



**Rali D. Carlos I 2023**

**17 e 18 de novembro de 2023**

# **REGULAMENTO**

**VISA FPAK Nº 1891/REGH/2023 Emitido em 18/08/2023**



## INTRODUÇÃO

O Automóvel Club de Portugal organiza, a 17 e 18 de novembro de 2023, uma prova/evento reservada de regularidade histórica denominada **Rali D. Carlos I 2023**.

O rali será disputado em conformidade com o Código Desportivo Internacional da FIA (CDI) e seus anexos, as Prescrições Gerais de Automobilismo e Karting 2023 (PGAK), as Prescrições Específicas de Provas de Regularidade 2023 (PEPR) e o presente regulamento particular.

## Programa

Data	Hora		Local
14 Set 23		Abertura das inscrições	ACP Clássicos Prior Velho
05 Nov 23	18H00	Fecho das inscrições a preço reduzido	
12 Nov 23	18H00	Fecho das inscrições	
13 Nov 23	17H00	Publicação da lista de inscritos	FPAK e ACP Clássicos
17 Nov 23 (6ª feira)	15H00/19H00	Verificações documentais e técnicas	Hotel Templários Tomar
	19H30	1ª Reunião do CCD	Hotel Templários Tomar
	20H00	Publicação da lista de participantes, hora e ordem de partida	Hotel Templários Tomar
18 Nov 23 (Sábado)	09H45	Entrada em Parque do 1º concorrente (15 minutos antes da partida)	Hotel Templários Tomar
	10H00	Partida do 1º concorrente	Hotel Templários Tomar
	17H30	Chegada do 1º concorrente	Ponte de Sôr
	18H30	Afixação da classificação provisória	Ponte de Sôr
	19H00	Afixação da classificação oficial	Ponte de Sôr
	19H30	Distribuição de prémios	Ponte de Sôr

## Quadro Oficial de Afixação

Data	Localização
17 e 18 de Novembro de 2023	Hotel Templários Tomar

## Art- 1 - ORGANIZAÇÃO

### 1.1 - Clube organizador

Automóvel Club de Portugal (ACP)  
Rua General Humberto Delgado, 3  
2685-340 Prior Velho

### 1.2 - Comissão Organizadora

- João Jordão
  - Luís Cunha
  - Manuel Formosinho Sanchez
- Rua General Humberto Delgado, 3  
2685-340 Prior Velho

### 1.3 - Secretariado Permanente

(até 16 de Novembro de 2023 - 09:00/13:00 e 14:00/18:00)  
ACP Clássicos  
Rua General Humberto Delgado, 3  
2685-340 Prior Velho  
Tel. +351 213 180 169  
Fax + 351 219 429 192  
E-mail: [acpclassicos@acp.pt](mailto:acpclassicos@acp.pt)

### 1.4 - Centro Operacional do Rali

17 e 18 de Novembro de 2023 – Hotel Templários Tomar

## 1.5 - Oficiais da Prova

Presidente do Colégio de CD	Jorge Monteiro	tba
Comissários Desportivos	Marco Ramos	CDB PT 23/5561
	João Costa	CDE PT 23/5563
Secretário do CCD	Luciano Silva	CDB PT 23/5560
Diretor de Prova	Filipe Gaivão	DP PT 23/5555
Diretor de Prova Adjunto	Orlando Romana	DP PT 23/5565
Responsável Segurança	Jaime Santos	DP PT 23/5564
Comissário Técnico	Luís Cunha	CT PT 23/5567
Relação com os Concorrentes	Vanda Marcelo	CDA PT 23/5558
Resultados	André Farinha	AD PT 23/5569
Secretário de Prova	Silvina Antunes	AD PT 23/5578
Médico	Tba	

## 1.6 - Relação com os Concorrentes



Vanda Marcelo – 912 201 538

### Art. 2 - DESCRIÇÃO

O rali 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 disputados setores de classificação dos seguintes tipos:

- Setores de Regularidade Absoluta (SRA)
- Setores de Regularidade por Sectores (SRS)
- Setores de Regularidade à Figura (SRF)

Percurso total	<b>Cerca de 270 Km</b>
Etapas	<b>1</b>
Secções	<b>2</b>
Setores de Classificação (extensão)	<b>13 - cerca de 100 km</b>
Piso das Setores de Classificação	<b>Asfalto</b>

### Art. 3 - VIATURAS ADMITIDAS

3.1 - Serão admitidos automóveis ligeiros de passageiros, legalmente matriculados, construídos entre 1 de Janeiro de 1946 e 31 de Dezembro de 2001.

#### 3.2 – Categorias

<b>Categoria E</b>	De 01/01/1946 a 31/12/1960
<b>Categoria F</b>	De 01/01/1961 a 31/12/1970
<b>Categoria G</b>	De 01/01/1971 a 31/12/1980
<b>Categoria H</b>	De 01/01/1981 a 31/12/1990
<b>Futuro-Clássico</b>	De 01/01/1991 a 31/12/2001

3.3 - Os automóveis serão qualificados nas respetivas categorias pelos próprios concorrentes. Os concorrentes são os únicos responsáveis pela exatidão dos dados fornecidos à organização nos boletins de inscrição.

3.4 - 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.

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

4.1 - 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 co-piloto.

4.2 - O concorrente/piloto deverá ser titular de carta de condução válida e ter um mínimo de 18 anos de idade à data das verificações documentais.

Aconselhamos a licença desportiva NACIONAL D FPAK que inclui um seguro.

Para os condutores e / ou acompanhantes não detentores de licença desportiva válida, conforme Comunicado FPAK 011/2018 – Seguros 2018, todos os concorrentes sem licença desportiva, terão de solicitar ao clube organizador uma Autorização de Participação (10€ para concorrentes nacionais, 30€ para concorrentes espanhóis e 50€ para concorrentes de outros países estrangeiros).

**4.3** - Ao abrigo do definido no 2.3.11 do CDI, a prova é reservada e só serão aceites inscrições na sequência de convite expresso do Organizador.

Qualquer alteração posterior na constituição da equipa só poderá ser efetuada com o acordo da comissão organizadora e unicamente se não implicar a mudança de concorrente de acordo com os Art. 9.13.1 e 9.13.2 do CDI e Art. 7.5 das PGAK.

**4.4** - Os interessados em participar no rali devem, até à data indicada no programa da prova, fazer entrega no ACP Clássicos (cf. art. 1) do Boletim de Inscrição (por correio, fax, e-mail ou em mão), totalmente preenchido e acompanhado da respetiva taxa de inscrição, que será submetido no Portal FPAK pela organização.

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.

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

**4.6** - Número máximo de participantes: 50.

**4.7** - 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.

**4.8** - A Comissão Organizadora reserva-se o direito de não organizar a prova se, à data do fecho das inscrições, não estiverem inscritos um número mínimo de trinta e cinco (35) equipas.

## **Art. 5 - TAXAS DE INSCRIÇÃO - SEGURO DE PROVA**

**5.1** O valor da taxa de inscrição é de 385 € (trezentos e oitenta e cinco euros) para Sócios ACP e de 355 € (trezentos e cinquenta e cinco euros) para Membros ACP Clássicos e inclui:

- Regulamento particular
- Caderno de itinerário
- Placa e números de competição para o veículo
- Jantar do dia 17 de novembro e Almoço do dia de prova (18 de novembro).
- Prémio de seguro (cf. Art. 5.6).

**5.2** - O valor da taxa de inscrição para as inscrições recebidas até 4 de novembro é de 355 € (trezentos e cinquenta e cinco euros) para Sócios ACP e de 325 € (trezentos e vinte e cinco euros) para Membros ACP Clássicos.

**5.3** - A recusa de colocação e uso da publicidade facultativa da organização determina o agravamento para o dobro da taxa de inscrição devida pelo concorrente

**5.4** - As taxas de inscrição serão integralmente reembolsadas:

- De acordo com o Art. 9.8 das PGAK.
- No caso do pedido de inscrição ter sido recebido estando esgotado o número máximo de concorrentes fixado no art. 4.6 e não ser possível admitir o interessado nos termos do art. 4.7.

**5.5** - A organização poderá reembolsar 25% do valor da taxa de inscrição aos concorrentes que, por razões de força maior não tenham podido participar no Rali.

### **5.6 - Descrição da cobertura do seguro de prova**

**5.6** - A taxa de inscrição inclui o prémio de seguro de acordo com o Art. 17 das PGAK 2023.

**5.7** - O Automóvel Club de Portugal, bem como a Comissão Organizadora do Rali, declinam toda a responsabilidade por qualquer acidente que possa ocorrer com, ou ser causado por qualquer participante e/ou viatura de competição, durante a realização do rali.

## **Art. 6 - VERIFICAÇÃO DOCUMENTAL E TÉCNICA**

**6.1 - Verificação documental** - Devem-se privilegiar os métodos e processos digitais.

À data da prova, os concorrentes terão obrigatoriamente de se fazer acompanhar dos originais dos documentos enviados, cuja exibição poderá ser solicitada pela organização.

17 de novembro de 2023	15H00 às 19H00	Hotel Templários Tomar
------------------------	----------------	------------------------

O concorrente/piloto e o co-piloto terão que apresentar os seguintes documentos, sem os quais a partida lhes poderá ser recusada:

- Carta de condução do concorrente/piloto
- Livrete e Título de Registo de Propriedade do veículo ou documentos equivalentes no país de matrícula do veículo. No caso do veículo não ser propriedade de nenhum dos ocupantes autorização do proprietário para participação na prova.

### **6.2 - Verificação técnica**

**6.2.1** - No momento da sua apresentação no parque de Verificação Técnica, os veículos deverão ter já afixados os números e as placas fornecidos pela organização.

**6.2.2** - Os automóveis concorrentes deverão estar equipados com, pelo menos, um extintor de incêndio de carga não inferior a 2 quilogramas.

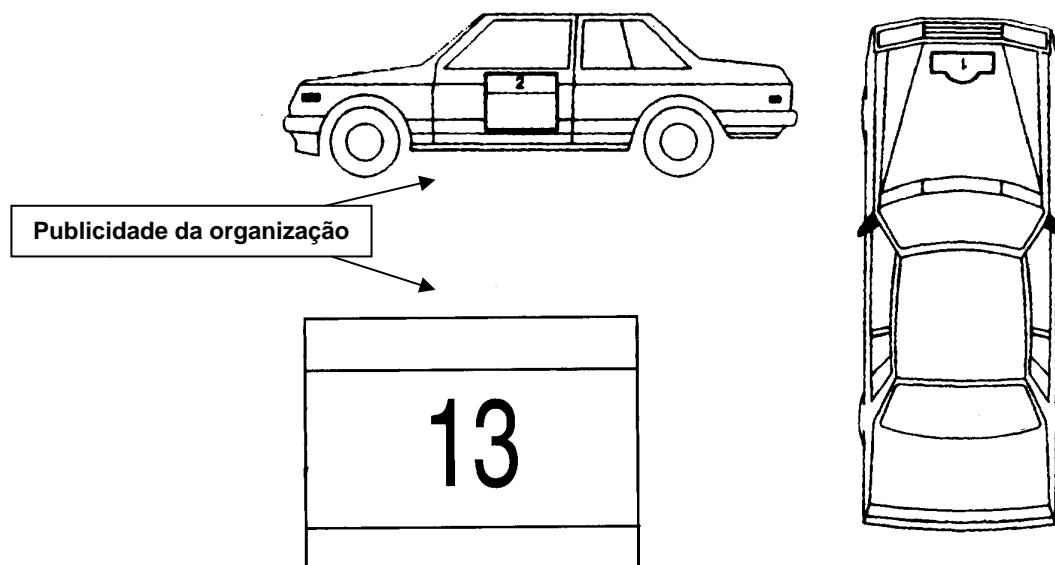
## Art. 7 - PUBLICIDADE

7.1 - Os concorrentes poderão, livremente, afixar toda a publicidade nas suas viaturas desde que:

- seja autorizada pelas leis nacionais (chama-se a atenção para a interdição de publicidade a tabaco e aos condicionalismos sobre bebidas alcoólicas);
- não colida com os espaços destinados a placas e números de competição;
- não impeça a visibilidade através dos vidros.

7.2 - É autorizada a colocação, na parte superior e a toda a largura do pára-brisas, de uma banda com a altura máxima de 10 cm.

7.3 Colocação da publicidade dos organizadores e dos números de competição



### Publicidade Obrigatória

- 1 - Placa do Rali – à frente (45 x 33 cm)
- 2 - Números de Competição - um para cada porta da frente (50 x 52 cm).
- 3 - Publicidade obrigatória de acordo com o Art. 15.1 das PGAK  
Publicidade obrigatória é a que consta junto do número de concorrente
- 4 - Publicidade facultativa de acordo com o Art. 15.2 das PGAK  
Não existe publicidade facultativa

## Art. 8 - PLACAS - NÚMEROS

8.1 - **Placas** - as placas do rali 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 rali – 60 pontos
- Falta de uma placa do rali – 60 pontos
- Falta das duas placas de rali – 600 pontos

### 8.2 - Números de competição

8.2.1 - Os números de competição são atribuídos por ordem decrescente da idade dos veículos

8.2.2 - 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.

8.2.3 - Em caso de desistência ou desqualificação determinada pelo Colégio de Comissários Desportivos, os concorrentes deverão retirar imediatamente as placas de identificação e os números de competição.

## Art. 9 - APLICAÇÃO E INTERPRETAÇÃO DO REGULAMENTO

9.1 - O Diretor de Prova é o responsável pela aplicação do presente regulamento durante o decorrer da prova. Sem prejuízo, deve informar o Colégio de Comissários Desportivos de todas as decisões importantes que tiver tomado no quadro da regulamentação geral ou particular do rali.

9.2 - Qualquer reclamação sobre essa aplicação será comunicada por escrito pelo concorrente ao Diretor de Prova que a submeterá para instrução e decisão do Colégio de Comissários Desportivos (Art. 13.1 e seguintes do CDI).

9.3 - Todos os casos omissos no presente regulamento serão apreciados pelo Colégio de Comissários Desportivos, que detém o exclusivo poder de decisão (Art. 11.9 do CDI).

9.4 - 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.

9.5 - 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

**9.6** - Os concorrentes, pilotos e co-pilotos respeitarão, sem exceção, o presente Regulamento, reconhecendo as jurisdições desportivas habituais estabelecidas pelas PGAK e Código Desportivo Internacional da FIA.

#### **9.7 - Circulação**

**9.7.1** - 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 Colégio de Comissários Desportivos, nos termos seguintes:

- 1ª infração: 600 pontos
- 2ª infração: 3.000 pontos
- 3ª infração: desqualificação

**9.7.2** - 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.

**9.7.3** - No caso em que decidam não fazer parar a equipa em infração, poderão solicitar a aplicação das penalizações previstas neste artigo, 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,

**9.7.4** - O presente artigo não se aplica ao percurso de Setores de Classificação (SRA, SRS e SRF) no que respeita à sinalização que imponha limitações de velocidade.

### **Art. 10 – SETORES DE ESTRADA**

**10.1** - 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 co-piloto).

**10.2** - As reparações e os abastecimentos são permitidos durante toda a prova, exceto nos casos proibidos por disposições do presente regulamento.

**10.3** - Durante a prova é proibido, sob pena de uma sanção que poderá ir até à 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.

**10.4** - 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.

**10.5** - A qualquer equipa que não realize integralmente uma secção da prova será atribuída uma penalização fixa de 6.000 pontos, sendo neste caso desprezadas todas as eventuais penalizações em tempo (controlos horários e setores de classificação) que a equipa tenha sofrido durante a secção em causa.

**10.6** - As únicas distâncias consideradas válidas serão as definidas pela organização e indicadas no Caderno de itinerário.

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

### **Art. 11 - PARQUES**

**11.1** - 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 de entrada em parque for superior a 15 minutos.

**11.2** - As viaturas poderão ser apresentadas no parque de partida por um mandatário do Concorrente.

**11.3** - No final da prova, para serem classificadas, as viaturas com as respetivas equipas terão de se apresentar no parque de chegada dentro do tempo indicado na carta de controlo.

### **Art. 12 - PARTIDA**

**12.1** - 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).

**12.3** - A partida para a secção 2 será dada em função da ordem de apresentação das equipas no controlo horário de chegada da secção precedente.

**12.4** - O intervalo de partida, igual para todas as equipas, será de 30 segundos.

**12.5** - A equipa deverá partir para o rali, 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- 13 - CARTAS DE CONTROLO**

**13.1** - 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
- setores de classificação (tipo, designação e hora de partida)

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

**13.3** - 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.

**13.4** - A falta de visto em qualquer controlo, ou a não entrega da carta de controlo nos postos de controlo, implicará a aplicação de uma sanção que poderá ir até à desqualificação.

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

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

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

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

## **Art.14 - DISPOSIÇÕES GERAIS RELATIVAS AOS CONTROLOS**

**14.1** - Todos os controlos horários, controlos horários sem passagem e de passagem estarão sinalizados por meio de placas normalizadas e aprovadas pela FIA.

**14.1.1** - Nos controlos horários sem passagem, o concorrente limitar-se-á a passar por eles sem parar mas sendo cronometrado por um dispositivo eletrónico.

**14.2** - As zonas de controlo (isto é, todas as zonas compreendidas entre a primeira placa avisadora amarela e a última placa final "beije" com três listas transversais) são consideradas "Parque Fechado".

**14.3** - O procedimento de controlo começa no momento em que o veículo entra na zona de controlo. A duração da passagem 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.

**14.4** - 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.

**14.5** - Todos os controlos deverão ser percorridos sequencialmente, sob pena de aplicação de uma penalização mínima de 600 pontos.

**14.6** - Os controlos começarão a funcionar 15 minutos antes da hora ideal do primeiro concorrente, encerrando 15 minutos após a hora ideal da última equipa em prova.

## **Art. 15 - CONTROLOS DE PASSAGEM**

**15.1** - Para além dos controlos de passagem eventualmente 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 passagem nos controlos atrás mencionados.

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

## **Art. 16 - CONTROLOS HORÁRIOS**

**16.1** - A hora ideal de controlo num determinado controlo horário (CH) ou controlo horário sem passagem (CHSP) 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 ou CHSP (horas e minutos).

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

**16.3** - 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, manualmente ou através de relógio com impressora, a hora de apresentação.

**16.4** - 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 10h58m00s, será considerada dentro da sua hora se o controlo for efetuado entre as 10h58m00s e as 10h58m30s

**16.5** - Qualquer diferença relativamente à hora ideal será penalizada com 1 ponto por segundo.

**16.6** - Será aplicada uma penalização de 600 pontos a qualquer equipa que:

- se apresente num controlo horário com um atraso superior a 10 minutos sobre o horário estabelecido

**16.7** - Nos controlos horários CH é permitido controlar por avanço sem que a equipa incorra em qualquer penalização.

## Art. 17 - SETORES DE CLASSIFICAÇÃO

17.1 - Durante o rali serão disputados setores de classificação dos seguintes tipos:

- Setores de Regularidade Absoluta (SRA)
- Setores de Regularidade por Sectores (SRS)
- Setores de Regularidade à Figura (SRF)

### 17.2 - Cronometragem dos setores de classificação

17.2.1 - A cronometragem dos setores 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 participante.

17.2.2 - A cronometragem dos setores de classificação é realizada ao décimo de segundo.

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

17.2.4 - Nas verificações técnicas, contra entrega de uma caução de 50,00 € (cinquenta euros), a equipa receberá um *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.

17.2.5 - Os *transponders* serão colocados nos veículos de prova à partida de cada etapa e retiradas 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.

17.2.6 - A equipa é responsável pela manutenção do *transponder* na exata posição em que a mesma for colocada e pela respetiva devolução no final da etapa.

17.2.7 - Em caso de desistência, compete à equipa proceder à entrega do respetivo *transponder* no secretariado da prova, o mais rápido possível.

17.2.8 - 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.

### 17.3 Disposições gerais

17.3.1 - É proibida a paragem do veículo durante a realização dos setores de classificação. Qualquer infração constatada dará lugar a uma penalização.

17.3.2 - 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.

17.3.3 - A penalização máxima em cada setor de classificação é de 600 pontos.

17.3.4 - No caso de a realização de um setor de classificação ser afetado por circunstâncias anómalas que influenciem o normal desenrolar da mesma ou os resultados desportivos nela verificados, o CCD poderá, por proposta da Direção de Prova,

- atribuir às equipas menos pontuadas, em número a decidir pelo Colégio, 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 do setor de classificação - independentemente do local em que tenham ocorrido as circunstâncias que influenciaram o normal desenrolar do setor de classificação.

### 17.4 - Interrupção de um setor de classificação

17.4.1 - Se, por razões de força maior, houver lugar à interrupção, temporária ou definitiva, de um setor de classificação, o responsável do setor apresentará às equipas um painel "STOP - Art. 17.4".

17.4.2 - 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.

17.4.3 - Em qualquer caso, o tempo de neutralização será anotado na carta de controlo de cada equipa pelo responsável do setor.

O tempo de neutralização inscrito na carta deverá ser adicionado aos tempos aí indicados para cálculo da hora de início dos setores de classificação subsequentes e/ou da hora ideal de apresentação no controlo horário seguinte.

### 17.5 - Resumo das penalizações

Artigo		Penalização
17.3.1	Paragem constatada	10 pontos
17.3.2	Circulação em sentido oposto ao da prova – por constatação	60 pontos

## Art. 18 - SETORES DE REGULARIDADE ABSOLUTA (SRA)

18.1 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

18.2 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 o setor em questão). Cabe a cada equipa a responsabilidade de iniciar a prova à hora correta.

18.3 Os controlos de tomada de tempo são secretos, sem qualquer indicação na estrada.

18.4 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.

**18.5** A velocidade média imposta nas SRA não pode exceder os 50 Km/h.

**18.6** 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.*

#### **18.7 Resumo das penalizações**

Artigo		Penalização
18.4	Por cada décimo de segundo de avanço ou atraso sobre a hora ideal de passagem (para além da tolerância)	0,1 pontos

### **Art. 19 - SETORES DE REGULARIDADE POR SECTORES (SRS)**

#### **19.1 - Disposições Gerais**

**19.1.1** - 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 de acordo com as especificações da PEC.

**19.1.1** - Os locais de final de cada sector serão assinalados no terreno por placas indicadoras.

**19.1.2** - A hora real de início de uma SRS corresponde ao momento da passagem do *transponder* frente à célula instalada na linha de partida (P).

#### **19.2 - Disposições Específicas para as SRS em Estrada**

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

- início: bandeira vermelha
- final: bandeira vermelha cortada

**19.2.2** - A hora teórica de início de uma 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 a prova à hora correta.

**19.2.3** - 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.*

#### **19.3 - Resumo das penalizações**

Artigo	Descrição	Penalização
19.2.2	Por cada décimo de segundo de avanço ou atraso sobre a hora ideal de passagem (para além da tolerância)	0,1 pontos

### **Art. 20 - SETORES DE REGULARIDADE À FIGURA (SRF)**

**20.1** - A localização das SRF 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 vermelha cortada

**20.2** - A hora exacta de início de cada SRF 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 a cada equipa a responsabilidade de iniciar a prova à hora correta.

**20.3** - Os controlos de tomada de tempo são secretos, sem qualquer indicação na estrada mas colocados sempre nas figuras assinaladas no Road-Book.

**20.4** - As distâncias de aferição divulgadas pela organização, têm valor nestes sectores independentemente de existirem marcos hectométricos.

**20.5** - Para cada equipa, a hora ideal de passagem num determinado controlo é fixada em função da hora prevista de início da SRF, da distância a percorrer até esse ponto e da velocidade média imposta (indicada no road-book ou carta de controlo), não dependendo, portanto, de qualquer atraso ou avanço nos controlos anteriores.

**20.6** - Salvo casos específicos, a média imposta nas SRF não ultrapassará os 50 km/h.

**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 - Resumo das penalizações**

Artigo		Penalização
20.5	Por cada décimo de segundo de avanço ou atraso sobre a hora ideal de passagem (para além da tolerância)	0,1 pontos

#### **Art. 21 - CLASSIFICAÇÃO**

21.1 - Para se classificar, uma equipa deve controlar no último controlo horário de chegada durante o respetivo período de funcionamento e entrar no parque de chegada dentro do tempo atribuído na carta de controlo.

21.2 - Ao concorrente com menor pontuação de cada Categoria será atribuído o título de **Vencedor do Rali D. Carlos I.**

21.3 - Em caso de igualdade pontual entre dois ou mais concorrentes, será considerado vencedor aquele que tiver obtido a menor pontuação na 1ª prova de classificação. Subsistindo o empate, o desempate será favorável aquele que tiver obtido a menor pontuação na 2ª prova de classificação e assim sucessivamente.

21.4 - Apenas serão definidas classificações nas categorias com um mínimo de 5 viaturas participantes.

#### **Art. 22 - RECLAMAÇÕES - APELOS**

Todas as reclamações e/ou apelos devem ser apresentados de acordo com o estipulado no CDI e nas PGAK.

22.1 - **Reclamação** - de acordo com os Art. 14 das PGAK e 12 das PEPR.

22.2 - **Apelo** - de acordo com o Art. 14 das PGAK e 12 das PEPR.

#### **Art. 23 - PRÉMIOS**

23.1 Serão atribuídos os seguintes prémios/troféus:

- Classificação por Categorias: 1º, 2º e 3º de cada Categoria que tenha um mínimo de 5 participantes
- De acordo com o Art. 16.5 das PGAK, todos os concorrentes participantes terão de receber da organização um troféu de participação

#### **Art. 24 - ENTREGA DE PRÉMIOS**

24.1 - A distribuição de prémios terá lugar de acordo com o programa da prova e de acordo com o Plano de Contingência FPAK.

24.2 - A entrega de prémios será de acordo com o Art. 16 das PGAK.

#### **Art. 25 - CONTROLO ANTIDOPAGEM / ANTI ALCOOLÉMIA**

25.1 - De acordo com os Art. 18 e 19 das PGAK realizar-se-á em Ponte de Sôr