



VI RALI DE PORTUGAL HISTÓRICO

10 - 15 octobre 2011

RÈGLEMENT

(Project)

INTRODUCTION

L'Automóvel Club de Portugal organise, du 10 au 15 octobre 2011, une épreuve réservée de régularité historique nommée **VI RALI DE PORTUGAL HISTÓRICO**.

L'épreuve sera disputée en conformité avec le code sportif international de la FIA et ses annexes, les prescriptions générales applicables aux épreuves d'automobilisme et de karting et le présent règlement particulier.

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

Programme

Date	Heure		Lieu
1 mai 11		Ouverture des engagements	ACP Motorsport
15 juillet 11	18H00	Clôture des engagements à prix réduit	
16 sept 11	18H00	Clôture des engagements	
26 sept 11	18H00	Publication de la liste des engagés	
10 oct. 11 (Lundi)	18h00/23h00	Vérifications administratives – Périodes 1 & 2 (d'après l'horaire de convocation – Art. 6.1) Remise du matériel aux équipages	H. Quinta Marinha Cascais
11 oct. 11 (Mardi)	07h30/08h15	Vérifications administratives – Période 3 (Art. 6.1) Remise du matériel aux équipages	Autódromo do Estoril
	08H30/12H30	Vérifications techniques (d'après l'horaire de convocation – Art. 6.2.1) Briefing (d'après l'horaire à publier)	
	13h00/14h00	Entrée au parc de départ	
	14h30	Publication de la liste des équipages admis au départ, heure et ordre de départ	H. Quinta Marinha et Parc de Départ
	15h00	Départ de la 1 ^{ère} étape	Estoril
			Arrivée de la 1 ^{ère} étape
12 oct. 11 (Mercredi)		Départ de la 2 ^{ème} étape (2 ^{ème} section)	Anadia
		Arrivée de la 2 ^{ème} section	
		Départ de la 3 ^{ème} section	Viseu
		Arrivée de la 2 ^{ème} étape (3 ^{ème} section)	
13 oct. 11 (Jeudi)		Départ de la 3 ^{ème} étape (4 ^{ème} section)	Lamego
		Arrivée de la 4 ^{ème} section	
		Départ de la 5 ^{ème} section	Golfe Montebelo
		Arrivée de la 5 ^{ème} section	
		Départ de la 6 ^{ème} section	
14 oct. 11 (Vendredi)		Arrivée de la 3 ^{ème} étape (6 ^{ème} section)	Viseu
		Départ de la 4 ^{ème} étape (7 ^{ème} section)	Arganil
		Arrivée de la 7 ^{ème} section	
		Départ de la 8 ^{ème} section	Leiria
	Arrivée de la 8 ^{ème} section		
15 oct. 11 (Samedi)		Départ de la 9 ^{ème} section	Estoril
		Arrivée de la 4 ^{ème} étape (9 ^{ème} section)	
		Départ de la 5 ^{ème} étape (10 ^{ème} section)	
	13H30	Arrivée de la 5 ^{ème} étape (10 ^{ème} section)	H. Quinta Marinha Cascais
	14h30	Déjeuner de clôture	
15h00	Affichage du classement provisoire		
		Remise des prix	

Tableau Officiel d’Affichage

Dates	Lieu
du 10 au 15 octobre	Hôtel Quinta da Marinha - Cascais
12 octobre	Hôtel Mercure – Figueira da Foz
13 et 14 octobre	Hôtel Montebelo – Viseu

Article 1 - ORGANISATION

1.1 Club Organisateur

Automóvel Club de Portugal (ACP)

1.2 Visa FPAK n.º 088/RGH/11 du 27 avril 2011

1.3 Comité d'organisation

- Carlos Barbosa (Président)
- Mário Martins da Silva
- Pedro Almeida

1.4 Secrétariat permanent (jusqu'au 7 octobre – 09H00/18H00)

ACP Motorsport Tel.: +351 219 429 187
Rua Rosa Araújo, 24 Fax: +351 219 429 192
1250-195 Lisboa E-mail: acpmotorsport@acp.pt

1.5 Centre opérationnel du rallye

Hôtel Quinta da Marinha Cascais

1.6 Officiels de l'épreuve

Commissaires Sportifs	Mário Martins da Silva (Président)
	Luís Celínio
	Camilo Figueiredo
Directeur de Course	Pedro Barbosa da Gama
Directeur de Course Adjoint	Pedro Almeida
Adjoints de la Direction de Course	Carlos Sousa
	David Cabral
	Horácio Rodrigues
	Jaime Santos
	Luís Cunha
	Nuno Galvão Lopes
	Nuno Santos
	Orlando Romana
	Paulo Almeida
Relations avec les concurrents	David Cabral
Commissaire technique	João Torrado
Secrétaire de l'épreuve	João Jordão
Secrétariat	Vanda Marcelo
Relations avec la presse	Fernando Petronilho
Résultats	Alexandra Pires
	<i>à indiquer</i>
Médecin	<i>à indiquer</i>

Article 2 – 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)

Parcours total	+/- 1800 Km
Étapes	5
Sections	10
Épreuves de classement (longueur)	50 (> 600 km)
Revêtement des épreuves de classement	Asphalte

Article 3 - VOITURES ADMISES

3.1 Seront admises à participer au rallye les voitures de tourisme, légalement immatriculées, construites entre le 1^{er} janvier 1946 et le 31 décembre 1982.

3.2 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.

3.3 Catégories et classes

Catégorie	Date de construction	Classes (cm ³)		
		< 1300	1301 – 2000	> 2000
Classiques	01/01/46 à 31/12/65	1	2	3
Historiques	01/01/66 à 31/12/82	4	5	6

3.4 Conformément à l'art. 252.3 de l'annexe J du CDI, 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.

3.5 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.

3.6 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 et 6.

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

Article 4 – CONCURRENTS ADMIS – BULLETIN D'ENGAGEMENT - ENGAGEMENT

4.1 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.

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

4.3 Conformément à l'article 19 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 par les organisateurs.

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

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 prescriptions applicables aux épreuves d'automobilisme et de karting, ainsi que aux prescriptions du règlement particulier.

4.5 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.

4.6 Nombre maximum d'engagements admis: 130.

4.7 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.

4.8 Le Comité d'organisation se réserve le droit de ne pas organiser le Rali de Portugal Histórico si, à la date de la clôture des engagements, le nombre d'équipages inscrits est inférieur à cinquante (50).

4.9 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 le 11 octobre 2011, à 12h00.
- L'engagement des « Teams » sera gratuit.

Article 5 – DROITS D'ENGAGEMENT - ASSURANCE

5.1 Les droits d'engagement sont fixés à 2.900 € (deux mille neuf cents euros), comprenant:

- la prime d'assurance ;
- deux invitations pour le déjeuner de remise des prix (15 octobre);
- les repas pour le conducteur et le co-équipier – déjeuners (12, 13 et 14 octobre) et dîners (11, 12, 13 et 14 octobre)
- quatre nuits en chambre double avec petit-déjeuner, pour les nuits du 11 (Figueira da Foz), 12 et 13 (Viseu) et 14 octobre (Cascais);
- transport d'équipages
- des plaques commémoratives de la participation à l'épreuve pour les deux membres de l'équipe.

5.2 Supplément 2 chambres single

- 4 nuits: 350 € (trois cent cinquante euros)

5.3 Réduction des droits d'engagement

5.3.1 Les droits d'engagement sont fixés à 2.400 € (deux mille quatre cents euros) pour les engagements reçus jusqu'au 15 juillet 2011.

5.3.2 Par rapport aux valeurs indiquées à 5.1 et 5.3.1,

- les sociétaires de l'ACP bénéficieront d'une réduction de 100 € (cent euros)
- les sociétaires de l'ACP Clássicos bénéficieront d'une réduction supplémentaire de 100 € (cent euros)

5.4 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.

5.5 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. 4.6 a été atteint et qu'il n'est pas possible d'admettre l'intéressé aux termes de l'art. 4.7.

5.6 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.

5.7 Description de la couverture d'assurance

5.7.1 L'assurance des organisateurs garantira la responsabilité civile du concurrent dans les termes prévus par la réglementation en vigueur, notamment l'art. 151 du code de la route et le décret-loi 522/85 du 31/12/85.

5.7.2 Couverture maximale par accident

- Dommages corporels: 20.000.000 €
- Dommages matériels: 6.000.000 €

5.7.3 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.

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

5.8 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.

Article 6 – VÉRIFICATION ADMINISTRATIVE ET TECHNIQUE

6.1 Vérification administrative

Période 1	10 octobre 2011	18H00/22H00	Hôtel Quinta Marinha
Période 2		22H00/23H00	
Période 3	11 octobre 2011	07H30/08H15	Autódromo do Estoril

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

Le concurrent/conducteur et le co-équipier devront présenter les documents suivants, sans lesquels le départ pourra leur être refusé :

- Permis de conduire
- Carte grise et titre de propriété de la voiture, ou documente légalement équivalents
- Autorisation du propriétaire de la voiture quand celui-ci n'est pas un des membres de l'équipage

6.2 Vérification technique

6.2.1 La vérification technique aura lieu à l'Autódromo do Estoril le 11 octobre 2010 (08H30/12H30).

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.

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

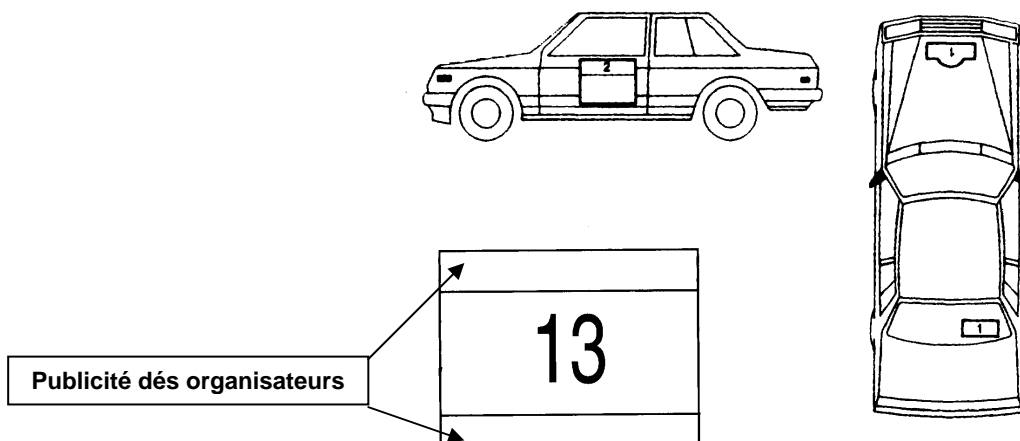
6.2.3 Les voitures concurrentes devront être équipées d'au moins un extincteur d'incendie d'une charge non inférieure à 2 kilogrammes.

Article 7 - PUBLICITÉ

7.1 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.

7.2 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.

7.3 Il est autorisé d'apposer sur la partie supérieure du pare-brise, sur toute sa largeur, une bande de 10 cm de large.

Article 8 – PLAQUES - NUMÉROS

8.1 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

8.2 Numéros de compétition

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

8.2.2 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.

8.2.3 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.

Article 9 – APPLICATION ET INTERPRÉTATION DU RÈGLEMENT

9.1 Le directeur de course est responsable de l'application du présent règlement pendant tout le déroulement de l'épreuve. Ceci 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.

9.2 Toute réclamation sur l'application du présent règlement sera communiquée au Collège des Commissaires Sportifs aux fins d'instruction et de décision (art. 171 et suivants du CDI).

9.3 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. 141 du CDI).

9.4 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.

9.5 Les dispositions du présent règlement ne pourront être modifiées qu'en conformité avec l'art. 66 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.

9.6 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.

9.7 Circulation

9.7.1 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 CCD:

- 1^{ère} infraction: 600 points
- 2^{ème} infraction: 3.000 points
- 3^{ème} infraction: Exclusion

9.7.2 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.

9.7.3 Dans le cas où ils décident de ne pas arrêter l'équipage transgresseur, ils pourront demander l'application des pénalités prévues dans l'Art. 9.8.1, 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.

9.7.4 Cet article-ci ne s'applique pas au parcours des épreuves de classement (PRA et PRS) en ce qui concerne la signalisation verticale imposant des limites de vitesse.

Article 10 – PARCOURS

10.1 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).

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

10.3 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.

10.4 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».

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

10.6 Heure officielle

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

Article 11 – PARC DE DÉPART

11.1 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.

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

Article 12 - DÉPART

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

12.2 Le départ pour les étapes 2 à 4 sera donné selon l'ordre du classement à l'issue de l'étape précédente. Si ça n'est pas possible, le départ sera donné par l'ordre de départ de la dernière épreuve de classement de l'étape précédente.

12.3 Le départ pour l'étape 5 sera donné dans l'ordre inverse du classement à l'issue de l'étape précédente.

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

12.5 L'équipage doit partir à l'heure exacte indiquée par l'organisation. En cas de retard imputable à l'équipage, au départ du rallye ou d'une section, il lui sera appliqué une pénalisation de 60 points par minute ou fraction de minute de retard. Le départ sera refusé à tout équipage qui se présentera avec un retard supérieur à 15 (quinze) minutes.

12.6 L'heure réelle de départ sera indiquée sur le carnet de contrôle de chaque équipage.

Article 13 – CARNET DE CONTRÔLE

13.1 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

13.2 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.

13.3 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 mise hors course.

13.4 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 mise hors course.

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

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

13.7 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.

13.8 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 Collège des Commissaires Sportifs, qui jugera en dernière instance.

Article 14 – DISPOSITIONS GÉNÉRALES RELATIVES AUX CONTRÔLES

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

14.2 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. 22).

14.3 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.

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

14.5 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.

14.6 Les contrôles commenceront à fonctionner 15 minutes avant l'heure idéale du premier concurrent et seront fermés 15 minutes après l'heure idéale de la dernière équipe de l'épreuve.

Article 15 – CONTRÔLES DE PASSAGE

15.1 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.

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

Article 16 – CONTRÔLES HORAIRES

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

16.2 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.

16.3 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, manuellement ou au moyen d'un appareil à imprimante, l'heure de présentation du carnet.

16.4 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.

16.5 Toute différence entre l'heure réelle et l'heure idéale de pointage sera pénalisée à raison de 1 point pour chaque seconde.

16.6 Une pénalité de 600 points sera appliquée à l'équipage dans les cas suivants :

- s'il ne se présente pas à un contrôle horaire
- s'il se présente à un contrôle horaire avec un retard de plus de 15 minutes par rapport à l'horaire fixé
- si le total de ses retards aux contrôles horaires d'une section est supérieur à 15 minutes (on ne tient pas compte, dans ce cas, des pénalités enregistrées aux contrôles horaires de la section en cause).

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

Article 17 – ÉPREUVES DE CLASSEMENT

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

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

17.2 Chronométrage des épreuves de classement

17.2.1 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.

17.2.2 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.

17.2.3 Aux vérifications administratives l'équipage recevra un bon pour son transpondeur contre une caution de 200,00 € (deux cents euro).

17.2.4 Le transpondeur sera normalement 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.

17.2.5 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.

17.2.6 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.

17.2.7 La caution sera remboursée à la fin de l'épreuve contre la présentation d'un reçu de l'équipement en plein état de fonctionnement.

17.2.8 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.

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

17.2.10 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.

17.3 Dispositions générales

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

17.3.2 Il est interdit aux équipages de circuler dans le sens opposé à celui de l'épreuve. Toute infraction constatée impliquera une pénalité.

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

17.3.4 Pour chaque épreuve de classement non réalisée ou non terminée, une pénalité sera appliquée.

17.3.5 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 10 équipages ayant le plus faible nombre de points dans l'épreuve de classement en cause;
- Tous les autres équipages se verront attribuer le 10^{ème} meilleur score de cette épreuve de classement.

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.

17.4 Interruption d'une épreuve de classement

17.4.1 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. 18.3) un panneau «**STOP – Art. 17.4**».

17.4.2 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.

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

17.4.4 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 (art. 18.2) et/ou de l'heure de pointage au contrôle horaire suivant (art. 16.1)

17.5 Résumé des pénalisations

Article		Pénalité
17.3.1	Arrêt constaté	10 points
17.3.2	Circulation dans le sens contraire à celui de l'épreuve – par constat	60 points
17.3.4	Pénalité fixe pour chaque épreuve de classement non réalisé / non terminé	3.000 points

Article 18 – ÉPREUVES DE RÉGULARITÉ ABSOLUE (PRA)

18.1 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

18.2 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.

18.3 Environ 50/100 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 à cette règle impliquera une pénalité.

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

18.5 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.

18.6 Sauf cas particuliers, la moyenne imposée dans les PRA est comprise entre 50 et 60 km/h.

18.7 Il n'aura aucune tolérance par rapport à l'heure idéale de passage à chaque contrôle de régularité.

18.8 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.

18.9 Les organisateurs pourront installer des radars pour contrôler la vitesse dans n'importe quelle zone de vitesse moyenne imposée inférieure à 40 Km/h. Au cas où la vitesse constatée est supérieure à celle indiquée au Road Book, l'équipage subira une pénalité.

18.10 Résumé des pénalisations

Article		Pénalité
18.3	Entrée dans une zone de départ avec plus de 60 secondes d'avance	10 points (*)
18.7	Pour chaque seconde de retard ou d'avance sur l'heure idéale de passage	1 point
18.9	Vitesse supérieure à celle indiquée (jusqu'à +20%) – pour chaque km/h en excès	1 point
	Vitesse supérieure à celle indiquée (entre +21% et +50%) – pour chaque km/h en excès	10 points
	Vitesse supérieure à celle indiquée (au-delà de +50%) – pour chaque km/h en excès	60 points

(*) minimum

Article 19 – ÉPREUVES DE RÉGULARITÉ PAR SECTEURS (PRS)

19.1 Dispositions générales

19.1.1 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.

19.1.2 Le départ et l'arrivée des PRS sont lancés.

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

19.1.4 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).

19.1.5 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 1 point par seconde.

19.1.6 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 0,5 points par seconde.

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

19.1.8 Il est interdit aux équipages, sous peine d'une pénalité, de freiner ou de diminuer considérablement la vitesse de leur voiture sur les 300 mètres qui précèdent la ligne d'arrivée de chaque secteur d'une PRS.

19.2 Dispositions spécifiques pour les PRS sur route.

19.2.1 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

19.2.2 L'heure exacte de départ pour chaque PRS sur route 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.

19.2.3 Environ 50/100 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.

19.2.4 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.

19.2.5 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.

19.3 Dispositions spécifiques pour les PRS en circuit

19.3.1 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.

19.3.2 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.

19.3.3 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.

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

19.3.5 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.

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

19.3.7 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.

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

19.3.9 Les équipages sont autorisés à effectuer la reconnaissance de la piste de l'Autodrome d'Estoril immédiatement avant la réalisation de SS50.

L'utilisation d'un casque de protection par les deux membres de l'équipage est obligatoire.

19.3.10 L'organisation divulguera en temps voulu une note d'information présentant les détails de chaque PRS en circuit.

19.4 Résumé des pénalisations

Article	Description	Pénalité
19.1.5	Pour chaque seconde de différence par rapport au temps de référence	1 point
19.1.6	Temps total (déduit du temps de l'équipage le plus rapide) – Pour chaque seconde	0,5 points
19.1.7 / 19.3.10	Non utilisation des casques de protection	Maximum
19.1.8	Freinage / réduction de vitesse sur les 300 m avant la fin du secteur	30 points
19.2.3	Entrée dans une zone de départ avec plus de 60 secondes d'avance	10 points (*)
19.2.4	PRS sur route / départ en dehors de la fenêtre de temps établie – pour chaque seconde d'avance ou retard	1 point
19.3.3	Impossibilité / refus de partir	Maximum
19.3.4	Faux départ	10 points
19.3.6	Renversement de bornes – par borne	5 points
19.3.8	Temps supérieur au temps maximum	Maximum

(*) minimum

Article 20 - «SUPER RALI»

Tout équipage n'ayant pas terminé une étape peut repartir au contrôle horaire de départ de l'étape suivante, à condition d'adopter les procédures suivantes :

- communiquer par écrit à la direction de course son intention de repartir pour l'étape suivante; telle communication doit être délivrée au responsable relations concurrents jusqu'à 2 heures après l'heure prévue pour l'arrivée du 1^{er} concurrent à la fin de l'étape dans laquelle l'équipage a abandonné (d'après le programme de l'épreuve)
- présenter la voiture au Parc Fermé pendant la période comprise entre 15 et 30 minutes avant l'heure prévue pour le départ du 1^{er} concurrent pour l'étape suivante (d'après le programme de l'épreuve)

Les équipages concernés par les dispositions de cet article partiront pour l'étape suivante dans l'ordre de leur classement à l'issue de l'étape précédent.

Article 21 - ASSISTANCE

21.1 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.

21.2 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)

21.3 Flexi-Assistance

21.3.1 Après la fin de la 1^{ère} et 2^{ème} étapes il y aura une période de 60 minutes pour faire l'assistance aux véhicules de compétition.

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

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

21.3.4 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.

21.3.5 L'arrêt d'un véhicule de compétition et/ou l'assistance est défendu à moins de 200m de la sortie/entrée du Parc Fermé.

21.3.6 Dans le 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, la pénalité maxi sera appliquée (600 points).

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

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

Article 22 – PARC FERMÉ

22.1 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 d'étape et jusqu'à leur sortie du parc ;
- Dès leur entrée dans une zone de contrôle et jusqu'à leur sortie de cette zone.

22.2 Les réparations et le ravitaillement sont interdits quand les véhicules se trouvent sous le régime de parc fermé.

22.3 Comme exception au régime de Parc Fermé, dans un parc de départ, de regroupement ou de fin d'étape, 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. 12.5).

22.4 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.

22.5 Toute infraction au régime de parc fermé impliquera une pénalisation à la discrétion du Collège des Commissaires Sportifs, pouvant aller jusqu'à 600 points.

Article 23 - CLASSEMENT

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

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

23.3 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^{ère} 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^{ème} épreuve de classement, et ainsi de suite.

23.3 Outre le classement général du rallye, un classement distinct sera établi dans chacune des catégories et classes (avec un minimum de 5 participants).

23.4 Autres classements

23.4.1 Classes

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

23.4.2 Équipages 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.

23.4.3 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.

Article 24 – RÉCLAMATIONS - APPELS

Toutes les réclamations et/ou appels doivent être présentés conformément aux dispositions du Code Sportif International et aux prescriptions générales relatives aux épreuves d'automobilisme et de karting.

24.1 Réclamations

Montant de la taxe de réclamation nationale : 1.000 €

Par ailleurs, si la réclamation impose le démontage et le montage de différentes parties d'une voiture, le réclamant devra également déposer les montants suivants :

- 1.000 € - si la réclamation a pour objet un organe déterminé de la voiture (moteur, transmission, direction, système de freinage, installation électrique, carrosserie, etc.) ;
- 2.000 € - si la réclamation a pour objet différents organes de la voiture

Si la réclamation n'est pas justifiée et si les frais occasionnés par la réclamation (vérifications, transport, etc.) sont supérieurs au dépôt de garantie, la différence est à la charge du réclamant. En revanche, si les frais sont inférieurs, la différence lui est restituée.

24.2 Appels

Les concurrents peuvent faire appel des décisions prononcées, conformément aux stipulations du Code sportif international.

Montant de la taxe d'appel nationale: 2.500 €

Article 25 – PRIX

25.1 Les prix suivants seront attribués :

- au vainqueur du **VI RALI DE PORTUGAL HISTÓRICO**: les « Trophées d'honneur ACP »
- du 2^{ème} aux 5^{èmes} classés : des coupes ou des trophées
- au vainqueur du **I Trophée ACP Clássicos**: des coupes ou des trophées
- au 1^{er} de chaque classe : des coupes ou des trophées (art. 23.4.1)
- au 1^{er} équipage étranger : des coupes ou des trophées (art. 25.2)
- au 1^{er} équipage féminin : des coupes ou des trophées (art. 23.4.2)
- au 1^{er} «Team» : des coupes ou des trophées (art. 23.4.3)

25.2 Au cas où l'équipage vainqueur serait étranger, le prix réservé au «1^{er} équipage étranger» ne sera pas décerné. Dans ce cas il sera attribué un prix au «1^{er} équipage portugais».

Article 26 – REMISE DES PRIX

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

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