



REGULAMENTO PARTICULAR Moto/Quad/SSV

24 a 26 de outubro de 2019



MOTO

1987	1º Paulo Marques / Marcos Carvalho – <i>Apríla RX 250</i> 2º António Lopes – <i>Honda CR 250</i> 3º João Lopes - <i>Honda CR 250</i>	1988	1º António Lopes / João Lopes – <i>Honda CR 250</i> 2º José Projecto / Bernardo Villar – <i>Yamaha YZ 250</i> 3º Nuno Carido / Júlio Lopes – <i>Honda CR 250</i>
1989	1º João Lopes – <i>Honda CR 250</i> 2º Gilles Lalay – <i>Suzuki RMX</i> 3º António Lopes – <i>Honda CR 500</i>	1990	1º António Lopes – <i>Honda CR 500</i> 2º João Lopes – <i>Honda CR 500</i> 3º Thierry Magnaldi – <i>Yamaha YZ 250</i>
1991	1º António Lopes – <i>Honda CR 250</i> 2º Bernardo Villar – <i>Honda XR 600</i> 3º David Castera – <i>Yamaha YZ 250</i>	1992	1º António Lopes – <i>Honda CR 250</i> 2º Thierry Magnaldi – <i>Yamaha YZ 250</i> 3º Cyril Esquirol – <i>Husqvarna WR 250</i>
1993	1º Carlos Crespo – <i>Kawasaki KX250</i> 2º Paulo Marques – <i>Honda CR 250</i> 3º António Lopes – <i>Honda CR 250</i>	1994	1º Paulo Marques – <i>Honda CR 250</i> 2º Miguel Farrajota – <i>TM Enduro 250</i> 3º Alain Perez – <i>Kawasaki KX 250</i>
1995	1º Richard Sainct – <i>Honda CR 250</i> 2º Paulo Marques – <i>Honda CR 250</i> 3º Mário Brás – <i>KTM LC4 620</i>	1996	1º Alain Perez – <i>Kawasaki KX 250</i> 2º Paulo Marques – <i>Honda CR 250</i> 3º António Lopes – <i>Husaberg FE 500</i>
1997	1º Miguel Farrajota – <i>TM 250</i> 2º Paulo Ascenso – <i>Honda CR 250</i> 3º Nuno Duarte – <i>Yamaha YR 250</i>	1998	1º Rúben Faria – <i>Yamaha WR 400</i> 2º Pedro Afonso – <i>Honda 250</i> 3º Luís Serra – <i>Yamaha YZ 250</i>
1999	1º Rúben Faria – <i>Yamaha YZ 400F</i> 2º Pedro Afonso – <i>Kawasaki KX</i> 3º Miguel Farrajota – <i>TM Enduro 250</i>	2000	1º Luís Serra – <i>Yamaha YZ 250</i> 2º Victor Azevedo – <i>Honda CRE 250</i> 3º Pedro Afonso – <i>Kawasaki KX 500</i>
2001	1º Paulo Gonçalves – <i>Honda CR 250</i> 2º Pedro Afonso – <i>Yamaha WR426</i> 3º Sandro Marcos – <i>Honda CR 250</i>	2002	1º Luís Serra – <i>KTM 520 EXC</i> 2º Paulo Gonçalves – <i>Honda CRF 450</i> 3º Válder Martins – <i>KTM 125 EXC</i>
2003	1º Sandro Marcos – <i>Suzuki 250</i> 2º Pedro Afonso – <i>Yamaha WR 450</i> 3º Pedro Barradas – <i>Honda CRF 450</i>	2004	1º Mário Patrão – <i>Yamaha WR 450</i> 2º Paulo Cardoso – <i>Yamaha WR 450</i> 3º Joaquim Norte – <i>KTM EXC 520</i>
2005	1º Mário Patrão – <i>Yamaha YZ 450F</i> 2º António Maio – <i>Yamaha YZ 250 LC</i> 3º Paulo Gonçalves – <i>Honda CRF 450</i>	2006	1º Mário Patrão – <i>Suzuki RMZ 450</i> 2º Rúben Faria – <i>Yamaha YZ 450</i> 3º António Maio – <i>Yamaha YZ 450</i>
2007	1º António Maio – <i>Yamaha YZ 480F</i> 2º Mário Patrão – <i>Suzuki RMZ 450</i> 3º Tomás Neves - <i>Yamaha WR 250F</i>	2008	1º António Maio – <i>Kawasaki KX 450 F</i> 2º Mário Patrão – <i>Suzuki RMZ 450</i> 3º Fernando Ferreira – <i>Yamaha YZ 450 F</i>
2009	1º Mário Patrão – <i>Suzuki RMZi 450</i> 2º António Maio – <i>Kawasaki KXF 450</i> 3º David Megre – <i>KTM EXC.F 250</i>	2010	1º António Maio – <i>Yamaha YZ 450 F</i> 2º Mário Patrão – <i>Suzuki RMX - Z</i> 3º David Megre – <i>KTM EXC 450 R</i>
2011	1º António Maio – <i>Yamaha YZ 450 F</i> 2º Luís Oliveira – <i>Yamaha YZ 125</i> 3º Fausto Mota – <i>Yamaha YZ 250 F</i>	2012	1º António Maio – <i>Yamaha YZ 450 F</i> 2º Mário Patrão – <i>Suzuki RMZ 450</i> 3º Hélder Rodrigues – <i>Honda CRF 450</i>
2013	1º Mário Patrão – <i>Suzuki RMZ 450</i> 2º António Maio – <i>Yamaha YZ 450 F</i> 3º Pedro Afonso – <i>KTM 500 EXC 510</i>	2014	1º Mário Patrão – <i>Suzuki RMZ 450</i> 2º António Maio – <i>Yamaha YZ 450 F</i> 3º João Vivas – <i>Suzuki RMZ 450</i>

2015	1º Luis Oliveira – Yamaha YZ 2º Mario Patrão – KTM 450 SXF 3º Sebastian Bühler – Yamaha YZ 250F	2016	1º Luis Oliveira – Yamaha YZ 2º Sebastian Bühler – Yamaha WR 450 F 3º João Lourenço – Sherco SEF R
2017	1º António Maio – Yamaha WR 2º Luís Oliveira – Honda RX 3º Mário Patrão – KTM 450 EXC Factory	2018	1º Sebastian Buhler – Yamaha WR 450 F 2º Bruno Santos – KTM EXC F 3º Martim Ventura – Yamaha WR 250 F

QUAD

2000	1º Paulo Barbosa – Yamaha YFZ 350 2º Jordi Saborit – Honda TRX 400 3º Paulo Nobre - Honda TRX 400	2001	1º Mário Reis - Honda TRX 400 2º Paulo Nobre - Bombardier GS 650 3º Jorge Esperto - Bombardier GS 650
2002	1º Vítor Santos – Suzuki LT 400 2º José Clemente - Honda TRX 400 3º Paulo Nobre – Bombardier GS 650	2003	1º Jordi Saborit - Bombardier GS 650 2º Vítor Santos – Suzuki LTZ 400 3º Nelson Caxias – Polaris Predator 500
2004	1º João Lopes – Suzuki LTZ 450 2º António Moreira – Polaris Predator 500 3º Pedro Costa – Honda TRX 450	2005	1º Rui Fernandes – Honda TRX 450R 2º Pedro Costa – Suzuki LTZ 400 3º Alexandre Oliveira – Suzuki LTZ 400
2006	1º Nelson Caxias – Yamaha YFZ 450 2º Luís Enjeitado – Yamaha YFZ 450 3º Simão Correia – Suzuki LTZ 400	2007	1º Vítor Santos – Suzuki LTR 450 2º Paulino Cruz – Suzuki LTR 450 3º João Lopes – Suzuki LTR 450
2008	1º Rui Mendes – Suzuki LTR 450 2º João Peraboa – Suzuki LTR 450 3º João Batista – Suzuki LTR 480	2009	1º Humberto Pinto – Suzuki LTR 450 2º Roberto Borrego – KTM 525 XC 3º João Lopes – Suzuki LTR 450
2010	1º Roberto Borrego – KTM 525 XC 2º João Lopes – Suzuki LTR 450 Z 3º Humberto Pinto – Suzuki LTR 450	2011	1º Roberto Borrego – YFZ 450 2º António Moreira – Polaris Outlaw 525 3º Vítor Santos – Kawasaki KFX 450
2012	1º Roberto Borrego – Yamaha YFZ 450 R 2º Rui Cascalho – Yamaha YFZ 450 R 3º André Mendes – Suzuki LTR 450 B	2013	1º André Carita – Suzuki LTR 450 2º Vítor Santos – Yamaha 450 R 3º Luís Enjeitado – Polaris MXR 450
2014	1º Luís Enjeitado – Yamaha YFZ 450 2º Rui Cascalho – Yamaha YFZ 450 R 3º Ricardo “Antrax” Carvalho – Polaris MXR 450	2015	1º Roberto Borrego – Yamaha YFZ 450R 2º André Carita – Suzuki LTR 450 3º Antonio Moreira – Yamaha YFZ 450R
2016	1º Roberto Borrego – Yamaha YFZ 450R 2º Rodrigo Pagaime – Yamaha YFZ 450R 3º Vítor Caeiro – Yamaha YFZ	2017	1º Roberto Borrego – Yamaha YFZ 450R 2º Filipe Fernandes – Kawasaki KFX 450R 3º Vítor Caeiro – Yamaha YFZ-R
2018	1º Roberto Borrego – Yamaha YFZ 450R 2º Jacinto Lourenço – Moto Start TR 3º Pedro Silva – Yamaha YFZ		

UTV

2008	1º António Val – <i>Dazon 1100 D</i> 2º João Nascimento/Nuno Soares – <i>Dazon 1100 D</i>	2009	1º Jorge Monteiro – <i>Polaris RZR 800</i> 2º Nuno V. Uden/Miguel Chaves – <i>Polaris RZR 800</i> 3º Rui Castanheira – <i>FBF 1100</i>
2010	1º Carlos Esteves/Hélder Amado – <i>Polaris RZR 756</i> 2º Tiago Cunha – <i>Rage R 140T 1049</i> 3º José Vitória/Luís Vitória – <i>Polaris RZR-S</i>	2011	1º Jorge Monteiro – <i>Polaris RZR XP 850</i> 2º Marco Grilo – <i>Polaris RZR 900</i> 3º Rui Serpa – <i>Rage R140T 1050</i>
2012	1º David Além – <i>IPS R7</i> 2º João Lopes/Bruno Santos – <i>IPS RZR 900</i> 3º Teofilo Viñaras – <i>Polaris RZR 900</i>	2013	1º Nuno Tavares – <i>IPS RX 875</i> 2º Aristides Mafra – <i>Polaris RZR 900 XP</i> 3º Roberto Viñaras/Cristobal H. – <i>Polaris RZR 900</i>
2014	1º João Lopes/Bruno Santos – <i>Polaris RZR 1000</i> 2º Teofilo Viñarás – <i>Polaris RZR 900</i> 3º Carlos Miranda/Luís Gomes – <i>Polaris RZR 900</i>	2015	1º João Dias/João Miranda – <i>Polaris RZRXP1000</i> 2º Pedro Santinho Mendes – <i>Polaris RZR</i> 3º João Lopes/Bruno Miguel – <i>Polaris RZRXP</i>
2016	1º João Silva/Marco Silva – <i>Yamaha YXZ 1000</i> 2º Pedro Mendes – <i>Polaris RZR</i> 3º Stéphane Peterhansel/Andrea Peterhansel – <i>Yamaha YXZ</i>		

Buggy

2010	1º António Val/Cristina C. – <i>Dazon Re-1100D</i> 2º Pedro Ramilo/Alcides Calçada – <i>Semog 1100</i> 3º Rui Castanheira – <i>FBF Nani Ny 1100</i>	2011	1º Gonçalo Porêlo/Rui Porêlo – <i>Semog 1000</i> 2º Luís Ramalho – <i>Nanyi NY 1083</i> 3º António Brás – <i>FBF DS 1100</i>
2012	1º João Guilherme - <i>IPS R7</i> 2º Luís Caseiro - <i>IPS R7</i>	2013	1º António Ferreira/Hélder B. – <i>Rage Sports 1300</i> 2º Daniel Russo/Luís Silva – <i>Nanyi NY 1100</i> 3º Deborah Almeida – <i>Dazon RE 1100</i>
2014	1º Bruno Martins – <i>Rage Comet R 1400</i> 2º João Lota – <i>Dazon Jb Racing 1300</i> 3º Pedro Perino/Nuno M. – <i>Rage Comet R 1400</i>	2015	1º Daniel Russo – <i>PRT Nanyi NY</i>

SSV

2017	1º Rúben Faria/Pedro Velosa – <i>Can-Am Maverick X3 RS</i> 2º Stéphane Peterhansel/Andrea Peterhansel – <i>Yamaha YXZ 1000S</i> 3º Bruno Martins/Eurico Adão – <i>Can-Am Maverick X3 RS</i>	2018	1º Marco Pereira/Eurico Adão – <i>Can-Am Maverick X3 RS XRS</i> 2º Vitor Santos/Gregório Pereira – <i>Can-Am Maverick X3 XRS TURBO 18</i> 3º Dirk Von Zitzewitz/Andrea Peterhansel – <i>Can-Am Maverick</i>
-------------	--	-------------	--

Índice

Artigo 1	Organização / Programa	6
Artigo 2	Regulamentação	9
Artigo 3	Veículos e Pilotos Admitidos	9
Artigo 4	Pilotos / Licenças Desportivas	13
Artigo 5	Inscrições	13
Artigo 6	Seguro	16
Artigo 7	Publicidade	16
Artigo 8	Treinos e Reconhecimentos	17
Artigo 9	Identificação	17
Artigo 10	Itinerário	17
Artigo 11	Verificações	18
Artigo 12	Assistência / Abastecimento	19
Artigo 13	Cerimónia de Partida/SS1 Prólogo e Ordem de Partida para SS2	21
Artigo 14	Briefing	23
Artigo 15	Partidas (ordem e intervalos) e Ligações	23
Artigo 16	Partida para os Sectores Seletivos	24
Artigo 17	Controlos Horários	24
Artigo 18	Sectores Seletivos	25
Artigo 19	Segurança	28
Artigo 20	Meios Rádio / Telefones	29
Artigo 21	Parque Fechado	29
Artigo 22	Reclamações / Protestos	30
Artigo 23	Lista de Prémios	30
Artigo 24	Distribuição de Prémios	31
Anexo I	Localização da Publicidade	33
Anexo II	Sinalização dos Controlos	34
Anexo III	Equipamento	35
Anexo IV	Horários	36
Anexo V	Sistema de Localização e Segurança GPS / GSM Stella (SSV)	38
Anexo VI	Forma de funcionamento nas Zonas de Velocidade Controlada	46

ARTIGO 1

DEFINIÇÃO

1.1 ORGANIZAÇÃO

O Automóvel Club de Portugal (ACP) organiza de 24 a 26 de outubro de 2019, a **33ª BAJA PORTALEGRE 500**. A prova será disputada conforme o Código Desportivo, o Regulamento do Campeonato Nacional de Todo o Terreno Open da FMP e o presente Regulamento.

A prova é pontuável para o Campeonato Nacional de Todo o Terreno Moto, Quad, SSV, Trofeu Polaris, Trofeu Can-Am e Taça Yamaha YXZ, decorrendo simultaneamente com outra disputada por automóveis.

Em caso de dúvidas apenas o regulamento em língua portuguesa faz fé.

1.2 PROGRAMA

19 de agosto (segunda-feira)		
09h00	Abertura das inscrições	ACP
23 de setembro (segunda-feira)		
18h00	Encerramento das inscrições a preço reduzido	ACP
30 de setembro (segunda-feira)		
18h00	Encerramento definitivo das inscrições	ACP
18 de outubro (sexta-feira)		
18h00	Publicação da lista de inscritos	Website
22 de outubro (terça-feira)		
17h00	Encerramento do secretariado no ACP Motorsport Prior Velho	ACP
23 de outubro (quarta-feira)		
10h00/20h00	Acreditação das equipas	Estádio
25 de outubro (quinta-feira)		
08h00	Abertura do secretariado	Nerpor
08h00/17h00	Acreditação das equipas	Nerpor
08h30/16h00	Verificações administrativas	Nerpor
09h00/16h30	Verificações técnicas	Nerpor
10h00/17h00	Reconhecimento da Super Especial (SS1)	
17h00	1ª Reunião do Júri da Prova	Nerpor
17h30	Publicação da lista de admitidos à partida	Nerpor
17h30	Instruções de funcionamento do sistema de localização, ultrapassagem e controlo de velocidade	Nerpor
18h00	Briefing com Diretor de Prova e o Organizador	Nerpor
19h00/21h00	Cerimónia de Partida (apresentação das equipas)	Jardim Tarro
22h30	Encerramento do secretariado	Nerpor
26 de outubro (sexta-feira)		
07h00	Abertura do secretariado	Nerpor
07h25	Partida da 1ª Etapa	Nerpor
07h50	Partida SS1 (prólogo)	Coutadas
07h55*	Chegada do SS1	Coutadas
11h45	Partida do SS2	
13h00*	Chegada do SS2	
15h00*	Chegada da 1ª Etapa	Nerpor
18h30	2ª Reunião do Júri da Prova	Nerpor
19h30	Publicação da lista de partida para a 2ª Etapa	Nerpor
20h30	Encerramento do secretariado	Nerpor

27 de outubro (sábado)		
07h00	Abertura do secretariado	Nerpor
07h20	Partida da 2ª Etapa	Nerpor
08h00	Partida do SS3	Crato
14h00*	Chegada do SS3	Portalegre
14h15*	Chegada da 2ª Etapa	Nerpor
16h30	Conferência de imprensa	Nerpor
17h00	Cerimónia de pódio	Nerpor
19h30	3ª Reunião do Júri da Prova	Nerpor
20h30	Publicação da classificação final provisória	Nerpor
21h00	Distribuição de prémios	Nerpor
22h00	Encerramento do secretariado	Nerpor

* Hora prevista

O horário e localização detalhados das verificações, partida, chegada e distribuição de prémios serão publicados em aditamento.

A hora oficial da prova será a hora GPS (UTC/GMT 0).

1.2 QUADRO OFICIAL DE AFIXAÇÃO

24 de outubro a 26 de outubro

No Secretariado da Prova

Pavilhões NERPOR
 Campo da Feira
 7300 Portalegre

1.3 COMISSÃO ORGANIZADORA

Presidente

Carlos Barbosa

Vice-Presidentes

João Jordão

Marta Barbosa

Supervisor do Percurso

Orlando Romana

Responsável pelo Percurso

Jaime Santos

Secretária da Prova

Vanda Marcelo

1.4 OFICIAIS DA PROVA

Presidente do Júri

José Rita

Membro do Júri FMP

Márcio Santos

Membro do Júri ACP

Nuno Caldeira

Delegados Técnicos FMP

José Deitado

Jorge Martinho

Diretor de Prova

Orlando Romana

Diretor de Prova Adjunto

Nuno Caldeira

Chefe de Segurança

Jaime Santos

Comissário do Ambiente

Vanda Marcelo

Responsável pela Logística

Diogo Nunes

Médico Responsável

Dr. Pedro Barradas

Secretária do Júri de Prova

Tânia Esteves

Secretária da Prova

Vanda Marcelo

Secretária do Evento

Vanda Marcelo

Responsável Cronometragem

Mário Bandeira

Responsável pelos Controlos (SS)

Fátima Carvalho

Responsável pelos Controlos (NERPOR)

Rui Coelho

Comissários Técnicos

Carlos Cruz

Nuno Caldeira

Pedro Corrula

Eduardo Botelho

Eduardo Rovisco

José Figueira

Relações com os Concorrentes

Nuno Caldeira

Eduardo Rovisco

Coordenador do Parque de Assistência (NERPOR)

João Faria

Coordenador das Zonas de Assistência (SS)

Hugo Lourenço

1.5 SECRETARIADO

Até 22 de outubro

Automóvel Club de Portugal

ACP MOTORSPORT

2ª a 6ª feira, das 09h00 às 18h00

Rua General Humberto Delgado, 3

2685-340 Prior Velho – PORTUGAL

Tel.: +351 219 429 187

Fax: +351 219 429 192

Email: acpmotorsport@acp.pt

Site: www.bajaportalegre500.com

De 23 a 26 de outubro

Pavilhões NERPOR

Campo da Feira

7300 PORTALEGRE

***Nota:** o horário definitivo do funcionamento do Secretariado durante a prova será publicado em aditamento.*

APROVAÇÃO FEDEREAÇÃO DE MOTOCICLISMO DE PORTUGAL

APROVADO PELA FMP A 14/08/2019

ARTIGO 2

REGULAMENTAÇÃO

Considera-se indispensável a obtenção junto da Federação de Motociclismo de Portugal do Regulamento Campeonato Nacional Todo Terreno Open 2019, bem como os Regulamentos dos vários Troféus e Taças existentes.

Federação de Motociclismo de Portugal

Largo Vitorino Damásio, 3C, pavilhão 1

1200-872 Lisboa

Tel. +351 21 393 60 30

Fax +351 21 397 14 57

<http://fmp-live.pt/>

ARTIGO 3

VEÍCULOS E PILOTOS ADMITIDOS / CLASSES E CATEGORIAS DA PROVA

3.1 – PROVA PRINCIPAL / CAMPEONATO NACIONAL

Classes Motos

MTT1	Motos 2T Motos 4T	até 125 cc até 250 cc
MTT2	Motos 2T Motos 4T	Superior a 175 cc até 450cc
MTT3	Motos 2T Motos 4T	Superior a 280cc + 450cc
MTT 4*	Trail ou Maxi	Motos com mais de 150 kg

** A empresa TOURATECH (PT) oferece condições especiais de participação nesta Categoria, os interessados devem consultar o regulamento no site da empresa www.touratech.pt/baja2019/*

Categorias destinadas aos pilotos, acumula com as classes de Moto acima referidas

MP	Promoção FMP
MPS	Promoção Senhoras FMP
MPV	Promoção Veteranos FMP
MJ	Júnior FMP

Classes Quad

Q1	Quad 4T
Q2	Quad 2T

Categorias destinadas aos pilotos, acumula com as classes de Quad acima referidas

QP	Promoção FMP
QPS	Promoção Senhoras FMP
QPV	Promoção Veteranos FMP
QJ	Júnior FMP

Classes SSV

SSV T1	(conforme anexo 2 Reg. FMP)
SSV T2	(conforme anexo 2 Reg. FMP)
SSV T3	(conforme anexo 2 Reg. FMP)

Categorias destinadas aos pilotos (ambos os pilotos têm que cumprir com as regras apresentadas no regulamento da FMP), acumula com as classes de SSV acima referidas

SSVP	Promoção FMP
SSVPS	Promoção Senhoras FMP
SSVPV	Promoção Veteranos FMP
SSVJ	Júnior FMP

A fim de confirmarem as classes da Federação de Motociclismo de Portugal e as exigências técnicas para cada veículo, os pilotos devem consultar o Regulamento do Campeonato Nacional de Todo o Terreno Open, art.º 32.

3.1.2 CATEGORIA VETERANOS (condições no regulamento da FMP)

A categoria Veteranos é reservada a pilotos com idade igual ou superior a **45 anos**. Os pilotos interessados em participar nesta categoria deverão assinalar esta opção na inscrição online, sem a qual a sua inscrição na Classe Veteranos não será considerada. Esta categoria destina-se apenas para os pilotos que efetuam a prova principal (campeonato nacional).

3.1.3 CATEGORIA VETERANOS ESPECIAL BAJA (Moto/Quad)

É obrigatória a participação de dois pilotos por Moto/Quad.

A soma das idades dos dois pilotos deve ser igual ou superior a 85 anos. Esta categoria não tem classe de veículo.

VEM	Veterano Especial Moto (2 pilotos)
VEQ	Veterano Especial Quad (2 pilotos)

3.2 CATEGORIAS PROMOÇÃO BAJA & HOBBY (realizam apenas parte da prova)

3.2.1 Os concorrentes das categorias **PROMOÇÃO BAJA & HOBBY** encontram-se sob a tutela do regulamento da FMP para a classe Hobby e do presente Regulamento, à exceção dos seguintes pontos:

Pneus - podem ser utilizados pneus de motocross com um máximo de 13 mm de piso.

Licenças – no mínimo uma licença regional de uma prova emitida pela FMP (à exceção da categoria Hobby que não necessita de licença)

Cada concorrente apenas pode inscrever-se numa das categorias Promoção Baja e/ou Hobby.

As categorias **PROMOÇÃO BAJA & HOBBY** realizam o prólogo (SS1) e o SS3.

3.2.2

Dia 25 (sexta feira) – SS1 (6km);

Dia 26 (sábado) – SS3 (200 km).

3.3 CATEGORIAS PROMOÇÃO BAJA:

3.3.1 CATEGORIA OPEN BAJA

Categoria destinada a qualquer tipo de veículos, moto, quad e SSV.

Classes Moto/Quad/SSV

OPEN 1	Moto
OPEN 2	Quad
OPEN 3	SSV

3.3.2 CATEGORIA CLASSIC BAJA (Moto/Quad)

Categoria reservada a Motos e Quads fabricados até 1996 (inclusive)

Para efeitos de classificação será criado um “handicap” que adiciona o resultado entre a diferença do ano de fabrico da moto e o ano de realização da prova, traduzido em segundos, à idade do piloto e o resultado final será traduzido em segundos (1 ano corresponde a 1 segundo). O valor encontrado será subtraído ao tempo final obtido pelo concorrente.

Classes Motos

CB 1	Motos 2T até 50 cc
CB 2	Motos 2T mais de 50 cc até 125 cc e motos 4T até 250cc
CB 3	Motos 2T mais de 125 cc e motos 4T mais de 250cc
CB 4	QUAD (cilindrada livre)

3.3.3 CATEGORIA MAXI BAJA – SÉRIE / OPEN / VINTAGE

As motos do segmento trail (TR), são aquelas identificados na **revista Moto Jornal**. Os modelos, que não constem da referida lista serão analisados pela Comissão Organizadora.

Condições de participação:

Série 1 – Motos com peso (a seco) até 149kg

Série 2 – Motos com peso (a seco) entre os 150kg e os 199kg

Série 3 – Motos com mais de 200kg (a seco)

Apenas pode ser alterado o seguinte:

- Ponteira de escape (mantendo o nível de ruído permitido por lei)

- Suspensões (interior e amortecedores, não se pode alterar a forquilha completa)

- Rodas (mantendo medidas originais)

As motos têm que manter a aparência original.

Open – Qualquer moto com mais de 150kg (a seco) que não se enquadre nas classes de serie.

Vintage – Motos Vintage com mais de 150kg (a seco) com ano de fabrico igual ou anterior a 1996.

O que não é explicitamente autorizado no referido regulamento, é proibido.

Classes Motos

MB 1*	Série 1
MB 2*	Série 2
MB 3*	Série 3
MB 4*	Open
MB 5*	Vintage

**A empresa TOURATECH (PT) oferece condições especiais de participação nesta Categoria, os interessados devem consultar o regulamento no site da empresa www.touratech.pt/baja2019/*

3.3.4 CATEGORIA LADIES BAJA (Moto /Quad)

Categoria reservada a senhoras.

Existirão duas classes, Moto e Quad, sem limite de cilindradas.

Classes Motos

LBM	Moto (cilindrada livre)
LBO	Quad (cilindrada livre)

3.3.5 CATEGORIA "CINQUENTINHA"

Categoria destinada a motociclos com cilindrada até 50 cc, aberta a pilotos com mais de 14 anos e com licença desportiva.

Classes Motos

CTA	Moto até 50 cc
------------	----------------

3.3.6 TROFÉU HONDA XR

Categoria destinada a motos da marca Honda, modelo XR. As motos devem apresentar-se com silhueta de origem.

Classes Motos

TXR 1	Motos até 250cc
TXR 2	Motos 400cc
TXR 3	Motos de 500cc a 600cc
TXR 4	Motos 650cc

3.3.7 – CATEGORIA “CLASSE HOBBY”

Categoria destinada a pilotos que não sejam portadores de licença desportiva e não a tenham obtido nos anos, 2016, 2017 e 2018, conforme Regulamento Todo o Terreno Classe Hobby 2019 da FMP.

Por questões logísticas, os prazos de inscrição para esta Categoria são os mesmos dos restantes concorrentes.

(devem consultar o regulamento específico no site da FMP)

Classes Motos

HOBBY M	Motos (livre)
HOBBY Q	Quadriciclos (livre)
HOBBY SSV	SSV (livre)

ARTIGO 4

PILOTOS/LICENÇAS DESPORTIVAS

- 4.1** Conforme Art.º 5 do Regulamento do Campeonato Nacional de Todo o Terreno. Os concorrentes às **Categorias Promoção Baja**, deverão ser possuidores de, no mínimo, uma licença de uma prova do tipo Regional. Os concorrentes à **Categoria Hobby**, não necessita de licença desportiva. Será ativado, pela FMP, um seguro de acidentes pessoais, no dia das verificações.

ARTIGO 5

INSCRIÇÕES

As inscrições estão limitadas a:

Prova Principal:

Motos – 100

Quad – 50

SSV – 100

Promoções Baja e Hobby – 100 (80Motos + 10Quad + 10SSV)

A inscrição apenas será considerada válida após o preenchimento completo da inscrição online, acompanhada do comprovativo de pagamento da mesma. (Intenções de inscrição ou inscrições apenas registadas (incompletas), não serão consideradas!)

A inscrição online está disponível no site da prova, <http://www.bajaportalegre500.com/content.aspx?menuid=20> e em <https://provasdesportivas.acp.pt/>

A veracidade e legalidade da documentação cedida pelos pilotos é da sua exclusiva responsabilidade. A entrega de documentação falsa levará à imediata exclusão do piloto e a possíveis processos disciplinares na FMP.

No **Boletim de Inscrição online** devem constar, no mínimo, os seguintes elementos:

- Nome e apelido, morada, email, n.º de licença desportiva, n.º de BI/CC ou passaporte, n.º da carta de condução do piloto
- As características do motociclo (marca, modelo, cilindrada, matrícula)
- A categoria e classe em que concorre (veículo e piloto)
- N.º de contribuinte e dados para emissão do recibo
- Comprovativo de pagamento (se possível referir o nome do piloto associado ao pagamento)

5.2 TAXA DE INSCRIÇÃO

Veículo	Valor de Inscrição*
Moto / Quad	540 €
Maxi Baja (open 3)	
Veterano Especial	640 €
SSV	810 €
Troféu Polaris RZR	760 €
Taça Yamaha YXZ 1000R	
Troféu Can-Am Maverick	
CATEGORIAS PROMOÇÃO BAJA & HOBBY	
Classic Baja	325 €
Maxi Baja	
Ladies Baja	
Honda XR	
Cinquentinha	
Classe Open	
Classe Hobby	375 €

**Ao valor da inscrição acresce 23% Iva à taxa legal*

Informação relativa a IVA:

- **Faturas emitidas em nome de empresas com sede fora de Portugal não são sujeitas/acrescidas de IVA (IVA Autoliquidação);**
- **Faturas emitidas em nome de uma pessoa individual ou em nome de empresas com sede em Portugal são sujeitas a IVA; consequentemente, o montante será acrescido de 23% (taxa IVA em Portugal)**
 - Para os pedidos de inscrição recebidos a partir de 20 de setembro, o valor da taxa de inscrição sofre um agravamento de 250€.
 - Os sócios do ACP beneficiam de um desconto de 25€, exceto as categorias PROMOÇÃO BAJA e HOBBY

Nota: as bonificações e/ou descontos não são cumulativos.

A taxa de inscrição inclui:

- Seguro de responsabilidade civil
- Uma placa de assistência NERPOR (SERVICE NERPOR- ZA MOTO)
- Uma placa de assistência ZA (SERVICE - ZA MOTO)
- Equipamento de Segurança (Anube)
- Road Book para os SSV (rolo ou caderno, a definir pelo concorrente no momento da inscrição)

Sistemas de Localização de Concorrentes e Cedência de Passagem ANUBE (SSV e Quad - Stella III / Moto - Spica) – Obrigatório para todos os concorrentes

(Condições de utilização expressas no Anexo V)

5.3 A publicidade da organização (conforme art.º 7.2) é obrigatória para todos os pilotos, não podendo ser negociada.

5.4 O pagamento da inscrição tem de ser efetuado:

Por Referência MB ou transferência bancária (obrigatório o envio do comprovativo de transferência e indicação do nome do titular da conta e/o nome e nº do piloto a que diz respeito)

Nome da Conta:	Automóvel Club de Portugal
Banco:	BPI
Nº conta:	3-2673878-000-012
IBAN:	PT500010 0000 2673878001239

O comprovativo deve ser, preferencialmente, anexado online ou enviado para o email acpmotorsport@acp.pt indicando sempre o nome do piloto (e nº de inscrição) a que o mesmo se refere.

Nota: as equipas estrangeiras só poderão pagar por meio de transferência bancária.

5.5 A inscrição será considerada nula se não for acompanhada da respetiva taxa de inscrição.

5.6 A organização reserva-se o direito de recusar uma inscrição a pilotos ou equipas que tenham sido desclassificados(as) em edições anteriores da prova por comportamento antidesportivo.

5.7 A organização reembolsará uma parte variável da taxa de inscrição aos concorrentes que, por razões de força maior, não possam apresentar-se à partida da prova, desde que o facto seja comunicado à organização por carta registada.

A verba retida será de:

- 25% da taxa de inscrição, no caso de uma comunicação recebida pelo menos 30 dias antes da data das verificações;
- 50% da taxa de inscrição, no caso de uma comunicação recebida até pelo menos 8 dias antes da data das verificações.
- Haverá sempre a retenção de 25% do valor da inscrição (taxa de manuseamento).

Outras situações de força maior não mencionadas aqui, estão sujeitas a análise da Comissão Organizadora.

ARTIGO 6

SEGURO

- 6.1** O seguro de responsabilidade civil incluído no valor da taxa de inscrição não cobre os danos próprios do veículo e do piloto participantes. A cobertura deste seguro é limitada a 9.600.000€ e 4.800.000€ em danos corporais e materiais, respetivamente, por acidente.

Companhia de Seguros:

Fidelidade-Mundial, SA
Largo Calhariz, 30
1249-001 Lisboa – PORTUGAL
Tel. +351 213 237 000
Fax +351 213 238 001
www.fidelidademundial.pt

- 6.2** A apólice de seguro entra em vigor após as verificações administrativas e técnicas, cessando após a ocorrência de uma das situações abaixo apresentadas (a que ocorrer por último):
- Tempo limite de protesto ou apelo, ou final de qualquer audiência
 - Final das verificações técnicas, finais
 - Momento da exclusão ou desistência do evento
 - Fim da distribuição de prémios
- 6.3** Os veículos de assistência, mesmo quando identificados com a placa de assistência, não podem, em caso algum, ser considerados participantes da prova. Nestas condições, os mesmos não estarão cobertos pela apólice de seguro da prova e circularão sob total responsabilidade do seu proprietário e/ou condutor.
- 6.4** Os pilotos deverão ser titulares de um seguro de responsabilidade civil.
- 6.5** O Automóvel Club de Portugal, bem como a Comissão Organizadora da prova, declinam toda a responsabilidade por todos os acidentes que possam ocorrer no decorrer da 33ª Edição da Baja Portalegre 500.

ARTIGO 7

PUBLICIDADE

- 7.1** Os espaços reservados ao organizador para a publicidade coletiva obrigatória e não negociável são (ver anexo I):
- 3 Placas de 18x22 cm com os números de competição
 - 1 Dorsal (placa de 30x30 cm em pano) a colocar na zona dorsal do piloto. Fixação livre
 - 2 Placas de Prova (10x21 cm)
 - 1 N° SOS (10x3 cm)

Placas e dorsais fornecidos pela organização não poderão ser alterados (recortados, etc.) e terão que estar visíveis e legíveis durante todo o decorrer da prova.

- 7.2** A publicidade obrigatória é: **CM DE PORTALEGRE / CM PONTE DE SOR / BP**

ARTIGO 8

TREINOS E RECONHECIMENTOS

- 8.1** A partida será recusada, aos concorrentes já inscritos ou que se venham a inscrever, detetados por membros da organização, autoridades (GNR, BV, Proteção Civil, Juizes de Facto, Licenciados da FMP, etc.) ou pelos proprietários das herdades utilizadas pelo percurso da prova, a circular na zona da prova (em caminhos de terra) **nos 30 dias anteriores à sua realização**, com qualquer veículo (Moto/Quad/SSV ou Automóvel). A zona onde decorrerá a prova está compreendida nos concelhos de: **Abrantes, Alter do Chão, Avis, Chamusca, Crato, Fronteira, Gavião, Monforte, Nisa, Ponte de Sor, Portalegre e Sousel**. Os participantes na prova que residam nos concelhos acima referidos, estão obrigados a cumprir as mesmas exigências que os restantes, exceto se for provado que por motivos profissionais ou especiais tenham que percorrer os caminhos de terra existentes.

ARTIGO 9

IDENTIFICAÇÃO

- 9.1** A organização fornecerá a cada piloto três painéis contendo os números de competição, bem como duas placas de publicidade e um dorsal.
- 9.2** Os painéis e placas deverão figurar, durante toda a prova, de acordo com o esquema de colocação de publicidade (Anexo I). **O uso do dorsal é obrigatório durante toda a prova.**
- 9.3** A constatação, em qualquer momento da prova, da falta ou má colocação de um painel, placa ou do dorsal, implicará uma penalização de:
- | | |
|--------------------|------------------|
| 1ª Infração | 1 Hora |
| 2ª Infração | Desclassificação |
- 9.4** Uma pulseira de identificação permitirá reconhecer os pilotos. Esta pulseira será colocada no local de credenciações (**junto ao estádio de futebol, próximo da NERPOR**), não podendo ser retirada até ao final da prova ou até ao momento em que o piloto tiver desistido ou sido desclassificado. A constatação, em qualquer momento da prova, da falta da pulseira, implicará a desclassificação.

ARTIGO 10

ITINERÁRIO

- 10.1** É absolutamente proibido, sob pena de desclassificação, circular fora do itinerário da prova, salvo quando este se encontra bloqueado. Neste caso, os pilotos deverão passar ao lado do obstáculo e regressar à pista imediatamente depois deste.

ARTIGO 11

VERIFICAÇÕES

11.1 As verificações administrativas e técnicas terão lugar conforme o programa da prova. O local exato de realização das verificações, assim como o horário de convocação dos concorrentes serão indicados por aditamento.

Lembramos que a veracidade da informação disponibilizada pelo concorrente é exclusivamente da sua responsabilidade. Caso se venha a verificar a utilização de documentação falsa ou informação incorreta, o piloto em causa será de imediato excluído da prova, outras sanções poderão ser aplicadas pela FMP.

11.2 Nas verificações administrativas verificar-se-á:

- Licença Desportiva FIM ou FMP (exceto Classe Hobby);
- Documento de Identificação do Piloto (BI, CC ou Passaporte);
- Documentação de autorização do proprietário (em caso de não ser o próprio);
- Autorização da Federação para participara na prova (pilotos estrangeiros).

As inscrições que não tenham sido preenchidas na totalidade, com todos os elementos solicitados, terão um tratamento diferenciado e possivelmente demorado.

11.3 Nas verificações técnicas para motos e quads controlar-se-á:

- Colocação da publicidade;
- Números regulamentares;
- Luzes dianteiras e de stop com instalação fixa e definitiva (deve ser alimentada a todo o instante por um alternador acionado pelo motor do motociclo);
- Matrícula;
- Número de quadro (tem que coincidir com o livrete ou documento único);
- Esponja de proteção no volante (moto e quad);
- Capacete.

Poderá ocorrer controlo de ruído.

11.4 Nas verificações técnicas dos SSV controlar-se-á:

- Colocação da publicidade;
- Números regulamentares (estes números deverão ser colocados numa “bandeira tipo quad” que deverá estar fixa no ponto mais alto da estrutura do veículo ou na traseira);
- Luzes dianteiras e de stop com instalação fixa e definitiva e piscas
- Funcionamento do corta-corrente;
- Colocação dos cintos de segurança;
- Colocação das redes laterais de proteção;
- Matrícula;
- Número de quadro (tem que coincidir com o livrete ou documento único);
- Capacete.

Poderá ocorrer controlo de ruído.

11.5 É obrigatória a utilização de pneus (atrás) com uma marca “E” e/ou a aprovação DOT (Departamento Americano de Transportes), conforme Regulamento Técnico de Bajas FIM, (art.º 01.47), exceto para as classes PROMOÇÃO BAJA e HOBBY, que poderão utilizar pneus não homologados, com um máximo de 13 mm de piso (novos ou usados).
Pneus homologados por Norma Europeia para os Quads.

11.6 Qualquer atraso relativamente ao horário de convocação estabelecido implicará as seguintes penalizações:

De 1 a 15 minutos	Multa de 100 €
De 16 a 30 minutos	Multa de 150 €
Mais de 30 minutos	Participação recusada

11.7 Após as operações de verificação, os pilotos receberão um tempo para cumprirem o sector de ligação até ao Parque Fechado.

11.8 Qualquer atraso na apresentação no Parque Fechado após as Verificações Técnicas implicará as seguintes penalizações:

De 1 a 15 minutos	Multa de 100 €
De 16 a 30 minutos	Multa de 150 €
Mais de 30 minutos	Participação recusada

11.9 Qualquer concorrente que recuse colocar o seu veículo à disposição dos Comissários Técnicos para uma eventual verificação durante a prova ou à chegada, poderá ser penalizado com a desclassificação, após análise e decisão do Júri da Prova.

11.10 Compete ao piloto, no caso em que tenham sido colocadas marcas de identificação no motociclo, verificar sob sua exclusiva responsabilidade que as mesmas se manterão intactas até ao fim da prova. A falta de qualquer marca implicará a imediata desclassificação.

11.11 Sem que tal constitua uma obrigação, uma verificação completa e detalhada, prevendo a desmontagem dos motociclos das equipas classificadas nos primeiros lugares da classificação geral e de cada classe, bem como de qualquer outro veículo, poderá ser efetuada por determinação do Júri ou na sequência de uma reclamação ou ainda a conselho do Diretor de Prova.

ARTIGO 12

ASSISTÊNCIA E ABASTECIMENTO

12.1 A assistência poderá fazer-se:

a) Em todo o percurso:

- Pelo próprio piloto,
- Por um outro piloto, regularmente inscrito e ainda em prova;

b) Nas zonas de assistência (ZA) dos Sectores Seletivos (SS) colocadas à disposição pela organização:

- Pelo próprio piloto,
- Por um outro piloto regularmente inscrito e ainda em prova
- Por outras pessoas que se desloquem em veículos identificados com as placas fornecidas pela organização.

- c) Na NERPOR e nos Sectores de Ligação (do Parque Fechado para as Partidas dos SS e das Chegadas dos SS para o Parque Fechado).

Qualquer infração às regras da assistência implicará uma penalização a decidir pelo Jury da prova.

- 12.2** É obrigatória a utilização de Tapete Ecológico nas operações de assistência e abastecimento (art.º 13.2 do RNTT 2019). A não-utilização do Tapete Ecológico implica uma penalização de **1 minuto**.
A utilização destes tapetes no parque fechado é obrigatória.
As assistências devem ter disponível um extintor de no mínimo 5 kg (art. 13.3 do RNTT 2019)
- 12.3** A localização das Zonas de Assistência (ZA) e/ou Zonas de Abastecimento (GAS), as quais distarão no máximo 85 km entre si, será indicada durante o Briefing ou na informação distribuída nas verificações. A distância para cada Zona de Assistência estará assinalada ao longo do percurso por meio de placas, de 10 em 10 km, indicando o número de quilómetros, em decrescendo, a percorrer até à próxima Zona de Assistência. **Nas zonas GAS apenas é permitido o abastecimento, qualquer infração a esta regra incorre numa penalização, a decidir pelo Jury de prova.**
- 12.4** Irá existir uma Assistência com tempo limitado no final da 1ª Etapa, após o SS2 (2h00 desde o final do SS2 até entrada em Parque Fechado) para a prova principal, e o mesmo tempo de assistência para as Promoções Baja e Hobby, mas após o SS1 (não realizam o SS2).
- 12.5** Só os veículos identificados com Placas de Assistência **“SERVICE NERPOR – ZA MOTO”** ou **“SERVICE – ZA MOTO”**, fornecidas pela organização serão admitidos nas Zonas de Assistência (a placa deverá ser visivelmente colocada na parte superior do para-brisas). Cada piloto receberá gratuitamente, duas placas. Placas adicionais serão fornecidas mediante o pagamento de 100€ por placa. **Caso se verifique a utilização de placas falsificadas, o concorrente correspondente à equipa incorre numa penalização que pode ir até à desclassificação.**
- 12.6** É expressamente proibido o abastecimento com o motor em funcionamento.
O não cumprimento desta norma implica uma penalização **de 30 minutos** e em caso de reincidência a desclassificação.
- 12.7** É expressamente proibido o abastecimento fora das zonas previstas para assistência, ZA, ou GAS. A observância por elementos da organização do não cumprimento deste artigo implica a desclassificação.
- 12.8** O transporte de combustível em reservatórios não fixos à estrutura do veículo é proibido, implicando uma penalização de 30 minutos e em caso de reincidência a desclassificação.
- 12.9** **A VELOCIDADE MÁXIMA PERMITIDA NAS ZONAS DE ASSISTÊNCIA (incluindo na NERPOR) e ZONAS GAS, É DE 30 KM/H.**
Conforme regulamento da FMP, Art.º 13.7 do RNPP.
O controlo de velocidade será efetuado pelo equipamento Stella III (SSV e Quad) e Spica II (Moto), Anexo V.

- 12.10** Para os SSV, em qualquer Zona de Assistência ou GAS localizadas nos SS é **obrigatório a paragem de um período mínimo de 2 minutos** (art. 13.8 RNPP). O controlo deste tempo é da responsabilidade do piloto e será verificado pelo organizador através do sistema Stella III. Os 2 minutos tem início desde o momento da imobilização total do veículo, no local da assistência, e o seu termino quando o veículo iniciar a marcha, do mesmo local. O não cumprimento desta regra implica uma penalização de 10 minutos por cada infração. Durante o abastecimento o motor terá que estar desligado.

ARTIGO 13

CERIMÓNIA DE PARTIDA / SS1 (PRÓLOGO) E ORDEM DE PARTIDA PARA O SS2

- 13.1** No dia 24 de outubro de 2019, realizar-se-á uma **Cerimónia de Partida**, conforme programa da prova. Após as verificações técnicas, os veículos devem ser colocados no Parque Fechado que antecede a Cerimónia de Partida.
Não é exigido a utilização do equipamento (vestuário) obrigatório para a prova, à exceção do capacete (exceto SSV).
Após a apresentação os concorrentes deslocam-se para o Parque Fechado da NERPOR.
- 13.2** No dia 25 de outubro de 2019, disputar-se-á uma Super Especial (SS1) sob a forma de um Sector Seletivo com a extensão de cerca de 6 km e o SS 2 com cerca de 80km. O tempo obtido no SS1 servirá para definir a ordem de partida do SS2.
- 13.3** Penalizações por avanço e por atraso à entrada do Prólogo e no Parque Fechado
- | | |
|---------------------------|--------------------------|
| Até 30 minutos | 1 Minuto por cada minuto |
| Mais de 15 minutos | Partida recusada |
- 13.4** É absolutamente interdito o corte ou atalho do percurso, devendo os pilotos seguir o itinerário indicado pelas setas e bandas de plástico. O incumprimento desta regra será alvo de uma penalização atribuída pelo Jury da prova.
No caso de uma saída de pista, os pilotos deverão regressar à prova no mesmo local.
- 13.5** No caso de a pista estar obstruída, o piloto poderá sair da mesma para contornar o obstáculo e regressar à pista imediatamente a seguir a este. Não serão admitidas quaisquer neutralizações nem concedidos quaisquer descontos relativamente ao tempo gasto para percorrer o itinerário. Em caso algum será permitida a repetição do SS1.
- 13.6** O tempo máximo para efetuar o SS1 será de 30 minutos.
- 13.7** a) Caso um piloto não complete o SS1 dentro dos 30 minutos regulamentares, ser-lhe-á atribuído o tempo máximo para a realização do mesmo (30 minutos).
b) Caso um piloto não participe no SS1, ser-lhe-á atribuído o tempo máximo para a realização do mesmo (30 minutos), mais uma penalização fixa de 20 minutos.
c) Ainda assim e em qualquer das circunstâncias acima referidas, será autorizado a partir para o SS seguinte desde que se apresente no parque fechado que o antecede, até 10

minutos antes da sua hora prevista e desde que informe o organizador (relações com os concorrentes) da sua intenção em participar no SS seguinte até 30 minutos antes da hora prevista para a publicação da lista com as horas de partida (conforme programa da prova). Esta regra aplica-se também para avarias nos sectores de ligação desde que sejam cumpridos os tramites mencionados.

d) Caso um piloto não complete o SS2 dentro do tempo limite para o efeito, ser-lhe-á atribuído o tempo máximo definido para a realização do SS2 mais os tempos de ligações previstas não efetuadas acrescido de uma penalização fixa de **30 minutos**.

e) Caso um piloto não participe no SS2, ser-lhe-á atribuído o tempo máximo definido para a realização do SS2, mais os tempos das ligações não efetuadas, acrescido de uma penalização fixa de **60 minutos**.

f) Ainda assim e, em qualquer das circunstâncias acima referidas, será autorizado a partir para a 2ª Etapa, desde que o respetivo motociclo dê entrada no Parque Fechado (Nerpor), no horário normal de funcionamento do mesmo, ou nos 10 minutos que antecedem a hora de saída do primeiro concorrente (moto/quad ou SSV) para o início da 2ª Etapa e desde que informe o organizador (relações com os concorrentes) da sua intenção em participar na etapa seguinte até 30 minutos antes da hora prevista para a publicação da lista com as horas de partida para o início da mesma.

g) Em qualquer destes casos os pilotos terão que iniciar a 1ª etapa, ou seja retirar a moto do Parque Fechado no dia 25 (Nerpor).

Caso não seja possível, o concorrente deve dirigir um pedido ao Júri da Prova, solicitando a participação na 2ª etapa, mesmo não retirando a moto do Parque Fechado na 1ª etapa. Caso seja aceite, será aplicada uma penalização a definir pelo Júri, que será sempre superior aquelas para os casos acima referidos.

Os pilotos abrangidos por esta regra partirão para o respetivo sector seletivo ou etapa após os pilotos classificados, por ordem crescente dos seus números de competição.

13.8 As penalizações registadas nos Controlos Horários instalados durante a 1ª etapa não influenciarão a ordem de partida para a 2ª Etapa.

13.9 No caso de empate no SS1, os pilotos com o mesmo tempo averbado partirão para o SS2 pela ordem numérica.

13.10 **O tempo do SS1 conta** para efeitos de estabelecimento da classificação final da prova.

13.11 Qualquer caso de empate no final da prova será decidido a favor do concorrente que tenha alcançado o melhor tempo no SS1. Caso ainda prevaleça o empate, privilegia-se o primeiro piloto a conseguir o melhor tempo no SS1.

13.12 O reconhecimento do SS1 poderá ser realizado conforme programa da prova, dia 24 de outubro, **entre as 10h00 e as 17h00 a pé ou bicicleta (sem ajuda elétrica ou mecânica)**. Os pilotos têm obrigatoriamente que estar identificados com a pulseira colocada no local das credenciações (junto ao estádio de futebol próximo da NERPOR).

ARTIGO 14

BRIEFING E INSTRUÇÕES DE FUNCIONAMENTO DO SISTEMA DE LOCALIZAÇÃO

14.1 Conforme programa da prova.

ARTIGO 15

PARTIDAS (ORDEM E INTERVALOS) E LIGAÇÕES

15.1 As partidas para a 1ª Etapa e para o SS1 serão dadas por ordem crescente. As Motos em primeiro lugar, seguido dos Quads e por último os SSV. Existirão intervalos de 5 minutos entre os grupos.

As classes Promoção Baja e Hobby partirão inseridas e no final de cada Grupo; Moto; Quad; SSV.

15.2 As partidas para o SS2 serão dadas pela ordem de classificação do SS1. As penalizações dos Controlos Horários instalados durante a 1ª Etapa não influenciarão a ordem de partida do SS2.

As Motos em primeiro lugar, seguido dos Quads e por último os SSV. Os intervalos de partida serão publicados em aditamento.

15.3 A partida para a 2ª Etapa será dada em função da classificação obtida com a soma dos resultados obtidos no SS1 e SS2 mais as hipotéticas penalizações desportivas.

As Motos em primeiro lugar, seguido dos Quads e, por último, os SSV. As penalizações registadas nos Controlos Horários instalados durante a 1ª Etapa não influenciarão a ordem de partida da 2ª etapa.

As Classes de Promoção Baja e Hobby partirão conforme o programa e horário afixado, num sistema a definir e efetuam um sector com cerca de 200 km.

Os intervalos de partida serão publicados em aditamento.

O Diretor de Prova poderá, por motivos de força maior, alterar a ordem prevista.

15.4 **Ligações e forma de transporte (ver distancias no anexo IV):**

Dia 24:

Verificações NERPOR → Jardins do Tarro (cerimónia de partida) – **pelos próprios meios**

Cerimónia de Partida → Parque Fechado (NERPOR) – **pelos próprios meios**

Dia 25 1ª Etapa:

- Parque Fechado (NERPOR) → SS1 (prólogo) – **pelos próprios meios**
- Final SS1 → Parque Reagrupamento, (local a definir) – **livre** (pelos próprios meios ou em atrelados ou furgões). Se optarem por atrelados ou furgões só é possível a carga a partir da entrada em asfalto (IP2), sugerimos a Zona Industrial. **É expressamente proibido a carga no trajeto em terra entre o final do SS1 e o IP2. Em caso de incumprimento a penalização pode ir até à desclassificação.**
- Parque Reagrupamento (local a definir) → Partida SS2 – **livre** (pelos próprios meios ou em atrelados ou furgões).
- Final SS2 → Parque Fechado (NERPOR) – **pelos próprios meios**

Dia 26, 2ª Etapa:

- Parque Fechado (NERPOR) → Partida SS3 – **livre**
- Final SS3 → Parque Fechado (NERPOR) – pelos próprios meios

15.5 Qualquer atraso na apresentação à partida de qualquer das Etapas (saída do Parque Fechado) será penalizado com um minuto por cada minuto de atraso. Será admitido um atraso máximo de **15 minutos**. A partida será recusada a qualquer piloto que se apresente com atraso superior.

ARTIGO 16

PARTIDA PARA OS SECTORES SELECTIVOS

- 16.1** Para cada piloto, a Hora de Partida para um Sector Seletivo será definida pela soma de:
- Hora de partida da Etapa (saída do Parque Fechado) +
 - Tempo concedido para o Sector de Ligação entre a Partida da Etapa e o Controlo de Partida para o Sector Seletivo + 5 Minutos
- 16.2** Qualquer piloto que se apresente à Partida para um Sector Seletivo a uma hora posterior àquela que se indica no ponto anterior, efetuará a sua partida logo que se completarem as operações de controlo e com autorização do controlador, mas, para efeitos de classificação no Sector Seletivo e na prova, a sua partida será considerada com tendo acontecido à hora inicialmente prevista, ou seja à hora a que o piloto teria partido se não se tivesse verificado o atraso.
- 16.3** Em qualquer caso, será recusada a Partida para um Sector Seletivo a qualquer piloto que se apresente nesse controlo com um atraso superior a **15 minutos** relativamente à hora prevista para a sua Partida.
- 16.4** Não será permitida a Partida de qualquer piloto para um dos Sectores Seletivos antes da hora prevista para a respetiva Partida.
- 16.5** De acordo com art.º 20.4 do RNTT, uma falsa partida e, particularmente, uma partida efetuada antes de o sinal de partida ser dado pelo Comissário responsável ou pelo acender da luz verde no relógio, será penalizada com **2 minutos**. Podem ser aplicadas sanções mais graves pelo Júri da Prova, particularmente no caso de repetição da Infração e/ou pela extensão do SS em causa.

ARTIGO 17

CONTROLOS HORÁRIOS

- 17.1** São considerados Controlos Horários:
- As Partidas e Chegadas das Etapas;
 - Controlos horários que antecedem os Sectores Seletivos;
 - Os Controlos de Partida dos Setores Seletivos;
 - As Chegadas dos Sectores Seletivos.

- 17.2** Nos Controlos Horários, os Comissários registarão na carta de controlo a hora de apresentação, a qual corresponderá ao momento em que o piloto entregar a carta de controlo ao comissário. Este não deverá visar a carta de controlo sem que o piloto, bem como o seu veículo, se encontre na zona de controlo e nas proximidades do respetivo posto.
- 17.3** O procedimento de controlo começa no momento em que o motociclo passa pela placa de início de Zona de Controlo (relógio amarelo).
- 17.4** Entre a placa de início de Zona e o Posto de Controlo (relógio vermelho) é proibida a paragem ou a adoção de um andamento anormalmente lento.
- 17.5** A hora ideal de controlo é obtida pela adição da Hora de Partida do Sector e do tempo concedido para percorrer o Sector de Ligação.
- 17.6** Nos Controlos Horários de final de Etapa, os pilotos são autorizados a controlar por avanço sem incorrerem em penalizações.
- 17.7** Os tempos fixos concedidos entre os diferentes Controlos Horários serão indicados em aditamento.
- 17.8** Qualquer atraso superior a **15 minutos** sobre o horário imposto entre dois controlos horários implicará a desclassificação.

ARTIGO 18

SECTORES SELETIVOS

- 18.1** Durante os Sectores Seletivos, a assistência poderá fazer-se nas condições previstas no art.º 12 do presente regulamento.
- 18.2** Qualquer piloto que recuse partir para um Sector Seletivo à hora e na ordem que lhe foi indicada, incorre em sanções que poderão ir até à desclassificação.
- 18.3** Um tempo máximo será estabelecido para percorrer cada Sector Seletivo. Este tempo será comunicado por aditamento. O facto de ultrapassar este tempo máximo implicará a desclassificação.
- 18.4** A hora de encerramento dos diferentes controlos de um Sector Seletivo será calculada da seguinte forma:

$$T_n = T_o + T_m + 30 \text{ minutos}$$

- **T_n**: Hora de Encerramento do Controlo "n"
- **T_o**: Hora de Partida do último veículo
- **T_m**: Tempo Máximo no Controlo "n" calculado em função da distância desde a partida e da velocidade média mínima estabelecida para a prova)

18.5 MARCAÇÃO DE PERCURSO

Para Motos e Quads, serão distribuídos Road Books unicamente para efetuar os sectores de ligação. Os percursos dos SS serão indicados com setas, fita plástica e pinturas. Para os SSV serão distribuídos também Road Books (caderno ou rolo) para os SS, caso os mesmos sejam solicitados no ato da inscrição.

Para efetuar a referida marcação será utilizado o seguinte critério:

- Colocação de **placa vermelha com seta branca** a cerca de 100 m da mudança de direção
- Colocação de **placa amarela com seta preta** no local de mudança de direção
- Colocação de **fita plástica, vermelho, com o logótipo "ACP"**, no lado direito do percurso (em caso de engano, quando o concorrente regressa á pista, a colocação da fita indica rapidamente a direção a seguir)
- Colocação de **fita plástica vermelho e branco para definir as zonas de perigo**
- Colocação de **placas com informação de vários tipos de perigo (buracos, arame farpado, pedras, ribeiras, lombas, etc.)**
- Colocação de placas com informação vária (CC, rádios organização, CP, distancia à ZA, etc.)
- Colocação de placas a informar a aproximação (ZCV / 200m), o início (ZCV) e o final das zonas de velocidade controlada (ZCV).

18.6 CONTROLOS DE CRUZAMENTO

- a) Serão instalados Controlos de Cruzamento nas interceções com estradas de alcatrão ou vias de grande movimento.
- b) Estes controlos serão sinalizados com uma placa (CC) no local da intersecção.
- c) Os pilotos são obrigados, sob pena de desclassificação, a respeitar os sinais dos Comissários. A paragem do veículo é obrigatória, salvo indicação contrária do comissário.

18.7 CONTROLOS DE PASSAGEM (CP)

- a) A fim de verificar que os pilotos respeitam o itinerário da prova, poderão ser instalados controlos de passagem ao longo do percurso.
Destes controlos, alguns poderão ser de **paragem obrigatória** para todos os concorrentes.
- b) A zona de controlo será indicada com os habituais painéis regulamentares:
 - Amarelo com carimbo (início de zona)
 - Vermelho com carimbo (local exato do controlo)
 - Bege com 3 barras negras transversais (final de zona)
- c) Os concorrentes poderão entrar nos Controlos de Passagem em qualquer momento da prova (dentro dos limites anunciados no art.º 18.4).
A passagem pelo controlo será registada numa carta de plástico ou cartão com um carimbo.
- d) Nos controlos de paragem obrigatória será aplicada a velocidade controlada de 30km/h desde o início do mesmo (placa com relógio amarelo) até ao final (placa com barras na diagonal).

A apresentação da carta nos controlos (CP), é da responsabilidade de cada piloto, a sua fixação à moto ou qualquer outra forma é também da responsabilidade do piloto, a não apresentação da

carta num Controlo de Passagem incorre numa penalização de 2 minutos por controlo. Em caso de falta de carta de controlo o registo será efetuado no dorsal.

Em ambos os casos é da responsabilidade do piloto certificar se que o visto colocado pelo controlador e que valida a passagem e paragem no controlo, é colocado em local visível e permanente.

- e) A não passagem por um controlo de passagem, implica a desclassificação.
- f) A paragem nos controlos e a confirmação da colocação do visto é da responsabilidade do piloto, que pelo facto de não parar num controlo de passagem, sofrerá as seguintes penalizações:

1ª Infração	5 Minutos
Infrações seguintes	10 Minutos por cada Infração

- g) O número e a localização dos diversos Controlos de Passagem serão indicados por aditamento.

18.8 INTERRUPÇÃO DE UM SECTOR SELECTIVO

De acordo com o espírito deste tipo de competição, as equipas estarão sujeitas a fatores imprevisíveis que terão de ser superados por cada uma delas. Em particular, no caso de o percurso se encontrar total ou parcialmente obstruído por qualquer obstáculo (por exemplo, uma viatura ou uma ribeira muito cheia), compete às equipas que em seguida se apresentarem no local tentar por todos os meios desobstruir a pista e ajudar as equipas com problemas.

Com a utilização do sistema Anube, será retirado a cada concorrente o tempo utilizado no local na desobstrução da pista.

No entanto, considerando as condições específicas desta prova, do tipo baja, e em casos absolutamente excecionais, como sejam um acidente grave, profunda alteração das condições atmosféricas ou qualquer outro de natureza extraordinária, a prova poderá ser interrompida, definitivamente ou não.

Se tal acontecer, serão adotados os seguintes procedimentos:

18.8.1 Dentro de um Sector Seletivo, o percurso compreendido entre dois controlos de passagem sucessivos, ou entre dois CC (utilização do sistema Anube), será definido como um Subsector. Será considerada como Subsector toda a parte do percurso do Sector Seletivo compreendida entre:

- a) O Controlo Horário de partida para o Sector Seletivo e o primeiro Controlo de Passagem ou CC;
- b) Dois Controlos de Passagem sucessivos, ou CC;
- c) Um qualquer Controlo (de Partida ou de Passagem) e um eventual Controlo Horário (de emergência) instalado por decisão da Direção de Prova, para efeitos de Reagrupamento ou Neutralização da prova;
- d) Um novo Controlo Horário de Partida (de emergência) resultante de Neutralização da prova (na sequência do previsto na alínea anterior) e o Controlo (de Passagem ou de Chegada) imediatamente seguinte.
- e) O último Controlo de Passagem instalado e o Controlo Horário de Chegada do Sector Seletivo.

18.8.2 As disposições do art.º 18.8 poderão ser aplicadas:

- a) À integralidade de um sector Seletivo, no caso de neste não ter sido instalado qualquer controlo de passagem;
- b) Unicamente num determinado subsector.

18.8.3 No caso previsto em 18.8.2 b), o Júri determinará que, para a classificação do Sector Seletivo, seja considerada, quanto aos concorrentes que não hajam podido percorrer o Subsector em condições normais de competição, a soma dos tempos reais registados:

- Entre o Controlo Horário de Partida do Sector Seletivo e o Controlo de Passagem onde a prova foi interrompida;
- Entre o novo Controlo Horário de Partida e o Controlo Horário de Chegada do Sector Seletivo;

18.8.4 Aos concorrentes que eventualmente tenham cumprido a totalidade do Sector Seletivo (sem qualquer interrupção) será atribuído unicamente o tempo total real registado entre o Controlo Horário de partida e o Controlo Horário de Chegada do Sector Seletivo.

18.8.5 Se o Júri da Prova, por razões de força maior, entender anular um Subsector no qual se verifique não ter sido respeitada a verdade desportiva, a classificação do Sector Seletivo corresponderá à soma dos tempos reais registados:

- Entre o Controlo Horário de Partida e o Controlo de Passagem imediatamente anterior ao local da interrupção da prova;
- E entre o Controlo de Passagem imediatamente seguinte ao local da interrupção da prova e o Controlo Horário de Chegada do Sector Seletivo.

Neste caso, deverá ser dada nova partida para o Sector Seletivo no Controlo de Passagem imediatamente seguinte ao local da interrupção.

Aos concorrentes que tenham cumprido a integralidade do Sector Seletivo sem interrupções, deverá ser deduzido ao seu tempo total real registado, o tempo real registado para cada um deles entre os Controlos de Passagem localizados imediatamente antes e após o local de interrupção.

18.8.6 Estes procedimentos poderão ser adotados independentemente do número de equipas que tenham efetuado o percurso em condições de corrida ou que tenham sido afetadas pela interrupção da prova, ou seja, quer tenham ou não passado o obstáculo ou alteração de pista que motivou o bloqueamento dos outros concorrentes.

ARTIGO 19

SEGURANÇA

19.1 DESISTÊNCIA / DESCLASSIFICAÇÃO

- a) Em caso de abandono, o piloto deverá obrigatoriamente avisar a organização, por qualquer meio e o mais rapidamente possível, ou através do número de telefone SOS indicado na pulseira.
- b) Um piloto desclassificado ou que tenha desistido deverá obrigatoriamente abandonar a prova e retirar os números de competição do veículo, entregando a carta de desistência ao Primeiro-oficial de Prova que encontrar. O desrespeito por esta regra fundamental de segurança implica o pagamento de uma multa de 100 €, e prováveis sanções disciplinares aplicadas pela FMP.

- c) Seja por que razão for, e particularmente no caso de desistência do piloto é proibido à assistência entrar no percurso da prova antes do Sector envolvido ter sido considerado aberto (terminado).

19.2 ABERTURA DA PISTA

Após a passagem dos concorrentes, veículos da organização abrirão a pista e fornecerão transporte aos pilotos cujos veículos se encontrem avariados. Os pilotos que recusem tomar lugar no carro-vassoura, fá-lo-ão por sua própria responsabilidade. **Em caso algum, a organização poderá ser responsável pela reparação, segurança ou reboque dos veículos avariados dos participantes.**

19.3 SISTEMA DE LOCALIZAÇÃO DE CONCORRENTES / SISTEMA DE ULTRAPASSAGEM PARA SSV E QUAD E CONTROLO DE VELOCIDADE

É obrigatório a utilização do sistema de localização e controlo de velocidade da ANUBE.

Este sistema permite verificar a posição de cada piloto no percurso e o controlo da velocidade nos locais referidos pela organização, para além do sistema de ultrapassagens unicamente para Quad e SSV.

O equipamento tem um custo de aluguer incluído na inscrição.

O equipamento permite ainda verificar o tempo de paragem de um piloto em caso de assistência a outro piloto acidentado e retirar esse mesmo tempo ao realizado no final da prova. Para tal, o piloto em causa, deve solicitar por escrito, ao Diretor de Prova, a correção do mesmo, decisão do Júri de Prova. Esse tempo de paragem só será recuperado se a razão da paragem for a de assistência por acidente e justificada pelos meios da organização que ocorrerem ao local.

Uma apresentação da utilização do equipamento e procedimentos em caso de emergência será efetuada no dia 24, conforme programa da prova.

Para os SSV e Quad será utilizado o equipamento STELLA III. Este equipamento permite, para além da localização, a ultrapassagem em segurança entre os concorrentes. Na Baja de Portalegre os Automóveis também estão equipados com este sistema, o que permite também ultrapassagens em segurança, caso se venham a verificar, de Automóveis a SSV.

As normas de utilização são as descritas no regulamento da FMP e no Anexo V deste mesmo regulamento.

ARTIGO 20

MEIOS RÁDIO/TELEFONES

- a) É autorizada a utilização de comunicações através do sistema telemóvel para contacto com o organizador em caso de emergência, acidente ou desistência.

ARTIGO 21

PARQUE FECHADO

21.1 No Parque Fechado são interditos os reabastecimentos e reparações, salvo nos casos expressamente previstos na Regulamentação em vigor.

21.2 Os veículos são considerados em Parque Fechado:

- Desde a sua entrada em parque após a conclusão das verificações iniciais e até ao momento da sua Partida para a prova;
Desde a sua entrada num Parque de Reagrupamento ou de final de etapa e até à sua partida destes (se existirem);

- Desde a entrada numa Zona de Controlo e até à sua saída desta;
- Desde a sua Chegada ao final da prova e, pelo menos, até que expire o prazo para a entrega de reclamações.

- 21.3** Qualquer Infração ao regime de Parque Fechado implicará uma penalização mínima de 1 hora e poderá ir até à desclassificação.
- 21.4** Depois de ter colocado o seu veículo no parque, o piloto deverá abandonar de imediato este local, sendo a partir daí interdita a sua entrada no Parque.
- 21.5** Antes da partida de qualquer etapa, os pilotos são autorizados a entrar no parque 15 minutos antes da sua hora de partida, para preparar o veículo para a partida.
- 21.6** Dentro do Parque Fechado as Motos, Quads e SSV podem deslocar-se por ação do motor, desde que o façam a uma velocidade máxima de 10 km/h e de forma a não coloquem em risco a segurança de terceiros.
- 21.7** Concluída a prova, os veículos poderão ser retirados do Parque Fechado 30 minutos após a afixação das classificações oficiais finais. Para que o piloto possa retirar o veículo do Parque Fechado, deve dirigir-se ao mesmo com a pulseira ainda colocada e assim retirar o veículo com autorização do comissário.
Caso seja um representante a retirar a moto, o piloto, ainda com a pulseira colocada, deve dirigir-se ao Secretariado e preencher o formulário criado para o efeito.
Em situações excecionais os veículos podem ser retirados do parque fechado, antes da hora prevista, mas ficam sujeitos a qualquer reclamação o que implica de imediato a desclassificação.
- 21.8** O Parque Fechado deixará de estar sob a vigilância e responsabilidade da organização a partir das 24h00 do dia 26 de outubro de 2019.

ARTIGO 22

RECLAMAÇÕES/PROTESTOS

- 22.1** Protestos sobre motos, conforme art.º 27 do RCNTT Open 2019.
- 22.2** Reclamações sobre classificações, conforme art.º 27 do RCNTT Open 2019.
- 22.3** Recurso, conforme art.º 27 do RCNTT Open 2019.

ARTIGO 23

LISTA DE PRÉMIOS

23.1 CLASSIFICAÇÃO GERAL

Classificação Geral MOTO	1º ao 10º classificado	
Classificação Geral QUAD	1º ao 5º classificado	Taça ou troféu
Classificação Geral SSV	1º ao 10º classificado	

23.2 CLASSIFICAÇÃO POR CLASSES

Só serão atribuídas taças aos vencedores de Classes com um mínimo de 5 inscritos

1º-3º Classe MOTO	<i>M0/M1/M2/M3/M4/MP/MPS/MPV /MJ</i>	
1º-3º Classe QUAD	<i>Q1/Q2/Q3/QP /QPS/QPV/QJ</i>	
1º-3º Classe SSV	<i>SSVT1/SSVT2/SSVPS /SSVP/SSVPV/SSVJ</i>	
1ª MOTO	<i>Senhoras</i>	Taça ou troféu
1ª QUAD	<i>Senhoras</i>	
1ª SSV	<i>Senhoras</i>	
1º MOTO	<i>VETERANO ESPECIAL</i>	
1º QUAD	<i>VETERANO ESPECIAL</i>	

23.3 CLASSIFICAÇÃO POR CATEGORIAS E CLASSES DE PROMOÇÃO

1º-3º Geral	<i>Categoria Promoção e Hobby</i>	
1º Classic Baja	<i>CB1/ CB2/CB3/CBQ</i>	
1º Maxi Baja	<i>MB1/MB2/MB3/MB4/MB5</i>	
1ª Ladies Baja	<i>LBM/LBQ</i>	Taça ou troféu
1º Cinquentinha	<i>CTA</i>	
1º Honda XR SSV	<i>TXR1/TXR2/TXR3/TXR4</i>	
1º Open Baja	<i>OPEN1/OPEN2/OPEN3</i>	
1º Hobby	<i>HOBBY M/HOBBYQ/HOBBY SSV</i>	

ARTIGO 24

DISTRIBUIÇÃO DE PRÉMIOS

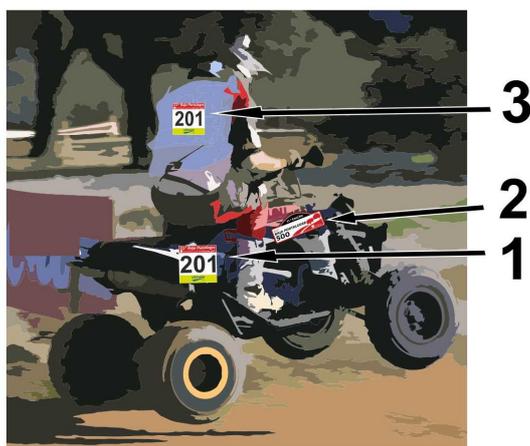
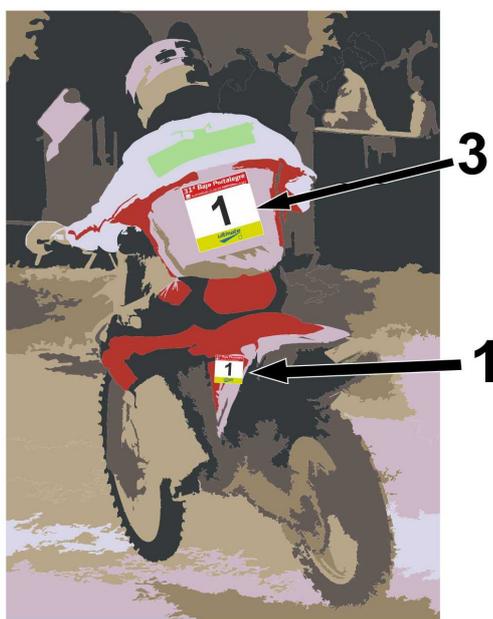
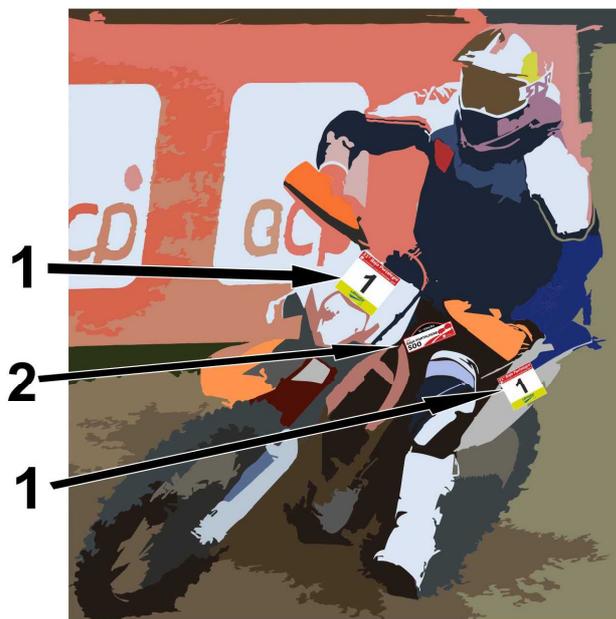
24.1 A distribuição de prémios terá lugar conforme o programa da prova.

24.2 Conforme art.º 34 do Regulamento do Campeonato Nacional de Todo o Terreno Open 2019.

ANEXOS

ANEXO I

LOCALIZAÇÃO DA PUBLICIDADE



- 1- 3 Paineis com os números de prova
- 2- 2 Placas de publicidade
- 3- 1 Dorsal (para colocar na parte de trás)
- 4- 2 Nº SOS (deve ser colocado em local bem visível e de forma a que em caso de acidente seja possível o seu visionamento mesmo que a moto se encontre numa posição acidentada)

ANEXO II

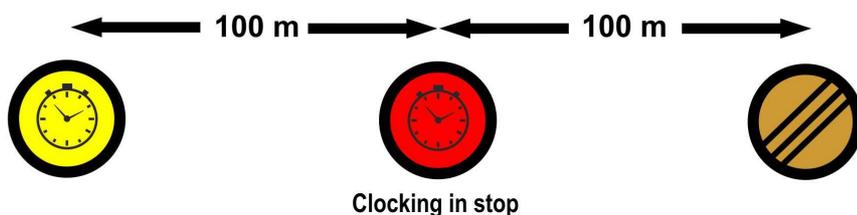
SINALIZAÇÃO DOS CONTROLOS

All controls, i.e. time checks, start and finish of Selective Sections, Passage Control, will be indicated by means of standardised panels as follows:

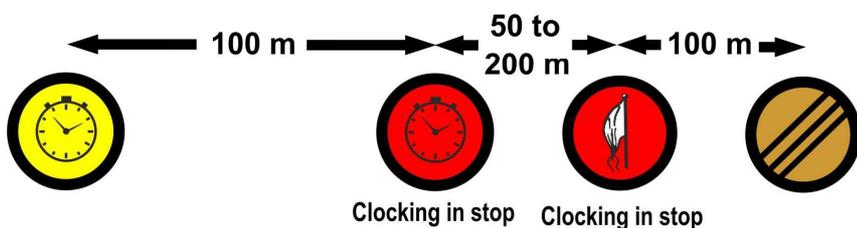
START OF ZONE Panels with yellow background **CONTROL** Panels with red background **END OF ZONE** Panels with beige background



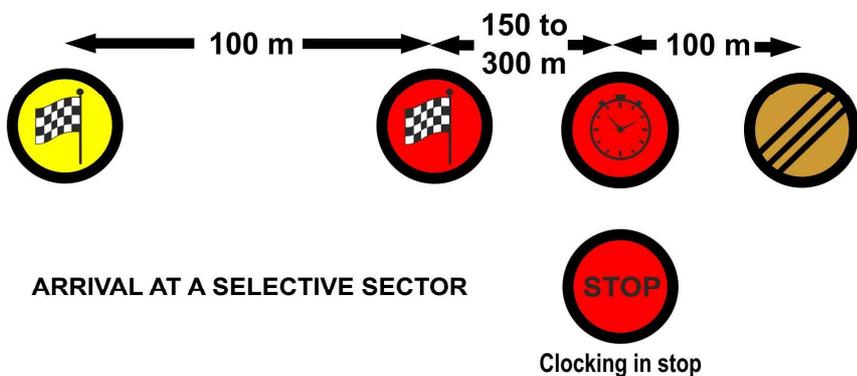
ROUTE CHECKS



TIME CHECK



TIME CHECK FOLLOWED BY A START OF A SELECTIVE SECTOR



ANEXO III

EQUIPAMENTO

1. Todos os pilotos deverão estar equipados com:

- a) Capacete homologado pela FIM
- b) Vestuário de proteção adequado a cada categoria
- c) Luvas
- d) Botas de competição adequado a cada categoria
- e) Óculos

2. Todos os faróis do veículo deverão estar em boas condições de funcionamento, sob pena de partida recusada.

ANEXO IV

HORÁRIOS

PROVA PRINCIPAL

Cerimónia de Partida - Quinta Feira, 24 de Outubro							Secção 1
CH	LOCALIZAÇÃO	SS km	Ligação km	Total km	Tempo	1ª Moto	
0	Cerimónia de Partida					19:00	
0A	Nerpor		3,67	3,67	00:30	19:30	
totais		0,00	3,67	3,67			
1ª ETAPA - Sexta, 25 de Outubro							Secção 2
CH	LOCALIZAÇÃO	SS km	Ligação km	Total km	Tempo	1ª Moto	
0B	PARTIDA 1ª Etapa					07:25	
1	CH Partida SSS1		7,11	7,11	00:20	07:45	
SS1	SSS1 PARTIDA	5,35				07:50	
1A	SSS1 STOP			5,35	-	07:55	
1B	Reagrupamento IN		68,82	68,82	01:30 *	09:25	
1C	Reagrupamento OUT					10:40	
2	CH Partida SS2		30,28	30,28	01:00	11:40	
SS2	SS2 PARTIDA	80,00				11:45	
2A	SS2 STOP			80,00		13:00	
2B	CHEGADA 1ª Etapa		6,70	6,70	02:00 *	15:00	
1ª Etapa totais		85,35	112,91	198,26			
2ª ETAPA - Sábado, 26 de Outubro							Secção 4
CH	LOCALIZAÇÃO	SS km	Ligação km	Total km	Tempo	1ª Moto	
2C	PARTIDA 2ª Etapa					08:25	
3	CH Partida SS3		7,11	7,11	01:15	09:40	
SS3	SS3 PARTIDA	350,00				09:45	
3A	SS3 STOP			350,00	-	13:55	
4B	CHEGADA 2ª Etapa		6,08	6,08	01:00 *	14:55	
2ª Etapa totais		350,00	13,19	363,19			
TOTAIS							
		SS	Ligação	Total		% SS	
	Cerimónia de Partida		3,67	3,67		0,00%	
	1ª Etapa - SSS1 / SS2	85,35	112,91	198,26		43,0%	
	2ª Etapa - SS3 / SS4	350,00	13,19	363,19		96,4%	
Total		435,35	129,77	565,12		77,0%	
*	Tempo Máximo, entrada por avanço autorizada						

CATEGORIA HOBBY E PROMOÇÕES BAJA

Cerimónia de Partida - Quinta Feira, 24 de Outubro						
CH	LOCALIZAÇÃO	SS km	Ligação km	Total km	Tempo	1ª Moto
0	Cerimónia de Partida					19:00
0A	Nerpor		3,67	3,67	00:30	19:30
totais		0,00	3,67	3,67		
1ª ETAPA - Sexta, 25 de Outubro						
CH	LOCALIZAÇÃO	SS km	Ligação km	Total km	Tempo	1ª Moto
0B	PARTIDA 1ª Etapa					08:25
1	CH Partida SSS1		7,07	7,07	00:20	08:45
SS1	SSS1 PARTIDA	5,35				08:50
1A	SSS1 STOP			3,56	-	08:55
1B	CHEGADA 1ª Etapa		6,70	6,70	02:00 *	10:55
1ª Etapa totais		5,35	13,77	17,33		
2ª ETAPA - Sábado, 26 de Outubro						
CH	LOCALIZAÇÃO	SS km	Ligação km	Total km	Tempo	1ª Moto
1C	PARTIDA 2ª Etapa					06:30
2	CH Partida SS3		29,17	29,17	01:15	07:45
SS2	SS2 PARTIDA	200,00				07:50
2A	SS3 STOP			200,00	-	10:50
2B	CHEGADA 2ª Etapa		5,86	5,86	00:30 *	11:20
2ª Etapa totais		200,00	35,03	235,03		
TOTAIS						
		SS	Ligação	Total		% SS
	Cerimónia de Partida		3,67	3,67		0,00%
	1ª Etapa - SSS1	5,35	13,77	17,33		30,9%
	2ª Etapa - SS3	200,00	35,03	235,03		85,1%
Total		205,35	52,47	256,03		80,2%
*	Tempo Máximo, entrada por avanço autorizada					

ANEXO V

SISTEMA DE LOCALIZAÇÃO E SEGURANÇA GPS/GSM STELLA (SSV e QUAD)

	<p>SOS</p> <p>SOLICITA ASSISTÊNCIA MÉDICA IMEDIATA</p> <p> +  (Pressionar em simultâneo)</p>
	<p>ATENÇÃO VEÍCULO PARADO</p> <p> 3 segundos</p>
	<p>CONTROLO DE VELOCIDADE</p> <p>AMARELO — 100 m de aproximação à zona de controlo de velocidade</p> <p>VERMELHO CONSTANTE — dentro da zona de velocidade controlada</p> <p>VERMELHO A PISCAR — excesso de velocidade</p> <p>DESLIGADO — fim da zona de velocidade controlada</p>
	<p>PERIGO 3 (DANGER 3)</p> <p>Notificação a 200 m antes da área marcada no road-book como "Perigo 3" ("Danger 3")</p>
	<p>OK ?</p> <p>Confirmação do estado atual do participante!</p> <p> NÃO É NECESSÁRIA ASSISTÊNCIA MÉDICA</p> <p> +  PRESSIONE OS BOTÕES SOS (EM SIMULTÂNEO) PARA SOLICITAR ASSISTÊNCIA MÉDICA IMEDIATA!</p>
 	<p>SENTINEL (Aviso de ultrapassagem)</p> <p>O seu veículo está prestes a ser ultrapassado!</p> <p></p> <p>Pode ultrapassar!</p>

Dispositivos e funções de controlo

O STELLA III está equipado com dois monitores pequenos:

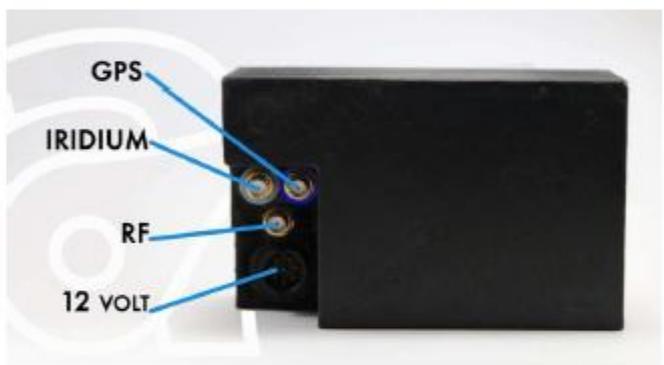
- Conjunto de LEDs
- Monitor LCD

O STELLA III não dispõe de interruptor ON/OFF. Essa ação é apenas realizada pelo centro de controlo. O dispositivo deve ser instalado para que os botões estejam acessíveis aos pilotos.



No painel traseiro, encontrará 4 conectores.

- Branco: IRIDIUM
- Azul: GPS
- Sem cor: RF
- 12 Volt (+-)



O monitor LED indica alertas tais como avarias, controlo de velocidade, ultrapassagens e emergências (SOS). No monitor LCD, encontrará um odómetro, velocidade, azimute, avisos e validação de way points.



Instruções de segurança

1. Paragem por avaria e/ou em local perigoso!

Em caso de avaria ou paragem em situação de risco, deve pressionar o botão vermelho durante 3 segundos no seu STELLA III. Irá aparecer um triângulo com luz amarela intermitente no seu monitor de Led.



Os concorrentes que se aproximam do seu veículo receberão um alerta no seu monitor Led: um símbolo na forma de triângulo vermelho intermitente e um sinal sonoro quando se encontrarem a menos de 300 m do veículo acidentado.



Esses alertas informarão os concorrentes de que estão próximos de um veículo com avaria, dentro ou fora da pista, devem tomar todas as precauções necessárias para evitar qualquer acidente.

No caso de o seu veículo estar a ser reparado, pode desativar o alerta ao pressionar o botão verde no seu STELLA III. Caso se esqueça dessa ação, o alerta só irá desligar quando o seu veículo atingir os 20 km/h. Todos os veículos que passarem pelo veículo avariado irão desligar o alerta no seu monitor.

2. Controlo de velocidade

Quando os veículos se aproximam de uma zona de controlo de velocidade, o STELLA III apresentará a velocidade máxima autorizada no monitor LED, a amarelo intermitente. Este sistema de alerta será ativado 100 m antes de se aproximar da zona de velocidade controlada.



Ao entrar na zona de velocidade controlada, a velocidade máxima autorizada mudará de amarelo intermitente para cor vermelha estável no seu monitor LED.



Caso exceda o limite de velocidade permitido nessa zona, o número vermelho acende de forma intermitente. Assim que sair dessa zona de velocidade controlada, o número desaparecerá do seu monitor. O STELLA III gera relatórios de incumprimento de limite de velocidade, estes relatórios são enviados imediatamente para o posto de comando e entregues ao Diretor de Prova (CCD/JP), que aplicará as penalizações correspondentes.

3. Ultrapassagem

Ao aproximar-se de outro veículo, a uma distância média de 200 m e com possibilidade de ultrapassar, deve pressionar o botão azul no Stella III para pedir passagem.



O seu monitor de LED piscará na cor amarela até que o veículo da frente dê o ok para a ultrapassagem. Quando o monitor amarelo parar de piscar, indica que o veículo à sua frente já recebeu seu pedido de passagem.



Quando o veículo à sua frente receber o pedido de ultrapassagem o monitor LED começa a piscar azul, e ouve-se um som de alerta ou beep. Esta condição permanecerá até que o concorrente autorize a sua passagem.



Quando o concorrente à sua frente considerar que a sua passagem é apropriada e segura terá de pressionar o botão azul. Esta ação irá desligar o som de alerta, o monitor LED azul deixa de estar intermitente e estabiliza.



Isso irá indicar, que o seu pedido de passagem foi aceite, aparecendo a verde a palavra "GO" no seu monitor LED.



Nesse momento, poderá ultrapassar de forma segura. São gerados relatórios imediatos e, em caso de bloqueio que impeça a passagem, a Direção de Prova será informada. Se a palavra "GO" não aparecer no seu monitor, não é recomendado ultrapassar.

4. Alerta SOS

O STELLA III dispõe de uma ferramenta muito útil para casos de emergência de participantes ou de espectadores. Pode ativar esta ferramenta pressionando o botão vermelho e azul em simultâneo. Irá surgir, imediatamente, um sinal de SOS no monitor LED.



Se pressionar o botão verde "OK", será assumido que tudo está bem e não iremos enviar nenhuma equipa de emergência médica. Sempre que os participantes se aproximarem 300 m de um concorrente ferido, que solicitou assistência médica, verão o símbolo "SOS" no seu monitor LED.



Se outro concorrente parar ao lado do veículo em SOS para ajudar os feridos, em caso de vida ou morte, ao ativar os botões SOS no seu STELLA III, entenderemos que o mesmo está a prestar auxílio, sendo o tempo despendido deduzido do seu tempo de prova.

Lembramos que a sobrevivência humana é prioritária e que valorizamos imenso a vida.

5. OK?

O posto de comando poderá solicitar informação sobre o estado atual do participante. É apresentado "OK" a verde no monitor, juntamente com um sinal acústico.



Pressione o botão verde em caso de não haver lesões ou ative o SOS (pressionando VERMELHO+AZUL, em simultâneo) para solicitar assistência médica imediata.

6. Zona de perigo

Ao aproximar-se de uma zona de perigo na pista, a uma distância de 200 m, o STELLA III enviará um alerta no seu monitor LED com "!!!", 3 símbolos intermitentes a vermelho, seguido de um som de alerta ou beep.



Este equipamento deve ser instalado no guidador do veículo ou em qualquer outro local visível para o piloto. Esta instalação é da responsabilidade do piloto. Não existe qualquer tipo de fixação obrigatória.

1. Zona de perigo

Ao aproximar-se de uma zona de perigo na pista, a uma distância de 200 m, o SPICA enviará um alerta no seu monitor LED com "!!!", 3 símbolos intermitentes a vermelho, seguido de um som de alerta ou beep.

2. Controlo de velocidade

Quando os veículos se aproximam de uma zona de controlo de velocidade, o SPICA apresentará a velocidade máxima autorizada no monitor LED, a amarelo intermitente. Este sistema de alerta será ativado 100 m antes de se aproximar da zona de velocidade controlada.

Ao entrar na zona de velocidade controlada, a velocidade máxima autorizada mudará de amarelo intermitente para cor vermelha estável no seu monitor LED.

Caso exceda o limite de velocidade permitido nessa zona, o número vermelho acende de forma intermitente. Assim que sair dessa zona de velocidade controlada, o número desaparecerá do seu monitor.

O SPICA gera relatórios de incumprimento de limite de velocidade, estes relatórios são enviados imediatamente para o posto de comando e entregues ao Diretor de Prova (CCD/JP), que aplicará as penalizações correspondentes.



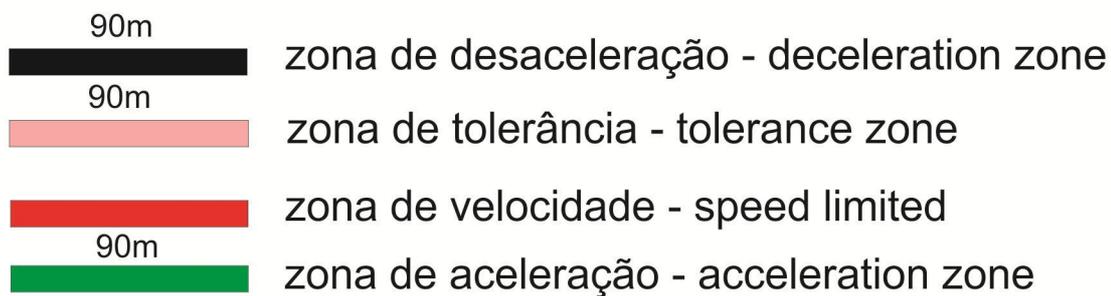
ANEXO VI

FORMA DE FUNCIONAMENTO NAS ZONAS COM VELOCIDADE CONTROLADA

ZCV

(zona de controlo de velocidade nas Zonas de Assistência)

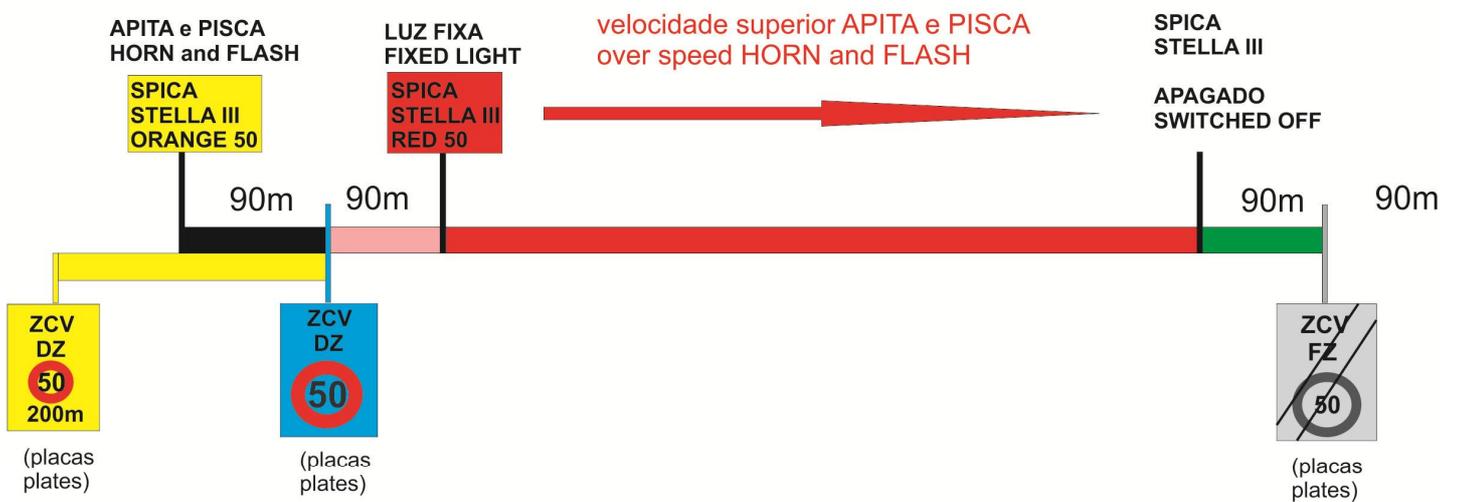
(speed limited in service areas)



ZCV

(zona de controlo de velocidade 50km/h)

(speed limited 50km/h)



-  90m zona de desaceleração - deceleration zone
-  90m zona de tolerância - tolerance zone
-  90m zona de velocidade - speed limited
-  90m zona de aceleração - acceleration zone

ZCV

(zona de controlo de velocidades sucessivas)

(successive speed control zones)

