



Du 29 novembre au 2 décembre 2018

(V2 sous réserve d'approbation)

RÈGLEMENT



PALMARÉS

1998

1º Miguel Farrajota / Bianchi Prata / Bernardo Villar
2º Rogério Almeida / Carlos Almeida / Isidro Almeida / Nuno R. Silva
3º António Bayona / Rui Sousa / Nuno Rocha / António Coimbra

Nissan Terrano II
Nissan Terrano II
Nissan Terrano II

1999

1º Miguel Farrajota / Bianchi Prata / Ruben Faria / Hélder Rodrigues
2º António Bayona / Nuno Rocha / Rui Sousa
3º Rodrigo Costa / Jaime Sousa / José Soares / Pedro Chaves

Nissan Terrano II
Nissan Terrano II
Toyota Land Cruiser

2000

1º Jorge Serra / Filipe Campos / Carlos Rolla / Ângelo César Machado
2º Santos Godinho / Manuel Russo / António Bayona / António Coimbra
3º Hélder Pimenta / Miguel Ribeiro / António Durães

Toyota Land Cruiser
Nissan Terrano II
Nissan Terrano II

2001

1º Hélder Pimenta / Hélder Oliveira / Miguel Ribeiro / António Durães
2º Rodrigo Costa / Jaime Sousa / Michel Lacombe / João Teixeira Gomes
3º António Coimbra / Pedro Silva Nunes / João Belo / João Nunes

Nissan Terrano II
Toyota Land Cruiser
Nissan Terrano II

2002

1º Jorge Serra / Carlos Rolla / Filipe Campos / Luís Costa
2º Luís Dias / Rui Sousa / Manuel Mello Breyner / Pedro Mello Breyner
3º Robert Poletti / Laurent Poletti / Jacques Mureau / Stéphane Santucci

Toyota Land Cruiser
Nissan Navara
Fouquet

2003

1º Rui Sousa / Luís Dias / Manuel Mello Breyner / Pedro Mello Breyner
2º Carlos Sousa / Miguel Barbosa / Stéphane Peterhansel / Miki Biasion
3º Alain Perreau / Herve Durand / Joel Clevenot / Christian Duple

Nissan Pick Up Navara
Mitsubishi Strakar
Fouquet

2004

1º Mário Andrade / Gerard Moncé / Stephane Barbry / Alexandre Andrade
2º Robert Poletti / Laurent Poletti / Philippe Letang / Georges Lansac
3º Paulo Marques / Miguel Veloso / Paulo Ferreira / Filipe Palmeiro

Monce Renault Clio
Fouquet
Nissan Pick Up TTMB

2005

1º Robert Poletti/ Laurent Polleti/ George Lansac/ Reynald Prive
2º Andris Dambis/ Maris Soukans/ Igors Skoks
3º Yves Morize/ Philippe Letang/ Pascal Thomasse

Buggy Fouquet
OSC/Oscar
Fouquet BMW M3

2006

1º Yves Mourize / Philippe Letang / Pascal Thomasse / Yves Tartarin
2º Mário Andrade / Gerard Monce / Stéphane Barbry / Alexandre Andrade
3º Adélio Machado / Maria Pires de Lima / José Mendonça / Rui Lopes

Fouquet BMW M3
Renault Clio V6
Toyota Land Cruiser

2007

1º Mário Andrade / Gerard Monce / Stéphane Barbry / Alexandre Andrade
2º Yves Morize / Philippe Letang / Georges Lansac / Michel Salvatore
3º Rui Sousa / Edgar Condense / Henrique Marques / João Seabra

Monce Renault Clio V6
Fouquet BMW M3
Isuzu Rodeo

2008

1º Thierry Charbonier / Nicolas Gibon / Yves Fromont
2º Pedro Lamy / Ricardo Leal dos Santos / Serge Finkelstein / Jean Marc Schmit
3º Andris Dambis / Mauris Saukans / Igors Skoks

Wildcat 200
Schmit-Peugeot 206 TT
Oscar 24

2009

1º Mário Andrade / Alexandre Andrade / Stephane Barbry / Georges Lansac
2º Nicolas Gibon / Thierry Charbonier / Patrick Martin / Yves Fromont
3º João Pais / João Rato / Francisco Cabral / António Pais

Moncé Clio V6
Bowler Wildcat
Mazda BT-50

2010

1° Pedro Lamy / José Pedro Fontes / Luis Silva / António Coimbra
2° Hirigoyen Fanxoa / Xavier Mouhica / Cedric Wadoux / Aurélie Beyris
3° Laurent Dornel / Hugues Lacam / Mickael Caze / Anicet Garicoix

BMC – BMW
Renault Clio Monce
Caze Buggy Nissan

2011

1° Mário Andrade / Cédric Duplé / Carlos Sousa / Francisco Pita
2° José Amado / Américo Santos / Igor Marques
3° Antonio Manfrinato / Michele Manfrinato / Giovanni Manfrinato

Moncé Clio V6
Nissan Navara
Renault Megane Proto

2012

1° Bernard Boulet / Cédric Duplé / Christian Duplé / Paulo Marques
2° Mário Andrade / Alexandre Andrade / Georges Lansac / Carlos Sousa / Francisco Pita
3° Hervé Lhoste / Gilles Billaut / Philippe Boutron

Sadev Buggy
Proto AC Nissan
Bowler Wildcat

2013

1° António Coimbra / Luis Silva / José Pedro Fontes / Miguel Barbosa / Nicolas Clerget
2° François Florentin / Paul Lamic / Anthony Garden / Pedro Silveira / Francis Lavilhé
3° Sebastien Vincendeau / Gaetan Serazin / Philippe Tollemer / Guilherme Patrick

JMS BMC-EV2
BMC RR 2M
Propulsion ORYX

2014

1° Jean Brochard / Stéphane Santucci / Mickael Case / Thierry Charbonnier
2° Alexandre Andrade / Mario Andrade / Charvot Florent / Cédric Duplé / Stéphane Duplé
3° Jean Chervier / Philipe Berruier / Bertrand Vincendeau / Luis Dias

CASE NISSAN BUGGY
A.C. NISSAN PROTO
PROPULSION ORYX

2015

1° Francis Lauilhe / Pierre Marie Lauilhe / Louis Lauilhe / Philippe Berruer
2° Igors Skoks / Rudolfs Skoks / Arvis Pikis
3° Alexandre Andrade / Cédric Duplé / Yann Morize / Miguel Campos

SADEV ORYX
MITSUBISHI PAGERO
AC NISSAN PROTO

2016

1° Alexandre Andrade / Cédric Duplé / Yann Morize / Thomas Morize
2° Francis Lauilhe / Pierre Lauilhe / Louis Lauilhe / Stephane Barbry
3° José Castan / Benjamin Bujon / Anicet Garicoix / Vincet Demonceaux

AC NISSAN PROTO
SADEV ORYX
RIVET RM SPORT

2017

1° Igor Skoks / Rudolfs Skoks / Arvis Pikis
2° Pierre Lauilhe / Louis Lauilhe / Stephane Barbry
3° Michele de Nora / Michele Cinotto / Paolo Bacchella / Carlo Cinotto

MITSUBICHI PAJERO
SADEV ORYX
X-RAID MINI ALL4 RACING

INDEX

		PAGE
Article 1	DEFINITION ET PROGRAMME	5/6
Article 2	CIRCUIT – CONCEPT DE LA COMPETITION	8
Article 3	EQUIPAGES	9
Article 4	VEHICULES ADMIS	11
Article 5	ENGAGEMENTS - PUBLICITE	13
Article 6	ASSURANCE	15
Article 7	IDENTIFICATION	15
Article 8	APPLICATION ET INTERPRETATION DU REGLEMENT	16
Article 9	VERIFICATIONS (GPS/GSM)	17
Article 10	PARC FERMÉ	20
Article 11	ESSAIS (TOUR CHRONOMÉTRÉ)	20
Article 12	BRIEFING	20
Article 13	EPREUVE	21
Article 14	ECLAIRAGE DES VOITURES (Phares)	27
Article 15	ASSISTANCE	28
Article 16	LE CARBURANT	29
Article 17	RECAPITULATION DES PENALISATIONS	31
Article 18	CLASSEMENTS	33
Article 19	RECLAMATIONS – APPELS	33
Article 20	PRIX	33
Article 21	DIVERS	34
Article 22	CONTRÔLES ANTIDOPAGE	34
Article 23	SECURITÉ	34
Article 24	PLAN DE PRESENCES DES RELATIONS AVEC LES EQUIPES	35
ANNEXE 1	EMPLACEMENT DE LA PUBLICITÉ	36
ANNEXE 2	GPS/GSM	37

ARTICLE 1 - DEFINITION

1.1- ORGANISATION

L'AUTOMÓVEL **CLUB DE PORTUGAL** organise, du 29 novembre au 2 de décembre 2018, une épreuve sportive d'endurance dénommée **AFN 24 HEURES TT - VILA DE FRONTEIRA**.

L'épreuve aura lieu sur un circuit spécialement aménagé, et sera disputée selon la réglementation de la Fédération Internationale d'Automobile (FIA), et de la Federação Portuguesa de Automobilismo e Karting (FPAK) et par ce règlement,

[Ce règlement a été approuvé par la FPAK le...](#)

1.1.1 – Cette épreuve sera disputée selon les termes prévus dans l'Art. 2.3 du Code Sportif International, étant admis, par conséquence, les pilotes titulaires de licences sportives émises par une ASN différente de FPAK. Néanmoins, la sauvegarde prévue dans le même article du CSI sera appliquée :

« Une épreuve nationale peut également, avec l'autorisation de l'ASN organisatrice qui l'autorise, admettre la participation de licenciés d'autres ASN. Dans ce cas-là, quand l'épreuve compte pour un championnat ou une série nationale, les concurrents titulaires de licences sportives émises par une autre ASN (différente de celle du pays où l'épreuve est organisée) ne comptabiliseront pas de points aux championnats ou séries nationales. »

Dans les termes du même article du CSI, on informe que :

- Les catégories de voitures admises à participer dans cette épreuve sont celles conformes avec le Règlement Particulier de l'épreuve.
- Le degré minimum de licence sportive exigé sur cette épreuve est la licence « nationale ».

En cas de doute, la version en langue portugaise prévaudra.

1.2 – PROGRAMME DE L'ÉPREUVE

3 Septembre	Ouverture des engagements	
2 Novembre	Clôture des engagements à droits minorés	
16 Novembre	Clôture des engagements	
21 Novembre	Publication de la liste des engagés et plan des stands	
23 Novembre	Publication de plan des stands définitif	
27 Novembre	Clôture du secrétariat à Lisbonne	
28 Novembre (Mercredi)	14h00 – 20h00	Accréditation des équipes (remise des passes/autorisations d'accès au Paddock)
29 Novembre (Jeudi)	09h00 – 22h00	Accréditation des équipes (remise des passes/autorisations d'accès au Paddock)
	14h00	Ouverture du secrétariat sur le lieu de l'épreuve
	13h30 – 19h00	Vérifications Administratives
	14h30 – 20h00	Vérifications Techniques
	19h00	Briefing (lingue française)
	23h00	Fermeture du secrétariat
30 Novembre (Vendredi)	08h00 – 20h00	Accréditations
	08h30	Ouverture du Secrétariat
	08h30	1ere réunion du collège des commissaires sportifs
	09h00	Publication de la liste de admis au départ
	09h30/11h45	Essais libres (toutes les catégories)
	14h00 – 17h00	Essais Chronométré pour les catégories T1, T2, T3, et Promotion E et D
	15h00 – 17h00	Essais Chronomètres pour les restantes catégories
	17h15 – 18h30	Essais libres (toutes les catégories)
	18h30	Affichage du classement des Essais Chronométrés et de la Grille de Départ
	20h30	Fermeture du secrétariat
1 Décembre (Samedi)	07h00 – 14h00	Accréditations
	07h00	Ouverture du secrétariat
	12h15 – 12h30	Sortie des box et mise en place de la grille de départ
	13h50	Début des Procédures du Départ
	14h00	Départ de l'épreuve
2 Décembre (Dimanche)	14h00	Arrivée de l'épreuve
	14h30	Réunion du Collège de Commissaires Sportifs
	14h45	Affichage des résultats
	15h15	Cérémonie de Podium et distribution des prix
	17h00	Fermeture du Secrétariat

Le lieu exact du circuit et l'horaire de convocation des concurrents pour les vérifications seront publiés par additif.

1.3–TABLEAU OFFICIEL D’AFFICHAGE :

Jusqu’au 27 novembre	ACP MOTORSPORT Du lundi au vendredi (9h-13h / 14h/18h) Rua General Humberto Delgado, 3 2685-340 Prior Velho – Portugal Tel. +351 219 429 187 Fax +351 219 429 192 acpmotorsport@acp.pt www.acp.pt
Du 28 novembre au 2 décembre	Au secrétariat de l’épreuve (sur place)

1.4 – COMITE D’ORGANISATION

Président	Carlos Barbosa
Vice-président	Mario Martins da Silva
Secrétaire General	João Jordão

Automóvel Club de Portugal

Rua General Humberto Delgado, 3
2685-340 Prior Velho – PORTUGAL
E-mail : acpmotorsport@acp.pt

Tel : +351 219 429 187
Fax : +351 219 429 192
www.acp.pt

1.5 – OFFICIELS DE L’ÉPREUVE

Commissaires Sportifs	Horácio Rodrigues Franco da Silva Paulo Laginha
Directeur de Course	Orlando Romana
Directeur de Course Adjoint	Jaime Santos José Manuel Fonseca
Superviseur de la Sécurité	Jaime Santos
Secrétaire de l’épreuve	Vanda Marcelo Maribel Cascão Alexandra Pires
Logistique	Diogo Nunes
Responsable Chronométrage	Mario Bandeira Maria de Fátima Carvalho
Médecin chef	Pedro Barradas
Responsable Presse	Miguel Fonseca
Commissaires Techniques	Daniel Ribeiro (commissaire chef) Jorge Nogueira Nuno Azevedo Carlos Correia Sergio Cardoso Frederico Antunes Pedro Azevedo Guadalupe Gomes

Commissaires de Poste	Rui Coelho João Cortez de Almeida
Responsable Paddock	Filipe Santos
Relations Concurrents	Fernando Mira Marco Assunção Silvério Gonçalves

ARTICLE 2 – CIRCUIT – CONCEPT DE LA COMPETITION

2.1 – L'épreuve sera disputée sur un circuit d'environ 15 kilomètres dans la région du village de Fronteira, du district de Portalegre.

2.2 – L'épreuve sera disputée dans le sens contraire des aiguilles d'une montre, les équipages enfreignant cette règle peuvent être disqualifiés.

2.3 – Pendant les essais et pendant la course, il est absolument interdit de circuler en dehors de l'itinéraire, les pilotes devront suivre le parcours balisé par des flèches et de la bande plastique.

Dans le cas d'une sortie de piste, les équipages devront la rejoindre au même endroit. Toutes infractions à ces dispositions impliquent une pénalisation minimale d'un tour laquelle pourra être augmentée par les Commissaires Sportifs particulièrement en cas de récidive.

2.4 – Dans le cas où le parcours se trouverait partialement ou totalement bloqué, les équipages arrivant sur les lieux doivent, par tous les moyens, essayer de dégager la piste et aider les concurrents ayant des difficultés.

Aucune compensation ne sera accordée pour les retards résultants de ce type de situation.

Dans ce type de situation, l'organisation pourra être amenée à prendre des mesures et trouver un parcours alternatif qui devra être suivi par tous les pilotes comme étant le parcours original.

Il est absolument interdit aux pilotes de circuler en dehors de l'itinéraire de l'épreuve sans l'autorisation de l'organisation.

2.5 – Les conducteurs devront être très attentifs à la signalisation des drapeaux, conformément aux dispositions du n° 2.4 de l'Annexe H du CDI.

2.6 – L'épreuve aura une durée de 24 heures et sera déclarée vainqueur l'équipage qui aura parcouru la plus grande distance pendant cette période. Aucune compensation ne sera déduite du temps perdu pour cause de : pannes, réparations ou ravitaillements des véhicules, où changement des pilotes.

Article 3 – EQUIPAGES

3.1 – Pour l'exacte interprétation de ce texte seront admis les mots :

- a) " concurrents ", utilisé pour la personne physique ou morale ayant engagé le véhicule ;
- b) " équipage ", utilisé pour l'ensemble des pilotes.

3.2 – L'épreuve est ouverte aux conducteurs titulaires de Licences Sportives Internationales " A ", " B " ou " C " ou, aussi Nationales.

3.3 – Chaque équipage peut être composé par 3, 4 ou 5 pilotes.

Pour être engagé par plusieurs équipages, le conducteur doit être le 4^{ème} ou le 5^{ème} pilote de l'équipe et les équipages doivent être engagés avec une seule licence morale de concurrent.

Si un pilote engagé par deux équipages est au volant lors d'une éventuelle disqualification d'une des équipes, ce pilote sera immédiatement déclassé de la course, ne pouvant pas participer dans les (s) autres (s) équipages encore en course.

Le changement d'un membre d'équipage pourra être effectué jusqu'au moment de sa présentation aux vérifications administratives. Le changement de deux membres de l'équipage ne pourra être autorisé que par le Collège des Commissaires Sportifs.

3.4 – **Pendant la durée des essais libres**, deux pilotes inscrits sont autorisés à être dans la voiture, un de l'équipe de la voiture et l'autre peut être d'une autre équipe.

3.5 – **Pendant la durée des essais chronométrés**, deux pilotes de la même équipe sont autorisés à être dans la voiture.

3.6 – **Pendant toute l'épreuve** seulement un pilote et un copilote inscrit sont autorisés à être dans la voiture.

3.7 – Les changements de pilotes devront être réalisés, exclusivement, dans le stand (boîte) respectif de chaque équipage. Toute infraction sera pénalisée par 1(un) tour.

3.8 – Chaque période de conduite est comprise entre :

- Le début de la course et l'entrée du véhicule dans la ligne des stands, pour le premier changement de pilote ;
- La sortie du véhicule de la ligne des stands, après le changement de pilote, et l'entrée du véhicule dans la ligne des stands, pour l'échange du pilote suivant ;
- La dernière sortie du véhicule de la ligne des stands, après le changement de pilote, et son arrivée jusqu'à la fin de la course.

3.9 – Chaque période de conduite ne peut pas dépasser 3 heures par pilote. À la fin de l'épreuve, la durée totale des temps de conduite de chaque pilote doit être supérieure à 1 tour et ne peut pas excéder 12 heures.

Les éventuels temps d'arrêt du véhicule dans les stands ne seront pas comptés dans la durée des périodes de conduite.

Le temps d'intervention du Pace Car jusqu'à l'ouverture d'entrée aux stands ne sera pas considéré pour des éventuels excès de temps dans les tours de conduite.

Toute infraction sera pénalisée comme suit :

	Pénalisation (Pour chaque 15'ou fraction)
1^{ère} infraction	1 tour
Infraction de plus d'une heure	Disqualification

3.10 – La gestion de la durée des temps de conduite de chaque pilote est de l'exclusive responsabilité de son équipage.

3.11 – La durée de chaque période de conduite sera contrôlée par l'Organisation dans un poste installé à la sortie de la ligne des stands. **L'arrêt devant ce poste est obligatoire pour tous les véhicules, indépendamment d'un changement de pilote.**

Toute infraction sera pénalisée comme suit :

	Pénalisation
1^{ère} infraction	2 Tours
2^{ème} infraction	5 Tours
3^{ème} infraction	Disqualification

3.12 – Pendant toute la durée de l'épreuve, la Direction se réserve le droit d'arrêter tout véhicule pour identification du pilote.

3.13 – Les temps utilisés par les équipages dans les contrôles mentionnés au 3.10 et 3.11 ne seront pas déduits du temps total de la course.

3.14 – Tous les pilotes sont tenus de porter un casque et une tenue de compétition homologuée.

Le port de sous-vêtements homologués est obligatoire – Norme FIA 8856-2000 (Maillot de corps manches longues, caleçon long, chaussettes et passe-montagne).

Aucune vérification ne sera effectuée sur cet équipement, dans les vérifications administratives ou techniques, son utilisation est à la charge des pilotes.

A tous le moment les commissaires techniques aux les commissaires du poste de sortie des stands, peuvent vérifier si les pilotes sont équipées. Un cas d'échec l'entrée au circuit sera dénie.

Le système HANS est obligatoire.

3.14 – Toute manœuvre déloyale, incorrecte ou frauduleuse, provoquée par un concurrent ou un membre de l'équipage, sera jugée par le Collège des Commissaires Sportifs qui pourra prononcer une pénalité pouvant aller jusqu'à la disqualification de l'équipage considéré. Le Collège des Commissaires Sportifs pourra également demander à L'ASN d'autres éventuelles sanctions.

ARTICLE 4 – VEHICULES ADMIS

4.1 – GROUPE T1 : Véhicules Tout Terrain prototypes Modifiées :

Classe 11	4 roues motrices TT jusqu'à 1600 cc.
Classe 12	4 roues motrices TT de 1601 à 3000 cc
Classe 13	4 roues motrices TT de 3001 à 3500 cc.
Classe 14	4 roues motrices TT au-dessus de 3500 cc.
Classe 15	2 roues motrices Diésel
Classe 16	2 roues motrices Essence

4.2 – GROUPE T2 : Véhicules Tout Terrain de Série :

Classe 21	4 roues motrices TT jusqu'à 1000 cc.
Classe 22	4 roues motrices TT de 1001 à 1300 cc.
Classe 23	4 roues motrices TT de 1301 à 1600 cc.
Classe 24	4 roues motrices TT de 1601 à 3000 cc
Classe 25	4 roues motrices TT de 3001 à 3500 cc.
Classe 26	4 roues motrices TT au-dessus de 3500 cc.

4.3 – GROUPE T3 : Véhicules Tout Terrain Améliorés :

Classe 31	4x4
Classe 32	4x2

4.4 PROMOTION E : Voitures avec les spécifications Endurance France pour le **Groupe T1A et T1B** (règlement FFSA).

Les véhicules SSV qui souhaitent participer à 24HTT / Vila de Fronteira 2018, doivent être encadrées dans la réglementation FIA du groupe T3, conformément à l'article 286 de l'annexe J et/ou dans le règlement FFSA pour SSV au T3.

4.5 – Facteur cylindrée de conversion turbo : 1,7 pour tous moteurs Diésel (T1, T2 et T3).

4.6 – La bride á air n’est pas obligatoire.

4.7 – Un classement spécial sera établis pour les véhicules Diésel et/ou Deux Roues Motrices (2WD) dans la catégorie Promotion E.

4.8 – Les véhicules engagés dans une classe comprenant moins de 5 participants ne participeront qu’au classement général et par groupe.

4.9 – Il est permis aux véhicules de participer, aux essais et à la course, sans le siège avant droit et sans la roue de secours.

4.10 – La participation d’un copilote est permise dans la course dans les conditions suivantes :

- Être titulaire d’une licence sportive.
- Utiliser le même équipement et vêtement de sécurité que les pilotes (casque combinaison, sous – vêtement et guns).
- Être inscrit seulement par une équipe.
- Ne pas intervenir sur la voiture dans aucune situation (conduction ou mécanique). Ne pas respecter cette règle oblige à la disqualification de l’équipage.
- Ne pas être inscrit comme pilote dans l’épreuve.
- Taxe d’inscription – 250€ (dans l’engagement de l’épreuve est inclus un engagement de copilote)

4.10.1 – Le copilote doit se diriger au secrétariat, pendant les vérifications administratives, pour colloquer un bracelet de copilote qui doit être utilisé pendant la course.

4.10.2 - Les véhicules diésel ne sont pas autorisés à émettre des gaz d'échappement en excès (comme, Art. 282-3.9 de l'Annexe J FIA 2017).

La remarque, pendant l’épreuve au pendant les essais, par des commissaires techniques, maréchaux et autres juges de fait, de l’émission des gaz d’échappement dans l’accélération constante et dans des proportions susceptibles de mettre en danger les autres concurrents, oblige le concurrent d’entré aux stands pour résoudre le problème. En cas de récidive, sera appliquée une pénalisation de deux (2) tours et le concurrent est obligé a entre au stand pour résoudre le problème. En cas de deuxième récidive le concurrent est disqualifié.

ARTICLE 5 – ENGAGEMENTS - PUBLICITE

5.1 – Les droits d’engagement pour un véhicule (incluant l’engagement de l’équipage et l’assurance de responsabilité civile à l’égard des tiers – Art. 5.2) sont ainsi fixés pour les demandes reçues jusqu’au 2 Novembre 2018 :

5.1.1 – Avec toute la publicité obligatoire, sur les numéros de compétition, sur les plaques de compétition et sur la bande de parebrise) et facultative de l’Organisation :

	3/ 4 Pilotes	5 Pilotes
Groupe T1, T2,T3 et Promo E	3500 €	4.250 €

Du 3 au 16 Novembre, ces droits seront majorés de 100%

L’engagement comprend :

- Assurance (responsabilité civil) ;
- Identification ;
- Remorques (pendant la course) ;
- Station de carburant ;
- Accès au classification et positionnement de véhicules, dès les stands ;
- Un copilote ;
- Stand (5m x5m) ;
- Électricité (220v) dans le stand et triphasé à chaque 3 stands ;
- Eau à la proximité du stand ;
- Transpondeur ;
- GPS/GSM, équipement de localisation et sécurité (Caution de 600€).

Informations concernant les TAXES dans les engagements :

- Les factures émises au nom d'une personne physique ou pour le compte de sociétés établies en dehors du Portugal ne sont pas soumises à taxes au Portugal.
- Les factures émises au nom d'une personne physique ou pour le compte de sociétés établies au Portugal sont soumises à taxes au Portugal, en conséquence, le montant sera augmenté de 23% (taux I.V.A. au Portugal).

5.1.2 – **Sans la publicité facultative de l’Organisation** (avec la bande complète du parebrise, sur 2 panneaux de 50x52cm et sur 2 panneaux de 30x30cm) : **majoration de 100%**.

5.2 – Les engagements seront reçus, à partir de la publication du présent règlement, dans les installations du ACP Motorsport (voir Article 1.4) dans les termes du n° 3.8 à 3.20 du CDI, jusqu’à 17h00 du 16 novembre 2018.

Tous les règlements devront être effectués :

- **Par virement bancaire :**

AUTOMOVÉL CLUB DE PORTUGAL

Banque	BPI
SWIFT	BBPIPTPL
IBAN	PT50001000002673878001336

Note : doit être envoyée une copie du virement bancaire par fax
N° +351 219429192 ou par e-mail acpmotorsport@acp.pt

5.3 – Tout engagement sera considéré nul s’il n’est pas accompagné des droits respectifs.

5.4 – Les droits d’engagement seront intégralement remboursés aux candidats dans le cas où là où leur inscription est refusée, et également pour tous les concurrents régulièrement engagés dans le cas où l’épreuve devaient être annulée.

5.5 – L’Organisation remboursera, sous déduction d’une retenue variable, les droits d’engagement aux concurrents qui, pour des raisons de force majeure, n’auraient pu se présenter au départ du Rallye, sous réserve qu’une demande parvienne à l’organisation par lettre recommandée. La retenue sera :

- De 25 % des droits d’engagement pour les demandes reçues entre 30 et 15 jours avant la date des vérifications ;
- De 50 % des droits d’engagement pour les demandes reçues entre 15 et 8 jours avant la date des vérifications ;

Note : Il y aura toujours une retenue de 10 % des droits d’engagement (frais de dossier).

5.6 – À la signature du Bulletin d’Engagement, le concurrent, ainsi que tout son équipage, sont soumis aux juridictions sportives spécifiées dans le CDI, ainsi qu’au présent règlement.

5.7 – Les numéros de la compétition seront attribués comme suit :

- Le top 10 du classement général dans l’édition précédente à condition que le nom de l’équipe soit maintenu et soit composé d’au moins un pilote de l’équipe de l’année précédente.
- Les autres selon l’ordre d’inscription des équipes, en fonction de la date de réception du paiement des frais d’inscription.
- Si un concurrent veut un numéro spécifique, doit le mentionner dans le formulaire d’inscription et, si possible, il sera affecté.

5.8 – Engagements

Le nombre d’inscriptions **est limité à 90 concurrents**. Les 90 premières inscriptions seront acceptées, les restants attendant s’il y a des renoncations.

ARTICLE 6 - ASSURANCE

6.1 – Les frais d’assurance de responsabilité civile à l’égard des tiers sont inclus dans les droits d’engagement.

La couverture de cette assurance est limitée à 40 000 000 € et 8.000.000 € en dommages corporels et matériels, respectivement.

L’assurance sera valide dès le début des vérifications administratives et techniques et jusqu’à un des limites suivantes, celui qui se vérifie plus tard :

- Temps limite du délai pour réclamation ou appelation.
- Fin des vérifications Techniques finales
- Moment de l’exclusion ou abandon du concurrent
- Fin de la remise de prix

Compagnie d’Assurance :

Companhia de Seguros Tranquilidade SA

Av. da Liberdade, 242

1250-149 Lisboa

Portugal

Tel. +351 218 525 432 - 917 775 432 / Fax +351 213 584 231

E-mail: infogeral@tranquilidade.pt

Apólice n° TBA

6.2 – En cas d’accident, le concurrent (ou son représentant) devra communiquer aux organisateurs, par écrit et dans le délai maximum de 48 heures, les circonstances de l’accident, et également les noms et adresses des éventuels blessés.

6.3 – Sont exclus de cette assurance les dommages matériels ou corporels subis par les pilotes et les véhicules engagés.

6.4 – **L’AUTOMÓVEL CLUB DE PORTUGAL ainsi que le Comité d’Organisation de l’épreuve déclinent toute responsabilité pour tout accident qui pourrait survenir pendant la compétition.**

ARTICLE 7 – IDENTIFICATION

7.1 – Le comité d’organisation fournira à chaque équipage 2 plaques et 4 panneaux portant les numéros de course.

7.2 – Pendant toute la durée de la course, les plaques devront être apposées visiblement à l’avant et à l’arrière du véhicule, en position verticale, le plus possible à l’avant et l’arrière du véhicule.

Elles comporteront le numéro de course, le nom de l’épreuve et éventuellement le

nom du partenaire principal de l'organisateur.

Les plaques ne devront en aucun cas recouvrir, même partialement, l'immatriculation du véhicule.

7.3 – Les panneaux avec les numéros de compétition devront figurer sur les portes avant du véhicule (50X52 cm), et sur un support vertical apposé sur le toit (30X30 cm) apposés sur l'axe du véhicule et visible des deux côtés. **Ce support doit fournir un éclairage (5 watts) des deux côtés pour l'éclairage des numéros, pendant toute la**

durée de l'épreuve. L'organisation fournira tous les panneaux (autocollants), toutefois l'équipage doit se charger de fixer solidement le support sur le toit du véhicule.

7.4 – À tout moment de l'épreuve, l'absence ou la mauvaise apposition d'un panneau de course ou d'une plaque entraînera une pénalisation égale, par constat, à 10 % du montant des droits d'engagement. L'absence ou la mauvaise apposition simultanée d'au moins 2 panneaux de course et/ou plaques, entraînera une pénalité de 20 % des droits d'engagement.

7.5 – Les noms des conducteurs ainsi que le drapeau de leur nationalité, d'une hauteur de 30 à 50 mm, devront être apposés sur chaque côté des ailes ou portières avant du véhicule, sous peine d'une pénalisation, par constat, égale à 10 % du montant des droits d'engagement.

7.6 – Un signe d'identification – bracelet en plastique – permettra de reconnaître les membres des équipages.

Le manque d'un bracelet pendant la course, constaté pour le commissaire de sortie de stands, oblige le pilote à retourner au stand.

Le manque d'un bracelet pendant la course, constatée au circuit pour un commissaire de poste à l'un autre commissaire, entraînera les amendes suivantes :

	Pénalisation
1^{ere} Infraction	1 tour
2^{eme} Infraction	2 tours
3^{eme} Infraction et suivantes	5 tours

Dans le cas d'une dégradation du signe d'identification, les pilotes devront solliciter au secrétariat de l'épreuve son remplacement, de façon à éviter les pénalisations mentionnées ci-dessus.

ARTICLE 8 – APPLICATION ET INTERPRETATION DU REGLEMENT

8.1 – Le Directeur de l'Epreuve est chargé de l'application du règlement pendant le déroulement de l'épreuve.

8.2 – Toute réclamation sur cette application ou tous cas non prévus, seront étudiés par le Collège des Commissaires Sportifs, le seul qui à pouvoir de décision.

8.3 – Toutes les éventuelles modifications ou dispositions supplémentaires seront annoncées par des additifs, datés, numérotés et signés. Ces additifs feront partie intégrante du règlement et seront affichés au tableau officiel d’affichage de l’épreuve (voir Article 1.3). Ils seront également communiqués dans les délais les plus brefs directement aux équipages qui devront accuser réception à travers la signature d’un protocole.

ARTICLE 9 – VERIFICATIONS

9.1 – Les vérifications administratives et techniques auront lieu le 29 Novembre, selon le programme de l’épreuve. Le lieu exact des vérifications et l’horaire de convocation des équipages seront indiqués par additif.

9.2 – Tout équipage participant à l’épreuve devra se présenter au complet, avec son véhicule, selon l’heure de convocation.

Tout retard sur l’horaire de convocation des équipages entrainera les amendes suivantes :

	Pénalisation
De 1 à 15 minutes	150 €
De 16 à 30 minutes	250 €
Plus de 30 minutes	Participation refusée

9.3 – Jusqu’au moment de la vérification administrative, le concurrent pourra librement substituer un véhicule pour un autre du même groupe.

Documents à présenter aux vérifications Administratif :

- License Concurrent
- License Sportif Pilote
- Passeport Technique Voiture
- Fiche d’Homologation (voitures T2)

Documents à présenter aux vérifications Administratif :

- Passeport Technique Voiture
- Fiche d’Homologation (voitures T2)
- Extincteur d’au moins 6 kg (celui qui est au stand)
- Fiches de vêtements et équipements de sécurité (remplis)
- Voiture déjà avec les autocollants de l’épreuve (publicité)

9.4 – Seuls les équipages ayant satisfait aux vérifications administratives pourront se présenter avec leur véhicule muni de ses plaques et panneaux de numéros aux vérifications techniques, qui seront d’ordre tout à fait général : marque et modèle du véhicule, conformité apparente avec le groupe dans lequel il a été engagé, conformité des éléments de sécurité.

- **Les équipes ont une (1) heure, dès le final des Vérifications Administratifs au début des Vérifications Techniques.**

Le non-respect de cette règle, sera sanctionné avec une amande de 100€.

9.5 – Le départ sera refusé à tout véhicule qui ne serait pas en conformité avec les prescriptions des règlements de sécurité de la FIA et du présent règlement.

9.6 – À tout instant, au cours de l'épreuve, des vérifications complémentaires pourront être effectuées concernant aussi bien les membres de l'équipage que le véhicule. À tout moment de l'épreuve, le concurrent est responsable de la conformité technique de son véhicule. **Le fait de présenter un véhicule au contrôle est considéré comme une déclaration implicite de conformité.**

9.7 – Il appartient à chaque équipage de veiller sous sa seule responsabilité au manque d'identification et ce, jusqu'à la fin de la course, leur absence entraînant la disqualification.

Est prévu le marquage sur le bloc moteur et turbo pour les voitures T1, T3 et Promotion E (d'accord les Prescriptions Générales FIA, art. 18.1 et l'annexe 2 du même règlement).

Est prévu le marquage sur le bloc moteur, châssis, boîte vitesse, boîte transfère, essieu avant et essieu arrière, pour les voitures T2.

Les concurrents doivent prévoir des trous d'un diamètre minimal d'1,5 mm permettant le passage de fils de plombage afin d'empêcher le changement des pièces complètes.

Ces trous doivent être facilement accessibles aux commissaires techniques, de sorte que les pièces puissent être scellées sans difficulté.

Toutes les protections inférieures doivent être retirées avant les vérifications techniques pour faciliter l'accès.

Pendant les essais au l'épreuve, les équipes équipées de véhicules T2, qui souhaitent remplacer une pièce scellée, doivent en informer l'organisation. Le remplacement de pièces scellées implique le passage du véhicule au groupe T1.

9.8 – Toute fraude constatée et, notamment, le fait de présenter comme intactes des marques d'identification retouchées, entraînera également la disqualification de l'équipage ainsi que celle de tout concurrent ou équipage qui aurait aidé ou facilité l'accomplissement de l'infraction. Ceci sans préjuger des sanctions plus graves qui pourraient être demandées à l'Autorité Sportive Nationale, dont relève le concurrent ou complice.

9.9 – Une vérification complète et détaillée comportant le démontage du véhicule pour les équipages classés aux premières places du classement général et de chaque groupe et catégorie ainsi qu'éventuellement pour tout autre équipage, pourra être

entreprise à la discrétion absolue du Collège des Commissaires Sportifs agissant d'office, à la suite d'une réclamation ou sur l'avis du Directeur de Course.

9.10 – Pendant les vérifications Techniques, tous les équipages devront installer dans leur voiture, un Transpondeur, selon les instructions de l'équipe de chronométrage.

9.11 - Est autorisé le remplacement de moteur (bloc e haut moteur), avec une pénalité de 30 tours. L'équipe que vœux remplacer le moteur, doit informer le secrétariat avant

le faire, pour qu'un commissaire puisse faire un nouveau marquage sur le nouveau bloc. En cas d'inobservation de cette règle, l'équipe sera mise hors course.

9.12 – Tous les voitures doivent installer un système de Sécurité e Localisation, intitulés GPS/GSM Iritrack. L'installation est de la responsabilité de la société Cronobandeira Lda.

- Le système permet à l'Organisateur vérifier, par l'intermédiaire d'un ordinateur, la localisation de tous les voitures en course et confirmé la conformité de l'itinéraire par les mêmes.
- Le système permet aussi vérifier la vitesse de chaque voiture en condition de dépassement entre drapeaux jeunes et/ou dans la ligne des stands.
- Le système permet aux pilotes contacter l'Organisation en cas d'accident grave SOS (voir Annexe II).
- L'a utilisation du système SOS sans raison apparents, implique des pénalités.
- Est possible aussi les équipages suivre leurs voitures dès les stands avec un ordinateur et internet.
- Le système GPS/GSM Iritrack jamais peut être utilise, par les concurrents, pour des questions de contestations.
- Est possible que l'organisateur aura besoin de changer l'équipement à cause des questions d'autonomie de batteries.
- Toute tentative de manipulation ou d'interférence du système GPS/GSM Iritrack sera signalée au CCS qui peut appliquer une pénalité, qui peut aller jusque à la disqualification.

9.13 Après la fin des vérifications techniques, le 29 jusqu'au 2, après la fin de la course, les voitures de course ne pourront pas se déplacer à l'extérieur de la zone qui comprend le Paddock, les rues de la zone industrielle (Rua das Indústrias, Rua Ribeira da Lapa, Rua do Bairro Industrial), la station-service Rede Energia, le circuit et tout itinéraire fourni par l'organisation.

Toute exception à cette règle devra être prise en compte par le Collège des Commissaires Sportifs.

ARTICLE 10 – PARC FERME

10.1 – Les véhicules sont placés sous le régime de Parc Fermé (interdiction de procéder à tout ravitaillement ou réparation) :

- Dès leur arrivée, à la fin de l'épreuve et au moins jusqu'à l'expiration des délais pour le dépôt des réclamations.

10.2 – Toute infraction au régime du parc fermé entraînera une pénalité pouvant aller jusqu'à la disqualification.

ARTICLE 11 – ESSAIS

11.1 – Les essais se dérouleront selon le programme de l'épreuve, et servira à élaborer la grille de départ de l'épreuve.

11.2 – La séance d'essais se terminera lorsque que la période définie est écoulée et que le véhicule franchit la ligne d'arrivée.

11.3 – Indépendamment du nombre de véhicules qui auront conclu la séance d'essais, celle-ci sera considérée fermée 20m après le passage de la ligne d'arrivée du premier véhicule.

11.4 – La participation aux essais chronométrés d'au moins un pilote par équipe est obligatoire. Sauf cas de force majeure, reconnu et accepté comme tel par le Collège des Commissaires Sportifs, la participation à l'épreuve sera refusée aux équipages qui ne compléteront un tour chronométré.

11.5 – Pour l'établissement du classement des essais chronométrés, le temps du meilleur sera retenu.

11.6 – En cas de d'égalité la meilleure position sera attribuée à celle qui aura effectué en premier le tour le plus rapide.

11.7 – La formation de la ligne pour entrer en piste pour les essais chronos ne peut être faite que 10 minutes avant l'heure prévue dans le règlement.

ARTICLE 12 – BRIEFING

12.1 – Selon le Programme de L'Epreuve.

ARTICLE 13 – EPREUVE

13.1 – Formation de la grille de départ

13.1.1 – L'accès à la piste des véhicules participants sera permis pendant l'écart de temps fixé au Programme de l'Epreuve.

13.1.2 – Après leur sortie de la ligne des stands, les pilotes devront suivre les instructions des Commissaires pour prendre la grille de départ.

13.1.3 – Tout véhicule ne sortant pas de la ligne des stands jusqu'au moment de sa clôture (voir 13.1.1) ou qu'il y revienne après être sorti de la piste, ne sera plus autorisé à prendre place sur la grille et partira pour la course à la fin de la ligne des stands, après le passage de tout le peloton.

13.1.4 – Tout véhicule qui, étant sorti de la zone des stands, pendant sa période d'ouverture (voir 13.1.1) et se présentant dans la zone de pré – grille après le temps fixé au Programme de l'Epreuve, ne sera plus autorisée à occuper sa place sur la grille, et partira en dernière position.

13.1.5 – Dans tous les cas mentionnés en 13.1.3 et 13.1.4, la place qui était initialement destinée à l'équipage sur la grille de départ, restera vacante.

13.1.6 – L'assistance est autorisée dans la prégrille jusqu'aux 10 (dix) minutes avant le départ. Après l'indication officielle de « Départ dans dix minutes », les concurrents qui reçoivent une assistance extérieure seront pénalisés avec 1 tour de retard.

13.1.7 – La grille de départ est composée par trois (3) voitures par ligne.

13.2 – Procédures de départ

13.2.1 – Les procédures de départ débutent avec la grille formée 10 minutes avant l'heure prévue de départ. A ce moment un panneau avec l'indication « 10 minutes » sera brandi et un **signal sonore**, obligeant la sortie de la zone de la grille de tous les éléments de l'équipage à l'exception du pilote.

Aucun véhicule ne pourra avoir son moteur en marche après ce moment.

13.2.2 – 5' (cinq) minutes avant l'heure prévue du départ un panneau avec l'indication « 5 minutes » sera brandi et un **signal sonore**, autorisant les pilotes, à partir de ce moment, à mettre en marche leur moteur.

13.2.3 – 1' (une) minute avant l'heure prévue du départ une plaque avec l'indication « 1 minute » sera brandi.

30'' (trente) seconds avant l'heure prévue du départ un panneau avec l'indication « 30 seconds » sera brandit.

13.2.4 – Le départ sera donné en abaissant un drapeau vert ou le drapeau du Portugal accompagné d'un signal sonore et sémaphore (lorsque le feu rouge s'éteint).

13.2.5 – Deux minutes après le moment du départ tout véhicule qui restera immobilisé sur la grille de départ sera remorqué dans les stands par les véhicules de l'Organisation.

13.2.6 – Tout faux départ sera pénalisé d'un tour au minimum.

13.3 – Signalisation

13.3.1 – Drapeaux

a) Drapeaux utilisés exclusivement par le Directeur de la Course ou son adjoint (Présenté à la ligne droite)

- **Drapeau de départ**
- **Drapeau d'arrivée**

b) Drapeaux utilisés exclusivement par le Directeur de la Course ou son adjoint (Présenté avant le point chrono, la tente ACP, emplacement identifié par une plaque)

- **Drapeau rouge** : présenté immobile par le Directeur de Course. Indique que tous les véhicules doivent cesser immédiatement la course et se diriger dans leur stand ou le lieu qui leur sera indiqué par les Commissaires, avec prudence et prêts à s'arrêter si nécessaire. À chaque poste d'observation sera montré simultanément un drapeau rouge qui aura la même signification pour tous les pilotes.
- **Drapeau blanc et noir divisé au milieu par une diagonale** : Présenté immobile avec un numéro noir sur fond blanc – avertit le pilote du véhicule portant le numéro indiqué, qu'une conduite antisportive est relevée.
- **Drapeau noir présenté immobile avec un numéro noir sur un fond blanc** : informe au pilote du véhicule qu'il doit s'arrêter dans son stand au prochain passage. Dans ce cas, le drapeau est montré à un pilote pour cause d'une conduite antisportive, récidivant l'utilisation systématique des bords extérieurs de la piste ou d'autres infractions graves, une pénalisation correspondant à un arrêt dans son stand pour une période minimum de 10 minutes, lui sera appliquée.

c) Drapeaux utilisés dans les postes des commissaires de piste

- **Drapeau jaune** : signal de danger.

Fixe : Conduire avec précaution et dans ses propres limites. Ne pas dépasser. Il y a un accident sur un des côtés de la piste.

Agité : Ralentissez immédiatement. Ne dépassez pas. Préparez-vous à dévier ou suivre une trajectoire non usuelle. Il y a un accident sur la piste.

Dans tous les cas, le dépassement sera autorisé après le passage du local où sera montré un drapeau vert, signalant la fin de la zone de danger.

Toutes infractions aux dispositions ci-dessus seront pénalisées comme suit :

	Pénalisation
1ère infraction	Avertissement au chef d'équipe
2ème infraction	1 Tour
3ème infraction et suivantes (chacune)	2 Tours

- **Drapeau rouge** : interruption de la course. Présenté immédiatement dans tous les postes de contrôle, dès que le Directeur de Course décide de suspendre les essais ou l'épreuve. Tous les pilotes doivent immédiatement cesser de courir et regagner leur stand ou le local qui leur sera indiqué par les Commissaires, avec la plus grande prudence et prêts à s'arrêter si nécessaire.

- **Drapeau vert** : fin de l'alerte.

- **Drapeau blanc**

Fixe : Vous approchez un véhicule en marche lente.

Agité : Vous êtes susceptibles d'être bloqués par un véhicule en marche lente.

- **Drapeau bleu** : signal de dépassement.

Pendant les essais :

Fixe : Un véhicule plus rapide est prêt à vous dépasser. Cédez le passage.

Agité : Un véhicule plus rapide va vous dépasser. Cédez le passage immédiatement.

Pendant la course :

Fixe : Vous serez bientôt doublés. Cédez le passage.

Agité : Cédez obligatoirement et immédiatement le passage, sous peine de pénalisation.

Le drapeau bleu ne sera présenté agité, que si auparavant il a été montré fixe au même pilote, ou par instruction du Directeur de l'épreuve.

13.3.2 – Sémaphore

Dans la nuit, les drapeaux vert, jaune et rouge seront remplacés par de feux lumineux avec une couleur identique.

Lumière Intermittent = Drapeau Agité
Lumière Fixe = Drapeau Fixe

13.4 – Pace Car

13.4.1 – Le Pace Car sera utilisé pour neutraliser la course par décision exclusive du Directeur de l'Épreuve, toujours lorsque les conditions de course le justifient. L'entrée du Pace Car en piste aura lieu dans la zone chrono et le véhicule aura ses gyrophares allumés. A partir de ce moment, tous les postes de sécurité montreront aux pilotes le drapeau jaune fixe et une plaque disant PACE CAR.

Comme le circuit est assez long (15 km), on va placer un autre PACE CAR (Pace car2) environ au km 7. Le PACE CAR 2 aura les mêmes fonctions que PACE CAR 1. Au moment où le PACE CAR 2 est à la fin de la ligne provoquée par le PACE CAR 1, il

déconnecte le gyrophare et se retire de la piste permettant aux concurrents, derrière lui, suivre derrière le PACE CAR 1.

Le PACE CAR 2 peut à nouveau intervenir si nécessaire.

13.4.2 – À partir du moment de l'entrée en piste du Pace Car, tous les véhicules en course devront circuler derrière lui, à la même vitesse et à une distance non supérieure à « 25 mètres » et non inférieure à « 10 mètres », tout dépassement étant interdit, sous peine d'une sanction pouvant aller jusqu'à la disqualification.

13.4.3 – Sous ordre du Directeur de l'Épreuve, le Commissaire à bord du Pace Car autorisera le dépassement de tous les véhicules qui se trouvent entre le 1^{er} classé de l'épreuve et le Pace Car. Ces véhicules devront continuer à circuler à vitesse réduite, sans dépasser, jusqu'à atteindre à nouveau la ligne de véhicules qui suit le Pace Car.

13.4.4 – **Pendant l'intervention du Pace Car, l'entrée des stands sera fermée (et les véhicules en compétition ne pourront pas regagner leurs stands)**, et il ne sera pas permis d'entrer dans la ligne des stands que quand le Pace Car franchi la ligne chrono suivi du premier classé. Les concurrents sortant des stands, ne pourront regagner la piste que sous l'autorisation du Commissaire responsable. En principe, cette autorisation sera toujours attribuée, sauf si le Pace Car ou la ligne de véhicules qui le suivent s'approche à passer où passe, devant la ligne de sortie des stands.

13.4.5 – Lorsque le Directeur de l'Épreuve décide la fin d'intervention du Pace Car, celui-ci coupera ses gyrophares et regagnera les stands à la fin de ce tour. Dès que le Pace Car quitte la piste, des drapeaux verts seront présentés à tous les postes et, également, à la ligne d'arrivée. Les dépassements sont formellement interdits jusqu'au moment où chaque véhicule passe la ligne d'arrivée. Jusqu'à ce qu'un tour soit parcouru, tous les postes montreront un drapeau vert.

13.4.6 – Tous les tours effectués pendant l'intervention du Pace Car seront considérés comme tours de course.

13.4.7 – Dans le cas où, pendant l'intervention du Pace Car, celui-ci serait obligé à s'arrêter, et avec lui les véhicules concurrents qui le suivent ceux-ci, doivent aussi s'arrêter par l'ordre qu'ils avaient avant l'arrêt.

Après le démarrage du Pace Car les véhicules doivent le suivre dans le même ordre.

13.5 – Interruption de la course

13.5.1 – Si, pour des raisons de force majeure il est nécessaire d’interrompre la course, le Directeur de l’Epreuve (ou son adjoint) présentera un drapeau rouge dans la zone de départ et à partir de ce moment, les autres postes devront présenter un drapeau rouge fixe.

13.5.2 – Après la signalisation effectuée, tous les pilotes devront, réduire leur vitesse et se diriger vers la grille de départ, vers la zone de parc fermé, ou vers les stands, d’après les instructions des Commissaires.

13.5.3 – Le procédé à suivre pour un nouveau départ varie en fonction du nombre de tours disputés ou du temps de course réalisé jusqu’à ce que le signal de fin de course soit donné :

i) Moins de quatre tours complets

- Le départ original sera considéré nul et sans effet ;
- Le temps de course sera égal à celui initialement prévu, déduit, au minimum, de 30 minutes ;
- Les véhicules devront se diriger vers le départ, regagnant leur position initiale sur la grille ;
- Le ravitaillement et l’assistance des véhicules pourront être effectués sur ce lieu, jusqu’au début du procédé de départ ;
- Tous les procédés de départ prévus dans le point 13.2 seront répétés.

ii) Plus de quatre tours complets et moins de 22 Heures de course

- La course sera considérée comme composée de deux « manches » ;
- Le classement de la première manche, sera celui établi au dernier passage de la ligne d’arrivée, avant l’interruption ;
- La grille de départ pour la deuxième manche, sera définie en fonction du classement de la première manche ;
- Seules les voitures ayant pris le départ initial et qui n’aient pas abandonné officiellement ou mises hors-course, auront droit à la 2^{ème} manche ;
- Quand l’heure de départ sera annoncée, les concurrents auront 15 minutes pour sortir des stands pour prendre leur place sur la grille de départ, art. 13.1
- Quoiqu’il en soit le temps entre les deux manches (neutralisation de la 1^{ère} et départ de la 2^{ème}), cette deuxième manche se terminera 24 Heures après le début de l’épreuve.
- Tous les procédés de départ prévus dans le point 13.2 seront répétés.

iii) Plus de 22 Heures de course

- Ce sera la responsabilité du Directeur d’épreuve, de définir les procédures à adopter, qui seront communiquées aux équipes, dès que possible ;

- Dans le cas où le Directeur de l'épreuve décide de terminer l'épreuve le classement sera celui avant le dernier tour avant l'interruption.

13.6 – Arrêt dans le circuit

13.6.1- Si un conducteur est obligé de s'arrêter sur le circuit, il devra s'assurer que sa voiture ne constitue pas un obstacle au déroulement de l'épreuve.

13.6.2- Au-delà de la zone des stands, seul le pilote avec les moyens transportés à bord, pourra réparer sa voiture. Toute infraction à cette règle entraînera une pénalité de 5 tours.

13.6.3 – Si la réparation de la voiture s'avère impossible sur le circuit, le pilote devra demander à l'organisation de la faire remorquer jusqu'à son stand, l'équipe n'entraîne aucune pénalité.

Le remorquage d'une voiture pourra être effectué par un autre concurrent encore en course, et cela n'entraîne aucune pénalité pour les deux concurrents en cause.

En cas de remorquage, pour des questions d'essence, pour l'endroit de ravito, le concurrent encourt une pénalité de 2 tours.

13.6.4 – Dans le cas où pendant le remorquage par l'organisation, la voiture retrouvait ses fonctions, et le pilote décide l'amener lui-même, elle serait détachée avant d'atteindre son stand, mais une pénalité de 1 tour lui sera appliquée.

13.7 – Arrivée

13.7.1 - L'arrivée sera signalée par un drapeau à damiers.

13.7.2- La course se terminera au moment où, les 24 heures écoulées, une voiture passe sur la ligne d'arrivée.

13.7.3 – Le chronométrage sera arrêté pour tous les concurrents, **30 minutes** après la fin de la course.

13.7.4 – Les équipes, pour être classées, devront avoir remplies les conditions suivantes :

a) Franchir la ligne d'arrivée, pendant la période comprise entre la fin de la course et la clôture du chronométrage.

b) Parcourir le dernier tour de l'épreuve et passer la ligne d'arrivée avec les propres moyens de motricité du véhicule.

On considère « propres moyens » de la voiture, le moteur et ses accessoires, la transmission et les roues et non en remorque, ou poussée par d'autres voitures où par le pilote, où n'importe quel autre moyen.

Le dernier tour d'un concurrent est celui qui se termine par son passage par la ligne de l'arrivée de l'épreuve.

Aucun remorquage n'est autorisé dans les derniers 30 minutes de l'épreuve, soit effectués par l'organisation, soit par des concurrents.

L'unique exception valable est celle d'une petite poussette ou d'un remorquage (maximum 100 mètres) pour démarrer un moteur calé. Pénalité à décision du Collège des Commissaires Sportifs.

c) Avoir effectué un nombre de tours égal ou supérieur à 40% des tours effectués par l'équipe gagnante, moins les éventuelles pénalités en tours (remettant au numéro entier immédiatement inférieur dans le cas où celui serait un numéro impair).

Les Concurrents à la Catégorie Promotion B, seront classés, que s'ils ont effectué un nombre de tours égal ou supérieur à 30 % des tours effectués par l'équipe gagnante, moins les éventuelles pénalités en tours (remettant au numéro entier immédiatement inférieur dans le cas où celui serait un numéro impair).

13.7.5 – Après la arrivée les pilotes doivent suivre les indications des commissaires et mettre la voiture en Parc Fermé.

13.7.6 – Après l'arrivée, les concurrents doivent immédiatement diriger leurs voitures vers le Parc Fermé, sans effectuer des tours supplémentaires et en respectant les indications des Commissaires.

13.7.7 – Toute voiture ayant terminé la course dans les conditions indiquées dans l'article 12.7.5, et ne pouvant se rendre par ses propres moyens dans le Parc Fermé, sera remorquée par l'organisation ou par autre concurrent, sans pénalité pour ce fait.

13.7.8 – La sortie des stands sera fermée, lorsque le drapeau à damiers sera présenté à la fin de la course.

ARTICLE 14 – ECLAIRAGE DES VOITURES (Phares)

14.1 – L'équipement suivant doit être présent sur les voitures :

- Avant – Minimum deux phares en état de fonctionnement et comprenant veilleuses, feux de route et de croisement pour un Maximum de huit phares.
- Arrière – Deux feux rouges de STOP et deux feux de présence et deux feux de signal de virage
- Extras - deux feux rouge de STOP, deux feux orange au rouge de brouillard, à l'extérieur de la voiture, en état de marche, placés au point plus élevé, allumés en permanence.
- Intérieur (avant) – dès que le pilote, dans la voiture et en conditions de course, puisse voir arrière avec le rétroviseur extérieur contraire à sa position.

14.2 – Pendant l'épreuve il y est obligé au moins 2 phares avant, et 2 feux rouges de stop et 2 feux orange de brouillard a l'arrière.

Les voitures qui pendant l'épreuve circulent avec des Phares éteints, seront obligées de s'arrêter dans son stand pour les réparer.

ARTICLE 15 – ASSISTANCE

15.1 – Chaque équipage aura à sa disposition un stand couvert (tente) de 5m x 5m mètres de dimension et un couloir de 5m x 14 mètres derrière le stand, destiné au stationnement des véhicules d'assistance, etc. Les véhicules des pilotes pourront être stationnés dans un parking prévu par l'Organisation pour cet effet.

C'est interdit la connexion électrique des autocaravanes aux stands.

Il y aura des pénalisations :

	Pénalisation
1^{ère} infraction	150€
2^{ème} infraction	250€
3^{ème} infraction et suivantes (chacune)	500€

15.2 – Chaque équipage recevra un total de 16 badges et/au bracelet :

- 1 responsable d'équipage
- 4 invitées
- 6 assistants
- 3,4 ou 5 bracelets pilotes

Ces badges doivent être portés bien visibles pendant toute la durée de l'épreuve. Ces personnes seront les seules autorisées à rester devant le stand (Pit Lane).

15.3 – Pendant le déroulement des essais et de la course, chaque équipage sera responsable du comportement de ses assistants et invités dans la zone frontière aux stands et, en particulier, dans la zone de ralentissement.

Toute infraction sera punie de la façon suivante :

	Pénalisation
1^{ère} infraction	1 Tour
2^{ème} infraction	2 Tours
3^{ème} infraction et suivantes (chacune)	3 Tours

15.4 – La vitesse des véhicules dans la zone d'entrée et sortie des stands doit être très réduite (maximum de 30 km/h).

Toute infraction sera punie de la suivante façon :

	Pénalisation
1^{ère} infraction	1 Tour
2^{ème} infraction	2 Tours
3^{ème} infraction et suivantes (chacune)	3 Tours

15.5 – Il est permis de communiquer entre le pilote et le stand par téléphone ou radio. La fréquence radio ne pourra pas interférer avec le système de communication de l'organisation.

15.6 – Hors de la zone des stands, seul le pilote, en utilisant les moyens à bord, pourra réparer le véhicule. Le non-respect de cette disposition entrainera une pénalisation de 5 tours.

ARTICLE 16 – CARBURANT ET RAVITAILLEMENT AU CIRCUIT

16.1 – Le ravitaillement pendant les essais et la course sera de la responsabilité des équipages concurrents, qui utiliseront uniquement la carburante disponibilité pour l'organisation sur place, diésel additives e essence 98.

La station aura 2 pompes diésel et 2 pompes essence.

Les équipes prouvent utiliser leurs systèmes de ravitaillement, mais le carburant doit être celui de l'organisation, acheté sur place.

Horaire de fonctionnement de la station organisation :

29 novembre – des 10h00 / 24h00 (accéder pour la route goudronné)

30 novembre – des 07h00 / 24h00 (accéder pour le circuit au pour la route goudronné)

1 et 2 décembre – des 11h30 du 1 jusqu'as 14h00 du 2 (accéder pour le circuit)

16.2 – Le ravitaillement sera effectué obligatoirement à un endroit réservé à cet effet, distinct de la zone des stands et équipé des conditions de sécurité imposées par l'Organisation. Toutes infractions entraineront une sanction, pouvant aller jusqu'à la disqualification de l'équipage. Si une équipe est au stand sans carburant, elle doit demander à une autre équipe remorque pour la place de ravitaillement. Au-il peu aussi demande à l'Organisation le remorque, mais dans ce cas il y aura lieu à une pénalité de 2 tours.

Le ravitaillement dans les stands est une action très grave et inacceptable.

16.3 – L'accès à cet endroit sera autorisé, à 3 assistants par équipage, identifiés par un gilet "refuelling" et á une voiture identifiée par une plaque « Paddock ».

Pendant le ravitaillement, un des assistants, doit en permanence, se tenir dans la zone réservée au stockage du carburant extincteur en mains (5 kg) et ne pourra pas en aucun cas intervenir sur la voiture, sauf en cas de départ de feu.

Au moins les deux autres assistants doivent porte des vêtements ignifuges non synthétiques recouvrant complètement bras et jambes. Il est également obligatoire un casque intégral a visière, ou lunette de moto.

16.4 – Toute intervention mécanique reste interdite dans la zone de carburant. Il est possible le nettoyage de parebrise, numéros de course et phares.

16.5 – Le ravitaillement commence uniquement quand le pilote et copilote sont éloignés de la voiture. En cas de pluie, le pilote et le copilote peuvent rester dans la voiture mais sen les ceinture de sécurité et avec les portes ouvertes.

16.6 – Le ravitaillement commence uniquement quand le moteur est effacé.

16.7 – Or le system de l'organisation, seule deux systèmes seront autorisés pour ravitailler en carburant : **Ravitaillement par pompe mécanique actionne manuellement.**

La pompe devra avoir un tuyau la reliant à la voiture, devra être équipé d'un pistolet manuel d'arrêt sans système d'attache a la voiture ni verrouillage en position ouverte du pistolet.

Un des assistants actionnera la pompe et second assistant maintiendra le pistolet dans l'orifice de remplissage.

Ravitaillement par gravité.

Le tuyau devra être équipé d'un pistolet manuel d'arrêt sans système d'attache a la voiture ni verrouillage en position ouverte du pistolet.

La voiture de course doit avoir une liaison à terre.

16.8 – Procédure des ravitaillements :

- Mise á la masse des futs de carburant et voiture de course
- Un assistant prend l'extincteur à la main
- Arrêt immédiat du moteur
- Eloigner le pilote et copilote
- Faire le ravitaillement en sécurité

16.9 – **Á la sortie de la zone de ravitaillement, l'arrête est obligatoire. Les pilotes doivent suivre les indications des commissaires de piste.**

L'entrée est autorisée à condition que cela ne présente pas de problèmes de sécurité et que le ou les pilotes soient entièrement équipés et que les ceintures de sécurité soient en place et serrées.

ARTICLE 17 – RECAPITULATION DES PENALISATIONS

17.1 – Participation refusé

Article	
9.2	Retard pour les vérifications initiales (plus de 30 minutes)
9.5	Véhicule non conforme aux vérifications initiales
11.4	Ne pas effectuer au moins un tour chronométré aux Essais Chronométrés

17.2 –Disqualification

Article	
2.2	Circulation en sens inverse du sens à l'épreuve (*)
3.9	Durée du temps de conduite dépassé de plus d'une heure (2 ^{ème} infraction)
3.11	Ne pas s'arrêter au contrôle de sortie des stands (3 ^{ème} infraction)
4.10.2	Gaz d'échappement (2 ^{ème} infraction)
9.7	Absence d'une marque d'identification
9.8	Fraudes sur les marques d'identification
10.2	Infraction au régime du Parc Fermé
13.4.2	Dépassement du Pace Car (*)
16.2	Ravitaillement hors de l'endroit prévu (*)

(*) Pénalisation pouvant aller jusqu'à la disqualification

17.3 – Pénalisations en tours

Article		Pénalisation
2.3	Circulation en dehors de l'itinéraire	1 Tours (*)
3.7	Changement de pilotes hors du stand de l'équipage	1 Tour
3.9	Durée du temps maximum de conduite dépassée Par chaque 15 minute	1 Tour
3.11	Ne pas s'arrêter au contrôle de sortie des stands :	
	• 1 ^{ère} infraction	2 Tours
	• 2 ^{ème} infraction	5 Tours
4.10.2	Gaz d'échappement en excès	2 Tours (*)
7.6	Absence du bracelet d'identification :	
	• 1 ^{ère} infraction	1 Tour
	• 2 ^{ème} infraction	3 Tours
	• 3 ^{ème} infraction et suivantes – chacune	5 Tours
9.11	Remplacement du moteur	30 tours
13.1.6	Assistance sur la grille de départ après la présentation du panneau de 10 min.	1 Tour
13.2.6	Faux départ	1 Tour (*)
13.3.1 c)	Dépassement sous drapeaux jaunes :	
	• 2 ^{ème} infraction	1 Tour 2 Tours

	<ul style="list-style-type: none"> • 3^{ème} Récidive – Chacune 	
13.6.2 / 15.6	Assistance extérieure hors des stands	5 Tours
13.6.3	Remorque pour le carburant	2Tours
13.6.4	Remorque	1 Tour
15.3	Comportements incorrects : <ul style="list-style-type: none"> • 1^{ère} infraction • 2^{ème} infraction • 3^{ème} infraction et suivantes – chacune 	1 Tour 2 Tours 3 Tours
15.4	Excès de vitesse dans la zone des stands : <ul style="list-style-type: none"> • 1^{ère} infraction • 2^{ème} infraction • 3^{ème} infraction et suivantes – chacune 	1 Tour 2 Tours 3 Tours

(*) Au minimum

17.4 – Pénalisations en espèces

Article		Amende
7.4	Absence ou mauvaise apposition d'un panneau ou de la plaque de course (par constat)	10 % du montant des droits d'engagement
7.4	Absence ou mauvaise apposition de deux panneaux et/ou plaques de course (par constat)	20 % du montant des droits d'engagement
7.5	Absence d'apposition des noms des pilotes et drapeau du pays (par constat)	10 % du montant des droits d'engagement
9.2	Retard aux vérifications initiales	
	1 – 15 minutes	150 €
	16 – 30 minutes	250 €
9.4	Entre Vérifications et parque ferme	100€
15.1	Stands, électricité	
	1ere Infraction	150€
	2eme Infraction	250€
	3eme Infraction	500€

17.5 – Pénalisations à la discrétion du Collège des Commissaires Sportifs

Article	
2.3	Circulation hors de l'itinéraire, particulièrement en cas de récidive
3.15	Attitude déloyale, incorrecte ou frauduleuse
13.7.4	Remorquage dans les derniers 30 minutes de l'épreuve

ARTICLE 18 – CLASSEMENT

18.1 – Les Equipages seront classés selon le nombre de tours effectués sur le circuit, déduction faite des tours de pénalité.

Pour ceux qui auront le même nombre de tours le classement sera établi selon l'ordre de passage sur la ligne d'arrivée.

18.2 – Les Classements des Essais Chronométrés et de la Course seront affichés sur le Tableau d’Affichage, selon l’horaire prévu au Programme de l’Épreuve.

18.3 – Le délai pour la présentation de réclamations sur ces classements, est de 30 minutes à partir du moment de leur affichage.

18.4 – Le Classement général impliquera tous les véhicules classés, indépendamment du Groupe ou Catégorie respectifs.

ARTICLE 19 – RECLAMATIONS – APPELS

Dans les termes décrits aux Chapitre XIII et XV du Code Sportif International.

ARTICLE 20 – PRIX

Cérémonie de podium et distribution des prix

Une cérémonie de podium aura lieu 30 minutes après la fin de l'épreuve (30 minutes). Les trois premières classifiées passeront au podium par ordre inverse, les restants pour le classement.

20.1 – Liste de prix

20.1.1 – Classement général

1^{ère} au 10^{ème}	Coupes
--	--------

20.1.2 – Classement par Groupes

1^{ère} au 3^{ème} Groupe T1	Coupes
1^{ère} au 3^{ème} Groupe T2	Coupes
1^{ère} au 3^{ème} Groupe T3	Coupes
1^{ère} au 3^{ème} Promotion E	Coupes
1^{ère} Promotion E - Diésel	Coupes
1^{ère} 2 roues motrices	Coupes
1^{ère} Equipage féminine	Coupes
1^{ère} Par Classe	Coupes

Dans le cas où il y aura moins de 5 concurrents au départ, les trophées seront remis au 1^{er} classé de chaque catégorie.

20.2 – La remise des prix se déroulera conformément au programme de l'épreuve.

20.3 – Les Pilotes qui ne se présentent pas en personne pour recevoir leur prix dus par leur classement, n'auront plus droit de les recevoir, sans que cela entraîne des changements au classement des autres concurrents ou aux prix qui leur sont dus.

ARTICLE 21 – DIVERS

21.1 – Pour des raisons de sécurité, l'atterrissage de tout engin aérien est interdit dans les zones des parcs fermés, de départ, d'arrivée de l'épreuve et dans les zones d'assistance.

Pour les mêmes raisons, le survol des voitures des concurrents pendant la course est interdit, sans autorisation de l'organisation.

ARTICLE 22 – CONTRÔLES ANTIDOPAGE

22.1 – Les contrôles Antidopage, d'après leur règlement spécifique, seront effectués dans le « Centre de Saúde » de Fronteira.

ARTICLE 23 - SÉCURITE

23.1 – Extincteur

La présence d'un extincteur d'au minimum 6 kg est obligatoire à l'intérieur de chaque stand. Ces extincteurs devront avoir été présenté et admis lors de la vérification technique.

23.2 – Numéro d'Urgence (SOS)

Dans le cas d'accident, pour actionner les moyens de secours vous pouvez utiliser le numéro d'urgence **(SOS) +351 912 201 545**, qui est indiqué dans les bracelets d'identification des pilotes et dans un autocollant qui devra être placé dans le capot.

ARTICLE 24 – PLAN DE PRESENCES DES RELATIONS AVEC LES EQUIPES

Jour	Heure	Lieu
29 novembre	10h00 – 17h30	Vérifications Administratives et Techniques
Mercredi	19h30	Briefing
30 novembre	09h00 – 20h30	Secrétariat / PC Course
Vendredi		
1 décembre	10h00 – 00h00	Au Secrétariat de l'Épreuve / PC Course
Samedi	Après les 13h00	Près du départ des 24 Horas TT AFN-Vila de Fronteira
	00h00 – 13h00	Au Secrétariat de l'Épreuve / PC Course
2 décembre	Après les 14h00	Près de l'arrivée des 24 Horas TT AFN-Vila de Fronteira
Dimanche	14h30 – 15h30	Près de l'affichage des résultats (secrétariat)



Silvério Gonçalves

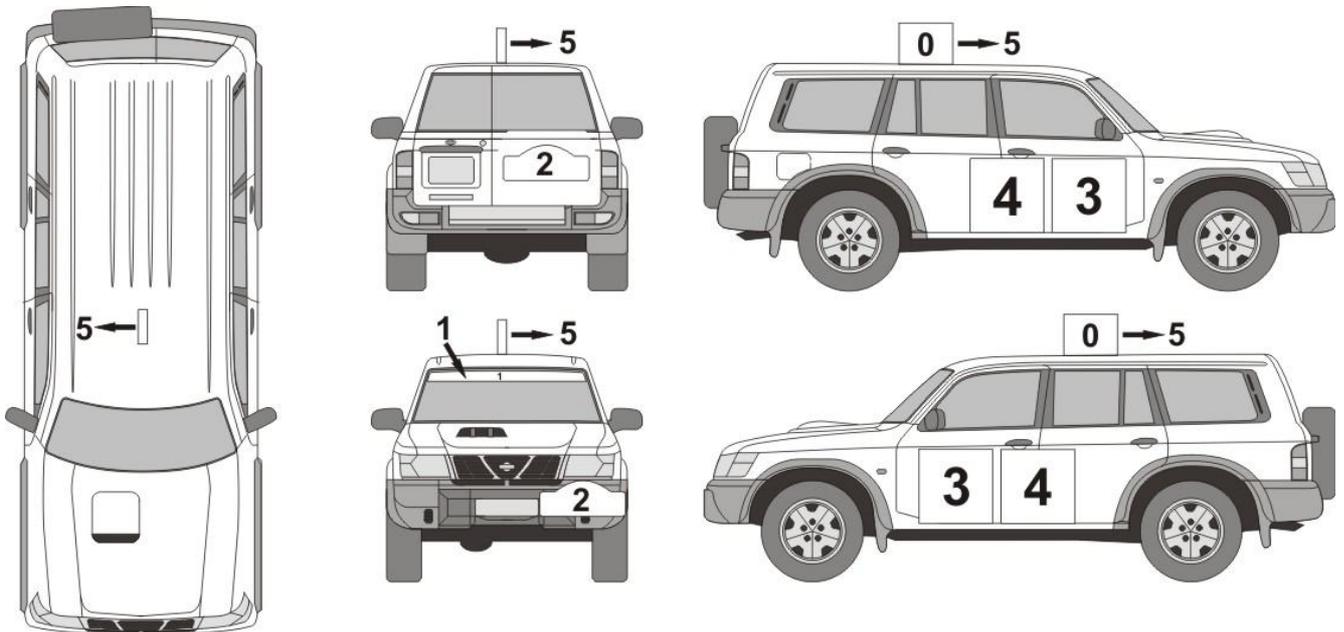


Fernando Mira



Marco Assunção

ANNEXE 1 Emplacement de la publicité (Article 5)



- 1- Bande de parebrise complète. Obligatoire
- 2- Deux plaques avec numéros de course placées obligatoirement à l'avant et à l'arrière de la voiture. Obligatoires.
- 3- Deux panneaux de 50x52cm avec numéros de course. Obligatoire.
- 4- Deux panneaux de 50x52cm avec publicité facultative.
- 5- Deux panneaux de 30x30cm avec numéros de course **illuminée**. Obligatoire.

SLC – User Manual

1. bouton on / off

ne pas utiliser
à utiliser uniquement par l'organisation



2. bouton de volume

augmenter et diminuer le volume



3. tout va bien

informer l'organisateur que tout va bien
appuyez sur le bouton jusqu'à ce vous sentiez une vibration



4. SOS bouton

en cas d'urgence. appuyez sur le bouton jusqu'à ce que vous sentiez une vibration
l'équipement appelle immédiatement l'organisation
à partir de ce moment, utilisé l'équipement comme un téléphone portable
l'utilisation de SOS sans justification entraîne des sanctions prévu au règlement

