

## Informação 1 aos concorrentes

Data: 30 de setembro de 2022

Págs.: 8

Anexos: 11

### Atenção:

Apresente informação destina-se a prestar esclarecimentos adicionais e/ou a clarificar situações eventualmente passíveis de dúvida, não dispensando a consulta do regulamento da prova e dos eventuais aditamentos, cujos textos serão os únicos considerados válidos.

### 1. Número de emergência

**+ 351 912 201 545**

### 2. Verificação administrativa

Estão previstos 3 períodos para a realização da verificação administrativa:

#### Período 1 e 2 (fortemente recomendado)

Hotel Palácio – 03 de outubro 2022, das 15H30 às 19H30 Ver horário detalhado no Aditamento nº 1

#### Período 3 (apenas em caso de força maior)

Casino do Estoril – 04 de outubro de 2022, das 08H00 às 08H45

Na sequência da verificação administrativa, a equipa receberá, entre outros materiais e documentos, uma carta de controlo a utilizar nos controlos instalados:

- À entrada do parque de verificação técnica
- À entrada no parque de partida

### 3. Verificação Técnica

Terão lugar nas instalações do Casino do Estoril (ver planta Anexo I)

De acordo com o horário previsto no Art.2 do RP, entre as 09h00 e as 11h30

Ver horário detalhado no Aditamento nº 1

À chegada ao local, as equipas deverão conduzir os seus veículos de e /ou assistência para o parque de concorrentes.

Será instalado um controlo horário (TC) à entrada do parque de verificações.

### 4. Parque de Partida / Partida

Os veículos que tiverem sido aprovados na Verificação Técnica deverão dar entrada no Parque de Partida, localizado nos jardins do Casino Estoril, entre as 10H00 e as 11H45, podendo ser conduzidos ao local por um mandatário do concorrente (a carta de controlo entregue na verificação administrativa deve acompanhar o veículo, sendo entregue definitivamente no controlo de entrada no Parque de Partida).

A lista de participantes, a ordem e hora de partida das equipas será afixada no Quadro Digital Oficial de Afixação (local e hora indicados no programa da prova). A partida do rali (bem como a partida de qualquer etapa ou secção) será considerada como tendo acontecido á hora prevista mesmo em caso de atraso da equipa.

## 5. Medição das distâncias

O percurso foi medido criteriosamente com recurso a um equipamento Terratrip, utilizando exclusivamente a faixa de asfalto com trajectórias que privilegiam a zona mais à direita da estrada. No caso das estradas com 2 faixas de rodagem separadas, procurou-se utilizar exclusivamente a faixa do lado direito.

No Road Book, as distâncias são geralmente apresentadas com:

- Percursos de ligação: 2 casas decimais
- Provas de classificação: 2 casas decimais, excepto nos locais de mudança de média (três casas decimais).

Exemplo de uma página de Road Book (anexo II)

A posição dos controlos de regularidade foi calculada utilizando 3 casas decimais (aproximação ao metro).

## 6 – Carta de Controlo

É proibido às equipas efectuarem qualquer inscrição na carta de controlo.  
Exemplar anexo (anexo III)

## 7 – Controlos Horários (TC)

**7.1** De acordo com o mapa de controlos está prevista a montagem dos seguintes controlos horários (TC): (anexo X)

- Partida e chegada de Etapa / Secção
- Antes e após cada PRS em circuito
- Antes e após a Flexi-Assistência
- Nas ligações.

**7.2** Em qualquer controlo horário, a hora de controlo corresponde ao momento em que, encontrando-se os dois membros da equipa e a viatura na zona de controlo e nas proximidades do respectivo posto, um dos membros da equipa entrega a carta de controlo ao comissário.

**7.3** Para calcular a hora ideal de apresentação num controlo horário (TC), a equipa deverá adicionar a hora de passagem no TC anterior (horas minutos e segundos) e o tempo concedido para percorrer a distância entre o TC anterior e esse TC (horas e minutos).

Exemplo:

- Hora de passagem no TC «n-1»: 10H18M00S
- Tempo concedido para percorrer a distância entre TC «n-1» e TC «n»: 01H20M
- O tempo ideal de apresentação no TC «n» 11H38M00S

a equipa não sofrerá qualquer penalização se se apresentar no TC «n» nos 30 segundos contados a partir da sua hora ideal, ou seja, entre as 11H38M00S e as 11H38M29S.

**7.4** Como excepção, a equipa poderá controlar antes da sua hora ideal sem incorrer em qualquer penalização nos seguintes controlos horários:

- TC1D

- TC2D
- TC2F
- TC3H
- TC4H

## 8 – Velocidade média nos sectores de ligação / Reabastecimentos

Com excepção das ligações em que sejam utilizadas autoestradas ou vias rápidas, a média imposta nos percursos de ligação é inferior a 50 Km / h (Anexo IV).

Salvo casos excepcionais, em cada secção do rali existe uma ligação (escolhida pela disponibilidade de um posto de abastecimento e pela facilidade de acesso de assistências) em que é concedido um tempo adicional de 10 minutos. Estas ligações estão identificadas no Anexo X e no Mapa de Controlos e Road Book, como «Pausa / Service».

Os postos de abastecimento disponíveis ao longo do percurso constam no Road Book.

## 9. Policiamento no percurso do rali

Relembra-se que todo o rali, incluindo as provas de classificação, é realizado em estradas abertas ao trânsito normal, excepto nas provas de classificação com médias superiores a 50 Km/h, as quais estarão fechadas ao trânsito normal, devendo as equipas adoptar todas as precauções inerentes a este facto.

A presença de elementos policiais em alguns cruzamentos, exceptuam-se as provas de classificação com médias superiores a 50 Km/h, não significa que a estrada utilizada pela prova esteja fechada ao trânsito!

## 10. Provas de Regularidade Absoluta (PRA)

### 10.1 Partida das PRA

A hora ideal de início de cada PRA será calculada pela equipa a partir das indicações constantes na carta de controlo (hora de passagem no controlo horário precedente + tempo concedido para iniciar a prova em questão)

*Exemplo:*

- Hora de passagem no TC «n»: 14H10M30S
- Hora de início do SS «X»:TC «n» + 01H10M
- Hora ideal de partida para o SS «X»: 15H20M30S

Cabe a cada equipa a responsabilidade de iniciar a prova à hora correcta.

### 10.2 Zona de partida das PRA

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

A entrada de um veículo na zona de partida de uma PRA só é permitida nos 60 segundos que antecedem a respectiva partida.

A equipa deverá imobilizar o veículo imediatamente antes do início da «zona de partida», de modo a permitir a um comissário verificar o estado de carga da bateria do *transponder*.

### 10.3 Média imposta nas PRA

Como regra geral, a velocidade média imposta nas diferentes PRA situa-se entre 50 e 60 Km/h. Por razões de segurança, em algumas passagens em povoações a velocidade média imposta é inferior.

As médias impostas em cada PRA são indicadas no Anexo V.

Os locais exactos de mudança de média estão claramente assinalados no Road Book e, sempre que possível, indicados no terreno por meio das placas informativas.

Em caso de divergência entre as várias informações sobre esta matéria (anexo V, Road Book indicações na estrada) deverão ser consideradas como válidas as constantes no Road Book.

Nos controlos instalados nos primeiros 500 metros de qualquer PRA e em zona de média inferior a 40 km/h apenas serão consideradas as penalizações por avanço.

## 11. Provas de Regularidade por Sectores (PRS)

### 11.1 Capacetes

Recorda-se a obrigatoriedade de utilização, nas PRS, de capacete de protecção por parte dos dois elementos da equipa, sem o que a partida não será autorizada.

Em: SS5 (Kartódromo de Leiria) – anexo VI

e SS22 (Circuito de Montalegre) – anexo VII

a utilização do capacete é obrigatória a partir do momento em que o veículo deixa a zona de espera após TC1B e TC3B.

### 11.2 Reconhecimento das PRS em circuito

Não haverá reconhecimento em qualquer das PRS em circuito (SS5 / SS22).

### 11.3 Chicanes nas PRS em circuito

Os pontos de cronometragem das PRS em circuito (final de sector) serão antecidos por uma chicane. Em caso de derrube de qualquer dos elementos de uma chicane, será aplicado o artº 21.3.6 do regulamento.

### 11.4 Reconhecimento das PRS em estrada

As equipas terão oportunidade de efectuar uma passagem de reconhecimento por cada PRS em estrada, durante a qual não é obrigatória a utilização de capacete de protecção por parte dos elementos da equipa. O reconhecimento será feito sob a forma de uma PRA, realizada à velocidade média de 40 km/h.

### 11.5 Partida das PRS em estrada

A hora ideal de início de cada PRS em estrada será calculada pela equipa a partir das indicações constantes da carta de controlo (hora de passagem no TC precedente + tempo concedido para iniciar a prova em questão).

Exemplo:

- Hora de passagem no TC anterior «n»: 14H10M30S
- Hora de início do SS «X»: TC «n» + 01H10M
- Hora ideal de partida para o SS «X»: 15H20M30S

Cabe a cada equipa a responsabilidade de iniciar a prova à hora correcta.

A equipa não sofrerá qualquer penalização no controlo de partida se iniciar a PRS 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 a sua prova sem qualquer penalização entre as 15H20M30S e as 15H20M35S).

### 1.6 Zona de partida das PRS em estrada

Cerca de 30 a 100 metros antes da partida de uma PRS em estrada será colocada uma placa informativa (SS – Pré-Start). O espaço entre esta placa e a partida da PRS em estrada é considerado «zona de partida». A entrada de um veículo na zona de partida de uma PRS em estrada só é permitida nos 60 segundos que antecedem a respectiva partida.

A equipa deverá imobilizar o veículo imediatamente antes do início da «zona de partida», de modo a permitir a um comissário verificar o estado da carga da bateria do transponder.

## 12. Interrupção de uma prova de classificação

Recomenda-se a leitura de artº 19.4 do regulamento referente aos procedimentos a adoptar se houver lugar à interrupção, temporária ou definitiva, de uma prova de classificação.

No caso de o comissário inscrever na carta de controlo (ver exemplo – Anexo III) um tempo de neutralização, o mesmo deverá ser considerado no cálculo:

- da hora de partida de todas as provas de classificação seguintes até ao próximo controlo horário,
- da hora de apresentação no controlo horário seguinte.

## 13. Interrupção da participação na prova

### 13.1 A equipa retoma a participação na mesma secção

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.

Neste caso, a equipa deverá parar obrigatoriamente a viatura na «zona de partida» da prova de classificação em que retoma o percurso para que um elemento da organização possa confirmar o estado de funcionamento do transponder.

### 3.2 A equipa retoma a participação à partida da secção seguinte da mesma etapa

Uma equipa que não complete uma ou mais provas de classificação da secção 2, 4, 5, 7, 8 e 9 poderá retomar a prova no início da secção imediatamente seguinte, desde que se apresente no controlo de chegada da secção em que desistiu até à hora de fecho do respectivo controlo horário. As equipas nestas condições partirão para a etapa seguinte, como as restantes equipas, por ordem de apresentação no controlo horário de chegada da secção anterior.

### 13.3 A equipa retoma a participação à partida da etapa seguinte

Uma equipa que não complete uma etapa poderá retomar a prova no início da etapa seguinte nas condições descritas no Art. 22 do Regulamento.

## 14. GPS

Tendo em vista a segurança dos concorrentes, será montado em cada veículo um aparelho GPS autónomo – “Tracking System”, o qual permite à Organização da Prova a localização permanente dos concorrentes. Este equipamento é autónomo, não necessitando de qualquer instalação prévia, será montado no tablier da viatura com recurso a “fita velcro”. Um outro equipamento de “back up” será montado, também com recurso a “fita velcro”, no vidro traseiro lateral esquerdo.

Estes equipamentos serão colocados nos respectivos locais pelos técnicos da firma “STELLA”, durante as verificações técnicas no Casino do Estoril.

O registo, pelo sistema GPS, de excesso de velocidade dentro das localidades, a equipa será penalizada. (artº. 11.7.4)

## 15. Assistência / Flexi-Assistência

De acordo com o artigo 24.1 do regulamento é proibida qualquer acção de assistência a menos de 100 metros da saída e ou entrada do Parque Fechado.

Para mais informações sobre este assunto, consulte o artigo 24.3 do regulamento da prova.

Nota: No final da 1ª etapa e da 3ª etapa/secção 6, o período para a assistência encontra-se englobado no tempo concedido para o último controlo horário da etapa.

## 16. Road Book Assistências

A organização fornecerá a cada equipa um Road-Book Assistência com indicação de:

- locais de assistência aconselhados (com indicação de coordenadas GPS) (Anexo VIII)
- hora prevista para a passagem do 1º concorrente em cada um desses locais. (Anexo VIII)

- Itinerários a seguir entre locais de assistência consecutivos
- Itinerários alternativos para o acesso aos locais de almoço
- mapa global com o percurso aconselhado às assistências

Este Road Book será colocado à disposição de cada equipa durante a verificação administrativa.

### 17. Autoestradas com portagens

No percurso da prova são utilizados sectores de autoestrada equipados com portagens virtuais, o que implica a utilização nos veículos de um equipamento electrónico do tipo “Via Verde” ou similar que permita a identificação do local e tempo de uso da infraestruturas através do estabelecimento de uma ligação com a antena instalada na via.

Para quem possa interessar, o ACP coloca ao dispor dos concorrentes um “Package” que inclui o identificador para a viatura e custo das portagens.

Este Package, tem o custo fixo de:

- Classe 1 60 euros
  - Classe 2 120 euros
- e está disponível junto do secretariado.

A instalação deste equipamento e o pagamento de portagem dos sectores de autoestrada utilizados são da exclusiva responsabilidade dos concorrentes.

### 18. Assistência na estrada do Automóvel Clube de Portugal.

Em caso de avaria ou acidente de um veículo participante durante o desenrolar do Rally de Portugal Histórico e, em particular, no decurso de uma prova de classificação, a organização desenvolverá todos os esforços no sentido de transportar o veículo em causa para a povoação ou para a estrada nacional mais próxima, utilizando para o efeito os meios técnicos e humanos.

Este serviço de assistência decorrerá sob responsabilidade da equipa concorrente e será isento de custos para o participante.

A partir do ponto de descarga, caso a equipa pretenda fazer transportar o seu veículo para o local de final da etapa ou para o Estoril, poderá, se assim o entender, recorrer aos serviços das empresas que constam na lista de prestadores do serviço (Anexo XI). Este transporte, que deverá ser requisitado directamente através do telefone e pago directamente ao prestador do serviço, em numerário, no momento da carga do veículo.

O Automóvel Clube de Portugal e a organização do Rally de Portugal Histórico declinam toda e qualquer responsabilidade por eventuais anomalias relacionadas com estes serviços.

## 19. Parqueamento de reboques

Não é autorizado o parqueamento de reboques nos parques de estacionamento do Hotel Palácio no Estoril entre os dias 1 e 9 de outubro de 2022.

Será instalado um controlo à entrada dos parques do hotel, para impedir a entrada dos reboques.

Durante o período – de 1 outubro a 4 de outubro 2022 - está previsto no Autódromo do Estoril um parque para estacionamento dos reboques.

Este parque funcionará com o seguinte horário: das 09h00 às 21h00

Para outros acessos, por favor contacte o Secretariado.

## Outras informações:

No dia 08 de outubro no Circuito do Estoril às 13h00, com convites para os competidores do Rally, haverá o almoço de entrega de prémios, na tenda VIP no Circuito do Estoril.

Devido aos incêndios florestais que ultimamente ocorreram em algumas zonas por onde o Rally de Portugal Histórico 2022 irá passar, chamamos a atenção para um eventual aumento do tráfego de viaturas de transporte de madeiras.

## A Direcção de Prova

Anexo I – Planta do local das verifs. técnicas.

Anexo II – Exemplo de página de Road Book

Anexo III – Exemplo de carta de controlo

Anexo IV – Velocidade média nos percursos de ligação

Anexo V – Médias impostas nas PRA

Anexo VI – Esquema SS5 (PRS em Circuito)

Anexo VII – Esquema SS22 (PRS em Circuito)

Anexo VIII- Zonas de assistências

Anexo IX – Colocação da publicidade

Anexo X – Mapa de Controlos

Anexo XI – Reboques – Prestadores do Serviço