

ÍNDICE

| | | |
|--------------------|--|----|
| ART. 1. | DEFINIÇÕES..... | 2 |
| ART. 2. | CATEGORIAS..... | 3 |
| ART. 3. | VELOCIDADES | 3 |
| ART. 4. | ITINERÁRIO - CADERNO DE ITINERÁRIO - CARTA DE CONTROLO | 3 |
| ART. 5. | VERIFICAÇÕES ADMINISTRATIVAS E TÉCNICAS..... | 4 |
| ART. 6. | PARTIDA..... | 4 |
| ART. 7. | CONTROLOS - SINALIZAÇÃO - PARQUE FECHADO | 5 |
| ART. 8. | SETORES DE REGULARIDADE | 6 |
| ART. 9. | PENALIZAÇÕES..... | 7 |
| ART. 10. | SEGURANÇA..... | 7 |
| ART. 11. | CLASSIFICAÇÕES - <i>EX-AEQUO</i> | 8 |
| ART. 12. | RECLAMAÇÕES - DIREITO DE REVISÃO - APELO | 8 |
| ART. 13. | APLICAÇÃO E INTERPRETAÇÃO DAS PRESENTES PRESCRIÇÕES ESPECÍFICAS..... | 8 |
| ANEXO I - | PLACAS DE CONTROLO | 9 |
| ANEXO II - | QUILÓMETRO PADRÃO | 10 |
| ANEXO III - | REGULARIDADE SPORT | 13 |
| ANEXO IV - | REGULARIDADE SPORT + | 14 |
| ANEXO V - | SEGURANÇA EM PROVAS/EVENTOS DE REGULARIDADE | 16 |
| ATUALIZAÇÕES | | 19 |

ART. 1. DEFINIÇÕES

1.1. Prova de Regularidade

Evento disputado em estrada aberta, parcialmente aberta ou eventualmente fechada à circulação, constituída por um itinerário único que compreende um ou mais sectores de regularidade, com várias velocidades médias impostas, com controlos de verificação de média intermédios, com locais de partida e chegada definidos.

A velocidade média imposta para cada sector, deve ser definida em relação ao máximo e o mínimo, previsto no código da estrada, permitido para aquele itinerário específico. Em qualquer caso, a velocidade média deve ser calculada para evitar, que os participantes possam causar perturbações aos outros utilizadores das vias publicas. A responsabilidade da determinação destas velocidades impostas é do organizador.

1.2. Prova de Regularidade Histórica

Prova/evento de regularidade conforme definido no Art. 1.1, onde apenas são admitidos veículos históricos, integrados nas categorias, conforme tabela abaixo:

| Categoria | De | Até |
|-----------|------------|-------------|
| A | - | 31 DEZ 1904 |
| B | 1 JAN 1905 | 31 DEZ 1918 |
| C | 1 JAN 1919 | 31 DEZ 1930 |
| D | 1 JAN 1931 | 31 DEZ 1945 |
| E | 1 JAN 1946 | 31 DEZ 1960 |
| F | 1 JAN 1961 | 31 DEZ 1970 |
| G | 1 JAN 1971 | 31 DEZ 1980 |
| H | 1 JAN 1981 | 31 DEZ 1995 |

1.2.1. Ano de fabrico ou data do primeiro registo

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

1.3. Prova de Regularidade Todo-o-Terreno

Conforme definido no Art. 1.1, mas disputado em pisos de terra.

1.4. Prova de Regularidade Novas Energias

Conforme definido no Art. 1.1, mas disputado com veículos propulsionados com novas energias.

1.5. Setor Regularidade (SR)

Prova disputada durante o itinerário único da prova, 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. A sua tipologia consta do Art. 8 das presentes prescrições.

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

1.6. Sector de Ligação (SL)

Itinerário compreendido entre dois Controlos Horários (CH/TC) sucessivos, entre um CH/TC e o início de um sector de regularidade e entre o final de um SR, o início de outro ou um CH/TC.

1.7. Equipa

Para todos os tipos de provas/eventos acima definidos é composta por duas pessoas a bordo de cada viatura. Serão designados como 1º condutor o qual tem de ser portador de carta de condução e podendo ser portador de licença desportiva válida, de acordo com o tipo de prova/evento em questão e 2º condutor/navegador que relativamente à licença é em tudo idêntico ao 1º condutor.

1.8. Circuito de Regularidade Sport

Prova/evento disputada em estrada, constituída por um itinerário único que compreende um ou mais sectores de regularidade, fechados à circulação, com velocidades médias impostas e com controlos de verificação de média intermédios (no mínimo dois obrigatórios) limitadas a 65 Km/h com 10% de tolerância, com locais de partida e chegada definidos e com a quilometragem máxima 2,5 km.

1.9. Competição de Regularidade Sport + (Mais)

Prova/evento disputada em estrada, constituída por um itinerário único, com os locais de partida e de chegada definidos.

1.10. Competição de Regularidade Sport

Prova/evento disputada em estrada, constituída por um itinerário único que compreende um ou mais sectores de regularidade, fechados à circulação, com velocidades médias impostas e com controlos de verificação de média

intermédios (no mínimo dois obrigatórios) limitadas a 65 Km/h com 10% de tolerância, com locais de partida e chegada definidos e com a quilometragem máxima 2,5 km.

ART. 2. CATEGORIAS

2.1. Categorias

Exceto nos Ralis de Regularidade Histórica onde deverá ser cumprido o estabelecido no Art 1.2 destas prescrições, os organizadores têm de indicar no seu regulamento particular, quais as categorias em que subdividem as viaturas inscritas.

2.2. Subdivisão em classes

Cada organizador pode ainda subdividir as categorias em várias classes.

2.3. Extintor

Recomenda-se fortemente o uso de um extintor a bordo com capacidade mínima de 2 Kg, solidamente fixado e em local acessível aos ocupantes e adequado ao tipo de viatura. Não se aplica a provas/eventos de Novas Energias.

2.4. Viaturas em conformidade com o Código da Estrada

É obrigatório, e será verificada durante as Verificações Técnicas Iniciais.

2.5. Mudança de viatura

De acordo com os Art. 6.5 e 6.5.1 das PGAK.

2.6. Categorias a admitir numa prova/evento

Cada organizador pode decidir quais as categorias a admitir em cada prova/evento, e estipular um ano limite para as viaturas admitidas na sua prova/evento.

ART. 3. VELOCIDADES

3.1. Velocidade média

Em qualquer local do percurso da prova/evento, a velocidade média determinada pelo organizador não pode exceder os 50 Km/h, exceto em sectores ou subsectores de regularidade em percurso fechado ao trânsito, onde a velocidade média nunca poderá exceder os 60 km/h.

3.1.1. Em locais de reconhecida perigosidade ou que a sinalização assim o defina, deverá ser prevista uma velocidade média inferior aos 50 km/h.

3.1.2. Exceção para Sectores de Ligação

Desde que incluam percursos em autoestrada, a velocidade média poderá atingir, apenas nesses percursos, os 80 Km/h.

3.1.3. No caso de eventos para veículos de Novas Energias, não se aplica o Art 3.1 será adotado o critério FIA, em que a velocidade média de cada SR será definida pelo organizador, tendo em conta o máximo e o mínimo, previsto no código da estrada, para aquele itinerário específico.

Recai sobre o organizador a responsabilidade de calcular, a velocidade média de modo a evitar qualquer lentidão e outras perturbações aos restantes utilizadores da via pública, especialmente nas estradas principais e mais rápidas.

3.1.4. Com exceção dos SR em que o percurso se encontra fechado ao trânsito, nunca deverá ser solicitado aos concorrentes o cumprimento de uma velocidade média superior ao que, em cada parte do percurso, a sinalização da estrada e o código da estrada permitem, de modo que os concorrentes, não cometam qualquer infração.

3.1.5. Exceccionalidade

Os casos de exceção acima descritos, têm de ser aprovados por derrogação escrita ao abrigo do artigo 2.2 e 3.8.1 das PGAK.

ART. 4. ITINERÁRIO - CADERNO DE ITINERÁRIO - CARTA DE CONTROLO

4.1. Itinerário e Caderno de Itinerário

O caderno de itinerário pode ser elaborado em formato A4 ou A5, com espiral à esquerda permitindo uma abertura de 360° e todas as medições tem de ser indicadas, pelo menos, até à dezena de metros, tendo de constar:

- a) Todo o itinerário do rali;
- b) A localização de todos os CH/TC e de CP/PC;
- c) A localização do início e fim de todos os SR;
- d) Figuras com indicação de distância parcial.

4.1.1. Distância entre figuras com informação incompleta

É permitido em alguns SR que o caderno de itinerário tenha figuras sem indicação de distância, ou com informação incompleta.

4.1.2. O Caderno de Itinerário deve ser medido, tendo em conta o padrão descrito no Anexo II a estas prescrições.

4.1.3. Verificação do caderno de itinerário - aquando da entrega a equipa deve verificar se o mesmo se encontra completo.

4.2. Carta de Controlo

Destina-se a inscrever os tempos registados nos vários CH/TC e a recolher os vistos nos CP/PC. Constará também a hora de início de cada SR, ou a média para cada sector de ligação e o tempo dado para cumprir determinada distância entre CH/TC. As médias ou tabelas de média de cada SR podem constar da carta de controlo ou em documento distinto.

4.2.1. Responsabilidade de apresentação da carta de controlo

Os membros da equipa são responsáveis pela sua apresentação na hora e minuto que pretendam, e por garantir a exatidão da inscrição do tempo pretendido que será indicado de 00:00 a 23:59, sendo feita a contagem por minutos completos (salvo se se verificarem partidas de 30 em 30 segundos, cf. Art 6.1 do presente regulamento), para além de fazerem registar a sua passagem, em todos os pontos mencionados na sua carta de controlo e na ordem correta.

Todo o desvio será comunicado ao CCD, que poderá aplicar uma das penalidades previstas nos Art. 12.2 e 12.3 do CDI.

4.2.2. Disponibilidade da carta de controlo

Tem de encontrar-se disponível para inspeção em qualquer momento da prova/evento, e mais especificamente, tem de ser apresentada por um membro da equipa em todos os postos de controlo, a fim de ser visada e averbados os tempos correspondentes.

4.2.3. Retificações na Carta de Controlo

Serão comunicadas ao CCD, que poderá aplicar uma das penalidades previstas nos Art. 12.2 e 12.3 do CDI, a menos que tenha sido visada pelo comissário de controlo, e em caso de dúvida, confirmada por este.

4.2.4. Divergência na inscrição de tempos

Será objeto de um inquérito do CCD, que julgará em última instância.

ART. 5. VERIFICAÇÕES ADMINISTRATIVAS E TÉCNICAS

5.1. O organizador tem de prever um período inicial de verificações administrativas e técnicas, mas em qualquer momento da prova/evento, a equipa poderá ter de:

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

5.1.1. Os itens a ter em conta nas verificações, constam no quadro abaixo:

| Itens | Observações |
|---|--|
| Identificação da equipa | E ainda carta de condução do 1º condutor |
| Documento Único Automóvel | Ou Título de Registo de Propriedade e Livrete |
| Declaração do Proprietário | Caso a viatura não seja propriedade de um dos membros da equipa, para efeitos de autorização de participação na prova/evento, ou documentos equivalentes no país de matrícula do veículo |
| Conformidade do veículo com o Código da Estrada | - |
| Certificado de Inspeção | Quando aplicável |
| Seguro | Quando aplicável |
| Elementos de Segurança do Veículo | Órgãos de segurança desde que averbados no respetivo documento único, ou conforme decreto lei 180/2014 para veículos participantes em prova/evento desportiva, câmaras, extintor, etc. |

ART. 6. PARTIDA**6.1. Partida**

Será dada por ordem numérica com um intervalo de 1 minuto entre todas as equipas, podendo o organizador optar por um intervalo de 30 segundos.

6.1.1. Partidas subsequentes

A ordem de partida das secções/etapas subsequentes poderá ser alterada e dada pela ordem de entrada das equipas, no CH antecedente, ou por ordem de classificação direta ou inversa.

6.2. Intenção de retomar a prova/evento

Qualquer equipa que não tenha concluído uma secção/etapa, mas pretenda retomar a prova/evento, tem de avisar o organizador até 15 minutos antes da hora prevista para que a primeira equipa a reinicie, a não ser que o regulamento particular da prova/evento, o proíba expressamente.

6.2.1. Ordem de partida

Poderá ser colocada na sua ordem ou imediatamente após a última equipa que completou a totalidade do percurso e será penalizada, de acordo com regulamento particular de cada prova/evento.

6.3. Excecionalidade

Caso o evento não tenha a configuração de uma rali (p.e. rampa ou circuito), o seu regulamento particular deverá regulamentar este processo.

ART. 7. CONTROLOS - SINALIZAÇÃO - PARQUE FECHADO**7.1. Sinalização dos controlos**

Para todas as tipologias de provas definidas no Art. 1 os controlos, compreendendo os controlos horários e de passagem (quando aplicável), zonas de controlo de partida e chegada e reagrupamentos, estarão sinalizados por meio de placas normalizadas e aprovadas pela FIA definidas no Anexo I.

7.1.1. Todas as zonas de controlo, isto é, todas as zonas compreendidas entre a *primeira placa avisadora amarela* e a última *placa final bege com três listas negras transversais*, são consideradas *Parque Fechado* (Art. 19.1.3 das PER), nenhuma reparação ou assistência pode ser efetuada nestas zonas de controlo.

7.1.2. Duração de paragem

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

7.1.3. 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.

7.1.4. Início e encerramento de funcionamentos dos postos de controlo

Início 10 minutos antes da hora de passagem da primeira equipa e salvo decisão em contrário do diretor da prova, e encerrarão 10 minutos após a hora ideal do último concorrente.

7.1.5. As equipas são obrigadas a seguir as instruções do comissário encarregado de qualquer posto de controlo, pelo que qualquer desrespeito, será comunicado ao CCD, que poderá aplicar uma das penalidades previstas nos Art. 12.2 e 12.3 do CDI.

7.2. Controlos Horários de Chegada (CHC/TC) / Horários (CH/TC)**7.2.1. Início da zona**

É indicado pelo desenho de um relógio numa placa de fundo amarelo.

7.2.2. Local do posto de controlo

É indicado pelo desenho de um relógio numa placa de fundo vermelho, 25 metros após a placa de início de zona. Tem de 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.

7.2.3. Fim de zona

Em qualquer dos casos, é indicado por uma *placa com três barras transversais sobre fundo bege*, após 25 metros do posto de controlo.

7.2.4. Nos CH, os comissários inscreverão, nas cartas de controlo a hora, minuto e segundo de apresentação, visando-a de seguida.

7.3. Controlos de Passagem (CP/PC)

Aplicam-se os Art. 7.2.1, 7.2.2 e 7.2.3 do presente regulamento, sendo que o símbolo das placas, é um *carimbo em vez do relógio*.

7.3.1. Nos CP os controladores têm simplesmente de visar e/ou assinar a carta de controlo, assim que a mesma lhes for apresentada pelas equipas, sem mencionar a respetiva hora de passagem.

7.3.1.1. Modo de atuação

Nos CP/PC e de modo a abreviar o tempo de paragem das equipas, a assinatura da carta pode ser substituída por um comissário que constatará a paragem, no local assinalado para o controlo (placa com carimbo em fundo vermelho) e de seguida dará, de forma clara, ordem de arranque do local de controlo.

7.4. Procedimentos de Controlo

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

7.4.1. Interdições entre o início da zona de controlo e o posto

Entre o 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.

7.4.2. Condição para inscrição do tempo

Não poderá efetuar-se sem que os dois membros da equipa e a viatura se encontrem junto do posto de controlo. Salvuaguarda-se, no entanto, a necessidade de se efetuar uma neutralização nessa zona de controlo.

7.4.2.1. Definição de 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.

7.4.3. Cálculo para obtenção da 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.

7.4.4. Neutralização de uma equipa num controlo

Por simples decisão do diretor da prova, uma equipa que tenha penalizado por avanço num controlo, poderá ser neutralizada o tempo considerado necessário.

7.4.5. Inobservância aos procedimentos de controlo

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), tem de ser mencionada pelo chefe do posto, em relatório escrito que será imediatamente transmitido pelo diretor da prova ao CCD, que pronunciarão a sanção conveniente.

7.5. Sinalização dos Sectores de Regularidade (SR)

O início e o final estarão identificados, nos correspondentes locais, por sinalética que o regulamento particular terá de especificar e conforme a descrição no Art. 8. As placas de sinalização usadas, devem ter as medidas regulamentares, mas devido à especificidade das provas de regularidade, admite-se uma redução das suas dimensões, até 500mm. Para identificação destes locais podem usar-se referências de estrada como por exemplo marcos hectométricos.

ART. 8. SETORES DE REGULARIDADE

8.1. Disposições gerais

Os SR, disputam-se de acordo com a definição no Art. 1.4 das presentes prescrições. Durante um SR, os organizadores instalarão controlos, que podem ser secretos, para a verificação de velocidade e média. Estes controlos destinam-se a recolher a hora de passagem da equipa e compará-la com a sua hora ideal de passagem em cada ponto. O regulamento particular da prova/evento estabelecerá quais as penalizações, a atribuir às diferenças entre a hora de passagem efetiva, e a hora ideal de passagem.

Nos controlos secretos instalados nos SR, os relógios/sistemas estarão aferidos pelo relógio padrão existente à partida das respetivas etapas/secções, ou por outra fonte indicada no regulamento particular.

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 no Art. 8.2.4.

Durante os SR, os concorrentes não podem parar, exceto em casos de força maior, ou onde a especificidade da prova o permita, ou mesmo o obrigue. Cabe ao CCD avaliar os casos de força maior com vista a aplicação ou não das sanções regulamentares.

Quaisquer engarrafamentos, acidentes ou obstruções nas estradas devem ser superados pelos participantes por seus próprios meios, com total respeito às regras de trânsito, e não haverá qualquer neutralização para este tipo de incidente. Contudo, o DP e / ou o CCD poderão decidir de outra forma caso o constrangimento verificado afete 15%, ou mais, dos participantes. O DP e / ou o CCD também poderão decidir de outra forma, caso a paragem, independentemente do número de concorrentes afetados, se tenha efetuado para acudir a um acidente.

8.2. Tipos de Regularidade nos SR

8.2.1. Setor de Regularidade Absoluta (SRA)

A equipa tem de percorrer um sector de regularidade, obedecendo às médias ou tabelas fornecidas pelo organizador. Neste tipo de prova, a equipa tem como referência, a distância padrão, fornecida pela organização, e as indicações do caderno de itinerário. O organizador instalará vários pontos de controlo, em qualquer ponto do sector.

8.2.2. Setor de Regularidade Hectométrica (SRH)

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

8.2.3. Setor de Regularidade por Figuras (SRF)

A equipa tem de percorrer um sector de regularidade, obedecendo às médias ou tabelas fornecidas pelo organizador. Neste tipo de prova, a equipa tem como referência, as figuras do caderno de itinerário. O organizador instalará vários pontos de controlo, mas sempre em figuras do caderno de itinerário.

8.2.4. Setor de Regularidade por Sectores (SRS)

A equipa tem de percorrer um sector de regularidade, que está dividido em vários subsectores. O tempo despendido para percorrer um dos subsectores será tido como referência para estabelecer o tempo ideal para percorrer os outros subsectores. 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.

8.2.5. Setor de Controlos Horários Sem Paragem (SCHSP)

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 a equipa, no caderno de itinerário ou carta de controlo, em que local está localizado cada CHSP e qual a sua hora ideal de passagem. Os CHSP têm de estar assinalados com a colocação de uma placa vermelha normalizada para CH/TC com as letras SP (sem paragem). Como o nome indica a passagem nestas placas tem de ser lançada.

8.3. Tipo de regularidade num mesmo SR

Desde que devidamente descrito, os organizadores podem ter num SR, mais do que um tipo de regularidade, dos acima descritos.

8.4. Cronometragem dos vários postos dos SR

Poderá ser feita através de relógios com impressora ou outros métodos eletrónicos e de localização. Quando efetuada manualmente por um controlador, este tem de 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.

8.5. Num quadro auxiliar (pode ser digital), deve ser possível consultar:

- a) Local exato (localização ou medição utilizada pelo organizador) dos postos de controlo.
- b) Pontuação atribuída em cada posto de controlo.

ART. 9. PENALIZAÇÕES**9.1. Penalizações por avanço e atraso**

Todas as penalizações serão descritas no regulamento particular da prova/evento.

9.2. Infrações ao Código da Estrada

Em todo o percurso de estrada aberta, os concorrentes têm de cumprir o Código da Estrada. Os organizadores devem promover a utilização de sistemas de controlo para os incumprimentos e prever no regulamento particular as penalizações pelos incumprimentos.

ART. 10. SEGURANÇA**10.1. Viaturas de abertura e fecho**

O organizador deve dispor pelo menos de uma viatura de abertura, denominado de **carro 0** e outra de fecho, que farão a totalidade do percurso.

10.2. Número telefónico de emergência

Têm de constar no regulamento da prova/evento e ser divulgado por outras formas.

10.3. Meios de socorro**10.3.1. Provas de Regularidades em estrada aberta ao trânsito**

O organizador tem de descrever em regulamento ou plano de segurança, as formas de controlo e atuação, em caso de contingência, tendo em conta o tipo de percurso e sua exigência. Dada a especificidade destes eventos, não se aplica o

Anexo V a estas prescrições, e devem ser considerados os sistemas públicos de socorro, que têm de ser informados do trajeto e horários do evento.

10.3.2. Regularidade Sport e Sport Plus

O organizador tem de assegurar a presença de meios de socorro adequados, conforme definido no Anexo V.

ART. 11. CLASSIFICAÇÕES - EX-AEQUO

11.1. No final da prova as equipas serão ordenadas tendo em conta o somatório das penalizações em cada SR e CH/TC, sendo declarada vencedora a equipa menos penalizada.

11.2. Para que uma equipa conste da classificação final tem de ter controlado no CHC/TC do final da prova/evento. De modo a facilitar o procedimento de chegada, para efeitos de classificação, o último CHC/TC pode ser substituído pelo último controlo secreto, da última SR da prova/evento/ secção, devendo estar referida essa situação no regulamento particular de cada evento.

11.3. Em caso de empates no final, os mesmos serão defeitos a favor de quem tenha efetuado maior número de controlos, com zero pontos de penalização. Se não for suficiente para o desempate, como segundo critério, o desempate será efetuado a favor de quem tenha maior número de controlos, com um ponto de penalização ou 0,1 caso a cronometragem seja à decima. Finalmente como terceiro critério o desempate será efetuado a favor de quem tenha efetuado menos penalizações no primeiro SR, depois no segundo, terceiro, quarto, etc.

ART. 12. RECLAMAÇÕES - DIREITO DE REVISÃO - APELO

12.1. De acordo com o Artigo 14 das Prescrições Gerais de Automobilismo e Karting (PGAK).

ART. 13. APLICAÇÃO E INTERPRETAÇÃO DAS PRESENTES PRESCRIÇÕES ESPECÍFICAS

13.1. Aplicação e Interpretação

Em caso de diferendo e até ao início da prova/evento será a direção da FPAK a decidir a sua correta interpretação. Após o início da prova/evento, caberá ao CCD decidir.

13.2. Modificação

Qualquer modificação às presentes prescrições, bem como a qualquer regulamento, será introduzida de acordo com o Art. 2.4 das PGAK.

ANEXO I - PLACAS DE CONTROLO

[Placas de Controlo](#)

[Placas Standard FIA](#)

ANEXO II - QUILOMETRO PADRÃO

Objetivo

Criar um standard para as distâncias de aferição, que são publicadas pelos organizadores de provas de regularidade disputadas em Portugal continental. Este standard, não se aplica aos sectores de regularidade hectométrica que, por si só, já determinam as distâncias a considerar.

Localização

Foi escolhido um local no traçado original da Estrada Nacional 2, perto do seu ponto médio, nas cercanias do centro geodésico de Portugal. Dos vários quilómetros testados nas proximidades deste ponto, o quilómetro 377 revelou-se o mais fiável, começando a medida do quilómetro padrão neste mesmo marco quilométrico e finalizando no marco quilométrico 378,0, no sentido Norte - Sul do traçado original da Estrada Nacional 2.

Nas páginas seguintes deste documento, estão disponíveis informações mais rigorosas, no que respeita à localização do quilómetro padrão.

Método

Para certificar esta distância foi utilizado como bitola um topómetro analógico, tendo a mesma sido medida no eixo da via com este equipamento marca Macfer QLDZ05.

Efetuaram-se três medições no quilómetro, tendo-se sempre verificado uma diferença inferior a 0,035%, entre o registado no equipamento e as marcações da estrada.

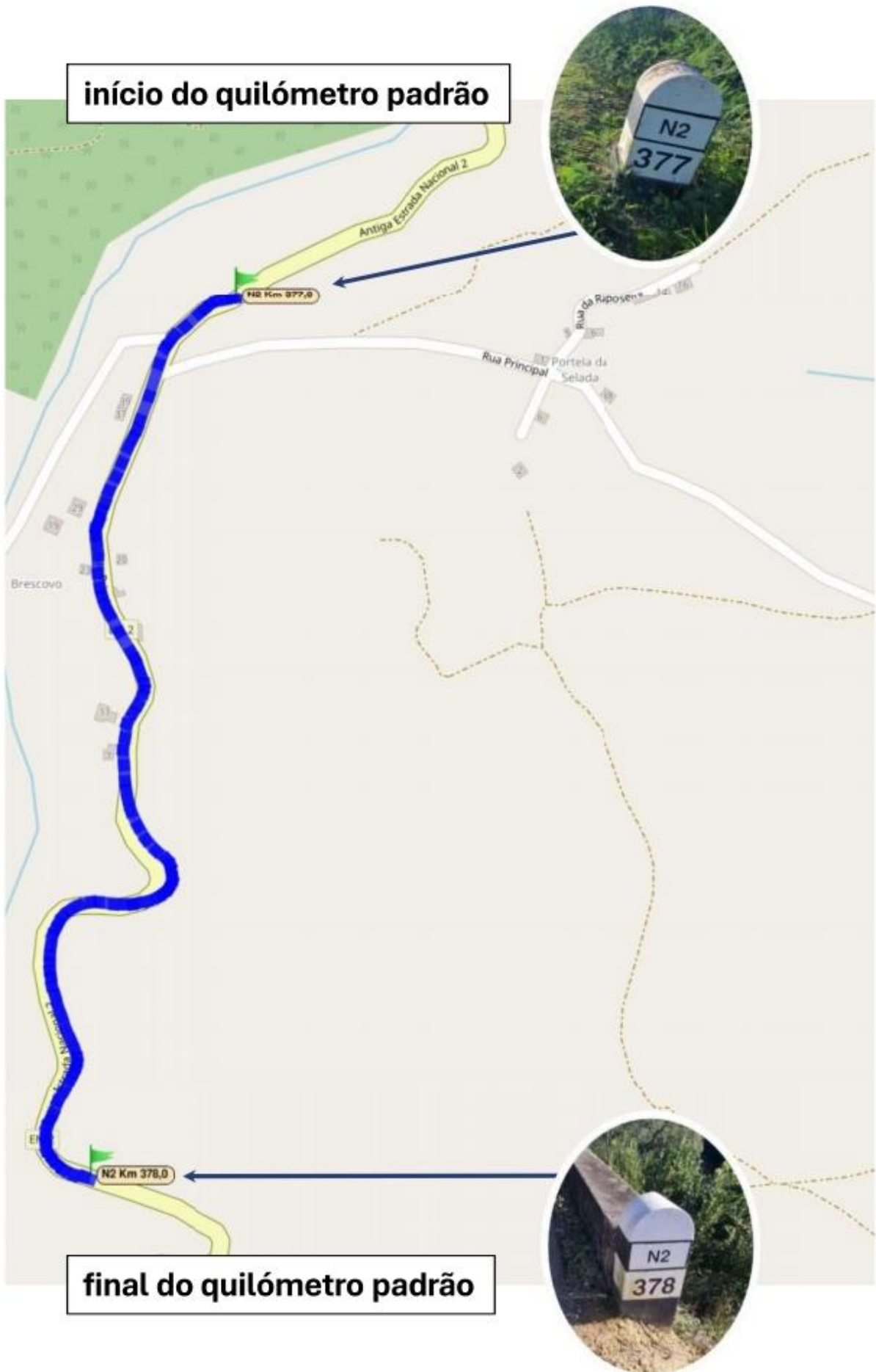
Processo

Os organizadores poderão aferir diretamente no local, e espelhar na sua distância de aferição este quilómetro padrão, admitindo-se uma tolerância de 0.35%.

Elaborado por My Time para FPAK

Data da medida: 25/11/2023





| início | |
|------------|----------------|
| estrada | EN2 (original) |
| quilómetro | 377,0 |
| latitude | 39.616977° |
| longitude | -8.164803° |
| altitude | 209 (metros) |



| final | |
|------------|----------------|
| estrada | EN2 (original) |
| quilómetro | 378,0 |
| latitude | 39.609715° |
| longitude | -8.166371° |
| altitude | 251 (metros) |

ANEXO III - REGULARIDADE SPORT**ART. 1. INTRODUÇÃO**

1.1. Este Anexo é baseado no CDI, PGAK e restantes artigos e Anexos das presentes Prescrições, e serve para regular as exceções das Regularidades Sport e Circuitos Sport.

ART. 2. REGULARIDADE SPORT**2.1. Definição**

Prova/evento composta por um itinerário único com um ou mais sectores de regularidade em percurso fechado ao trânsito, com velocidades médias impostas, e com locais de partida e chegada, definidos, conforme placas standard FIA, definidas no Anexo III.

2.2. Limite de quilometragem de uma PECR

10,0 Km.

2.3. Prova Especial de Classificação de Regularidade (PECR)

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 65 Km/h com uma tolerância de 10%.

2.4. Obtenção do tempo de Referência

Inclui os controlos de verificação de média intermédia e será obtido na 1ª passagem pela PECR.

2.5. Os controlos de verificação de médias intermédias obrigatórias aplicáveis, são no mínimo, os abaixo definidos:

| Extensão das PECR | Nº de Controlos |
|--------------------------|------------------------|
| Até 2,5 Km | 1 |
| Até 5,0 Km | 2 |
| Até 7,5 Km | 3 |
| Até 10,0 Km | 4 |

2.5.1. Penalizações

São as descritas no regulamento particular da prova/evento. Têm de ter em consideração o seguinte:

- dentro do intervalo de tolerância definida, a penalização é a dobrar.
- acima da tolerância, implica a desqualificação da prova/evento.

2.6. Partida

Será dada por ordem numérica com um intervalo de 1 minuto entre todas as equipas, podendo o organizador optar por um intervalo de 30 segundos.

2.6.1. Partidas subsequentes

A partida das secções/etapas subsequentes poderá ser dada pela ordem de entrada das equipas, no CH antecedente, ou por ordem de classificação direta ou inversa.

2.6.2. Intenção de retomar a prova/evento

Qualquer equipa que não tenha concluído uma secção/etapa, mas pretenda retomar a prova/evento, tem de avisar o organizador até 15 minutos antes da hora prevista para que a primeira equipa a reinicie, a não ser que o regulamento particular da prova/evento, o proíba expressamente.

2.6.3. Ordem de partida

Poderá ser colocada na sua ordem ou imediatamente após a última equipa que completou a totalidade do percurso e será penalizada, de acordo com regulamento particular de cada prova/evento.

2.7. Sector de Ligação

Itinerário compreendido entre dois Controlos Horários (CH) sucessivos, entre um CH e o início de uma PECR.

ART. 3. EQUIPA

3.1. É composta por duas pessoas a bordo de cada viatura. Serão designados como 1º condutor um portador de carta de condução e ser detentor de uma licença desportiva nacional C válida, e 2º condutor/navegador que relativamente à licença é em tudo idêntico ao 1º condutor.

ART. 4. VIATURAS ADMITIDAS

4.1. Conforme o regulamento particular da prova/evento.

ANEXO IV - REGULARIDADE SPORT +**ART. 1. INTRODUÇÃO**

1.1. Este Anexo é baseado no CDI, PGAK e restantes artigos e Anexos das presentes Prescrições, e serve para regular as exceções das Regularidades Sport +.

ART. 2. REGULARIDADE SPORT +**2.1. Definição**

Prova/evento composta por um itinerário único com um ou mais sectores de regularidade em percurso fechado ao trânsito, com locais de partida e chegada, definidos, conforme placas standard FIA, definidas no Anexo III.

2.2. Limite de quilometragem de uma PECR

10,0 Km.

2.3. Prova Especial de Classificação de Regularidade (PECR)

Prova disputada durante o itinerário único do rali, em local previamente definido e bem identificado.

2.4. Penalizações

São as descritas no regulamento particular da prova/evento, nunca sendo inferiores às seguintes:

| Resumo das penalizações | |
|--|-------------|
| Por cada segundo de diferença entre a 1ª, 2ª e 3ª passagem | 1 Ponto |
| Por cada segundo da soma das duas passagens | 0,3 Pontos |
| A não realização de uma das passagens na PECR | 1200 Pontos |
| Paragem do veículo | 10 Pontos |
| Circular em sentido oposto ao da prova | 600 Pontos |
| Derrube de pinos ou jerseys | 5 Pontos |

2.4.1. A diferença de tempo entre passagens terá de ter uma penalização, no mínimo, três vezes superior à penalização atribuída por cada segundo gasto na passagem em causa.

2.5. Partida

Será dada por ordem numérica com um intervalo de 1 minuto entre todas as equipas, podendo o organizador optar por um intervalo de 30 segundos.

2.5.1. Partidas subsequentes

A partida das secções/etapas subsequentes poderá ser dada pela ordem de entrada das equipas, no CH antecedente, ou por ordem de classificação direta ou inversa.

2.5.2. Intensão de retomar a prova/evento

Qualquer equipa que não tenha concluído uma secção/etapa, mas pretenda retomar a prova/evento, tem de avisar o organizador até 15 minutos antes da hora prevista para que a primeira equipa a reinicie, a não ser que o regulamento particular da prova/evento, o proíba expressamente.

2.5.3. Ordem de partida

Poderá ser colocada na sua ordem ou imediatamente após a última equipa que completou a totalidade do percurso e será penalizada, de acordo com regulamento particular de cada prova/evento.

2.6. Sector de Ligação

Itinerário compreendido entre dois Controlos Horários (CH) sucessivos, entre um CH e o início de uma PECR.

ART. 3. EQUIPA

3.1. É composta por duas pessoas a bordo de cada viatura. Serão designados como 1º condutor um portador de carta de condução e ser detentor de uma licença desportiva nacional C válida, e 2º condutor/navegador que relativamente à licença é em tudo idêntico ao 1º condutor.

ART. 4. VIATURAS ADMITIDAS

4.1. Conforme o regulamento particular da prova/evento.

ART. 5. MEIOS DE SEGURANÇA

5.1. Equivalentes a um Rali Regional.

ART. 6. EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA

6.1. Viatura

Conforme Art. 253 do Anexo J e Art. 11.2 das PGAK.

a) Extintor - Conforme Art. 253 - 7.3 do Anexo J.

6.2. Equipa

Conforme Art.11.2 das PGAK.

ANEXO V - SEGURANÇA EM PROVAS/EVENTOS DE REGULARIDADE

(CADA ORGANIZADOR PODE E DEVE INTEGRAR MAIS MEDIDAS SUSCETÍVEIS DE MELHORAR AS CONDIÇÕES DE SEGURANÇA)

ART. 1. SEGURANÇA GERAL

1.1. Plano de Segurança

Cada prova/evento tem de ter um plano de segurança, que compreenderá:

a) a localização do Centro Operacional da Prova/evento (COC) / Direção da Prova;

b) os nomes dos diferentes responsáveis:

Diretor de Prova / Diretores de Prova Adjuntos / Médico Chefe (licenciado em medicina de acordo com o previsto no artigo 29º do Regulamento de Emissão de Licenças) / Responsável pela Segurança;

c) a coordenação dos diferentes serviços de segurança:

Polícia/Hospitais/Serviço Médico de Urgência/Serviço de Incêndio/Serviço de desempanagem/Serviço de ambulâncias;

d) o itinerário completo com os sectores de ligação discriminados;

e) um caderno de itinerários por PEPR detalhando a posição nos diversos cruzamentos, dos *marshalls*, agentes da autoridade, as posições rádio e saídas de emergência, e a forma como estes estão fechados.

f) um mapa geral indicando todas as saídas de emergência.

1.1.1. Envio à FPAK

No mínimo, até 10 dias antes da realização da prova/evento.

1.2. Responsável pela Segurança

Será indicado no regulamento particular da prova/evento e fará parte da Comissão organizadora, participará na elaboração do plano de segurança. Durante a prova/evento estará em permanente ligação, por telefone e/ou rádio, com o Diretor de Prova, o médico-chefe, Observador FPAK e *viaturas de abertura* (a seguir designados por *carros 0*).

1.3. Controlo

O controlo do Plano de Segurança será, em última instância, da responsabilidade do Diretor de Prova.

1.4. Briefing

É obrigatório, com a presença do Diretor de Prova e/ou Diretor-adjunto com horário previsto no programa oficial, a presença de um dos membros da equipa, que terá de subscrever a folha de presenças disponibilizada para o efeito, sendo o atraso penalizado com uma multa de 100 €. A não comparência estará sujeita a uma multa de 500 € e outro tipo de penalizações que podem ir até à imediata desqualificação, por decisão do CCD.

No caso de terem lugar outros briefings (não obrigatórios), as informações têm de ser afixadas, tão rápido quanto possível, no quadro oficial.

ART. 2. CARROS ZERO

2.1. Carros 0, Viatura de fecho e suas identificações

Os organizadores terão de dispor, no mínimo, de 1 viatura de abertura, identificadas por uma placa de 36x50 cm sobre o capot dianteiro e nas portas laterais dianteiras, com a indicação *SEGURANÇA* e o número *00* (viatura opcional) e *0 com a numeração igual aos nº de prova/evento*. Imediatamente após o último concorrente, uma viatura de fecho, ostentando uma placa com as mesmas dimensões, mas nas quais figurará uma *bandeira de xadrez*. Qualquer delas têm de respeitar na íntegra o percurso da prova/evento definido no caderno de itinerário.

2.1.1. Tipo de viaturas, equipamento e licenças

O *carro 00* (opcional) será totalmente de série, sem roll-bar.

O *carro 0* deverá ser tanto quanto possível um carro de prova/evento. Qualquer deles tem de estar equipado com luzes rotativas no tejadilho e uma sirene, de utilização obrigatória.

Os 1º condutor e 2º condutor/navegador dos *carros 00* e *0*, têm de ser portadores de licenças desportivas Nacional D (ou superior).

Em caso algum, estas podem ser conduzidas, por condutores que tenham abandonado a prova.

2.1.2. Funções

Têm de ter experiência de provas/eventos de regularidade para poderem fornecer ao Diretor de Prova e/ou Responsável de Segurança, informações e comentários sobre as condições ao longo do percurso, podendo até sugerir o atraso ou mesmo a anulação de uma PEC e dar indicações, tanto aos *marshalls*, como às forças de segurança.

2.1.3. Carta de controlo

Os *carros 00* e *0* têm de utilizar a carta de controlo apenas para testar e aferir as equipas de controladores.

2.1.4. Intervalo de tempo de saída dos carros zero

É recomendado um intervalo de 5 minutos entre a partida do carro 0 e a partida do primeiro carro na estrada. Entre os restantes carros zero é recomendado o mesmo intervalo de 5 minutos.

2.2. Inquérito sobre os acidentes

Todo o acidente que provoque ferimentos graves ou mortais tem de ser objeto de um relatório enviado à Direção da FPAK, elaborado por uma comissão composta por um CD, CTC, Responsável pela Segurança e, se possível, por um representante dos agentes da autoridade. O relatório tem de ser enviado à FPAK no prazo máximo de 10 dias após a conclusão da prova/evento, exceto se houver procedimentos jurídicos ou outros que o impeçam.

ART. 3. SERVIÇOS DE SEGURANÇA

3.1. Serviços de Segurança:

- 1 carro de primeira intervenção médica;
- 1 médico especialista;
- 1 ambulância com equipamento standard equipada para reanimação;
- 1 viatura de desempanagem / reboque;
- 1 viatura dotada de equipamento anti-fogo;
- 2 extintores de 4 Kg com operador especializado;
- Material de comunicação adequado para estar em contacto com o COC;

3.1.1. Em PECR's deve estar previsto que os meios de socorro e assistência não necessitem de mais de 10 minutos até ao local do incidente.

- 1 carro de intervenção médica;
- 1 médico ou 1 enfermeiro;
- Material de comunicação adequado para estar em contacto com o COC;

3.1.2. O carro de primeira intervenção deverá ser capaz de se deslocar rapidamente na PECR e terá no mínimo o seguinte equipamento:

- a) Equipa médica;
- b) Equipamento médico;
- c) 1 kit de material de socorro de base, definido pelo médico-chefe;
- d) 2 extintores de 4 Kg com operador especializado;
- e) Material de comunicação para manter o contacto com o COC;
- f) 1 sirene de alarme.

3.2. Coordenação

Será feita a partir do COC ou pelo Responsável de Segurança. Cada organizador tem de divulgar, no Plano de Segurança, o procedimento de acompanhamento do rali e enunciar os procedimentos adotados no caso de se verificar a ausência de um concorrente.

3.2.1. Procedimento das viaturas de prova/evento após a amostragem do sinal **SOS (+)**

Qualquer equipa a quem tenha sido mostrado o sinal **SOS (+)** ou que veja um carro que tenha sofrido um acidente grave, em que ambos os membros da equipa sejam vistos dentro da viatura, sem exibirem o sinal **SOS (+)**, tem de parar de imediato para lhes prestar assistência assim como as viaturas que se lhe seguirem.

As viaturas que se lhe seguirem, terão de desimpedir a estrada, para o acesso das viaturas de emergência.

O caderno de itinerário tem de conter uma página com as instruções em caso de acidente.

3.2.2. Triângulo vermelho refletor

Em caso de paragem, tem de ser colocado em local visível, no mínimo 50 metros antes, mesmo que a viatura de prova/evento se encontre fora da estrada. Caso se comprove o desrespeito a esta regra, a equipa receberá uma penalidade à discricção do CCD.

3.2.3. Abandono da Prova/evento

Equipa que abandone uma prova/evento, tem de informar, tão urgente quanto possível, os organizadores. Salvo em casos de força maior, a equipa que não respeitar esta regra, ficará sujeita à aplicação de uma penalidade à discricção do CCD.

3.3. Sinais **OK** e **SOS (+)**

Em caso de acidente que não justifique intervenção médica, o sinal **OK** terá de ser claramente mostrado às 3 viaturas de prova/evento seguintes.

Se, pelo contrário, forem necessários cuidados médicos, terá de ser imediatamente mostrado o sinal **SOS (+)**, às viaturas seguintes.

3.3.1. Abandono da viatura

O sinal **OK** tem de ser afixado de maneira a ser claramente visível pelos outros concorrentes.

Esta regra será lembrada a todos os concorrentes por meio de uma nota escrita a ser entregue com a documentação a cada elemento da equipa.

Toda a equipa capaz de respeitar esta regra e que não o faça, poderá ser penalizada pelo CCD conforme disposições do CDI.

3.4. Serviços de Urgência

Os Serviços de Urgência de todos os hospitais situados na imediação do percurso, têm de estar em estado de alerta.

ART. 4. SEGURANÇA DOS OFICIAIS

4.1. Os organizadores têm de garantir a segurança dos diversos oficiais, nomeadamente a dos controladores.

ART. 5. MEDIDAS ADICIONAIS DE SEGURANÇA

5.1. Todos os clubes organizadores de provas/eventos de regularidade que integrem o calendário desportivo nacional, terão de implementar as seguintes medidas adicionais de segurança:

5.2. Número telefónico de emergência

De carácter permanente, designado por número **SOS**, para o qual qualquer participante ou espectador possa ligar em caso de acidente.

Para além de estar disponível no regulamento particular da prova/evento, tem de ser disponibilizado a cada equipa um autocolante a ser afixado nas verificações técnicas, em local visível, quer do interior, quer do exterior da viatura.

5.3. É da total e exclusiva responsabilidade do concorrente que o mesmo se mantenha permanentemente afixado e visível durante o desenrolar da prova/evento.

| ATUALIZAÇÕES | | |
|--------------|------------|--|
| Data | Estado | Artigo |
| 17/06/2026 | Atualizado | 12. |
| 17/06/2026 | Atualizado | <p>8.1. Disposições gerais</p> <p>Os SR, disputam-se de acordo com a definição no Art. 1.4 das presentes prescrições. Durante um SR, os organizadores instalarão controlos, que podem ser secretos, para a verificação de velocidade e média. Estes controlos destinam-se a recolher a hora de passagem da equipa e compará-la com a sua hora ideal de passagem em cada ponto. O regulamento particular da prova/evento estabelecerá quais as penalizações, a atribuir às diferenças entre a hora de passagem efetiva, e a hora ideal de passagem. Nos controlos secretos instalados nos SR, os relógios/sistemas estarão aferidos pelo relógio padrão existente à partida das respetivas etapas/secções, ou por outra fonte indicada no regulamento particular.</p> <p>Todos os controlos funcionarão tomando-se por base a <i>hora ideal</i> 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 no Art. 8.2.4.</p> <p>Durante os SR, os concorrentes não podem parar, exceto em casos de força maior, ou onde a especificidade da prova o permita, ou mesmo o obrigue. Cabe ao CCD avaliar os casos de força maior com vista a aplicação ou não das sanções regulamentares.</p> <p>Quaisquer engarrafamentos, acidentes ou obstruções nas estradas devem ser superados pelos participantes por seus próprios meios, com total respeito às regras de trânsito, e não haverá qualquer período de tempo de neutralização para este tipo de incidente, desde que não afete mais de 15% dos participantes na prova e que a paragem não seja para acudir a um acidente.</p> |