

Information aux concurrents n° 1

Date : 30 septembre 2022

Pages : 9

Annexes : 11

Attention :

Ces informations sont destinées à apporter des éclaircissements supplémentaires et/ou à clarifier toute situation qui pourrait être douteuse, et non en fournissant le règlement consulté des preuves et des ajouts, dont les textes seront les seuls considérés comme valides.

1. Numéro d'urgence

+ 351 912 201 545

2. Vérification administrative

Trois périodes sont prévues pour effectuer le contrôle administratif :

Période 1 et 2 (fortement recommandé)

Hôtel Palácio - 3 octobre 2022, de 15h30 à 19H30

Afficher l'heure détaillée dans Additif 1

Période 3 (uniquement en cas de force majeure)

Autódromo d'Estoril - 4 octobre 2021, de 09:00 à 09:45

Après la vérification administrative, l'équipe recevra, entre autres matériaux et documents, une carte de contrôle à utiliser dans les contrôles installés :

1. A l'entrée du parc de Vérification technique
2. À l'entrée du parc de départ

3. Vérifications technique

Ils auront lieu sur l'Casino d'Estoril (l'annexe I ci-jointe).

Selon l'heure prévue à l'article 2 RP, entre 09h00 et 11h30

Afficher l'heure détaillée dans Additif 1

À leur arrivée sur le site, les équipes doivent conduire leur véhicule jusqu'au parc des concurrents et/ou les aider.

Un contrôle du temps (TC) sera installé à l'entrée du parc de vérifications.

4 Parc de départ / Départ

Les véhicules qui ont été agréés lors de la Vérification Technique doivent entrer dans le Parc de Départ, situé dans les jardins du Casino Estoril, entre 10h00 et 11H45, et peuvent être emmenés sur le site par un représentant du concurrent (la carte de contrôle livrée dans le contrôle administratif doit accompagner le véhicule, étant livrée définitivement dans le contrôle d'entrée dans le Parc de Départ).

La liste des participants, l'ordre et l'heure de départ des équipes seront affichés dans le tableau officiel d'affichage numérique (lieu et heure indiqués dans le programme d'épreuve).

Le départ du rallye (ainsi que le départ de toute étape ou section) sera réputé avoir eu lieu à l'heure prévue même en cas de retard de l'équipe.

5. Mesure de distance

L'itinéraire a été soigneusement mesuré à l'aide d'un équipement Terratrip, en utilisant exclusivement la bande d'asphalte avec des trajectoires qui privilégient le plus à la bonne zone de la route. Dans le cas des routes à 2 voies séparées, nous avons essayé d'utiliser exclusivement la voie de droite.

Dans le Road Book, les distances sont généralement présentées avec :

- Itinéraires de correspondance : 2 décimales
- Tests de classification : 2 décimales, sauf dans les emplacements de changement moyens (trois décimales).

Exemple d'une page du Road Book ci-jointe (annexe II)

La position des contrôles de régularité a été calculée à l'aide de 3 décimales (approche du mètre).

6 – Carnet de Controlo

Il est interdit aux équipes de s'inscrire sur le carnet de contrôle.

Copie jointe (annexe III)

7 – Contrôles Horaires (TC)

7.1 Selon la carte de contrôle, les contrôles temporels suivants sont prévus : (annexe X ci-joint)

- Départ et arrivée de l'étape / section
- Avant l'après chaque circuit PRS
- Avant et après Flexi-Assistance
- Sur les liaisons.

7.2 À tout moment de vérification, l'heure de contrôle correspond au moment où, avec les deux membres de l'équipe et le véhicule dans la zone de contrôle et à proximité de leur poste, l'un des membres de l'équipe délivre le carnet de contrôle au commissaire.

7.3 Pour calculer le temps d'affichage optimal dans un contrôle du temps (TC), l'équipe doit ajouter le temps de passage sur le TC précédent (heures minutes et secondes) et le temps autorisé pour parcourir la distance entre le TC précédent et ce CT (heures et minutes).

Exemple:

1. Temps de passage sur TC 'n-1': 10H18M00S
1. Temps autorisé pour parcourir la distance entre TC 'n-1' et TC 'n': 01H20M
- Le temps de présentation idéal dans TC 'n' 11H38M00S

L'équipe ne subira aucune pénalité si elle est présente dans le TC 'n' dans le 30 de leur moment idéal, c'est-à-dire entre 11H38M00S et le 11H38M29S.

7.4 À titre exceptionnel, l'équipe sera en mesure de contrôler avant son heure idéale sans encourir de pénalité dans les contrôles de temps suivants :

- TC1D
- TC2D
- TC2F
- TC3H
- TC4H

8 – Vitesse Moyenne dans les secteurs de liaison / Ravitaillements

À l'exception des liaisons où des autoroutes ou des voies rapides sont utilisées, la moyenne imposée sur les itinéraires de correspondance est inférieure à 50 km/h (voir annexe IV).

Sauf cas exceptionnels, dans chaque section du rallye, il y a une liaison (choisie pour la disponibilité d'une station-service et la facilité d'accès à l'assistance) dans laquelle un temps supplémentaire de 10 minutes est autorisé. Ces liens sont identifiés à l'annexe IV et sur Road Book comme « Pause/Service ».

Les stations-service disponibles le long de l'itinéraire sont répertoriées dans le Road Book.

9. Éléments de police sur le parcours du Rally

Il est rappelé que l'ensemble du rallye, y compris les épreuves de classification, se déroule sur des routes ouvertes à la circulation normale, à l'exception des épreuves de classification avec des moyennes supérieures à 50 km/h, qui seront fermées à la circulation normale, et les équipes doivent prendre toutes les précautions inhérentes à cela.

La présence d'éléments de police à certaines intersections, à l'exception des épreuves de classification avec des moyennes supérieures à 50 km/h, ne signifie pas que la route utilisée par la course est fermée à la circulation !

10. Épreuves de régularité absolue (PRA)

10.1 Départ de PRA

L'heure de début idéale de chaque PRA sera calculée par l'équipe à partir des indications sur le carnet de contrôle (temps de passage dans le contrôle de temps précédent + temps autorisé pour commencer le test en question)

Exemple:

- Temps de passage sur TC 'n': 14H10M30S
- Heure de début du SS « X »: TC « n » + 01H10M
- Heure de départ idéale pour SS « X »: 15H20M30S

Chaque équipe est responsable de commencer la course au bon moment.

10.2 Zone de départ PRA

Environ 30 à 100 mètres avant le départ de chaque PRA sera placé un panneau d'information (SS-Pre-Start). L'espace entre cette plaque et le départ de la PRA est considéré comme une « zone de départ ».

L'entrée d'un véhicule dans la zone de départ d'un PRA n'est autorisée que dans les 60 secondes précédant son départ.

L'équipe doit immobiliser le véhicule immédiatement avant le début de la « zone de départ » afin de permettre à un commissaire de vérifier l'état de charge de la batterie du *transpondeur*.

10.3 Moyenne imposée dans les PRA

En règle générale, la vitesse moyenne imposée aux différents PRA est comprise entre 50 et 60 km/h. Pour des raisons de sécurité, dans certains passages des villages, la vitesse moyenne imposée est plus faible.

Les moyennes imposées à chaque PRA sont indiquées à l'annexe V.

Les lieux exacts de variation moyenne sont clairement indiqués dans le Road Book et, si possible, indiqués sur le terrain par le biais des panneaux d'information.

En cas de divergence entre les différentes informations en la matière (annexe V, Road Book, la signalisation routière) devrait être considérée comme aussi valable que celles contenues dans le Road Book.

Dans les contrôles installés dans les 500 premiers mètres de toute PRA et dans une zone moyenne inférieure à 40 km/h, seules les pénalités d'avance seront prises en compte.

11. Épreuves de Régularité par Secteurs (PRS)

11.1 Casques

Il est rappelé que les deux membres de l'équipe devraient être utilisés dans le PRS, sans lequel le départ ne sera pas autorisé. Dans le SS5 (Kartódromo de Leiria) et le SS22 (Circuito de Montalegre), le port du casque est obligatoire à partir du moment où le véhicule quitte la zone d'attente après TC1B et TC3B.

11.2 Reconnaissance du PRS en circuit

Il n'y aura aucune reconnaissance sur aucun des circuits PRS (SS5 / SS22).

11.3 Chicane en PRS en circuit

Les points de chronométrage du PRS en circuit (fin de secteur) seront précédés d'une chicane. En cas de chute de l'un des éléments d'une chicane, l'article 21.3.6 du règlement sera appliqué.

11.4 Reconnaissance du PRS sur la route

Les équipes auront la possibilité de faire un laissez-passer de reconnaissance pour chaque PRS sur la route, au cours de laquelle il n'est pas obligatoire de porter un casque de protection par les membres de l'équipe.

La reconnaissance se fera sous la forme d'un PRA, effectué à une vitesse moyenne de 40 km/h.

11.5 Départ des PRS sur la route

L'heure de départ idéale de chaque PRS sur la route sera calculée par l'équipe à partir des indications dans le carnet de contrôle (temps de passage dans le TC précédent + temps autorisé à prendre le départ de la course en question).

Exemple:

- Temps de passage dans le précédent TC 'n': 14H10M30S
- Heure de début du SS « X': TC « n » + 01H10M
- Heure de départ idéale pour SS « X »: 15H20M30S

Chaque équipe est responsable de commencer la course au bon moment.

L'équipe ne subira aucune pénalité dans le contrôle du départ si vous démarrez le PRS sur la route à l'heure de départ théorique ou dans les 5 secondes suivantes (par exemple, une équipe dont l'heure de départ théorique d'un PRS est de 15H20M30S peut commencer votre course sans aucune pénalité entre 15H20M30S et 15H20M35S).

11.6 Zone de départ PRS sur la route

Environ 30 à 100 mètres avant le départ d'un PRS sur la route sera placé un panneau d'information (SS - Pre-Start). L'espace entre cette plaque et le départ PRS sur la route est considéré comme une « zone de départ ».

L'entrée d'un véhicule dans la zone de départ d'un PRS sur la route n'est autorisée que dans les 60 secondes précédant son départ.

L'équipe doit immobiliser le véhicule immédiatement avant le début de la « zone de départ » afin de permettre à un commissaire de vérifier l'état de la charge de la batterie du transpondeur.

12. Interruption d' une épreuve de classification

Il est recommandé de lire l'article 19.4 du Règlement sur les procédures à adopter en cas d'interruption temporaire ou définitive d'une preuve de classification.

Si le commissaire enregistre dans le carnet de contrôle (par exemple l'annexe III) un temps de neutralisation, il doit être pris en compte dans le calcul :

- L'heure de départ de toutes les épreuves qualificatives jusqu'à la prochaine vérification de l'heure,
- Temps de présentation au prochain contrôle de l'heure.

13. Interruption de la participation à la course

13.1 L'équipe reprend sa participation dans la même section

Dans le cas où une équipe ne tient pas un ou plusieurs tests de classification d'une section particulière, elle peut reprendre le parcours de la même section au début d'une épreuve de classification ultérieure, en respectant l'heure de début prévue à cette fin.

Dans ce cas, l'équipe doit arrêter le véhicule dans la « zone de départ » de l'épreuve de qualification où il reprend l'itinéraire afin qu'un élément de l'organisation puisse confirmer l'état de fonctionnement du transpondeur.

3.2 L'équipe reprend la participation au départ de la section suivante de la même étape

Une équipe qui n'effectue pas un ou plusieurs épreuves de classification aux sections 2, 4, 5, 7, 8 et 9 peut reprendre l'épreuve au début de la section qui suit immédiatement, à condition qu'elle soit présente au contrôle d'arrivée de la section dans laquelle elle a renoncé jusqu'à l'heure de fermeture de son contrôle de temps. Les équipes dans ces conditions passeront à l'étape suivante, comme les autres équipes, dans l'ordre de présentation dans la vérification du temps de fin de la section précédente.

13.3 L'équipe reprend la participation au début de l'étape suivante

Une équipe qui n'achève pas une étape peut reprendre la course au début de l'étape suivante dans les conditions décrites à l'article 22 du Règlement.

14. GPS

Compte tenu de la sécurité des concurrents, un dispositif GPS autonome – système de suivi sera monté sur chaque véhicule, ce qui permettra à l'organisation de test de localiser en permanence les concurrents.

Cet équipement est autonome, ne nécessitant aucune installation préalable, sera monté sur le tableau de bord du véhicule à l'aide de « velcro tape ». Un autre équipement « de secours » sera monté, également à l'aide de « ruban velcro », sur la lunette arrière latérale gauche.

Ces équipements seront placés dans les emplacements respectifs par les techniciens de la société « STELLA », lors des contrôles techniques à l'Autódromo d'Estoril.

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

15. Assistance / Flexi-Assistance

Conformément à l'article 24.1 du Règlement, toute action d'assistance à moins de 100 mètres de la sortie et/ou de l'entrée du Parc Fermé est interdite.

Pour plus d'informations à ce sujet, voir l'article 24.3 du règlement sur la preuve.

Remarque : À la fin de la 1ère étape et de la 3ème étape / section 6, la période d'assistance est incluse dans le temps imparti pour la dernière vérification de l'étape.

16. Road Book Assistance

L'organisation fournira à chaque équipe un Road Book assistance routière avec une indication de

- Emplacements de service recommandés (avec indication de coordonnées GPS) annexe VIII
- Heure prévue pour le passage du 1er concurrent dans chacun de ces endroits. Annexe VIII
- Itinéraires à suivre entre des lieux de service consécutifs
- Itinéraires alternatifs pour l'accès aux lieux de déjeuner
- Carte complète avec l'itinéraire conseillé par l'assistance

Ce Road Book sera mis à la disposition de chaque équipe lors de la vérification administrative.

17. Autoroutes à péage

Au cours de la course sont utilisés des secteurs autoroutiers équipés de péages virtuels, ce qui implique l'utilisation dans les véhicules d'un équipement électronique du type « Via Verde » qui permet l'identification du lieu et de l'heure d'utilisation de l'infrastructure grâce à l'établissement d'une connexion avec l'antenne installée sur la route.

Pour ceux qui pourraient être intéressés, l'ACP offre aux concurrents un « Package » qui comprend l'identifiant de la voiture et le coût des péages.

Ce forfait a un coût fixe de :

- Classe 1 - 60 euros
- Classe 2 - 120 euros

et est disponible auprès du secrétariat.

L'installation de ces équipements et le paiement des péages des secteurs autoroutiers utilisés relèvent de la seule responsabilité des concurrents.

18. Assistance routière de l'Automobile Club du Portugal.

En cas de panne ou d'accident d'un véhicule participant au cours du Rallye historique du Portugal et, en particulier, au cours d'un essai de classement, l'organisation met tout en œuvre pour transporter le véhicule concerné jusqu'au village ou à la route nationale le plus proche, en utilisant des moyens techniques et humains à cet effet.

Ce service d'assistance sera sous la responsabilité de l'équipe concurrente et sera gratuit pour le participant.

Dès le point de déchargement, si l'équipe souhaite transporter votre véhicule jusqu'à la fin de l'étape ou à Estoril, vous pouvez, si vous le souhaitez, utiliser les services des sociétés de transport mise en alerte à cet effet. Ce transport, doit être demandé directement aux entreprises figurant sur la liste des prestataires de services (annexe XI) et sera payé directement au prestataire, en espèces, au moment de la charge du véhicule.

L'Automobile Club du Portugal et l'organisation du Rallye du Portugal Historique déclinent toute responsabilité pour toute anomalie liée à ces services

19. Parcage de remorques

Le stationnement des remorques n'est pas autorisé dans les parkings de l'hôtel Palácio à Estoril entre le 1er et le 9 octobre 2022.

Un contrôle sera installé à l'entrée des parcs de l'hôtel pour empêcher les roulottes d'entrer.

Ce parc fonctionnera à l'heure suivante : 09h00 à 21h00

Pour plus d'informations, veuillez communiquer avec le Secrétariat.

Autres informations :

Le 8 octobre sur le circuit d'Estoril, à 13h00, avec des invitations aux concurrents du rallye, il y aura le déjeuner de remise des prix, dans la tente VIP du circuit d'Estoril.

En raison des incendies de forêt qui se sont produits récemment dans certaines zones où le Rallye Historique du Portugal 2022 passera, nous attirons l'attention sur une augmentation possible du trafic de véhicules de transport en bois.

La Direction de Course

- Annexe I – Vérifications techniques
- Annexe II - Exemple de page de feuille de Road Book
- Annexe III - Exemple de carte de contrôle
- Annexe IV - Vitesse moyenne sur les chemins de raccordement
- Annexe V - Moyenne imposée à l'PRA
- Annexe VI - Schéma SS5 (PRS en circuit)
- Annexe VII - Schéma SS22 (PRS en circuit)
- Annexe VIII - Zones de service
- Annexe IX – Publicité
- Annexe X - Carte de contrôles
- Annexe XI – Remorquage – Liste de prestataires