma penalização, travar ou diminuir significativamente a velocidade do seu veículo nos 200 metros que antecedem os locais de final de cada sector das SRS.

## 21.2 Disposições Específicas para as SRS em Estrada

**21.2.1** A localização das SRS é indicada na carta de controlo, sendo os locais de início e final assinalados no terreno através de placas informativas:

- **Início:** bandeira vermelha
- **Final:** bandeira de xadrez

A hora teórica de início de um SRS em estrada será calculada pela equipa a partir das indicações constantes da carta de controlo (hora de passagem no CH precedente + tempo concedido para iniciar o sector em questão). Cabe à equipa a responsabilidade de iniciar o sector à hora correta.

**21.2.2** Cerca de 30 a 100 metros antes da partida da PRS em estrada será colocada uma placa «SS – Pré-Start». O espaço entre esta placa e a partida da SRS em estrada é considerado «zona de partida».

A entrada de um veículo na zona de partida de uma SRS em estrada só é permitida nos 60 segundos que antecedem a respetiva partida. Qualquer infração dará lugar à aplicação de uma penalização.

**21.2.3** A equipa não sofrerá qualquer penalização no controlo de partida (P) se iniciar a SRS em estrada à hora teórica de início ou nos 5 segundos subsequentes (*exemplo: uma equipa cuja hora teórica de início de uma PRS é 15H20M30S poderá iniciar o seu sector sem qualquer penalização entre as 15H20M30S e as 15H20M35S*). O facto de iniciar a SRS fora da janela de tempo estabelecida dará lugar a uma penalização.

**21.2.4** No decorrer do percurso do rally, as equipas terão oportunidade de efetuar uma passagem de reconhecimento por cada SRS em estrada. Esta passagem de reconhecimento será efetuada sob a forma de uma SRA realizada à média de 40 Km/h. Durante a passagem de reconhecimento não é obrigatória a utilização de capacete de proteção por parte dos elementos da equipa.

## 21.3 Disposições Específicas para os SRS em Circuito

**21.3.1** Antes da realização de um SRS em circuito, as equipas devem conduzir os seus veículos para um parque de espera, sob o regime de Parque Fechado, de acordo com as indicações dos Comissários.

**21.3.2** Os SRS em circuito são disputadas por séries de concorrentes, com partidas desfasadas entre si. A partida de uma SRS será dada em função da ordem de chegada ao Controlo Horário que a antecede

**21.3.3** Dado o sinal de partida, a equipa deverá arrancar imediatamente. Se uma equipa não 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.

**21.3.4** A falsa partida será penalizada, sem prejuízo de outras penalidades que possam ser aplicadas pelo CCD.

**21.3.5** No caso de imobilização do veículo na pista (antes do início, durante ou após o sector), se a viatura não puder mover-se pelos seus próprios meios, ficará desde logo à ordem da Direcção da Prova, que o mandará remover para onde entender mais adequado.

**21.3.6** No caso de o percurso ser delimitado por pinos, o derrube de qualquer pino dará lugar a penalização.

**21.3.7** A prova termina no momento em que o concorrente cruzar a linha de meta no final do último sector, sendo-lhe então apresentada a bandeira de xadrez.

**21.3.8** Para cada SRS em circuito será definido um tempo máximo. Será aplicada uma penalização a qualquer equipa que exceda o tempo máximo.

**21.3.9** A organização divulgará em aditamento os detalhes de cada SRS em circuito.

#### 21.4 Resumo das penalizações

Art.		Penalização
21.1.5	Por cada décima de segundo de diferença relativamente ao tempo de referência	0,1 pontos
21.1.6	Tempo total (deduzido do tempo gasto pela equipa mais rápida) - Por cada décima de segundo	0,05 pontos
21.1.7	Não utilização dos capacetes de proteção	Máxima
21.1.8	Travagem / redução de velocidade nos 200 m antes do final de cada sector	30 pontos
21.2. 2	Entrada na zona de partida com mais de 60" de avanço	10 pontos (mínimo)
21.2. 3	SRS em estrada / início da prova fora da janela de tempo estabelecida - por cada décima de segundo de avanço ou atraso	0,1 pontos
21.3.3	Impossibilidade (ou recusa) de partida	Máxima
21.3.4	Falsa partida	10 pontos (mínimo)
21.3.6	Derrube de pinos - por cada	5 pontos
21.3.8	Tempo superior ao tempo máximo	Máxima
<b>Art. 22 – "SUPER RALLY"</b>		

Uma equipa que não complete uma etapa será considerada como pretendendo reiniciar a prova no controlo horário de partida da etapa seguinte, exceto se informar a direção da prova de uma decisão contrária, até 2H00 após a hora prevista para a chegada do 1º concorrente ao final da etapa anterior (ver programa da prova)

As equipas abrangidas pelo disposto neste artigo deverão apresentar a respetiva viatura no parque fechado durante o período compreendido entre 15 e 30' antes da hora prevista para a partida do 1º concorrente para a etapa em questão. (ver programa da prova)

Partirão para a etapa seguinte, tal como todas as restantes equipas, em função da classificação estabelecida no final da etapa anterior.

#### Art. 23 – ASSISTÊNCIA

- 23.1** A assistência e os reabastecimentos são livres durante toda a prova, com as seguintes exceções:
- no decorrer das provas de classificação.
  - nas zonas definidas como Parque Fechado.
  - nos 100 metros do itinerário da prova que antecedem os controlos de entrada e de saída dos Parques Fechados.
- 23.2** 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).
- 23.3** Flexi-Assistência
- 23.3.1** Após a conclusão da 3ª etapa, haverá lugar a um período de 60 minutos para assistência aos veículos de prova.
- 23.3.2** À chegada ao controlo de final de etapa, a equipa receberá uma carta de controlo para este efeito.
- 23.3.3** Serão instalados controlos horários à saída (PF-OUT) e à entrada (PF-IN) do parque fechado.
- 23.3.4** Os veículos poderão ser retirados do parque fechado (PF-OUT) entre as 22h30 e as 23h30 por qualquer dos membros da equipa ou por um mandatário da mesma, devendo o condutor apresentar a respetiva carta de controlo.

- 23.3.5** Se se registar um atraso na apresentação no controlo PF-IN (entrada no parque fechado), ou seja, no caso de ser excedido o tempo de 60 minutos da «Flexi-Assistência», haverá lugar à aplicação de uma penalização de 10 pontos por minuto ou fração de minuto de atraso. Se o atraso for superior a 60 minutos, será aplicada exclusivamente uma penalização de 6.000 pontos podendo a equipa, neste caso apresentar a respetiva viatura no parque fechado durante o período compreendido entre 15' e 30' antes da hora prevista para a partida do 1º concorrente para a etapa seguinte (ver programa da prova).
- 23.3.6** A apresentação em PF-IN pode ser efetuada, sem penalização, antes de terminado o período de 60 minutos da «Flexi-Assistência».
- 23.3.7** A «Flexi-Assistência» é facultativa, pelo que uma equipa que não pretenda utilizar este período de assistência tem de manter o seu veículo no parque fechado.

#### Art. 24 – PARQUE FECHADO

- 24.1** Os veículos estão sujeitos ao regime de parque fechado:
- desde a sua entrada num parque de partida (se existir), num parque de reagrupamento, de final de secção e ou etapa e até à sua saída do mesmo ou num parque de espera (Art. 21.3.1);
  - desde a sua entrada numa zona de controlo e até à sua saída desta;
  - desde a sua entrada numa «zona de partida» de uma SRA ou SRS em estrada e até à sua partida para a prova em questão;
- 24.2** Durante o período de regime de Parque Fechado é proibido proceder a qualquer intervenção na viatura (reparação, manutenção, reabastecimento, etc.), sob pena de aplicação de penalizações.
- 24.3** Num parque de partida, de reagrupamento ou de final de etapa e ou secção, como exceção ao regime de parque fechado, é permitido, mediante autorização da organização e sob supervisão de um comissário, substituir uma roda furada utilizando os meios existentes a bordo do veículo ou substituir o para-brisas da viatura, neste caso com a possibilidade de recorrer a ajuda exterior. Estas operações deverão estar concluídas até à hora de partida da equipa. Caso contrário, serão aplicadas as penalizações previstas no regulamento (Art. 14.5).
- 24.4** À partida de uma etapa ou de uma secção, as equipas podem entrar no parque fechado 10 minutos antes da sua hora de partida. Se num parque de reagrupamento não exceder 15 minutos, as equipas podem permanecer dentro do parque.
- 24.5** Qualquer infração ao regime de Parque Fechado implicará uma penalização à discrição do CCD, a qual poderá ir até 6.000 pontos.

#### Art. 25 – CLASSIFICAÇÃO

- 25.1** Para se classificar, uma equipa deve controlar no último controlo horário de chegada durante o respetivo período de funcionamento.
- 25.2** Ao concorrente com menor pontuação será atribuído o título de **Vencedor do XVIII Rally de Portugal Histórico**.
- 25.3** Ao concorrente da Categoria Clássicos com menor pontuação será atribuído o título de **Vencedor do XIII Troféu ACP Clássicos**.
- 25.4** Em caso de igualdade pontual entre dois ou mais concorrentes, será considerado vencedor aquele que tiver obtido a menor pontuação no 1º sector de classificação. Subsistindo o empate, o desempate será favorável àquele que tiver obtido a menor pontuação no 2º sector de classificação e assim sucessivamente.

## 25.5 - Outras classificações

**25.5.1 Classes** – apenas serão definidas classificações nas classes com um mínimo de 5 viaturas participantes.

**25.5.2 Equipas femininas** – apenas serão consideradas as equipas constituídas cujo piloto e copiloto sejam do sexo feminino.

**25.5.3 1ª Equipa estrangeira** – Taça ou troféu.

### 25.5.4 Teams

A pontuação total de um «Team» corresponde ao somatório das pontuações das suas 3 equipas mais bem classificadas no final do rally.

O «Team» vencedor será aquele que obtiver a menor pontuação total.

Em caso de igualdade pontual entre dois ou mais «Teams», será considerado vencedor aquele que tiver uma equipa em melhor posição na classificação final do rally.

## Art. 26 – RECLAMAÇÕES – APELOS

Todas as reclamações e/ou apelos devem ser apresentados como estipulado no Art. 13 do CDI e no Art. 14 das PGAK.

## Art. 27 – PRÉMIOS

**27.1** Serão atribuídos os seguintes prémios:

- - Vencedor do **XVIII Rally de Portugal Histórico**: “Troféus de Honra ACP” (cf. Art. 25.2)
- - 2º aos 5º classificados: Taças ou troféus
- - Vencedor do **XIII Troféu ACP Clássicos**: Taças ou troféus (cf. Art. 25.3)
- - 1º de cada classe: Taças ou troféus (cf. Art. 25.5.1)
- - 1ª equipa estrangeira: Taças ou troféus (cf. Art. 25.5.3 e 27.2)
- - 1ª equipa feminina: Taças ou troféus (cf. Art. 25.5.2)
- - 1º «Team»: Taça ou troféu (cf. Art. 25.5.4)

**27.2** No caso de a equipa vencedora ser estrangeira, não será atribuído o prémio «1ª equipa estrangeira», sendo, nesse caso, atribuído um prémio à «1ª equipa portuguesa».

## Art. 28 – ENTREGA DE PRÉMIOS

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

**28.2** As equipas com direito a prémios, deverão estar presentes na cerimónia da entrega de prémios do rally, sem o que não poderão receber os prémios a que tiverem direito pela sua classificação na prova.

## Art. 29 – CONTROLO ANTI DOPAGEM / CONTROLO DE ALCOOLÉMIA

**29.1** De acordo com os Art. 18 e 19 das PGAK, a realizar-se, em Sintra.

## ANEXOS:

- Anexo 1 – Itinerário (em aditamento)
- Anexo 2 – Plano de presenças do encarregado pelas Relações com os Concorrentes. (em aditamento)
- Anexo 3 – Normas ambientais. (em aditamento)
- Anexo 4 - Adenda – “I Troféu Rally de Portugal Histórico”