

Información a los concursantes - 1

Fecha: 30 septiembre 2022

Págs.: 7

Anexos: 11

Atención:

La presente información sirve como aclaración adicional y/o para clarificar situaciones que pudieran ocasionar alguna duda, sin prescindir del reglamento de la prueba y de los eventuales complementos, cuyos textos serán los únicos considerados válidos.

1. Número de emergencias

+351 912 201 545

2. Verificación administrativa

Están previstos 3 períodos para realizar las verificaciones administrativas:

Período 1 y 2 (recomendados)

Hotel Palácio – 03 Octubre 2022 (15H30 / 19H30) Ver horario detallado en el Complemento nº 1.

Período 3 (sólo en caso de fuerza mayor)

Casino do Estoril – 04 Octubre 2022 (08H00 / 08H45)

Durante la verificación administrativa, los equipos recibirán, entre otros materiales y documentos, un carnet de control a utilizar en los controles instalados en:

- Entrada del parque de verificación técnica
- Entrada del parque de salida
-

3. Verificación técnica

Tendrán lugar en las instalaciones del Casino do Estoril (ver planta – Anexo I).

Según la hora prevista en el artículo 2 del RP, entre las 09:00 y las 11:30

El horario de verificación técnica se publica en el Complemento nº 1.

Los equipos deberán conducir sus vehículos de rallye y/o de asistencia al parque de concursantes

Será instalado un control horario (TC) a la entrada del parque de verificaciones.

4. Parque de Salida / salida

Los vehículos que hayan pasado las Verificaciones Técnicas deberán entrar en el Parque de Salida situado en los jardines del Casino de Estoril, entre las 10H00 y las 11H45, pudiendo ser conducidos por un emisario del equipo (el carné de control entregado en la verificación administrativa debe estar en el vehículo y debe ser entregado definitivamente en el control de entrada del Parque de Salida).

La lista de participantes, con orden y hora de salida de los equipos, será publicada en el Tablón Digital Oficial de Anuncios (lugar y hora indicados en el programa de la prueba). La salida (del rallye, de cualquier etapa o sección) será considerada como si se hubiera realizado a la hora prevista. No se otorgará ninguna compensación por tomar la salida con retraso.

5. Medición de distancias

El recorrido ha sido medido con un equipo Terratrip, utilizando exclusivamente el carril de asfalto y trayectorias que favorecen a la zona más a la derecha de la carretera. En el caso de carreteras con dos carriles de circulación separados, se ha procurado utilizar exclusivamente el carril derecho.

En el Road Book, las distancias aparecen:

- Enlaces: con dos decimales
- Pruebas de clasificación: dos decimales,
 - Excepto - en los puntos de cambio de media (3 decimales)

Ejemplar de una página de Road Book en anexo (Anexo II).

La posición de los controles de regularidad ha sido calculada utilizando 3 decimales (aproximación al metro).

6. Carnet de Control

Los equipos tienen prohibido efectuar cualquier inscripción en el carnet de control.

Ejemplar en anexo (Anexo III).

7. Controles horarios (TC)

7.1 De acuerdo con el mapa de controles (ver anexo X), se han previsto los siguientes controles horarios (TC):

- Salida y llegada de sección
- Antes y después de cada PRS en circuito
- Antes y después de la Flexi-Asistencia
- En los enlaces

7.2 En cualquier control horario, la hora del control corresponde al momento en que, encontrándose los dos miembros del equipo y el vehículo en la zona de control y en las proximidades del puesto correspondiente, uno de los miembros del equipo entregue el carnet de control al comisario.

7.3 Para calcular la hora ideal de presentación en un control horario (TC), el equipo deberá sumar la hora de paso del TC anterior (horas, minutos y segundos) y el tiempo concedido para recorrer la distancia entre el TC anterior y ese TC (horas y minutos).

Ejemplo:

➤ hora de paso en el TC «n-1»: 10H18M00S

➤ tiempo concedido para recorrer la distancia entre TC «n-1» y TC «n»: 01H20M

➤ hora ideal de presentación en el TC «n»: 11H38M00S

el equipo no sufrirá ninguna penalización si se presenta en el TC «n» en los 30 segundos contados a partir de su hora ideal, o sea, entre las 11H38M00S y las 11H38M29S.

7.4 Como excepción, el equipo podrá controlar antes de su hora ideal sin incurrir en ninguna penalización en los siguientes controles horarios:

- TC1D
- TC2D
- TC2F
- TC3H
- TC4H.

8. Velocidad media en los sectores de enlace / Repostages

Con excepción de los enlaces en que sean utilizadas autopistas o vías rápidas, la media impuesta en los recorridos de enlace es inferior a 50 km/h (ver Anexo IV).

Salvo casos excepcionales, en cada sección del rallye existe un enlace (escogido por la disponibilidad de un puesto de repostaje y por la facilidad de acceso de las asistencias) en que se ha concedido un tiempo adicional de 10 minutos. Estos enlaces están identificados en el Anexo IV y en el Mapa de Controles (anexo al Complemento 1) como «Pausa/Asistencia».

Los puntos de repostaje disponibles a lo largo del recorrido constan en el Road Book.

9. Control del recorrido del Rallye

Se recuerda que todo el rallye, incluyendo las pruebas de clasificación, transcurre en carreteras abiertas al tránsito normal, excepto en los ensayos de clasificación con medias superiores a 50 km/h, que se cerrarán al tránsito normal, debiendo los equipos adoptar todas las precauciones necesarias al respecto.

La presencia de policía en algunos cruces, excepto para los ensayos de clasificación con medias superiores a 50 km/h, no significa que la carretera por la que transcurre la prueba esté cerrada al tráfico!

10. Pruebas de Regularidad Absoluta (PRA)

10.1 Salida de las PRA

La hora ideal de inicio de cada PRA será calculada por el equipo a partir de las indicaciones de la carta de control (hora de paso en el control horario precedente + tiempo concedido para iniciar la prueba en cuestión).

Ejemplo:

- hora de paso por el TC «n»: 14H10M30S
- hora de inicio de SS «X»: TC «n» + 01H10M
- hora ideal de salida para la SS «X»: 15H20M30S

Es responsabilidad de cada equipo iniciar la prueba a la hora correcta.

10.2 Zona de salida de las PRA

Cerca de 30 a 100 metros antes de la salida de cada PRA será colocada una placa informativa (**SS – Pre-Start**). El espacio entre esta placa y la salida de la PRA se considera «zona de salida».

La entrada de un vehículo en la zona de salida de una PRA sólo está permitida en los 60 segundos que anteceden a la respectiva salida.

El equipo deberá parar su vehículo inmediatamente antes del inicio de la «zona de salida» para permitir a un comisario de chequear el estado de la batería del *transponder*.

10.3 Velocidad media impuesta en las PRA

Como regla general, la velocidad media impuesta en las diferentes PRA se sitúa entre 50 y 60 km/h. Por razones de seguridad, en el paso de algunas poblaciones la velocidad media impuesta es inferior.

Las medias impuestas en cada PRA son indicadas en el Anexo V.

Los puntos exactos de cambio de media están claramente señalados en el Road Book y, siempre que sea posible, indicados en la carretera mediante placas informativas.

En caso de divergencia entre varias informaciones sobre esta materia (Anexo V, Road Book, indicaciones en la carretera), deberán ser consideradas como válidas las que aparecen en el Road Book.

En los controles instalados en los primeros 500 metros de cualquier PRA y en zonas de media inferior a 40 km/h no serán consideradas las penalizaciones por adelanto.

11 Pruebas de regularidad por Sectores (PRS)

11.1 Cascos

Se recuerda la obligatoriedad de la utilización en las PRS de casco de protección por parte de los dos miembros del equipo. En caso contrario, la salida será denegada.

En SS5 (Kartódromo de Leiria) – anexo VI

y SS22 (circuito de Montalegre) – Anexo VII

el uso de los cascos es obligatorio desde la salida de la zona de espera después de TC1B y TC3B.

11.2 Reconocimiento de las PRS en circuito

No habrá reconocimiento en ninguna de las PRS en circuito (SS5 / SS22).

11.3 Chicanes en las PRS en circuito

Los puntos de cronometraje de las PRS en circuito (final de sector) serán anteceditos por una chicane.

En caso de derribo de alguno de los elementos de la chicane, será aplicado el art. 21.3.6 del reglamento.

11.4 Reconocimiento de las PRS en carretera

Los equipos tendrán la oportunidad de efectuar una pasada de reconocimiento por cada PRS en carretera, durante la cual no es obligatoria la utilización de casco de protección por parte de ninguno de los dos miembros del equipo.

Esta pasada de reconocimiento será efectuada como si fuera una PRA realizada a media de 40 km/h.

11.5 Salida de las PRS en carretera

La hora ideal de inicio de cada PRS en carretera será calculada por el equipo a partir de las indicaciones de la carta de control (hora de paso por el control horario precedente + tiempo concedido para iniciar la prueba en cuestión).

Ejemplo:

- hora de paso por el TC «n»: 14H10M30S
- hora de inicio de SS «X»: TC «n» + 01H10M
- hora ideal salida de SS «X»: 15H20M30S

Es responsabilidad de cada equipo iniciar la prueba a la hora correcta.

El equipo no sufrirá ninguna penalización en el control de salida si inicia la PRS en carretera a la hora teórica de inicio o en los 5 segundos siguientes (*ejemplo: un equipo cuya hora teórica de inicio de una PRS es 15H20M30S podrá iniciar su prueba entre las 15H20M30S y las 15H20M35S sin sufrir ninguna penalización.*)

11.6 Zona de salida de las PRS en carretera

Entre 30 y 100 metros antes de la salida de cada PRS en carretera será colocada una placa informativa (**SS – Pre-Start**). El espacio entre esta placa y la salida de la PRS en carretera es considerado «zona de salida».

La entrada de un vehículo en la zona de salida de una PRS en carretera estrada sólo está permitida en los 60 segundos que anteceden a la respectiva salida.

El equipo deberá parar su vehículo inmediatamente antes del inicio de la «zona de salida» para permitir a un comisario de chequear el estado de la batería del *transponder*.

11. Interrupción de una prueba de clasificación

Se recomienda la lectura del art. 19.4 del reglamento, referente a los procedimientos a seguir si tuviera lugar una interrupción, temporal o definitiva, de una prueba de clasificación.

En el caso de que el comisario anote en el carnet de control (ver ejemplo – Anexo III) un tiempo de neutralización, dicho tiempo deberá ser considerado en el cálculo

- de la hora de salida de todas las pruebas de clasificación siguientes hasta el próximo control horario,
- de la hora de presentación en el siguiente control horario

12. Interrupción de participación en la prueba

13.1 El equipo retoma la prueba en la misma sección

En el caso de que un equipo no consiga realizar una o más pruebas de clasificación de una determinada sección, podrá aun así retomar el itinerario de la misma sección en la salida de una prueba de clasificación posterior, respetando la hora de inicio prevista para dicha prueba de clasificación.

En estas circunstancias, el equipo deberá obligatoriamente parar el vehículo en la “zona de salida” de la prueba de clasificación en la que retoma el itinerario, para que un responsable de la organización pueda verificar el funcionamiento del *transponder*.

13.2 El equipo retoma la prueba a la salida de la siguiente sección de la misma etapa

Un equipo que no complete una o más pruebas de clasificación de la sección 2, 4, 5, 6, 7, 8 o 9 podrá retomar la prueba en el inicio de la sección inmediatamente siguiente, desde que se presente en el control de llegada de la sección en que abandonó hasta la hora de cierre del respectivo control horario. Estos equipos saldrán en la sección siguiente, como el resto de los equipos, por orden de presentación en el control horario de llegada de la sección anterior.

13.3 El equipo retoma la prueba a la salida de la siguiente etapa

Un equipo que no complete una etapa podrá retomar la prueba en el inicio de la siguiente etapa, en las condiciones descritas en el Art. 22 del reglamento.

14. GPS

Para la seguridad de los competidores, se instalará un sistema de seguimiento GPS autónomo – “Tracking System” en cada vehículo, lo que permitirá a la Organización de la Carrera localizar a los competidores de forma permanente.

Este equipo es autónomo, no requiere instalación previa, se montará en el tablero del vehículo con "cinta de velcro". Se montará otro equipo de respaldo, también utilizando la "cinta de velcro", en la ventana trasera del lado izquierdo.

Estos equipos serán colocados en sus respectivos lugares por los técnicos de la firma "STELLA", durante los controles técnicos en el Casino de Estoril.
El registro por el sistema GPS de exceso de velocidad dentro de las ubicaciones, el equipo será penalizado. (art. 11.7.4)

15. Asistencia / Flexi-Asistencia

Conf. art. 24.1 del reglamento queda prohibida la asistencia a menos de 100 m de la salida / entrada del parque cerrado.

Para más información sobre este tema, consulte el artículo 24.3 del reglamento de la prueba.

Nota: Al final de la 1ª etapa y da 3ª etapa/sección 6 el período para asistencia ya está incluido en el tiempo concedido para el último control horario de la etapa.

16. Road Book Asistencia

La organización proveerá a cada equipo de un Road Book Asistencia en donde estarán indicados:

- puntos de asistencia aconsejados (con indicación de coordenadas GPS) – Anexo VIII
- Hora prevista de paso del 1er concursante en cada uno de esos puntos – Anexo VIII
- itinerarios a seguir entre puntos de asistencia consecutivos
- itinerarios alternativos para acceder a los lugares de almuerzo
- mapa global con el itinerario aconsejado de asistencia

Este Road Book estará a disposición de todos los equipos durante las verificaciones administrativas.

17. Pago automático de peajes en autopistas

El recorrido del rallye utiliza varios sectores de autopista con pago automático, lo que necesita equipar los vehículos con un dispositivo electrónico que permite la identificación del local y el tiempo de uso de una determinada infraestructura a través del establecimiento de una ligación con una antena instalada en la vía.

Para aquellos que puedan estar interesados, la ACP pone a disposición de los competidores un "Paquete" que incluye un identificador del vehículo y los costos de peaje.

Este paquete tiene un costo fijo de:

- Clase 1 65 euros
- Clase 2 120 euros

y está disponible en la secretaría.

La instalación de estos equipos y el pago de peajes de los sectores de autopistas utilizados son responsabilidad exclusiva de los competidores.

18. Asistencia en la carretera

En caso de avería o accidente de un vehículo participante durante el desarrollo del Rallye de Portugal Histórico y, en particular en el transcurso de una prueba de clasificación, la organización se encargará de

transportar lo antes posible el vehículo implicado hasta la población o la carretera nacional más cercanos, utilizando los medios técnicos y humanos del Automóvil Club de Portugal.

Este servicio de asistencia se realizará bajo la responsabilidad del equipo y será gratuito.

A partir del lugar de descarga, en caso de que el equipo pretenda hacer transportar su vehículo a la población de final de etapa o a Estoril, podrá utilizar los servicios de las empresas en la "lista de proveedores de servicios" (anexo XI)

Este transporte, que deberá solicitarse directamente a través del teléfono y en el momento de la carga del vehículo, se abonará directamente al prestador del servicio, en efectivo.

El Automóvil Club de Portugal y la organización del Rally de Portugal Histórico declinan toda responsabilidad por eventuales anomalías relacionadas con este servicio.

19. Remolques aparcamiento

No se autoriza el estacionamiento de remolques en los estacionamientos del Hotel Palacio en Estoril entre los días 1 y 9 de octubre de 2022.

Un control en la entrada de los parques del hotel se va a instalar para impedir la entrada de los remolques.

Durante el período de - 01 a 04 octubre - En el Autódromo de Estoril está previsto un parque para el estacionamiento de remolques.

Este parque funcionará con el siguiente horario: de 09:00 a 21:00
Para otros accesos, sírvase ponerse en contacto con la Secretaría.

Otras Informaciones

El 08 de octubre, en el Circuito de Estoril a las 13:00, con invitaciones a los competidores de rally, tendrá lugar el almuerzo de entrega de premios, en el pabellón VIP del Circuito de Estoril.

Debido a los incendios forestales ocurridos recientemente en algunas zonas donde pasará el Rally de Portugal Histórico 2022, llamamos la atención sobre un posible aumento en el tráfico de vehículos de transporte de la madera.

La Dirección de la Prueba

- Anexo I – Plan de sitio de Technical Checks
- Anexo II – Ejemplar de una página de Road book
- Anexo III - Ejemplar del carnet de control
- Anexo IV – Velocidad media en los enlaces
- Anexo V - Media en las PRA
- Anexo VI – Diagrama SS5 (PRS en circuito)
- Anexo VII – Diagrama SS22 (PRS en circuito)
- Anexo VIII – Zonas de asistencia
- Anexo IX – Colocación de publicidad
- Anexo X – Mapa de controles
- Anexo XI – Remolques - Proveedores de servicios