



Perguntas e Respostas

P: São necessárias licenças desportivas?

R: Sim. Neste rali de regularidade histórica são necessárias licenças desportivas

P: O navegador tem de ter carta de condução?

R: Sim

P: Qual a idade mínima do navegador?

R: 18 anos à data de início da prova

P: É obrigatório usar capacete?

R: O uso de capacete é obrigatório para os dois membros da equipa nas provas de regularidade por sectores, sendo facultativo no restante percurso.

P: As verificações técnicas incidem sobre o quê?

R: Essencialmente sobre as condições de circulação na via pública, mas também sobre o estado de conservação do veículo e a sua imagem. Veículos degradados ou descaracterizados podem ser impedidos de participar por decisão do colégio de comissários desportivos, sob proposta da organização.

P: Os carros têm de ter roll-bar?

R: Não é obrigatório.

P: Qual a média horária das ligações?

R: Regra geral, 50 km/h, podendo ser inferior em zonas de maior trânsito. Nos percursos em que, numa extensão significativa, sejam utilizadas auto-estradas ou vias rápidas, a média pode ser superior.

P: Existem etapas ou secções nocturnas?

R: Sim. Estão previstas duas secções nocturnas, na 3ª e 4ª etapas.

P: Qual a média horária nas provas de regularidade?

R: A média horária das provas de regularidade é indicada, em todos os casos, no roadbook. Como regra geral, essa média está compreendida entre 50 e 60 km/h, embora possa haver zonas em que seja imposta uma média inferior.

P: Em que casos a média imposta é inferior a 50 km/h?

R: Sempre que tal se justifique por razões de segurança como é o caso, por exemplo, da travessia de povoações.

Nesses casos, a organização poderá, inclusivamente, instalar radares para controlo da velocidade dos concorrentes. No caso de a velocidade constatada ser superior à indicada no roadbook, será aplicada uma penalização à equipa envolvida.

P: É necessário pagar alguma caução?

R: Considerando que a cronometragem das PRA é efectuada através do sistema Blunik, isso implica a montagem de uma unidade de controlo em cada viatura participante. Contra a entrega de uma caução de € 200,00, a pagar em cheque ou dinheiro durante as verificações administrativas, a equipa receberá um voucher que utilizará para receber a unidade de controlo. A caução será devolvida à equipa no final da prova contra a entrega do recibo do seu pagamento e do equipamento em perfeito estado de conservação.

Q: É necessário prever alguma ligação eléctrica para alimentação do transponder Blunik?

R: Não, o transponder Blunik dispõe de alimentação própria.

P: Como é feita a cronometragem nas provas de regularidade?

R: A cronometragem nas provas de regularidade é feita ao décimo de segundo. Em cada controlo de regularidade haverá uma tolerância de 5 décimos de segundo por atraso e/ou por avanço. Qualquer diferença entre a hora ideal e a hora real de passagem, descontada a tolerância, será penalizada à razão de um décimo de ponto por cada décimo de segundo.

P: Como é dada a partida para as provas de regularidade?

R: À partida de cada secção, a equipa recebe uma carta de controlo na qual consta, entre outras informações, a hora a que a equipa deve iniciar cada uma das provas de regularidade da secção, sendo esta hora expressa pela soma de um tempo fixo à respectiva hora de partida da secção.

Cerca de 50 a 100 metros antes da partida de cada prova, existe um painel «Pré-Partida», sendo a zona entre este painel e a partida considerada como «zona de partida». A entrada de um veículo na zona de partida de uma prova de regularidade só é permitida durante os 60 segundos que antecedem a respectiva partida.

P: Para além das tradicionais provas de regularidade por sectores em circuito, haverá outras provas do mesmo tipo em estrada?

R: Sim. As provas de regularidade por sectores em estrada poderão ser previamente reconhecidas pelos concorrentes, uma vez que o percurso do rali permitirá às equipas efectuarem uma primeira passagem (não cronometrada) pelo respectivo itinerário, sob a forma de uma regularidade cumprida à média de 40 km/h.

O procedimento de partida para uma prova de regularidade por sectores em estrada é idêntico ao descrito acima para uma prova de regularidade.

P: A partida para as provas de regularidade por sectores é lançada ou parada?

R: A partida para as PRS em circuito é parada e efectua-se à ordem do controlador. Para as PRS em estrada, cabe ao concorrente partir para a prova à hora que lhe compete, sem intervenção da organização. Em qualquer dos casos, o tempo de prova só começa a contar no momento em que o veículo cruza a linha de tomada de tempo (claramente assinalada por placas normalizadas FIA)

P: Nas regularidades por sectores, existe um tempo mínimo ou máximo?

R: Só existe um tempo máximo. O tempo feito pela equipa no primeiro sector de uma determinada PRS é considerado o seu tempo de referência para os restantes sectores da mesma prova, sendo qualquer diferença entre o tempo gasto num sector e o tempo de referência penalizado à razão de 0,1 pontos por cada décimo de segundo. O tempo total gasto pela equipa na PRS será deduzido do tempo registado pela equipa mais rápida e, posteriormente, convertido em pontos à razão de 0,05 pontos por cada décimo de segundo.

P: Como é feita a cronometragem nas provas de regularidade por sectores?

R: A cronometragem nas provas de regularidade por sectores é feita ao décimo de segundo.

P: O que acontece se por qualquer razão e, nomeadamente, devido a uma avaria técnica, uma equipa não puder realizar ou concluir uma prova de classificação?

R: Poderá prosseguir (ou retomar) o rali, sendo-lhe aplicada a penalização máxima na prova que não tiver realizado ou que não tiver concluído.

P: Existem controlos horários antes da partida das provas de regularidade?

R: Não. À partida de cada secção, a equipa recebe uma carta de controlo, na qual consta, entre outras informações, a hora a que a equipa deve iniciar cada uma das provas de regularidade da secção, sendo esta hora expressa pela soma de um tempo fixo à respectiva hora de partida da secção.

P: Existem controlos horários antes da partida das provas de regularidade por sectores?

R: As provas de regularidade por sectores em estrada não são antecedidas por um controlo horário, aplicando-se os mesmos procedimentos de partida previstos para as provas de regularidade.

Pelo contrário, as provas de regularidade por sectores em circuito são antecedidas por um controlo horário, ficando as equipas neutralizadas à ordem da organização.

P: É fácil abastecer de combustível durante a prova?

R: A organização divulgará uma lista dos postos de abastecimento existentes / recomendados e aconselha a que se inicie cada secção com o depósito cheio. Sem prejuízo, o tempo para a última ligação de cada secção ou para a primeira ligação da secção seguinte será sempre suficientemente alargado para permitir o reabastecimento.

P: É permitida a Assistência durante a prova?

R: Sim, nos termos previstos no regulamento. A organização fornecerá um roadbook de acesso aos pontos de assistência recomendados.

P: Estão previstos Parques Fechados?

R: Sim. No final de cada secção e de cada etapa, os carros ficam em parque fechado.

P: É possível assistir os veículos de competição nos Parques Fechados?

R: Não, tal é proibido pelo regulamento da prova.

Ao final de cada dia será concedido um período de pelo menos 60 minutos para assistência mas, para o efeito, os veículos terão que ser removidos do parque fechado.

Nota: a leitura destas respostas não dispensa a consulta do regulamento da prova e dos eventuais aditamentos que vierem a ser publicados.