



18ª EDIÇÃO



**23-28 Septembre 2024**  
**RÈGLEMENT**  
**PARTICULIER**



# RÈGLEMENT PARTICULIER

23 - 28 SEPTEMBRE

Traduction du

Règlement Particulier en portugais



AUTOMÓVEL  
CLUB DE PORTUGAL

Rua General Humberto Delgado, 3  
2685 - 340 PRIOR VELHO  
Tel: 351 219 429 187 Fax: 351 219 429 192  
acpmotorsport@acp.pt



INDICE

ART.		PAGE
1	INTRODUCTION	2
2	PROGRAMME	2
3	ORGANISATION	3
4	DESCRIPTION	4
5	VOITURES ADMISES	4
6	CONCURRENTS ADMIS - BULLETIN D'ENGAGEMENT – ENGAGEMENT	5
7	DROITS D'ENGAGEMENT – ASSURANCE	6
8	VÉRIFICATION ADMINISTRATIVE ET TECHNIQUE	7
9	PUBLICITÉ	7
10	PLAQUES – NUMEROS DE COMPÉTITION	8
11	APPLICATION ET INTERPRÉTATION DU RÉGLEMENT	9
12	PARCOURS	10
13	PARC DE DÉPART	10
14	DÉPART	10
15	CARNET DE CONTRÔLE	11
16	DISPOSITIONS GÉNÉRALES RELATIVES AUX CONTRÔLES	11
17	CONTRÔLES DE PASSAGE	12
18	CONTRÔLES HORAIRES	12
19	ÉPREUVES DE CLASSEMENT	12
20	ÉPREUVES DE RÉGULARITÉ ABSOLUE (PRA)	14
21	ÉPREUVES DE RÉGULARITÉ PAR SECTEURS (PRS)	15
22	“SUPER RALLY”	17
23	ASSISTANCE	17
24	PARC FERMÉ	18
25	CLASSEMENT	18
26	RÉCLAMATIONS – APPELS	19
27	PRIX	19
28	REMISE DES PRIX	19
29	CONTRÔLE ANTI-DOPAGE – CONTRÔLE DE L'ALCOOLEMIE	19

## 1. INTRODUCTION

L'Automóvel Club de Portugal organise, du 23 au 28 septembre 2024, une épreuve réservée de régularité historique nommée **XVIII RALLY DE PORTUGAL HISTÓRICO**.

L'épreuve sera disputée en conformité avec le code sportif international de la FIA et ses annexes, les Prescriptions Générales d'Automobilisme et de Karting 2024 de l'ASN (PGAK) et le présent règlement particulier.

Le XVIII Rally de Portugal Historico compte pour le **"I Trophée Rally de Portugal Historico"**. (voir annexe 4)

En cas de divergence d'interprétation du règlement, seul le texte en langue portugaise fera foi.

## 2. PROGRAMME

Date	Heure		Lieu
29 MAI 2024		Ouverture des engagements	ACP Motorsport
15 JULI 2024	18H00	Clôture des engagements à prix réduit	
26 AOÛT 2024	18H00	Clôture des engagements	
18 SEPT 2024	18H00	Publication de la liste des engagés	FPAK ACP Motorsport
23 SEPT 2024 (Lundi)	15H30 / 21H00	Vérifications Administratives - Période 1 et 2 (D'après l'horaire de convocation – Art. 8.1) Remise du matériel aux équipages	Sintra
24 SEPT 2024 (Mardi)	08h00 / 11h30	Vérifications techniques – Période 3 (D'après l'horaire de convocation – Art. 8.2.1) Remise du matériel aux équipages	Sintra
	*	Briefing français / espagnol / portugais / anglais. (D'après l'horaire à publier)	
	11H30	Heure limite pour engagement des Teams (Art. 6.9)	Sintra
	12h00 / 12h30	Entrée au parc de départ	
	12h30	1 <sup>ère</sup> réunion du Collège des Commissaires Sportifs	
	13h30	Publication de la liste des équipages admis au départ, heure et ordre de départ	DNB
	14h30	Départ de la 1 <sup>ère</sup> étape	Sintra
	*	Arrivée de la 1 <sup>ère</sup> étape	tba
*	Publication d'heure et ordre de départ pour la 2 <sup>ème</sup> étape	DNB	
25 SEPT 2024 (Mercredi)	*	Départ de la 2 <sup>ème</sup> étape (2 <sup>ème</sup> section)	*
	*	Arrivée de la 2 <sup>ème</sup> section	*
	*	Départ de la 3 <sup>ème</sup> section	*
	*	Arrivée de la 2 <sup>ème</sup> étape (3 <sup>ème</sup> section)	*
	*	Publication d'heure et ordre de départ pour la 3 <sup>ème</sup> étape	DNB
26 SEPT 2024 (Jeudi)	*	Départ de la 3 <sup>ème</sup> étape (4 <sup>ème</sup> section)	*
	*	Arrivée de la 4 <sup>ème</sup> section	*
	*	Départ de la 5 <sup>ème</sup> section	*
	*	Arrivée de la 3 <sup>ème</sup> étape (5 <sup>ème</sup> section)	*
	*	Départ de la 6 <sup>ème</sup> section	*
	*	Arrivée de la 6 <sup>ème</sup> section	*
	*	Publication d'heure et ordre de départ pour la 4 <sup>ème</sup> étape	DNB
27 SEPT 2024 (vendredi)	*	Départ de la 4 <sup>ème</sup> étape (7 <sup>ème</sup> section)	*
	*	Arrivée de la 7 <sup>ème</sup> section	*

27 SEPT 2024 (vendredi)	*	Départ de la 8 <sup>ème</sup> section	*
	*	Arrivée de la 8 <sup>ème</sup> section	*
	*	Départ de la 9 <sup>ème</sup> section	*
28 SEPT 2024 (samedi)	*	Arrivée de la 9 <sup>ème</sup> section	tba
	*	Départ de la 10 <sup>ème</sup> section	tba
	*	Arrivée de la 4 <sup>ème</sup> étape (10 <sup>ème</sup> section)	Sintra
	*	Affichage du Classement Final	DNB
	*	Déjeuner et remise des Prix	Sintra

\*à annoncer par additif

### Tableau d'affichage numérique officiel

Pendant l'événement, la communication individuelle et générale entre tous les responsables du rallye (QG du rallye / directeur de course, secrétariat, relations avec les concurrents, commissaires sportifs, commissaires techniques, etc.) et les concurrents / équipages se fera par voie électronique (téléphone portable, e-mail).

À cette fin, chaque concurrent est tenu de désigner un représentant officiel autorisé dans le but de recevoir des notifications officielles, ainsi que leur contact (téléphone portable, e-mail,). Ce contact doit être indiqué avant le mercredi 11 septembre 2024.

Ce contact sera utilisé pour les communications générales et individuelles. Tout accusé de réception, le cas échéant, devra également être retourné par ce contact au Responsable des Relations Concurrentes (CRO) :

**PAULO RALHA**

**Telef. (TBA)**

e-mail: [cro.rallydeportugalhistorico@acp.pt](mailto:cro.rallydeportugalhistorico@acp.pt)

Comme le prévoit l'article 11.9.4 de l'ISC de la FIA, le tableau d'affichage officiel sera numérique, publié sur le site Web de l'événement [en www.rallydeportugalhistorico.pt](http://www.rallydeportugalhistorico.pt)

Il n'y aura pas de tableau d'affichage physique officiel. Tous les concurrents seront informés par e-mail de la publication de tout document sur le tableau d'affichage numérique officiel.

En outre, les documents de rallye seront également disponibles dans l'application Sportity (téléchargeable sur les appareils iOS sur l'Appstore et les appareils Android sur Google Play):

Le mot de passe est : **RPH**

## 3. ORGANISATION

### Club Organisateur

Automóvel Club de Portugal (ACP)

**FPAK – VISA: 2083 / REGH/2024 – 27/06/2024**

### 3.1 Comité d'organisation

- Carlos Barbosa (Président)
- Marta Barbosa
- João Mendes Dias
- João Jordão

ACP Motorsport  
Rua General Humberto Delgado, 3  
2685-340 Prior Velho

### 3.2 Secrétariat Permanent

(jusqu'au 23 septembre – 09h00 / 13h00 et 14h00 / 18h00)

ACP Motorsport

Rua General Humberto Delgado, 3

2685-340 Prior Velho

Tel. +351 219 429 187 Fax: + 351 219 429 192 / e-mail: [acpmotorsport@acp.pt](mailto:acpmotorsport@acp.pt)

**3.3 Centre opérationnel du rallye :** (23 à 28 septembre) au siège de l'ACP, à Lisboa.

### 3.4 Officiels de l'épreuve

Commissaires Sportifs	Carlos Cruz (President)
	Filipe Gaivão
	Vanda Marcelo
Directeur de Course	Horácio Rodrigues
Directeur de Course Adjoint	Jaime Santos
Directeur de Course Adjoint	José Pedro Borges
Adjoints de la Direction de Course	Luís Marcão
	Diogo Rodrigues
	Rui Leite
	André Barriguinha
	Luís Oliveira
tba	
Coordinator de Sécurité	Carla Pereira
Adjoint Coordinateur de Sécurité	José Manuel Fonseca
Relations avec les concurrents	Paulo Ralha
Commissaire technique	Luís Cunha
Secrétaire de l'épreuve	João Jordão
Secrétariat	João Costa
Relations avec la presse	Marco Barbosa
Résultats	André Farinha
	Carlos Amaral
	Hugo Pereira
Responsable pour la Logistique	Nuno Vieira
Logistique	Diogo Nunes
Médecin	Alexandre Quaresma
	Gilda Gomes
Coordinateur Médical	Armando Batista

## 4. DESCRIPTION

L'épreuve est composée d'un parcours routier dont l'itinéraire est secret ; le parcours sera décrit dans le road book remis au départ de chaque section.

Tout le long de l'itinéraire, les épreuves de classement suivantes seront disputées :

- Épreuves de régularité absolue (PRA)
- Épreuves de régularité par secteurs (PRS)

<b>Parcours total</b>	<b>TBA</b>
<b>Étapes / Sections</b>	<b>TBA</b>
<b>Épreuves de classement (nombre / longueur / revêtement)</b>	<b>TBA / TBA / Asphalte</b>

## 5. VOITURES ADMISES

5.1 Seront admises à participer au rallye les voitures de tourisme, légalement immatriculées, construites entre le 1<sup>er</sup> janvier 1946 et le 31 décembre 1990.

## 5.2 Catégories et classes

Catégorie	Date de Construction	Classes (cm3)			
		< 1300	1301 – 2000	< 1600	>2000
Classiques	De 01/01/46 à 31/12/64			8	
	De 01/01/46 à 31/12/65	1	2		3
	De 01/01/66 à 31/12/67			4	
Historiques	De 01/01/68 à 31/12/90	5	6		7

5.3 Pour les voitures équipées d'un moteur suralimenté, la cylindrée nominale sera affectée du coefficient 1,7 (essence) ou 1,5 (diesel) et la voiture sera reclassée dans la classe correspondant au volume fictif résultant de cette multiplication. La voiture sera considérée, quelles que soient les circonstances, comme si la cylindrée-moteur ainsi augmentée était sa cylindrée réelle.

5.4 Les voitures seront classées dans les catégories et classes par les concurrents eux-mêmes. Les concurrents sont les seuls responsables de l'exactitude des informations fournies à l'organisation sur les bulletins d'engagement, **ainsi que les conséquences en cas de non-conformité.**

5.5 À défaut d'avoir, dans une classe, au moins 5 voitures participantes, cette classe sera annexée à la classe immédiatement supérieure, à l'exception des classes 3, 7 et 8.

5.6 Les voitures participantes doivent être aptes à circuler sur la voie publique conformément au code de la route ; les non-conformités éventuellement détectées par les autorités seront de la responsabilité exclusive des concurrents.

5.7 La largeur maximale des voitures participantes est limitée à 2,05 mètres.

## 6. CONCURRENTS ADMIS – BULLETIN D'ENGAGEMENT - ENGAGEMENT

6.1 Pour l'interprétation exacte de ce texte, on tiendra compte des définitions suivantes :

**"Concurrent"** – s'applique obligatoirement au conducteur.

**"Équipage"** – ensemble formé par le conducteur et le co-équipier.

6.2 Le concurrent/conducteur et le co-équipier devront être titulaires d'un permis de conduite valide et être âgés d'au moins 18 ans à la date de la vérification administrative.

6.2.1 Pour les concurrents portugais, pilote et co-pilote, il est nécessaire la Licence National "D".

Dans le cas des concurrents étrangers – pilote et co-pilote- il sera nécessaire la Licence Sportive du pays, ou la 'Autorisation de Participation' à émettre par FPAK – Federação Portuguesa de Automobilismo e Karting. L'organisateur prend en compte toutes les procédures avec la FPAK, en envoyant les informations nécessaires pour chaque concurrent. Le coût de ces procédures est de 55 euros pour les concurrents espagnols et de 85 euros pour les concurrents d'autres pays étrangers par participant individuel, y compris l'assurance individuelle contre les accidents conformément à l'art. 17 des PGAK.

6.3 Conformément à l'article 2.2.7 à 2.3.9 du code sportif international, le rallye est une épreuve réservée et seuls les engagements qui suivent à une invitation des organisateurs seront acceptés, Tout changement ultérieur d'un des membres de l'équipage doit être accepté, selon l'art 7.4 et 7.5 des PGAK.

6.4 Pour participer au rallye, les intéressés remettront (en main, par courrier ou par email à l'ACP Motorsport) (cf. art 2) leur bulletin d'engagement, intégralement rempli et accompagné des droits d'engagement, jusqu'à la date indiquée au programme de l'épreuve.

**6.5** Avec le bulletin d'engagement des photocopies des documents suivants doivent être envoyées :

- Licences en cours de validité
- Permis de conduire pour les deux membres de l'équipe
- Documents d'identification (carte de citoyen ou passeport)
- Carte grise et titre de propriété de la voiture, ou documents légalement équivalents
- Autorisation du propriétaire de la voiture quand celui-ci n'est pas un des membres de l'équipage
- Autorisation préalable de leur ASN
- Assurance pour la voiture

En signant le bulletin d'engagement, le concurrent et tous les membres de l'équipage se soumettent aux juridictions sportives indiquées au code sportif international de la FIA et ses annexes, aux PGAK de l'ASN, ainsi qu'aux prescriptions du règlement particulier.

**6.6** L'organisateur communiquera à l'intéressé, par email et au plus tard 7 jours après la réception du bulletin d'engagement, l'acceptation ou le refus de l'engagement.

**6.7 Nombre maximum d'engagements admis : 130.**

**6.8** Les engagements seront pris en considération par ordre de réception des bulletins.

Les demandes d'engagement reçues après le nombre limite fixé seront portées sur une liste d'attente ; les intéressés seront admis à participer si des désistements ont lieu avant la date de clôture des engagements.

**6.9** Le Comité d'organisation se réserve le droit de ne pas organiser le Rally de Portugal Histórico si, à la date de la clôture des engagements, le nombre d'équipages inscrits est inférieur à quatre-vingts (80).

#### **6.10 Teams**

- Un « Team » sera constitué de 3 à 5 équipages régulièrement engagés à l'épreuve. Un équipage ne peut intégrer qu'un seul « Team ».
- L'engagement d'un « Team » sera réalisé au moyen d'un bulletin spécifique, dûment rempli et signé par tous les concurrents du « Team ». Le bulletin d'engagement doit être remis au secrétariat de l'épreuve au plus tard, à 11h30 de 24 Octobre (mardi). L'engagement des « Teams » sera gratuit.

### **7. DROITS D'ENGAGEMENT – ASSURANCE**

**7.1** Les droits d'engagement sont fixés à 5.220,00 € (cinq mille deux cents et vingt euros), comprenant :

- Le règlement particulier
- Le carnet d'itinéraire
- Des badges d'identification pour le pilote et le co-pilote
- Les plaques et les numéros de compétition pour la voiture
- La prime d'assurance (cf. Art. 7.7)
- Timing BLUNIK
- Système de suivi par GPS
- L'envoi des classements des PRA / PRS à l'adresse électronique du concurrent.
- Hébergement pour deux personnes en chambre double avec petit déjeuner pour les nuits : 24 septembre (TBA), 25 et 26 septembre (TBA), 27 septembre (Sintra)
- Les repas pour le pilote et le co-pilote – déjeuners (25, 26, 27, et 28 septembre) et dîners (24, 25, 26 et 27 septembre)
- Deux invitations pour le déjeuner de remise des prix (28 septembre) :
- Transport des bagages.
- Des plaques commémoratives de la participation à l'épreuve pour les deux membres de l'équipage. (Cf. Art 16.5 PGAK)

**7.2** Les droits d'engagement sont fixés à €4.535,00 (quatre mille cinq cent trente cinq euros) pour les engagements reçus jusqu'au 15 Juillet.



### 7.2.1 Informations sur la TVA

- Les factures établies pour le compte d'une société établie hors du Portugal ne sont pas soumises à la TVA.
- Les factures établies au nom d'une personne physique (portugais ou étranger) ou pour le compte de sociétés établies au Portugal sont soumises à la TVA ; en conséquence, le montant sera augmenté de 23% (taux de TVA au Portugal)

**7.3** Le refus d'apposer et d'utiliser la publicité de l'organisation entraîne une augmentation de 100% des droits d'engagement dus par le concurrent.

**7.4** Par rapport aux valeurs indiquées à 7.1, 7.2 et 7.3,

- Pour les sociétaires de l'ACP les droits d'engagement sont fixés :
  - jusqu'au 15 juillet 4.435,00 (quatre mille quatre cent trente cinq euros)
  - de 16 juillet au 26 août 5.120,00 (cinq mille cent vingt euros)
- Pour les sociétaires de l'ACP Clássicos les droits d'engagement sont fixés :
  - jusqu'au 15 juillet 4.345,00 (quatre mille trois cent quarante cinq euros)
  - de 16 juillet au 26 août 5.020,00 (cinq mille vingt euros)

**7.5** Les droits d'engagement seront intégralement remboursés dans les cas suivants :

- Si le rallye n'a pas lieu
- Si la demande d'engagement n'est pas acceptée
- Si la demande d'engagement n'a pas pu être acceptée du fait que le nombre maximum d'engagements fixé à l'art. 6.7 a été atteint et qu'il n'est pas possible d'admettre l'intéressé aux termes de l'art. 6.8.

**7.6** L'organisation pourra rembourser 25% du montant des droits d'engagement aux concurrents qui, due à des raisons de force majeure (dûment certifié par leur ASN) n'ont pas pu participer au rallye.

### 7.7 Description de la couverture d'assurance

**7.7.1** La police d'assurance de responsabilité civile garantit la responsabilité civile du concurrent en vertu de la réglementation en vigueur.

**7.7.2** Couverture maximale par accident :

- Dommages corporels : 48.560.000,00 €
- Dommages matériels : 9.760.000,00 €

**7.7.3** L'assurance entrera en vigueur au moment du départ et cessera à la fin du rallye ou à partir du moment où le concurrent abandonne l'épreuve ou est déclaré hors course.

**7.7.4** Ne sont pas considérés comme des tiers les voitures participantes et leurs occupants.

**7.8** L'Automóvel Club de Portugal, ainsi que le Comité d'Organisation du rallye déclinent toute responsabilité en cas d'accident dans lequel serait impliqué un concurrent ou une automobile participante, ou qui serait causé par l'un ou l'autre, pendant toute la durée du rallye.

## 8. VÉRIFICATION ADMINISTRATIVE ET TECHNIQUE

**8.1 Vérification administrative** (Lorsque possible des méthodes et procédures numériques seront adoptées)

Période 1 et 2	23 septembre	15H30 / 21H00	Sintra
Période 3	24 septembre	08H00 / 08H45	Sintra

Une information détaillée concernant les heures de convocation des équipages sera publiée par additif.

Le concurrent/conducteur et le co-équipier devront présenter les originaux des documents suivants, sans lesquels le

départ pourra leur être refusé :

- Permis de conduire pour les deux membres de l'équipe
- Carte grise et titre de propriété de la voiture, ou documents légalement équivalents
- Autorisation du propriétaire de la voiture quand celui-ci n'est pas un des membres de l'équipage
- Licences en cours de validité
- Autorisation préalable de leur ASN
- Assurance pour la voiture

## 8.2 Vérification technique

**8.2.1** La vérification technique aura lieu à Sintra le 24 septembre (08H30 / 11H00).

Une information détaillée concernant les heures de convocation des équipages sera publiée par additif. Un contrôle horaire sera installé à l'entrée du parc de vérification.

**8.2.2** Au moment de leur présentation au parc de vérification technique, les voitures devront avoir affichés les numéros et les plaques fournis par l'organisation.

**8.2.3** Les voitures concurrentes devront être équipées d'au moins un extincteur d'incendie d'une charge non inférieure à 2 kilogrammes.

**8.2.4** Le montage et l'utilisation de blocs supplémentaires de lumières Led's ne sont pas autorisés. Des infractions seront pénalisées par le CCS.

**8.2.5** Dans chaque véhicule sera monté un équipement GPS autonome - « tracking system ».

Aux vérifications administratives, en contrepartie d'un dépôt 200€ (deux cents euros), l'équipe recevra un voucher que sera utilisé pour obtenir l'équipement GPS.

Le dépôt sera remis à l'équipe après la course en présentant le voucher pour le retour de l'équipement en parfait état. En cas d'accident, disqualification, négligence ou abandon de la course, l'équipe est la seule responsable du retour immédiat de l'équipement installé dans le véhicule.

Les équipements GPS seront installés sur les voitures de course au commencement de chaque étape et retirés à l'arrivée de l'étape, toujours par des éléments de l'organisation.

Le chronométrage des épreuves de classement sera fait de façon automatique, au moyen du système Blunik, qui entraînera le montage d'une unité de contrôle (transpondeur) sur chaque voiture participante.

Aux vérifications administratives l'équipage recevra un bon pour son transpondeur contre une caution de €200,00 (deux cents euro). La caution sera remboursée à la fin de l'épreuve contre la présentation d'un reçu de l'équipement en plein état de fonctionnement.

En cas d'abandon, l'équipage devra retourner le transpondeur au secrétariat aussi vite que possible, au plus tard jusqu'à l'heure de départ de l'étape suivante

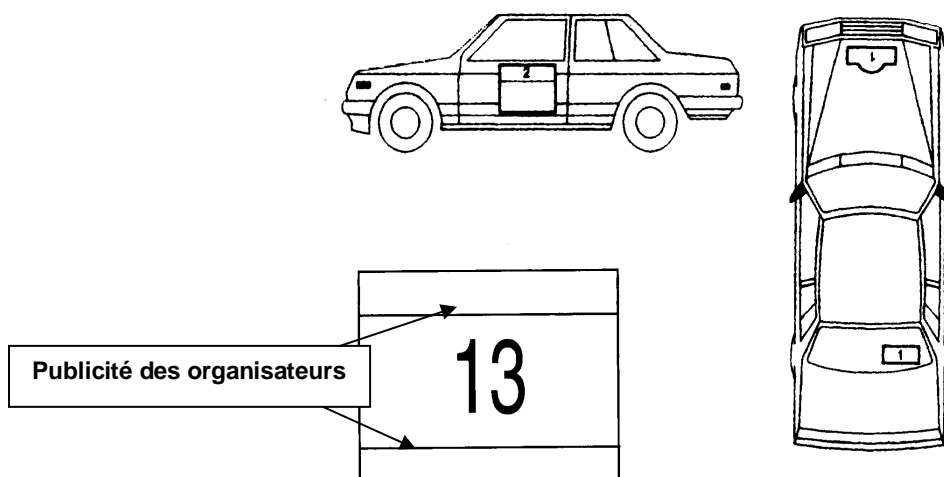
## 9. PUBLICITÉ

**9.1** Les concurrents pourront librement afficher toute sorte de publicité sur leurs voitures dès lors :

- Qu'elle est autorisée par les lois nationales (nous attirons l'attention sur l'interdiction de la publicité sur le tabac et sur les conditions à respecter en ce qui concerne la publicité des boissons alcoolisées) ;
- Qu'elle ne déborde pas sur les espaces destinés aux plaques et numéros de compétition ;
- Qu'elle n'empêche pas la visibilité à travers les vitres.

**9.2** Il est autorisé d'apposer sur la partie supérieure du pare-brise, sur toute sa largeur, une bande avec une hauteur maximale de 10 cm

### 9.3 Mise en place de la publicité des organisateurs et des numéros de compétition



#### Publicité obligatoire

- 1- Plaques du rallye – à l'avant et à l'arrière, d'une dimension de 45x33 cm
- 2- Numéros de compétition – un sur chaque portière avant (50x52 cm) et sur chaque vitre latérale arrière.
- 3 – La publicité obligatoire de l'organisateur est : **ACP Automóvel Club de Portugal**

## 10. PLAQUES – NUMÉROS DE COMPÉTITION

### 10.1 Plaques

Les plaques du rallye devront être apposées à l'avant et à l'arrière de la voiture, de manière à être bien visibles, pendant toute la durée de l'épreuve. Les plaques ne pourront recouvrir en aucun cas, même partiellement, les plaques d'immatriculation de la voiture. Toute infraction aux dispositions du présent article sera pénalisée comme suit :

- Si l'immatriculation de la voiture est recouverte par l'une des plaques du rallye – 60 points
- S'il manque une plaque du rallye – 60 points
- S'il manque deux plaques du rallye – 600 points

### 10.2 Numéros de compétition

**10.2.1** Les numéros de compétition sont attribués par ordre décroissant de l'âge des voitures.

**10.2.2** Les numéros de compétition fournis par l'organisation devront figurer sur chacune des portières avant de la voiture pendant toute la durée de l'épreuve. Toute infraction aux dispositions du présent article entraînera une pénalisation de 600 points.

**10.2.3** En cas d'abandon ou de disqualification déterminée par le Collège des Commissaires Sportifs, les concurrents devront immédiatement retirer les plaques d'identification et les numéros de compétition.

## 11. APPLICATION ET INTERPRÉTATION DU RÈGLEMENT

**11.1** Le directeur de course est responsable de l'application du présent règlement pendant tout le déroulement de l'épreuve. Cela étant, il informera le Collège des Commissaires Sportifs de toutes les décisions importantes qu'il prendra dans le cadre de la réglementation générale ou particulière du rallye.

**11.2** Toute réclamation sur l'application du présent règlement sera communiquée au Collège des Commissaires Sportifs aux fins d'instruction et de décision (art. 13.1 et suivants du CDI).

**11.3** Tous les cas non prévus dans le présent règlement seront appréciés par le Collège des Commissaires Sportifs, qui détient le pouvoir exclusif de décision (art. 11.9 du CDI).

**11.4** L'organisation se réserve le droit d'apporter au présent règlement les modifications qu'elle juge opportunes ou nécessaires, ainsi que le droit d'annuler ou d'ajourner l'épreuve, sous réserve de l'approbation des autorités compétentes.

**11.5** Les dispositions du présent règlement ne pourront être modifiées qu'en conformité avec l'art. 3.6 du CDI. Le cas échéant, les concurrents seront avisés dans les plus brefs délais. Les éventuelles modifications ou dispositions supplémentaires seront annoncées sous forme d'additifs, datés et numérotés, qui feront alors partie du présent règlement. Ces additifs seront affichés au secrétariat et, en outre, ils seront directement communiqués aux concurrents, qui devront en accuser réception, sauf en cas d'impossibilité matérielle, pendant le déroulement de l'épreuve.

**11.6** Tous les concurrents, conducteurs et les co-équipiers respecteront, sans exception, le présent règlement ; ils reconnaissent les juridictions sportives habituelles établies par le règlement sportif national de la FPAK et le code sportif international de la FIA.

### 11.7 Circulation

**11.7.1** Pendant l'épreuve les équipages devront respecter le Code de la Route Portugais et toute législation complémentaire. Les équipages seront responsables pour toute infraction aux règles de circulation constatée par les autorités et subiront les pénalités suivantes imposées par le CCS :

- 1<sup>ère</sup> infraction : 600 points
- 2<sup>ème</sup> infraction : disqualification

**11.7.2** Les autorités ou officiels de l'épreuve qui constatent une infraction aux règles de circulation par un équipage doivent avoir le même comportement envers l'équipage que s'il s'agissait d'un usager normal de la route.

**11.7.3** Dans le cas où ils décident de ne pas arrêter l'équipage transgresseur, ils pourront demander l'application des pénalités prévues dans l'Art. 11.7.1, pourvu que :

- La notification de l'infraction soit reçue par les organisateurs, officiellement et par écrit, avant que le classement final soit affiché,
- La notification soit suffisamment détaillée et précise pour que l'identité de l'équipage transgresseur, le lieu et l'heure de l'occurrence soient constatés sans doute,
- Les faits rapportés ne puissent pas avoir différentes interprétations.

**11.7.4 Dans les localités de l'itinéraire (liaisons et épreuves de classement), la vitesse est limitée à 30 Km / h.**

Dans le cas où le système GPS enregistrerait un excès de vitesse dans lesdites places, l'équipe sera pénalisée pour chaque infraction :

1 <sup>ère</sup> infraction .....	Réprimande
2 <sup>ème</sup> infraction.....	200 points
3 <sup>ème</sup> infraction .....	400 points
4 <sup>ème</sup> infraction .....	Pouvant aller jusqu'à la disqualification

**11.7.5** Le rapport GPS de l'itinéraire couvert par chaque équipe, que sera mis à la disposition du Directeur de Course et les Commissaires Sportifs, est le document officiel d'appui des décisions qui peuvent éventuellement être prises.

## 12. PARCOURS

**12.1** Sur tout le parcours de l'épreuve, qu'il est obligatoire de respecter sous peine d'une sanction pouvant aller jusqu'à la mise hors course, chaque voiture aura obligatoirement à son bord deux personnes (conducteur et co-équipier).

**12.2** Les réparations et les ravitaillements sont permis pendant toute l'épreuve, sauf dans les cas interdits par des dispositions du présent règlement.

**12.3** Pendant le déroulement de l'épreuve, il est interdit, sous peine d'une sanction pouvant aller jusqu'à la mise hors course, de remorquer, transporter ou faire pousser les voitures participantes, sauf s'il s'agit de les remettre sur la route ou de libérer le passage.

**12.4** Il est interdit aux équipages, sous peine d'une sanction pouvant aller jusqu'à la mise hors course :

- D'empêcher intentionnellement le passage d'une voiture participante ou de gêner un dépassement ;
- De manifester un comportement incompatible avec l'esprit sportif ;
- D'utiliser des pneus de type « Slick ».

**12.5** Les seules distances considérées comme valides seront celles qui seront définies par l'organisation de l'épreuve et indiquées dans le road book.

### 12.6 Heure officielle

L'heure officielle sera l'heure UTC (Universal Time Coordinated) au Portugal. L'heure officielle sera disponible au début de chaque section.

## 13. PARC DE DÉPART

**13.1** Toute voiture admise au départ sera obligatoirement placée au parc de départ pendant la période indiquée au programme.

Tout retard dans la présentation au parc de départ sera pénalisé à raison de 10 points par minute ou fraction de minute de retard.

Le départ pourra être refusé si le retard est supérieur à 30 minutes.

**13.2** Les voitures pourront être présentées au parc de départ par un mandataire du concurrent.

## 14. DÉPART

**14.1** Le départ pour l'étape 1 sera donné dans l'ordre de la liste de partants faite après les vérifications selon les mêmes critères de la liste d'engagés (âge et classe des véhicules participants).

**14.2** Le départ pour les étapes suivantes sera donné selon l'ordre du classement à l'issue de l'étape précédente. Si ça n'est pas possible, le départ sera donné selon l'ordre de départ de la dernière épreuve de classement de l'étape précédente.

**14.3** Le départ pour les sections 3, 5, 7, 8 et 9 sera donné selon l'ordre d'arrivée des équipages à la fin du dernier secteur de classification de la section précédant.

**14.4** L'intervalle entre les départs des équipages sera de 30 secondes.

**14.5** L'équipage doit partir pour le rallye, pour une étape ou section à l'heure exacte indiquée par l'organisation ou pendant les 15 minutes qui suivent. En tout cas, le départ sera considéré comme étant donné à l'heure prévue et un éventuel retard ne sera pas compensé.

Le départ sera refusé à tout équipage qui se présentera au contrôle de départ avec un retard supérieur à 15 minutes.

## 15. CARNET DE CONTRÔLE

**15.1** Au départ de chaque section, l'équipage reçoit un carnet de contrôle sur laquelle figureront :

- L'heure et le lieu de départ
- La localisation des contrôles horaires et de passage
- La distance et le temps impartis entre deux contrôles horaires consécutifs
- Désignation, type et heure de départ des épreuves de classement

**15.2** Les membres de l'équipage seront les seuls responsables de leur carnet de contrôle, lequel devra se trouver à bord pendant tout le rallye ; il sera présenté par un membre de l'équipage à tous les postes de contrôle d'arrêt obligatoire, afin d'être visé.

**15.3** L'absence du visa ou le non-remise du carnet de contrôle à n'importe quel contrôle, entraîne une pénalisation pouvant aller jusqu'à la disqualification.

**15.4** La présentation du carnet de contrôle aux différents contrôles et l'exactitude des inscriptions, demeurent sous l'entière responsabilité de l'équipage.

**15.5** La présentation du carnet de contrôle aux commissaires à l'heure qu'il souhaite demeure sous l'entière responsabilité de l'équipage.

**15.6** L'inscription de l'heure sur le carnet de contrôle, manuellement ou au moyen d'un appareil à imprimante, doit être faite exclusivement par le commissaire.

**15.7** Toute divergence dans les inscriptions de l'heure entre le carnet de contrôle et les autres documents officiels de l'épreuve sera soumise à l'analyse du CCS, qui jugera en dernière instance.

**15.8** Toute rectification ou modification apportée sur le carnet de contrôle, à moins d'être approuvée par écrit par le commissaire responsable du poste de contrôle, entraîne une pénalisation pouvant aller jusqu'à la disqualification.

## 16. DISPOSITIONS GÉNÉRALES RELATIVES AUX CONTRÔLES

**16.1** Tous les contrôles horaires et de passage sont indiqués au moyen de panneaux standardisés FIA.

**16.2** La zone de contrôle (c'est-à-dire la zone comprise entre le panneau avertisseur à fond jaune et le panneau final à fond beige avec barres noires transversales) est considérée comme « parc fermé » (art. 25).

**16.3** La procédure de pointage commence au moment où la voiture franchit le panneau d'entrée dans la zone de contrôle. Un équipage ne peut rester dans la zone de contrôle que pendant le temps nécessaire aux formalités de pointage. Entre le panneau d'entrée de zone et le poste de contrôle, il est interdit à l'équipage d'observer un arrêt quelconque ou d'adopter une allure anormalement lente.

**16.4** Il est interdit, sous peine d'une sanction pouvant aller jusqu'à la disqualification, de pénétrer ou de circuler dans une zone de contrôle par une direction autre que celle prévue par l'itinéraire de l'épreuve.

**16.5** Les équipages sont tenus de faire contrôler leur passage à tous les contrôles, et ça dans leur ordre d'énumération, sous peine d'une pénalisation minimum de 600 points.

**16.6** Les contrôles commenceront à fonctionner 10 minutes avant l'heure idéale du premier concurrent et seront fermés 10 minutes après l'heure idéale de la dernière équipe de l'épreuve. Conformément l'Art. 7.1.5 PEPR 2024

## 17. CONTRÔLES DE PASSAGE

**17.1** Outre les contrôles de passage prévus sur le carnet de contrôle et le road book, d'autres contrôles de passage pourront être installés tout au long du parcours, dans l'objectif exclusif de vérifier si l'équipage respecte l'itinéraire. Ces contrôles seront clairement identifiés par des panneaux FIA. Les arrêts des voitures à ces contrôles ne donneront pas lieu à des remises de temps.

**17.2** L'inobservation de n'importe quel contrôle de passage impliquera une pénalisation de 600 points.

## 18. CONTRÔLES HORAIRES

**18.1** L'heure de pointage à un contrôle horaire (CH) est obtenue en ajoutant l'heure de pointage au CH précédent (heures, minutes et secondes) et le temps donné pour parcourir la distance entre le CH précédent et le CH concerné (heures et minutes).

**18.2** L'heure idéale de pointage est de la seule responsabilité des équipages, qui ont la possibilité de consulter l'horloge officielle au poste de contrôle.

**18.3** Le pointage du carnet de contrôle ne peut être effectué que si les deux membres de l'équipage et la voiture se trouvent dans la zone de contrôle et à proximité immédiate du poste de contrôle. L'heure de pointage correspond au moment exact où l'un des membres de l'équipage présente le carnet de contrôle au commissaire. Celui-ci inscrira alors l'heure de présentation du carnet.

**18.4** L'équipage n'encourt aucune pénalité pour retard si le carnet de contrôle est présenté au commissaire dans les 30 secondes suivant l'heure idéale de pointage.

*Exemple : un équipage devant passer à un contrôle à 10h58m30s sera considéré à l'heure si le pointage a été effectué entre 10h58m30s et 10h58m59s.*

**18.5** Toute différence entre l'heure réelle et l'heure idéale de pointage sera pénalisée à raison de 10 points par minute ou fraction de minute.

**18.6** Une pénalité de 200 points sera appliquée à l'équipage dans les cas suivants :

- S'il se présente à un contrôle horaire avec un retard de plus de 15 minutes par rapport à l'horaire fixé
- S'il ne se présente pas à un contrôle horaire.

**18.7** Aux contrôles horaires de fin d'étape, l'équipage est autorisé à pointer en avance sans encourir de pénalité.

## 19. ÉPREUVES DE CLASSEMENT

**19.1** Pendant le déroulement du rallye se disputeront les épreuves de classement suivantes :

- Épreuves de régularité absolue (PRA)
- Épreuves de régularité par secteurs (PRS)

## 19.2 Chronométrage des épreuves de classement

**19.2.1** Le chronométrage des épreuves de classement sera fait de façon automatique, au moyen du système Blunik, qui entraînera le montage d'une unité de contrôle (transpondeur) sur chaque voiture participante.

**19.2.2** Le chronométrage des épreuves de classement est réalisé au dixième de seconde.

**19.2.3** À chaque contrôle d'une épreuve de classement, la prise de temps correspond au moment du passage du transpondeur devant la cellule installée sur la route.

**19.2.4** Aux vérifications administratives l'équipage recevra un bon pour son transpondeur contre une caution de €200,00 (deux cents euro). La caution sera remboursée à la fin de l'épreuve contre la présentation d'un reçu de l'équipement en plein état de fonctionnement.

**19.2.5** Les transpondeurs seront mis en place sur les voitures au départ de chaque étape et retirés à la fin de l'étape, toujours par des éléments de l'organisation.

Normalement, le transpondeur sera fixé sur la vitre de custode (latérale arrière) droite de la voiture. Dans des cas exceptionnels (véhicules sans custodes ou avec des vitres teintées), l'organisation peut décider de fixer le transpondeur sur la partie externe de la carrosserie.

**19.2.6** L'équipage est responsable pour maintenir le transpondeur dans la position dans laquelle il est placé et pour sa remise à la fin de l'étape.

**19.2.7** En cas d'abandon, l'équipage devra retourner le transpondeur au secrétariat aussi vite que possible, au plus tard jusqu'à l'heure de départ de l'étape suivante.

**19.2.8** Dans le cas où une panne est vérifiée sur l'équipement installé dans la voiture due à une utilisation incorrecte ou frauduleuse par l'équipage, il y aura une pénalité qui pourra aller jusqu'à la mise hors course.

## 19.3 Dispositions générales

**19.3.1** Il est interdit de stopper la voiture pendant la réalisation des épreuves de classement. Toute infraction constatée impliquera une pénalité.

**19.3.2** Il est interdit aux équipages de circuler dans le sens opposé à celui de l'épreuve. Toute infraction constatée impliquera une pénalité pouvant aller jusqu'à la disqualification.

**19.3.3** La pénalité maximale dans chaque épreuve de classement est de 600 points.

**19.3.4** Si la réalisation d'une épreuve de classement est affectée par des circonstances anormales de nature à influencer son déroulement ou les résultats sportifs, le Collège des Commissaires Sportifs pourra, sur proposition du directeur de course, appliquer la règle suivante :

- Les pénalités effectivement enregistrées seront attribuées aux équipages ayant le plus faible nombre de points dans l'épreuve de classement en cause, dont le nombre sera décidé par le Collège ;
- Tous les autres équipages se verront attribuer une pénalité identique à celle plus élevée parmi les équipages considérés au point précédent.

Cette règle pourra être appliquée – aux résultats d'un contrôle, de plusieurs contrôles ou à la totalité de l'épreuve de classement – indépendamment du lieu où se sont produites les circonstances qui ont influencé le déroulement normal de l'épreuve.

**19.3.5** Un équipage ne réalisant pas une ou plusieurs épreuves de classement sera quand même autorisé à reprendre l'itinéraire de la même section au départ d'une épreuve de classement ultérieure, tout en respectant l'heure de départ prévue pour cette épreuve.

**19.3.6** Dans les circonstances mentionnées à l'article précédent, l'équipage doit obligatoirement arrêter la voiture à la « zone de départ » (cf. art. 20.3 et 21.2.3) de l'épreuve de classement où il reprend le parcours pour permettre à un



responsable de l'organisation de confirmer l'état de fonctionnement du transpondeur. Au cas où cette vérification n'aura pas lieu, l'équipage sera responsable pour toute pénalité qui pourrait se produire en conséquence du non-fonctionnement du transpondeur.

**19.3.7** Pour chaque épreuve de classement non réalisée une pénalité fixe sera appliquée.

**19.3.8** Le contrôle de départ de n'importe quelle épreuve de classement sera fermé 10 minutes après l'heure idéale de la dernière équipe de l'épreuve.

#### 19.4 Interruption d'une épreuve de classement

**19.4.1** Si, pour des raisons de force majeure, une épreuve de classement doit être interrompue, de façon temporaire ou définitive, le responsable de l'épreuve montrera aux équipages qui se présentent à la zone de départ de l'épreuve (cf. art. 20.3 et 21.2.3) un panneau « **STOP – Art. 17.4** ». Ce panneau sera aussi montré dans le final de l'épreuve de classement aux équipages qui éventuellement ont été arrêtés dans l'épreuve de classification.

**19.4.2** Les équipages concernés seront neutralisés et recevront dès que possible des instructions sur le parcours à suivre, lequel pourra être celui prévu au road book.

**19.4.3** En tout cas, le responsable de l'épreuve inscrira le temps de neutralisation sur le carnet de contrôle de chaque équipage.

Le temps de neutralisation inscrit sur le carnet doit être ajouté aux temps indiqués sur le même carnet pour le calcul de l'heure de départ pour les épreuves de classement suivantes (cf. art. 20.2 et 21.2.2) et/ou de l'heure de pointage au contrôle horaire suivant (art. 20.1)

#### 19.5 Résumé des pénalisations

Article		Pénalité
11.7.4.	1ère infraction – Excès de vitesse dans les localités	Réprimande
11.7.4.	2ème infraction – Excès de vitesse dans les localités	100 points
11.7.4.	3ème infraction – Excès de vitesse dans les localités	300 points
11.7.4.	4ème infraction et suivants – Excès de vitesse dans les localités	Jusqu'à disqualification
19.3.1	Arrêt constaté	10 points
19.3.2	Circulation dans le sens contraire à celui de l'épreuve – par constat	60 points
19.3.3	Pénalité maximale	600 points
19.3.7	Pénalité fixe pour chaque épreuve de classement non réalisée	1.000 points

### 20. ÉPREUVES DE RÉGULARITÉ ABSOLUE (PRA)

**20.1** L'emplacement des PRA est indiqué sur le carnet de contrôle, les endroits de départ et d'arrivée pouvant être signalés sur le terrain par des panneaux informatifs :

- **Départ** : drapeau rouge
- **Arrivée** : drapeau à damiers

**20.2** L'heure exacte de départ pour chaque PRA sera calculée par l'équipage compte tenues des indications au carnet de contrôle (heure de pointage au CH précédent + temps impartis pour le départ de l'épreuve de classement concerné). Il appartient à chaque équipage de prendre le départ de l'épreuve à l'heure correcte.

**20.3** Environ 30/100 mètres avant le départ de chaque PRA il y aura un panneau « **SS – Pre-Start** ». La zone comprise entre ce panneau et le départ de la PRA sera considérée comme « zone de départ ».

L'entrée des véhicules dans la zone de départ de n'importe quelle PRA n'est permise que pendant les 60 secondes qui précèdent le départ de l'équipage. Toute infraction impliquera une pénalité.

**20.4** Les contrôles de régularité sont secrets ; ils ne sont pas indiqués sur la route.

**20.5** Pour chaque équipage, l'heure idéale de passage à un contrôle de régularité est fixée en fonction de l'heure prévue pour le départ de la PRA, de la distance à parcourir jusqu'à ce point et de la vitesse moyenne imposée, laquelle est indiquée au road book ; elle ne dépend donc pas d'un retard ou d'une avance lors des contrôles de régularité précédents.

**20.6** Si dans une PRA, la vitesse moyenne imposée est supérieure à 50 km/h mais jamais supérieure à 60 km/h, les respectifs secteurs ou sous-secteurs de régularité sont parcourus sur des parcours sans transit, des conditions d'assurance et de secours adéquates sont réunies.

**20.7** À chaque contrôle de régularité il y aura une tolérance de 5 dixièmes de seconde par retard et par avance par rapport à l'heure idéale de passage.

*Exemple : un équipage devant passer à un contrôle à 12:15:30,7 (heures: minutes: secondes, dixièmes de seconde) sera considéré à l'heure si le passage a été effectué entre 12:15:30,2 et 12:15:31,2.*

**20.8** Aux contrôles de régularité installés pendant les premiers 500 m de chaque PRA, dans des zones à moyenne inférieure à 40 km/h, seules les pénalités pour avance seront considérées, les éventuelles pénalités pour retard n'étant pas prises en compte pour le classement de l'équipage.

#### 20.9 Résumé des pénalisations

Article		Pénalité
20.3	Entrée dans une zone de départ avec plus de 60 secondes d'avance	10 points (minimum)
20.7	Pour chaque dixième de seconde de retard ou d'avance sur l'heure idéale de passage (au-delà de la tolérance)	0,1 points

## 21. ÉPREUVES DE RÉGULARITÉ PAR SECTEURS (PRS)

### 21.1 Dispositions générales

**21.1.1** Le parcours de chaque PRS sera divisé en deux ou plus secteurs, selon l'indication dans le carnet de contrôle. Tous les secteurs d'une PRS doivent être parcourus dans le même temps.

**21.1.2** Le départ et l'arrivée des PRS sont lancés.

**21.1.3** La ligne d'arrivée de chaque secteur sera signalée sur la route par des panneaux normalisés FIA (montre sur fond rouge).

**21.1.4** L'heure réelle de départ d'une PRS correspond au moment du passage du transpondeur devant la cellule installée sur la ligne de départ (P).

**21.1.5** Le temps employé par l'équipage pour parcourir le premier secteur de la PRS sera considéré comme son temps de référence pour cette épreuve. Toute différence entre le temps employé par l'équipe pour parcourir n'importe lequel des secteurs suivants et son temps de référence sera pénalisée à raison de 0,1 points par dixième de seconde.

**21.1.6** Le temps employé pour la réalisation de l'épreuve, déduit du temps de l'équipage le plus rapide, sera converti en points à raison de 0,05 points par dixième de seconde.

**21.1.7** Pendant la réalisation des PRS, l'utilisation d'un casque de protection par les deux membres de l'équipage est obligatoire.

**21.1.8** Il est interdit aux équipages, sous peine d'une pénalité, de freiner ou de diminuer considérablement la vitesse de leur voiture sur les 200 mètres qui précèdent la ligne d'arrivée de chaque secteur d'une PRS.

## 21.2 Dispositions spécifiques pour les PRS sur route.

**21.2.1** L'emplacement des PRS sur route est indiqué sur le carnet de contrôle, les endroits de départ et d'arrivée pouvant être signalés sur le terrain par des panneaux informatifs :

- **Départ** : drapeau rouge
- **Arrivée** : drapeau à damiers

L'heure exacte de départ pour chaque PRS sur route sera calculée par l'équipage compte tenu des indications au carnet de contrôle (heure de pointage au CH précédent + temps impartis pour le départ de l'épreuve de classement concerné). Il appartient à chaque équipage de prendre le départ de l'épreuve à l'heure correcte.

**21.2.2** Environ 30 à 100 mètres avant le départ de chaque PRS sur route il y aura un panneau « **SS – Pre-Start** ». La zone comprise entre ce panneau et le départ de la PRS en route sera considérée comme « zone de départ ».

L'entrée des véhicules dans la zone de départ de n'importe quelle PRS sur route n'est permise que pendant les 60 secondes qui précèdent le départ de l'équipage.

Toute infraction à cette règle impliquera une pénalité.

**21.2.3** L'équipe n'encourt aucune pénalité au contrôle de départ (P) si le départ pour la PRS est pris à l'heure indiquée sur le carnet de contrôle ou pendant les 5 secondes ultérieures (*exemple : une équipe devant partir pour une PRS à 15H20M30S pourra partir sans encourir de pénalité entre 15H20M30S et 15H20M35S*).

Le fait de partir pour l'épreuve en dehors de cette fenêtre impliquera une pénalité.

**21.2.4** Pendant le rallye les équipages pourront faire un passage de reconnaissance pour chaque PRS sur route. Ce passage se fera sous la forme d'une PRA réalisée à la moyenne de 40 km/h

Pendant le passage de reconnaissance le port du casque n'est pas obligatoire.

## 21.3 Dispositions spécifiques pour les PRS en circuit

**21.3.1** Avant la réalisation d'une PRS en circuit, les équipages doivent conduire leur voiture dans un parc d'attente, sous régime de parc fermé, en respectant les indications des commissaires.

**21.3.2** Les PRS en circuit sont disputées par groupes de concurrents, avec des départs décalés. Le départ sera donné en fonction de l'ordre d'arrivée au CH précédent.

**21.3.3** Dès que le signal de départ est donné, l'équipage doit démarrer immédiatement. Si un équipage ne parvient pas à partir normalement dans les 20 secondes suivant l'ordre de départ, les commissaires retireront la voiture afin de dégager la zone de départ. Dans ces circonstances, l'équipage subira une pénalité.

**21.3.4** Le faux départ sera pénalisé, sans préjudice des autres pénalités susceptibles d'être appliquées par le Collège des Commissaires Sportifs.

**21.3.5** En cas d'immobilisation de la voiture sur la piste (avant le départ, pendant l'épreuve ou après sa conclusion), si la voiture ne peut se déplacer par ses propres moyens, elle se trouvera sous les ordres du directeur de l'épreuve qui la fera enlever pour la mettre là où il le juge le plus convenable.

**21.3.6** Si le parcours est délimité par des bornes, le fait de renverser une borne donnera lieu à une pénalité.

**21.3.7** L'épreuve se termine au passage de la voiture sur la ligne de chronométrage à la fin du dernier secteur ; le drapeau à damiers sera alors montré à l'équipage.

**21.3.8** On définira un temps maximum pour chaque PRS en circuit. Les équipages qui dépasseront le temps maximum seront pénalisés.

**21.3.9** L'organisation divulguera en temps voulu un additif présentant les détails de chaque PRS en circuit.

## 21.4 Résumé des pénalisations

Art.		Pénalité
21.1.5	Pour chaque dixième de seconde de retard ou d'avance par rapport au temps de référence	0,1 points
21.1.6	Temps total (déduit du temps de l'équipage le plus rapide) – Pour chaque dixième de seconde	0,05 points
21.1.7	Non utilisation des casques de protection	Maximum
21.1.8	Freinage / réduction de vitesse sur les 200 m avant la fin de chaque secteur	30 points
21.2.2	Entrée dans une zone de départ avec plus de 60 secondes d'avance	10 points (minimum)
21.2.3	PRS sur route / départ en dehors de la fenêtre de temps établie – pour chaque dixième de seconde d'avance ou retard	0,1 points
21.3.3	Impossibilité / refus de partir	Maximum
21.3.4	Faux départ	10 points (minimum)
21.3.6	Renversement de bornes – par borne	5 points
21.3.8	Temps supérieur au temps maxi	Maximum

## 22. « SUPER RALLY »

Un équipage n'ayant pas terminé une étape peut reprendre le départ du rallye à compter du départ de l'étape suivante à moins qu'il ne confirme que telle n'est pas son intention au directeur de course jusqu'à 2 heures après l'heure prévue pour l'arrivée du 1<sup>er</sup> concurrent à la fin de l'étape dans laquelle l'équipage a abandonné (d'après le programme de l'épreuve).

Les équipages concernés par les dispositions de cet article doivent présenter leurs voitures au Parc Fermé pendant la période comprise entre 15 et 30 minutes avant l'heure prévue pour le départ du 1<sup>er</sup> concurrent pour l'étape suivante (d'après le programme de l'épreuve).

Partiront pour l'étape suivante dans l'ordre de leur classement à l'issue de l'étape précédant.

## 23. ASSISTANCE

**23.1** L'assistance et les ravitaillements sont libres pendant toute l'épreuve, à l'exception :

- Du parcours des épreuves de classement ;
- Des zones définies comme parc fermé.
- Sur l'itinéraire de l'épreuve à moins de 100 m avant les contrôles horaires d'entrée et de sortie du Parc Fermé.

**23.2** L'organisation proposera un itinéraire pour l'assistance, avec l'indication des zones d'assistance conseillées (endroits où l'itinéraire de l'assistance coïncide avec le parcours de l'épreuve)

### 23.3 Flexi-Assistance

**23.3.1** Après la fin de la 3<sup>ème</sup> étape il y aura une période de 60 minutes pour faire l'assistance aux véhicules de compétition.

**23.3.2** À l'arrivée au contrôle de fin d'étape, l'équipage recevra un carnet de contrôle pour cette période d'assistance.

**23.3.3** Il y aura des contrôles horaires à la sortie (PF-OUT) et à l'entrée (PF-IN) du Parc Fermé.

**23.3.4** Soit un membre de l'équipage soit son mandataire peut retirer le véhicule du Parc Fermé (PF-OUT) entre 22H30 et 23H30 sous présentation du carnet de contrôle.

**23.3.5** Au cas où il y a un retard à l'arrivée au contrôle PF-IN (entrée du Parc Fermé), c'est-à-dire, dans le cas où le temps pour la « Flexi-Assistance » (60 minutes) est dépassé, il y aura une pénalité de 10 points par minute ou fraction de minute de retard.

Si le retard est supérieur à 60 minutes, une pénalité de 6.000 points sera appliquée. Dans ce cas, l'équipage pourra présenter la voiture au Parc Fermé pendant la période comprise entre 15 et 30 minutes avant l'heure prévue pour le départ du 1<sup>er</sup> concurrent pour l'étape suivante (d'après le programme de l'épreuve).

**23.3.6** Le pointage à PF-IN avant la fin de la période de 60 minutes pour la « Flexi-Assistance » n'entraîne pas de pénalité.

**23.3.7** La « Flexi-Assistance » est facultative. Si un équipage ne veut pas utiliser cette période d'assistance, son véhicule doit rester au Parc Fermé.

## 24. PARC FERMÉ

**24.1** Les véhicules sont en parc fermé dans les cas suivants :

- Dès leur entrée dans un parc de départ (s'il y a lieu), un parc de regroupement ou de fin de section et ou d'étape, dans un parc d'attente (art. 21.3.1), jusqu'à leur sortie du parc.
- Dès leur entrée dans une zone de contrôle et jusqu'à leur sortie de cette zone.
- Dès leur entrée dans une « zone de départ » d'une PRA ou PRS sur route et jusqu'à leur départ pour l'épreuve concernée.

**24.2** Quand les véhicules se trouvent sous le régime de Parc Fermé, il est interdit d'effectuer des travaux sur la voiture (réparation, entretien, ravitaillement, etc.) sous peine d'application de pénalités.

**24.3** Comme exception au régime de Parc Fermé, dans un parc de départ, de regroupement ou de fin d'étape et ou section, il est permis, après autorisation de l'organisation et sous supervision d'un commissaire, de changer une roue crevée en utilisant les moyens disponibles à bord du véhicule ou de changer le pare-brise de la voiture, dans ce cas, avec la possibilité d'aide extérieure.

Ces opérations doivent être terminées avant l'heure de départ de l'équipe, sous peine d'application des pénalités prévues au règlement (art. 14.5).

**24.4** Au départ d'une étape ou section, les équipages peuvent entrer dans le parc fermé 10 minutes avant leur heure de départ. Si un parc de regroupement n'excède pas 15 minutes, les équipages peuvent rester dans le parc.

**24.5** Toute infraction au régime de parc fermé impliquera une pénalisation à la discrétion du Collège des Commissaires Sportifs, pouvant aller jusqu'à 6.000 points.

## 25. CLASSEMENT

**25.1** Pour figurer au classement final, un équipage doit avoir pointé au dernier contrôle horaire de l'épreuve durant sa période de fonctionnement.

**25.2** Le titre de **vainqueur du XVII RALLY DE PORTUGAL HISTÓRICO** sera décerné au concurrent ayant le plus faible nombre de points.

**25.3** Le titre de **Vainqueur du XII Trophée ACP Clássicos** sera décerné au concurrent de la catégorie « Classiques » ayant le plus faible nombre de points.

**25.4** Dans le cas où deux concurrents ou plus obtiennent le même nombre de points, le vainqueur sera celui qui a obtenu le plus faible nombre de points lors de la 1<sup>ère</sup> épreuve de classement. Si l'égalité se maintient, les concurrents seront départagés en faveur de celui qui a obtenu le plus faible nombre de points à la 2<sup>ème</sup> épreuve de classement, et ainsi de suite.

## 25.5 Autres classements

### 25.5.1 Classes

Seules les classes ayant au moins 5 voitures participantes auront un classement séparé.

### 25.5.2 Équipes féminines

Pour l'attribution du prix pour l'équipage féminin le mieux classé ne seront considérés que les équipages où le conducteur et le co-équipier sont de sexe féminin.

### 25.5.3 Première équipe étrangère : des coupes ou des trophées

### 25.5.4 Teams

- Le total de points d'un "Team" correspond à la somme des points de ses trois équipages les mieux classés à la fin du rallye.
- Le "Team" vainqueur sera celui qui obtient le plus faible nombre de points.
- En cas d'ex-æquo entre deux ou plusieurs "Teams" le vainqueur sera celui qui aura un équipage dans la meilleure position au classement final du rallye.

## 26. RÉCLAMATIONS - APPELS

Toutes les réclamations et/ou appels doivent être présentés conformément aux dispositions de l'Art. 13 du Code Sportif International et au Art.14 des PGAK de l'ASN.

## 27. PRIX

### 27.1 Les prix suivants seront attribués :

- Au vainqueur du **XVII RALLY DE PORTUGAL HISTÓRICO** : les « Trophées d'honneur ACP » (cf. art. 25.2)
- Du 2<sup>ème</sup> aux 5<sup>èmes</sup> classés : des coupes ou des trophées
- Au vainqueur du **XII Trophée ACP Clássicos** : des coupes ou des trophées (cf. art. 25.3)
- Au 1<sup>er</sup> de chaque classe : des coupes ou des trophées (cf. art. 25.5.1)
- Au 1<sup>er</sup> équipage étranger : des coupes ou des trophées (cf. art. 25.5.3 et 27.2)
- Au 1<sup>er</sup> équipage féminin : des coupes ou des trophées (cf. art. 25.5.2)
- Au 1<sup>er</sup> « Team » : coupe ou trophée (cf. art. 25.5.4)

**27.2** Au cas où l'équipage vainqueur serait étranger, le prix réservé au «1<sup>er</sup> équipage étranger » ne sera pas décerné. Dans ce cas il sera attribué un prix au «1<sup>er</sup> équipage portugais ».

## 28. REMISE DES PRIX

**28.1** La remise des prix aura lieu conformément au programme de l'épreuve.

**28.2** Tous les équipages qui ont droit à des prix devront être présents à la cérémonie de remise des prix du rallye.

## 29. CONTRÔLE ANTI-DOPAGE / CONTRÔLE DE L'ALCOOLEMIE

**29.1** Conformément aux arts. 18 et 19 de PGAK 2019, il aura lieu à Sintra.

## ANNEXES :

- Annexe 1 – Itinéraire



- Annexe 2 – Chargé pour les Relations avec les Concurrents.
- Annexe 3 – Environnement
- Annexe 4 – Addendum – “ I Trophee Rally de Portugal Histórico”

## ANNEXE 1 ITINERAIRE

TBA



## ANNEXE 2 Chargé avec les Relations avec les Concurrents

TBA





## ANNEXE 3 ENVIRONNEMENT

TBA

## ANNEXE 4

### ADDENDUM pour le Règlement Particulier du Rally de Portugal Histórico "I TROPHEE RALLY DE PORTUGAL HISTÓRICO"

#### I Troféu Rally de Portugal Histórico 2024

Le "XVIII RALLYE DE PORTUGAL HISTORICO" compte pour le "I Trophée Rally de Portugal Histórico 2024".

À toutes fins utiles, la participation au "I Trophée Rally de Portugal Histórico" par les concurrents inscrits est régie par le Règlement Particulier de l'épreuve RPH, publié sur [www.fpak.pt](http://www.fpak.pt), à l'exception des articles réglementés dans le présent Addendum.

Le présent Addendum a pour seul objet de régler les aspects qui diffèrent des articles du RPH, aux fins de la classification du "I TRPH".

En cas de désaccord concernant l'interprétation du règlement, le texte en portugais fera foi.

#### 1- INSCRIPTION

Lors de leur inscription au Rallye de Portugal Histórico, les concurrents peuvent choisir s'ils souhaitent participer au RPH (Hautes Moyennes) ou au TRPH (Basses Moyennes).

#### 2- VÉHICULES ACCEPTÉS

Les voitures particulières légères, légalement immatriculées, construites entre le 1er janvier 1946 et le 31 décembre 1964, d'une cylindrée allant jusqu'à 1 600 cm<sup>3</sup>, sont autorisées.

#### 3- ITINÉRAIRE

L'itinéraire du TRPH est dans un format réduit et peut ou non, coïncider en partie avec celui du RPH.

#### 4- DÉPARTS

Les départs sont donnés, après les départs du RPH, comme suit :

- en 1ère étape selon l'ordre des numéros de compétition.
- dans les étapes suivantes selon le classement de l'étape précédente.
- dans les sections, selon l'ordre d'arrivée dans le dernier Secteur de Classement.



## 5-CLASSEMENT

Le concurrent ayant obtenu le plus petit nombre de points se verra attribuer le titre de **Vainqueur du “I Trophée Rally de Portugal Histórico”**.