



27 a 29 de outubro de 2016

REGULAMENTO PARTICULAR Moto/Quad/UTV-Buggy



**AUTOMÓVEL
CLUB DE PORTUGAL**

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



PALMARÉS

MOTO

1987	1º Paulo Marques / Marcos Carvalho – Aprila RX 250 2º António Lopes – Honda CR 250 3º João Lopes - Honda CR 250	2001	1º Paulo Gonçalves – Honda CR 250 2º Pedro Afonso – Yamaha WR426 3º Sandro Marcos – Honda CR 250
1988	1º António Lopes / João Lopes – Honda CR 250 2º José Projecto / Bernardo Villar – Yamaha YZ 250 3º Nuno Carido / Júlio Lopes – Honda CR 250	2002	1º Luís Serra – KTM 520 EXC 2º Paulo Gonçalves – Honda CRF 450 3º Válter Martins – KTM 125 EXC
1989	1º João Lopes – Honda CR 250 2º Gilles Lalay – Suzuki RMX 3º António Lopes – Honda CR 500	2003	1º Sandro Marcos – Suzuki 250 2º Pedro Afonso – Yamaha WR 450 3º Pedro Barradas – Honda CRF 450
1990	1º António Lopes – Honda CR 500 2º João Lopes – Honda CR 500 3º Thierry Magnaldi – Yamaha YZ 250	2004	1º Mário Patrão – Yamaha WR 450 2º Paulo Cardoso – Yamaha WR 450 3º Joaquim Norte – KTM EXC 520
1991	1º António Lopes – Honda CR 250 2º Bernardo Villar – Honda XR 600 3º David Castera – Yamaha YZ 250	2005	1º Mário Patrão – Yamaha YZ 450F 2º António Maio – Yamaha YZ 250 LC 3º Paulo Gonçalves – Honda CRF 450
1992	1º António Lopes – Honda CR 250 2º Thierry Magnaldi – Yamaha YZ 250 3º Cyril Esquirol – Husqvarna WR 250	2006	1º Mário Patrão – Suzuki RMZ 450 2º Rúben Faria – Yamaha YZ 450 3º António Maio – Yamaha YZ 450
1993	1º Carlos Crespo – Kawasaki KX250 2º Paulo Marques – Honda CR 250 3º António Lopes – Honda CR 250	2007	1º António Maio – Yamaha YZ 480F 2º Mário Patrão – Suzuki RMZ 450 3º Tomás Neves - Yamaha WR 250F
1994	1º Paulo Marques – Honda CR 250 2º Miguel Farrajota – TM Enduro 250 3º Alain Perez – Kawasaki KX 250	2008	1º António Maio – Kawasaki KX 450 F 2º Mário Patrão – Suzuki RMZ 450 3º Fernando Ferreira – Yamaha YZ 450 F
1995	1º Richard Sainct – Honda CR 250 2º Paulo Marques – Honda CR 250 3º Mário Brás – KTM LC4 620	2009	1º Mário Patrão – Suzuki RMZi 450 2º António Maio – Kawasaki KXF 450 3º David Megre – KTM EXC.F 250
1996	1º Alain Perez – Kawasaki KX 250 2º Paulo Marques – Honda CR 250 3º António Lopes – Husaberg FE 500	2010	1º António Maio – Yamaha YZ 450 F 2º Mário Patrão – Suzuki RMX - Z 3º David Megre – KTM EXC 450 R
1997	1º Miguel Farrajota – TM 250 2º Paulo Ascenso – Honda CR 250 3º Nuno Duarte – Yamaha YR 250	2011	1º António Maio – Yamaha YZ 450 F 2º Luís Oliveira – Yamaha YZ 125 3º Fausto Mota – Yamaha YZ 250 F
1998	1º Rúben Faria – Yamaha WR 400 2º Pedro Afonso – Honda 250 3º Luís Serra – Yamaha YZ 250	2012	1º António Maio – Yamaha YZ 450 F 2º Mário Patrão – Suzuki RMZ 450 3º Hélder Rodrigues – Honda CRF 450
1999	1º Rúben Faria – Yamaha YZ 400F 2º Pedro Afonso – Kawasaki KX 3º Miguel Farrajota – TM Enduro 250	2013	1º Mário Patrão – Suzuki RMZ 450 2º António Maio – Yamaha YZ 450 F 3º Pedro Afonso – KTM 500 EXC 510
2000	1º Luís Serra – Yamaha YZ 250 2º Victor Azevedo – Honda CRE 250 3º Pedro Afonso – Kawasaki KX 500	2014	1º Mário Patrão – Suzuki RMZ 450 2º António Maio – Yamaha YZ 450 F 3º João Vivas – Suzuki RMZ 450
		2015	1º Luis Oliveira – Yamaha YZ 2º Mario Patrão – KTM 450 SXF 3º Sebastian Bühler – Yamaha YZ 250F

QUAD

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

UTV

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

Buggy

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

Índice

Artigo 1	Definição (Programa)	5
Artigo 2	Regulamentação	7
Artigo 3	Veículos Admitidos	8
Artigo 4	Pilotos – Licenças Desportivas	12
Artigo 5	Inscrições	12
Artigo 6	Seguro	14
Artigo 7	Publicidade	15
Artigo 8	Treinos e Reconhecimentos	15
Artigo 9	Identificação	16
Artigo 10	Circulação / Itinerário	16
Artigo 11	Verificações	16
Artigo 12	Assistência / Abastecimento	18
Artigo 13	Prólogo – Ordem de Partida para 2ª Etapa	19
Artigo 14	Briefing	20
Artigo 15	Partida para 2ª Etapa	21
Artigo 16	Partida para os Sectores Seletivos	22
Artigo 17	Controlos Horários	22
Artigo 18	Sectores Seletivos	23
Artigo 19	Segurança	26
Artigo 20	Meios Rádio	27
Artigo 21	Parque Fechado	27
Artigo 22	Reclamações / Protestos	28
Artigo 23	Lista de Prémios	28
Artigo 24	Distribuição de Prémios	29
Anexo I	Localização da Publicidade	30
Anexo II	Sinalização dos Controlos	31
Anexo III	Equipamento	32
Anexo IV	Horários	33
Anexo V	Localização e Segurança GPS / GSM	34

ARTIGO 1

DEFINIÇÃO

1.1 ORGANIZAÇÃO

O Automóvel Club de Portugal (ACP) organiza de 27 a 29 de outubro de 2016, a **30ª BAJA PORTALEGRE 500**. A prova será disputada conforme o Código Desportivo, o Regulamento do Campeonato Nacional Open de Todo o Terreno da FMP e o presente Regulamento.

A prova é pontuável para o Campeonato Nacional de Todo o Terreno Moto, Quad, UTV/ Buggy, Trofeu Polaris, Desafio Polaris ACE 570 e Trofeu Can-Am Maverick, decorrendo simultaneamente com outra disputada por automóveis.

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

1.2 PROGRAMA

22 de agosto (segunda-feira)		
09h00	Abertura das inscrições	ACP
07 de outubro (sexta-feira)		
18h00	Encerramento das inscrições a preço reduzido	ACP
14 de outubro (sexta-feira)		
18h00	Encerramento definitivo das inscrições	ACP
19 de outubro (quarta-feira)		
17h00	Publicação da lista de inscritos	website
25 de outubro (terça-feira)		
17h00	Encerramento do secretariado no ACP Motorsport Prior Velho	ACP
26 de outubro (quarta-feira)		
10h00/20h00	Acreditação das equipas	Próximo do estádio em Portalegre
27 de outubro (quinta-feira)		
08h00	Abertura do secretariado	Nerpor
08h00/17h00	Acreditação das equipas	Nerpor
09h00/15h00	Verificações administrativas	Nerpor
09h30 / 15h30	Verificações técnicas	Nerpor
13h00/16h30	Reconhecimento da Super Especial (SS1)	
17h00	1ª Reunião do Júri da Prova	Nerpor
17h30	Conferência de imprensa	Nerpor
18h00	Publicação da lista de admitidos à partida	Nerpor
18h30	Briefing com Diretor de Prova e o Organizador	Nerpor
20h00/22h00	Cerimónia de Partida (apresentação das equipas)	Jardim Tarro
22h30	Encerramento do secretariado	Nerpor

28 de outubro (sexta-feira)

07h00	Abertura do secretariado	Nerpor
07h40	Partida da 1ª Etapa	Nerpor
08h00	Partida SSS1 (prólogo)	Coutadas
08h05*	Chegada do SSS1	Coutadas
11h45	Partida do SS2	Ponte de Sor
12h45*	Chegada do SS2	Coutadas
14h45*	Chegada da 1ª Etapa	Nerpor
17h30	2ª Reunião do Júri da Prova	Nerpor
19h00	Publicação da lista de partida para a 2ª Etapa	Nerpor
20h30	Encerramento do secretariado	Nerpor

29 de outubro (sábado)

08h00	Abertura do secretariado	Nerpor
08h55	Partida da 2ª Etapa	Nerpor
10h00	Partida do SS3	Nerpor
14h00*	Chegada do SS3	Coutadas
14h30*	Chegada da 2ª Etapa	Nerpor
17h00	Conferência de imprensa	Nerpor
17h15	Cerimónia de pódio	Nerpor
19h00	3ª Reunião do Júri da Prova	Nerpor
20h00	Publicação da classificação final provisória	Nerpor
20h30	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

27 de outubro a 29 de outubro	No Secretariado da Prova
	Pavilhões NERPOR
	Campo da Feira
	7300 Portalegre

1.3 COMISSÃO ORGANIZADORA

Presidente	Carlos Barbosa
Vice-Presidente	Mário Martins da Silva João Jordão
Supervisor do Percurso	Orlando Romana
Responsável pelo Percurso	Jaime Santos
Secretária da Prova	Maribel Cascão
Logística do Evento	Nuno Santos
Coordenador do Parque de Assistência (NERPOR)	NN

1.4 OFICIAIS DA PROVA

Presidente do Júri	José Rita	
Membro do Júri FMP	José Deitado	
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	Nuno Santos	
Médico Responsável	Pedro Barradas	
Secretária do Júri	Virginie Hargitai	
Secretária da Prova	Maribel Cascão	
Secretária do Evento	Vanda Marcelo	
Responsável Cronometragem	Mário Bandeira	
	Fátima Carvalho	
Comissários Técnicos	Nuno Caldeira	
	Pedro Corrula	
	Eduardo Botelho	
	Eduardo Rovisco	
	José Figueira	
Relações com os Concorrentes	Nuno Caldeira	

1.5 SECRETARIADO

Até 25 de outubro	<p>Automóvel Cub de Portugal – ACP MOTORSPORT 2ª a 6ª feira, das 09h00 às 18h00 Rua General Humberto Delgado, 3 2685-340 Prior Velho – PORTUGAL</p> <p>Tel.: +351 219 429 187 Fax: +351 219 429 192 Email: acpmotorsport@acp.pt Site: www.bajaportalegre500.com</p>
De 26 a 29 de outubro	<p>Pavilhões NERPOR Campo da Feira 7300 PORTALEGRE</p>

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

ARTIGO 2

REGULAMENTAÇÃO

Considera-se indispensável a obtenção junto da Federação de Motociclismo de Portugal o Regulamento Campeonato Nacional Todo Terreno 2016, bem como do Regulamento de Bajas da FIM.

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

APROVADO PELA FMP EM 24-08-2016

ARTIGO 3

VEÍCULOS ADMITIDOS / CLASSES DA PROVA

3.1 – PROVA PRINCIPAL / CAMPEONATO NACIONAL

Classes Motos

M 0	Motos 2T	até 50 cc (TT1 FMP)
M 1	Motos 2T Motos 4T	De 50 cc a 175 cc (TT1 FMP) até 250 cc (TT1 FMP)
M 2	Motos 2T Motos 4T	+175cc até 280cc (TT2 FMP) + 250cc até 450cc (TT2 FMP)
M 3	Motos 2T Motos 4T	+ 280cc (TT3 FMP) + 450cc (TT3 FMP)
MP	Promoção FMP	
MPS	Promoção Senhoras FMP	
MPV	Promoção Veteranos FMP	
MTB* (450km)	Trail ou Maxi Trail com mais de 150kg	

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

Classes Quads

Q1 (4T)	(TT Quad FMP)
Q2 (2T)	(conforme regulamento FMP)
Q3	Quads utilitários
QP	Promoção FMP
QPS	Promoção Senhoras FMP
QPV	Promoção Veteranos FMP

Classes UTV-Buggy

UTV	(conforme anexo 2 reg. FMP)
BUGGY	(conforme anexo 2 reg. FMP)
UBP	Promoção FMP
UBPS	Promoção Senhoras FMP
UBPV	Promoção Veteranos FMP

Será criada uma classificação especial para as concorrentes femininas, em Moto, Quad e UTV/Buggy.

3.1.2 - CATEGORIA VETERANOS BAJA (Moto/Quad)

A categoria Veteranos é reservada a pilotos com idade igual ou superior a 40 anos. Os pilotos interessados em concorrer nesta categoria deverão fazer a devida menção no Boletim de Inscrição, sem a qual a sua inscrição na Classe Veteranos não será considerada.

Esta categoria realiza a totalidade da prova.

Classes

VM	Veterano Moto (1 piloto)	+ 40 anos
VQ	Veterano Quad (1 piloto)	+ 40 anos

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 80 anos.

Esta categoria realiza a totalidade da prova.

Classes

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

A fim de confirmarem as classes da Federação de Motociclismo de Portugal e as exigências técnicas para cada motociclo, os pilotos devem consultar o Regulamento do Campeonato Nacional de Todo o Terreno, art.º 31.

3.2 - CATEGORIAS PROMOÇÃO BAJA, HOBBY e POLARIS ACE 570 (realizam apenas parte da prova)

3.2.1 - Os concorrentes das categorias **PROMOÇÃO BAJA, HOBBY e DESAFIO POLARIS ACE 570** encontram-se sob a tutela do presente Regulamento à exceção dos seguintes pontos:

Pneus - podem ser utilizados pneus de motocross com um máximo de 1,3 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.

3.2.2 – As categorias **PROMOÇÃO BAJA, HOBBY e DESAFIO POLARIS ACE 570** realizam o prólogo e dois setores seletivos:

Dia 28 (sexta feira) – SS1 (prólogo) e SS2 (75km);

Dia 29 (sábado) – SS3 (200 km).

Exceção para a Classe Maxi Baja Open 3 que efetuam a totalidade da prova SS1, SS2 (75km) e SS3 (370km).

3.3 – CATEGORIAS PROMOÇÃO BAJA:

3.3.1 – CATEGORIA OPEN BAJA

Categoria destinada a qualquer tipo de veículos, motos ou quadriciclos, sem restrições de cilindrada ou ano de fabrico e sem restrições aos pilotos.

Classes Motos

OPEN	Moto/quadriciclo
-------------	------------------

3.3.2 – CATEGORIA CLASSIC BAJA (Moto/Quad)

Categoria reservada a Motos e Quads fabricados até 1995 (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
CBQ	QUAD (cilindrada livre)

3.3.3 – CATEGORIA PRÉ CLASSIC BAJA (Moto/Quad)

Categoria reservada a Moto ou Quads fabricadas entre 1996 e 2006

Classes Motos

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

3.3.4 – CATEGORIA MAXI BAJA – SÉRIE / OPEN / VINTAGE

As motos do segmento trail ou maxi trail, são aqueles 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 podem 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 tem que manter a aparência original.

Open 1 – Qualquer moto com mais de 150kg (a seco) que não se enquadre nas classes de serie

Open 2 – 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 1
MB 5*	Open 2

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

3.3.5 – 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)
LBQ	Quad (cilindrada livre)

3.3.6 – CATEGORIA “CINQUENTINHA”

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

Classes Motos

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

3.3.7 – TROFEU 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 XR 400cc
TXR 3	Motos de 500cc a 600cc
TXR 4	Motos XR 650cc

3.3.8 – CATEGORIA “CLASSE HOBBY”

Categoria destinada a pilotos que não sejam portadores de licença desportiva e não a tenham obtido nos anos, 2014, 2015 e 2016.

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 UTV	UTV-Buggy (livre)

3.3.9 – CATEGORIA POLARIS ACE 570

Categoria destinada a UTV da marca Polaris e modelo ACE 570, conforme regulamento publicado pela marca.

Classes Motos

ACE	UTV Polaris ACE 570
------------	---------------------

3.3.10 – CATEGORIA FAMILY BAJA

Categoria destinada a equipas compostas por elementos da mesma família (pais, filhos, tios e primos em 1º grau), os elementos tem que fazer prova do grau de parentesco nas verificações administrativas.

A equipa pode ser composta por 3 ou 4 elementos, a partir dos 14 anos, inclusive, com qualquer tipo de moto, ou misto de veículos, quads e utv-buggy.

A equipa terá que ser composta, pelo menos, por um elemento com idade igual ou inferior a 18 anos e outro com idade igual ou superior a 35 anos.

Os elementos das equipas com idades compreendidas entre 14 e 16 anos e com mais de 50 anos, terão uma bonificação de 3 minutos por elemento no final da prova, caso cheguem ao final da mesma.

Para efeitos de classificação final é obrigatório que pelo menos 3 elementos da equipa terminem a prova.

Os elementos da equipa terão que terminar a prova com um máximo de 3 minutos de diferença entre o primeiro e o último.

No SS1 (prólogo) a participação de todos os elementos é obrigatória, sendo que para efeitos de classificação conta o melhor tempo entre os elementos da equipa.

No SS2, após o prólogo, aplicam-se as regras acima referidas (bonificações, etc.).

O SS3, dia 29, aplicam-se as regras acima descritas referidas (bonificações, etc.).

Classes Motos

FB	Livre (moto, quad ou UTV-Buggy)
-----------	---------------------------------

3.3.11 – CATEGORIA – Classe 87 Moto

Categoria destinada ao conjunto moto e piloto (s) que tenham participado na 1ª edição da prova em 1987.

Classes Motos

87M	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 e Polaris ACE 570, deverão ser possuidores, de pelo menos, uma licença de uma prova do tipo Regional.

ARTIGO 5

INSCRIÇÕES

A inscrição *online* está disponível no site da prova, www.bajaportalegre500.com

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

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

- Nome e apelido, morada, n.º de licença desportiva, n.º da carta de condução do piloto
- As características do motociclo (marca, modelo, cilindrada, matrícula)
- A categoria e classe em que concorre
- Nº de contribuinte e dados para emissão do recibo

5.2 TAXA DE INSCRIÇÃO

	Inscrição	Sistema de Localização de Concorrentes (SLC) GPS / GSM	Total Inscrição
Moto / Quad	400€	65€	465€
UTV – Buggy	500€	65€	565€
Veterano	400€	65€	465€
Veterano Especial	500€	65€	565€
Trofeu Polaris	475€	65€	540€
Trofeu Can-am Maverick	475€	65€	540€
Maxi Baja (450km)	400€	65€	465€
PROMOÇÕES BAJA			
Classic Baja	250€	25€	275€
Pré Classic	250€	25€	275€
Maxi Baja (280km)	250€	25€	275€
Ladies Baja	250€	25€	275€
Honda XR	250€	25€	275€
Cinquentinha	250€	25€	275€
Classe Open	250€	25€	275€
Classe Hobby	250€	25€	275€
Polaris ACE 570	250€	25€	275€
Family Baja	125€ (por piloto)	(25€ por moto)	(soma pilotos)
Classe 87	-	25€	-

A taxa de inscrição inclui:

- Seguro de responsabilidade civil
- Duas placas de assistência

Campeonato Nacional / Categorias de Promoção Baja

- **SLC - Sistema de Localização de Concorrentes GPS/GSM**

1.1. Todos os Concorrentes terão de usar o Equipamento de Localização nas condições expressas no Anexo V.

1.2. O valor da Caução a ser entregue é de 250€. Esta caução poderá ser formalizada por cheque à ordem de "Cronobandeira Lda.".

1.3. Os custos a serem suportados pelos Concorrentes são:

1.3.1. Taxa de Utilização (conforme quadro acima)

1.3.2. SMS's enviados ou recebidos (quando utilizado o sistema de emergência): 0,31€ cada.

1.3.3. Chamada de Voz (quando utilizado o sistema de emergência): 1,23€ por minuto.

- Para os pedidos de inscrição recebidos a partir de 8 de Outubro, 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

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

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

5.4 Todos os pagamentos têm de ser efetuados:

- **Por transferência bancária ou depósito bancário (obrigatório o envio do comprovativo de transferência e indicação do nome do titular da conta e/ou nome do concorrente)**

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

A confirmação devere ser enviada por fax para o número, 219 429 192 ou por email: acpmotorsport@acp.pt

Nota: as equipas estrangeiras só poderão pagar por meio de transferência bancária, e no máximo até dia 11 de Outubro.

O comprovativo deverá ser enviado para o fax +351 219 429 192, ou para o e-mail: acpmotorsport@acp.pt

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

5.6 A organização reembolsará uma parte variável da taxa de inscrição aos concorrentes que, por razões de força maior, não possam apresentar-se à partida do rali, 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 10% do valor da inscrição (taxa de manuseamento).

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 30ª Edição da Baja Portalegre 500.

ARTIGO 7

PUBLICIDADE

7.1 Os espaços reservados ao organizador para a publicidade coletiva obrigatória e não negociável são:

- 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: **CÂMARA MUNICIPAL DE PORTALEGRE / BP / HERTZ / ACP**

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, etc.) ou pelos proprietários das herdades utilizadas pelo percurso da prova, a circular na zona da prova (percurso) nos 30 dias anteriores à sua realização, com qualquer veículo (Moto/Quad ou Automóvel).

A zona onde decorrerá a prova está compreendida nos concelhos de: Abrantes, Alter do Chão, Avis, Crato, Gavião, Monforte, Nisa, Ponte de Sor, Portalegre e Sousel.

ARTIGO 9

IDENTIFICAÇÃO

- 9.1 A comissão organizadora 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 durante as verificações documentais, 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.
- 11.2 Lembramos que existe a possibilidade de agilizar a verificação administrativa, desde que sejam entregues todos os documentos solicitados na ficha de inscrição, assim sendo, as verificações administrativas serão menos morosas em Portalegre, bastando a apresentação da **licença desportiva e cartão de cidadão**.

Caso o procedimento não seja o referido em cima;

Nas verificações administrativas verificar-se-á:

- Licença Desportiva FIM ou FMP;
- Documento de Identificação do Piloto (BI, CC ou Passaporte);
- Carta de Condução;
- Livrete do Motociclo ou Documento Único;
- Documentação de autorização do proprietário (em caso de não ser o próprio);

- Apólice do Seguro.

11.3 Nas verificações técnicas 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);
- Esponja de proteção no volante;
- Capacete.

Poderá ocorrer controlo de ruído.

11.4 Nas verificações técnicas dos UTV/Buggy 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);
- 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);
- Funcionamento do corta-corrente;
- Cintos de segurança;
- Redes laterais de proteção;
- Matrícula;
- Número de quadro (tem que coincidir com o livrete);
- 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 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 estabelecerá as seguintes penalizações:

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

ASSISTÊNCIA:

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) do Sector Seletivo (SS3) postas 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 de "Assistência".
- 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 a desclassificação.

12.2 É obrigatória a utilização de Tapete Ecológico nas operações de abastecimento (art.º 12.2 do RNTT Open 2016). A não-utilização do Tapete Ecológico implica uma penalização de **30** segundos.

A utilização destes tapetes no parque fechado é obrigatória.

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 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 não é permitida a intervenção sobre os órgãos mecânicos da moto nem a troca de pneus.

12.4 Irá existir uma Assistência com tempo limitado no final da 1ª Etapa, após o SS1 (2h00 desde o final do SS1).

12.5 Só os veículos identificados com Placas de Assistência **“SERVICE 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 pena que pode ir até à desclassificação.**

12.6 É expressamente proibido o abastecimento com o motor em marcha.

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 motociclo é proibido, implicando uma penalização de 30 minutos e em caso de reincidência a desclassificação.

ARTIGO 13

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

13.1 No dia 27 de outubro de 2016, realizar-se-á uma **Cerimónia de Partida** nos Jardins do Tarro, conforme programa da prova. Após as verificações técnicas, os veículos devem ser colocados no Parque Fechado situado próximo dos Jardins do Tarro.

A partir das 20h00 terá início a apresentação das equipas ao público e entidades presentes. A participação dos pilotos com vestuário adequado (botas, calças e camisola ou blusão e capacete) é obrigatório. Após a apresentação os concorrentes deslocam-se para o Parque Fechado da NERPOR.

13.2 No dia 28 de outubro de 2016, disputar-se-á uma Super Especial (SSS1) sob a forma de um Sector Seletivo com a extensão de 5,52 km e o SS 2 com cerca de 85km. **O tempo obtido no SS1 servirá para definir a ordem de partida do SS2.**

As partidas do SS1 serão dadas por ordem crescente. As Motos em primeiro lugar, seguido dos Quads e por último os UTV/Buggy. Partirão todos, individualmente, de trinta em trinta segundos. Existirão intervalos de 5 minutos entre os grupos.

13.2 Penalizações por avanço e por atraso à entrada do Prólogo e no Parque Fechado

Até 30 minutos	1 Minuto por minuto
Mais de 30 minutos	Desclassificação

13.3 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 penalizado com a atribuição do pior tempo.

No caso de uma saída de pista, os pilotos deverão regressar à prova no mesmo local.

- 13.4** 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 SSS1.
- 13.5** O tempo máximo para efetuar o SS1 será de 30 minutos.
- 13.6** No caso de um piloto não conseguir completar o SS1 dentro dos 30 minutos regulamentares, ser-lhe-á atribuído o tempo máximo (30 minutos).
No caso de um piloto não participar no SS1, ser-lhe-á atribuído o tempo máximo para a realização do mesmo (30 minutos), mais uma penalização de 20 minutos. Ainda assim, será autorizado a partir para o SS2 desde que se apresente no parque fechado que antecede o SS2 até 15 minutos antes da saída do último concorrente desse mesmo parque.
Caso um piloto não complete o SS2, será inda assim autorizado a partir para a 2ª Etapa, desde que o respetivo motociclo dê entrada no Parque Fechado até à hora limite prevista para o piloto em questão (tempo máximo do SS, tempos de ligação), acrescida do tempo que conduz à desclassificação.
Caso um piloto não participe no SS2, será ainda assim autorizado a participar na 2ª etapa. Ser-lhe-á atribuído o tempo máximo do SS2 mais as penalizações dos diversos controlos horários.
Em qualquer destes casos os pilotos terão que iniciar a 1ª etapa, ou seja retirar a moto do Parque Fechado.
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.
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.
- 13.7** As penalizações registadas nos Controlos Horários instalados durante a 1ª etapa não influenciarão a ordem de partida para a 2ª Etapa.
- 13.8** No caso de empate no SS1, os pilotos com o mesmo tempo averbado partirão para o SS2 pela ordem numérica.
- 13.9** **O tempo do SS1 conta** para efeitos de estabelecimento da classificação final da prova.
- 13.10** 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.

Reconhecimento do Prólogo

O reconhecimento do Prólogo poderá ser realizado conforme programa da prova, dia 27 de outubro, entre as 13h00 e as 16h30 a pé ou de bicicleta.

ARTIGO 14

BRIEFING

- 14.1** Conforme programa da prova.

PARTIDAS (ORDEM E INTERVALOS) E LIGAÇÕES

15.1 As partidas para a 1ª Etapa serão dadas por ordem crescente. As Motos em primeiro lugar, seguido dos Quads e por último os UTV/Buggy. Partirão todos, individualmente, de trinta em trinta segundos. Existirão intervalos de 5 minutos entre os grupos.

As categorias de Promoção partirão antes da 1ª Moto.

15.2 As partidas para o SS2 serão dadas pela ordem de classificação do SS1. As penalizações registadas nos 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 UTV/Buggy.

As Motos partirão 4 a 4 em cada minuto, os Quad's um a um em cada trinta segundos, os UTV-Buggy um a um em cada trinta segundos. Existirão intervalos de 15 minutos entre os grupos.

As categorias de Promoção partirão pela classificação do SS1 dentro de cada Grupo.

15.3 A partida para a 2ª Etapa da prova será dada em função da classificação obtida com a soma do tempo obtido no SS1 e SS2. As Motos em primeiro lugar, seguido dos Quads e por último os UTV/Buggy. As penalizações registadas nos Controlos Horários instalados durante a 1ª Etapa não influenciarão a ordem de partida da 2ª etapa.

As categorias de Promoção partirão conforme o programa publicado em aditamento.

As categorias Promoção partirão para os SS2 e SS3 pelo resultado obtido no SS anterior, ou seja, não por Categoria mas sim pelos resultados obtidos.

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

15.4 Ligações:

Dia 27:

Cerimónia de Partida – NERPOR / Jardins do Tarro – pelos próprios meios

Dia 28:

1ª Etapa – Parque Fechado (NERPOR) / SS1 – pelos próprios meios

Final SS1* / SS2 – livre (pelos próprios meios ou em atrelados ou furgões)

Final SS2 / Parque Fechado (NERPOR) – pelos próprios meios

**Apenas a partir do IP2 (asfalto)*

Dia 29:

2ª Etapa – Parque Fechado (NERPOR) / 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 30 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, 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 30 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 19.4 do RNTT, uma falsa partida e, particularmente, uma partida efetuada antes de o sinal de partida ser dado pelo Comissário responsável, será penalizada com 2 minutos. Podem ser aplicadas sanções mais graves pelo Júri da Prova, particularmente no caso de repetição da infração.

ARTIGO 17

CONTROLOS HORÁRIOS

- 17.1** São considerados Controlos Horários:
- As Partidas e Chegadas das Etapas;
 - O Controlo de Chegada que antecede o SS1;
 - O Controlo de Partida do SS1;
 - 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 encontrem 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 TEMPOS ENTRE CONTROLOS**
Os tempos fixos concedidos entre os diferentes Controlos Horários serão indicados em aditamento.
- 17.8 DESCLASSIFICAÇÃO**
Qualquer atraso superior a 30 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:

$$T_n = T_o + T_m + 60 \text{ minutos}$$

- **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

Serão distribuídos road books unicamente para efetuar os sectores de ligação. Os percursos dos SS1 e SS2 serão indicados com setas, fita plástica e pinturas (à exceção dos UTV-Buggy que terão Road Book para os Setores Seletivos).

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, vermelha e branca, com o logótipo "ACP"**, no lado direito do percurso (em caso de engano, quando o concorrente regressa á pista, a colocação da fita define rapidamente a direção a seguir)
- Colocação de **fita plástica vermelho e branca 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 às ZA)

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 da forma seguinte:

- **CC 200 m (200 m antes do local)**
- **CC (no local)**

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, serão instalados controlos de passagem ao longo do percurso.

Estes controlos são 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.

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.

A falta da carta obriga, em qualquer caso, a paragem no controlo para registo da passagem, na carta do controlador e em qualquer local do piloto ou moto.

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.

d) A não passagem por um controlo de passagem, implica a desclassificação.

e) 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

f) O número e a localização dos diversos Controlos de Passagem serão indicadas por aditamento a distribuir no Briefing.

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.

Não serão concedidos quaisquer descontos relativamente ao tempo gasto para percorrer o itinerário devido a estas circunstâncias.

No entanto, considerando as condições específicas desta prova, do tipo Baja, constituída por um só Sector Seletivo, 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, 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;
- b) Dois Controlos de Passagem sucessivos;
- 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;
- E o tempo fictício atribuído no Subsector não percorrido integralmente por todos os concorrentes, este tempo pode ser obtido adicionando o pior tempo realizado no Subsector a considerar. A aplicação desta regra é da competência do Júri da Prova. Se o Júri da Prova considerar como anormal o pior tempo realizado, pode ser tomado como referência, dentro

dos quatro piores tempos, aquele que lhes pareça ter sido efetuado em condições normais de prova ou o mais conveniente.

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 (SLC) GPS / GSM

É obrigatório o uso do sistema de localização da CRNOBANDEIRA / FMP.

Este sistema permite verificar a posição de cada piloto no percurso. O equipamento tem um custo de aluguer e uma caução que será devolvida ao piloto em troca da entrega do equipamento em perfeito estado de funcionamento (Art.5.2).

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 Jury 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 do equipamento e procedimentos em caso de emergência será efetuada no Briefing de dia 22, conforme programa da prova.

As normas de utilização são as descritas no regulamento da FMP (Anexo 3) 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 10 minutos antes da sua hora de partida, para preparar o veículo para a partida.

21.6 Dentro do Parque Fechado as Motos, Quads e UTV-Buggys podem deslocar-se por ação do motor, desde que o façam a uma velocidade inferior a 10 km/h e de forma a não colocar em risco a segurança de terceiros.

21.7 Concluída a prova, os veículos poderão ser retirados do Parque Fechado 30 minutos após a hora de fecho do controlo horário de chegada da 2ª Etapa. Para que o piloto ou um seu representante seja autorizado a retirar a moto do Parque Fechado, terá obrigatoriamente que entregar a pulseira de identificação no Secretariado e preencher o formulário criado para o efeito.

21.8 O Parque Fechado deixará de estar sob a vigilância e responsabilidade da organização a partir das 00h00 do dia 30 de outubro de 2016.

ARTIGO 22

RECLAMAÇÕES/PROTESTOS

22.1 Protestos sobre motos, conforme art.º 26 do RNTT Open 2016.

22.2 Reclamações sobre classificações, conforme art.º 26 do RNTT Open 2016.

22.3 Recurso, conforme art.º 26 do RNTT Open 2016.

ARTIGO 23

LISTA DE PRÉMIOS

23.1 CLASSIFICAÇÃO GERAL

23.1.1 CLASSIFICAÇÃO GERAL MOTO

1º ao 10º classificado	Taça
------------------------	------

23.1.2 CLASSIFICAÇÃO GERAL QUAD

1º ao 5º classificado	Taça
-----------------------	------

23.1.3 CLASSIFICAÇÃO GERAL UTV

1º ao 5º classificado	Taça
-----------------------	------

23.1.4 CLASSIFICAÇÃO GERAL Buggy

1º ao 3º classificado	Taça
-----------------------	------

23.2 CLASSIFICAÇÃO POR CLASSES

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

3 primeiros das classes MOTO - M0/M1/M2/M3/MP/MPS/MPV /MTB	Taça ou medalha
------------------------------------------------------------	-----------------

3 primeiros das classes QUAD – Q1/Q2/Q3/QP /QPS/QPV

3 primeiros das classes UTV / Buggy – UB1/U2/UBP /UBS/UBV

1ª classificada da classificação especial Senhoras Moto

1ª classificada da classificação especial Senhoras Quad

1ª classificada da classificação especial Senhoras UTV / Buggy

1º classificado da classificação Veterano Moto / Quad

1º classificado da classificação Veterano Especial Moto / Quad

23.3 CLASSIFICAÇÃO POR CATEGORIAS E CLASSES DE PROMOÇÃO

1º classificado por classe da categoria Classic Baja	Taça ou medalha
1º classificado por classe da categoria Pré Classicas	
1º classificado por classe da categoria Maxi Baja	
1º classificado por classe da categoria Cinquentinha	
1ª classificada por classe da categoria Ladies Baja	
1º classificado por classe da categoria Honda XR	
1º classificado da categoria OPEN	
1º classificado da categoria Polaris ACE 570	
1º classificado da categoria Family Baja	
3 primeiros classificados categoria Hobby	
1º classificado Classe 87 Moto	

ARTIGO 24

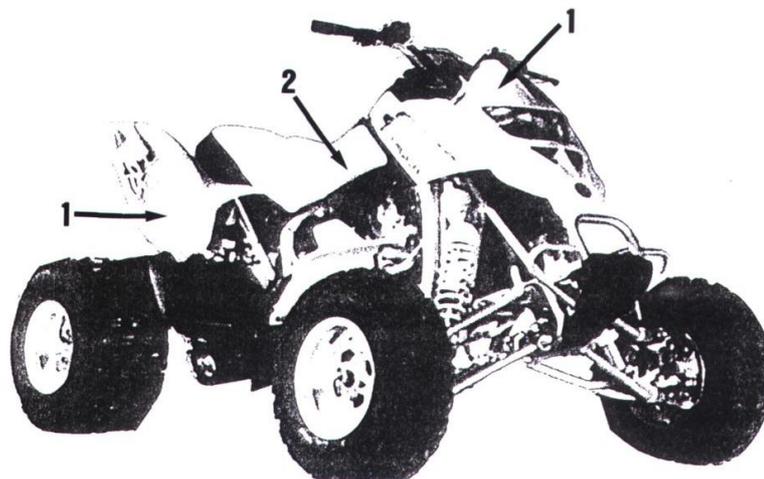
DISTRIBUIÇÃO DE PRÉMIOS

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

24.2 Conforme art.º 33 do Regulamento do Campeonato Nacional de Todo o Terreno 2016.

ANEXO I

LOCALIZAÇÃO DA PUBLICIDADE



- 1 3 Painéis com os números de prova
- 2 2 Placas de publicidade
- 3 Dorsal (para colocar na parte de trás)
- 4 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

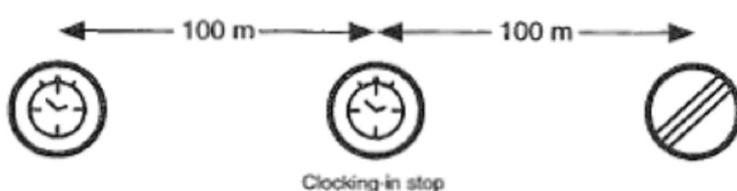
SINALIZAÇÃO DOS CONTROLOS

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

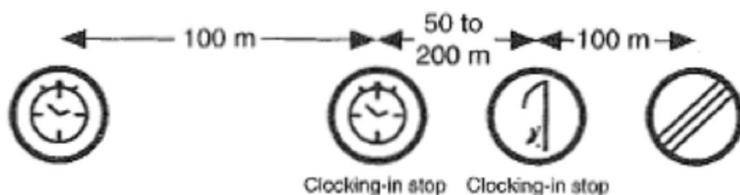
START OF ZONE CONTROL END OF ZONE
Panels with yellow background Panels with red background Panels with beige background



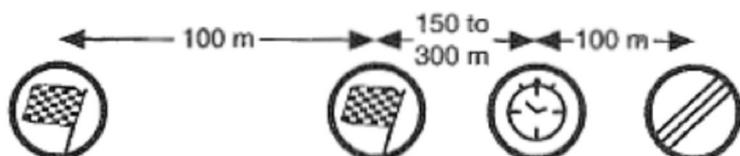
ROUTE CHECKS



TIME CHECK



TIME CHECK FOLLOWED BY A START OF A SELECTIVE SECTOR



ARRIVAL AT A SELECTIVE SECTOR



START OF A SELECTIVE SECTION COINCIDING WITH THE START OF A LEG



ANEXO III

EQUIPAMENTO

1. Todos os pilotos deverão estar equipados com:

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

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

ANEXO IV

HORÁRIOS

1ª ETAPA - Sexta, 28 de Outubro						
CH	LOCALIZAÇÃO	SS km	Ligação km	Total km	Tempo	1ª Moto
0	PARTIDA 1ª Etapa					07:40
1	CH Partida SSS1		7,07	7,07	00:15	07:55
SS1	SSS1 PARTIDA	5,62				08:00
1A	SSS1 STOP			5,62	-	08:05
1B	Reagrupamento IN		68,59	68,59	01:30 *	09:35
1C	Reagrupamento OUT					11:25
2	CH Partida SS2		2,80	2,80	00:15	11:40
SS2	SS2 PARTIDA	83,15				11:45
2A	SS2 STOP			83,15		12:45
2B	CHEGADA 1ª Etapa		6,71	6,71	02:00 *	14:45
	1ª Etapa totais	88,77	85,17	173,94		

2ª ETAPA - Sábado, 29 de Outubro						
CH	LOCALIZAÇÃO	SS km	Ligação km	Total km	Tempo	1ª Moto
2C	PARTIDA 2ª Etapa					08:55
3	CH Partida SS3		26,10	26,10	01:00	09:55
SS3	SS3 PARTIDA	345,00				10:00
3A	SS3 STOP			345,00	-	14:00
3B	CHEGADA 2ª Etapa		5,86	5,86	00:30 *	14:30
	2ª Etapa totais	345,00	31,96	376,96		

TOTAIS				
	SS	Ligação	Total	% SS
1ª Etapa - SSS1 / SS2	88,77	85,17	173,94	51,0%
2ª Etapa - SS3	345,00	31,96	376,96	91,5%
Total	433,77	117,13	550,90	78,7%

* Tempo Máximo, entrada por avanço autorizada

ANEXO V

GPS – Instruções de Utilização

1. Botão de Power. Não pode ser utilizado pelos concorrentes.

Este botão só pode ser utilizado pelos elementos da Cronobandeira.
É da responsabilidade do concorrente garantir que este botão não fica sobre pressão quando está no bolso.



2. Botões de Volume.

Quando em chamada podem ser utilizados para aumentar ou diminuir o volume do auscultador.



3. Botão 'Tudo OK'.

Este botão pode ser utilizado para informar a organização de que tudo está bem. Carregar no botão até sentir a vibração. Não é feita nenhuma chamada de voz.



4. Botão de SOS.

Em caso de emergência deve carregar neste botão até sentir a vibração.

O equipamento faz de imediato uma chamada telefónica para a base.

Neste momento deve utilizar o equipamento como um telemóvel.



A utilização do sistema SOS sem justificação implica penalizações descritas no Regulamento Particular da Prova.