



# REGULAMENTO PARTICULAR

26 a 28 de outubro de 2023



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



## INDEX

	Palmarés	3
<b>Artigo 1</b>	Introdução	7
<b>Artigo 2</b>	Organização	7
<b>Artigo 3</b>	Programa	10
<b>Artigo 4</b>	Regulamentação	11
<b>Artigo 5</b>	Veículos e Pilotos Admitidos / Classes e Categorias da Prova	12
<b>Artigo 6</b>	Pilotos / Licenças Desportivas	15
<b>Artigo 7</b>	Inscrições	15
<b>Artigo 8</b>	Seguro	18
<b>Artigo 9</b>	Identificação	18
<b>Artigo 10</b>	Publicidade	18
<b>Artigo 11</b>	Treinos e Reconhecimentos	19
<b>Artigo 12</b>	Itinerário	19
<b>Artigo 13</b>	Verificações Administrativas	20
<b>Artigo 14</b>	Verificações Técnicas	20
<b>Artigo 15</b>	Assistência e Abastecimento	22
<b>Artigo 16</b>	Qualifying Special Stage (QSS1) / Reconhecimentos / Penalização Fixa e tempo máximo dos SS	24
<b>Artigo 17</b>	Briefing	26
<b>Artigo 18</b>	Partidas (Ordem e Intervalos) e Ligações	26
<b>Artigo 19</b>	Controlos Horários	27
<b>Artigo 20</b>	Sectores Seletivos / Marcação do percurso / CP / Interrupção dos SS / Controlo de Velocidade / Pneus / Neutralização	27
<b>Artigo 21</b>	Segurança	33
<b>Artigo 22</b>	Meios Rádio / Telefones	34
<b>Artigo 23</b>	Parque Fechado	34
<b>Artigo 24</b>	Reclamações / Protestos	35
<b>Artigo 25</b>	Lista de Prémios	35
<b>Artigo 26</b>	Distribuição de Prémios	36
<b>Artigo 27</b>	Ambiente	36
<b>Anexo I</b>	Localização da Publicidade	37
<b>Anexo II</b>	Relações com os concorrentes	38
<b>Anexo III</b>	Equipamento	39
<b>Anexo IV</b>	Horários	40
<b>Anexo V</b>	Instruções para o Sistema de Localização e Segurança GPS/GSM, STELLA III (SSV e Quad) SPICA III (Moto)	42
<b>Anexo VI</b>	Plano de Segurança	56
<b>Anexo VII</b>	Layout Nerpor	59

## Palmarés (MOTO)

<b>1987</b>	1 <sup>st</sup> Paulo Marques / Marcos Carvalho – Apríla RX 250 2 <sup>nd</sup> António Lopes – Honda CR 250 3 <sup>rd</sup> João Lopes - Honda CR 250	<b>1988</b>	1 <sup>st</sup> António Lopes / João Lopes – Honda CR 250 2 <sup>nd</sup> José Projecto / Bernardo Villar – Yamaha YZ 250 3 <sup>rd</sup> Nuno Carido / Júlio Lopes – Honda CR 250
<b>1989</b>	1 <sup>st</sup> João Lopes – Honda CR 250 2 <sup>nd</sup> Gilles Lalay – Suzuki RMX 3 <sup>rd</sup> António Lopes – Honda CR 500	<b>1990</b>	1 <sup>st</sup> António Lopes – Honda CR 500 2 <sup>nd</sup> João Lopes – Honda CR 500 3 <sup>rd</sup> Thierry Magnaldi – Yamaha YZ 250
<b>1991</b>	1 <sup>st</sup> António Lopes – Honda CR 250 2 <sup>nd</sup> Bernardo Villar – Honda XR 600 3 <sup>rd</sup> David Castera – Yamaha YZ 250	<b>1992</b>	1 <sup>st</sup> António Lopes – Honda CR 250 2 <sup>nd</sup> Thierry Magnaldi – Yamaha YZ 250 3 <sup>rd</sup> Cyril Esquirol – Husqvarna WR 250
<b>1993</b>	1 <sup>st</sup> Carlos Crespo – Kawasaki KX250 2 <sup>nd</sup> Paulo Marques – Honda CR 250 3 <sup>rd</sup> António Lopes – Honda CR 250	<b>1994</b>	1 <sup>st</sup> Paulo Marques – Honda CR 250 2 <sup>nd</sup> Miguel Farrajota – TM Enduro 250 3 <sup>rd</sup> Alain Perez – Kawasaki KX 250
<b>1995</b>	1 <sup>st</sup> Richard Sainct – Honda CR 250 2 <sup>nd</sup> Paulo Marques – Honda CR 250 3 <sup>rd</sup> Mário Brás – KTM LC4 620	<b>1996</b>	1 <sup>st</sup> Alain Perez – Kawasaki KX 250 2 <sup>nd</sup> Paulo Marques – Honda CR 250 3 <sup>rd</sup> António Lopes – Husaberg FE 500
<b>1997</b>	1 <sup>st</sup> Miguel Farrajota – TM 250 2 <sup>nd</sup> Paulo Ascenso – Honda CR 250 3 <sup>rd</sup> Nuno Duarte – Yamaha YR 250	<b>1998</b>	1 <sup>st</sup> Rúben Faria – Yamaha WR 400 2 <sup>nd</sup> Pedro Afonso – Honda 250 3 <sup>rd</sup> Luís Serra – Yamaha YZ 250
<b>1999</b>	1 <sup>st</sup> Rúben Faria – Yamaha YZ 400F 2 <sup>nd</sup> Pedro Afonso – Kawasaki KX 3 <sup>rd</sup> Miguel Farrajota – TM Enduro 250	<b>2000</b>	1 <sup>st</sup> Luís Serra – Yamaha YZ 250 2 <sup>nd</sup> Victor Azevedo – Honda CRE 250 3 <sup>rd</sup> Pedro Afonso – Kawasaki KX 500
<b>2001</b>	1 <sup>st</sup> Paulo Gonçalves – Honda CR 250 2 <sup>nd</sup> Pedro Afonso – Yamaha WR426 3 <sup>rd</sup> Sandro Marcos – Honda CR 250	<b>2002</b>	1 <sup>st</sup> Luís Serra – KTM 520 EXC 2 <sup>nd</sup> Paulo Gonçalves – Honda CRF 450 3 <sup>rd</sup> Válder Martins – KTM 125 EXC
<b>2003</b>	1 <sup>st</sup> Sandro Marcos – Suzuki 250 2 <sup>nd</sup> Pedro Afonso – Yamaha WR 450 3 <sup>rd</sup> Pedro Barradas – Honda CRF 450	<b>2004</b>	1 <sup>st</sup> Mário Patrão – Yamaha WR 450 2 <sup>nd</sup> Paulo Cardoso – Yamaha WR 450 3 <sup>rd</sup> Joaquim Norte – KTM EXC 520
<b>2005</b>	1 <sup>st</sup> Mário Patrão – Yamaha YZ 450F 2 <sup>nd</sup> António Maio – Yamaha YZ 250 LC 3 <sup>rd</sup> Paulo Gonçalves – Honda CRF 450	<b>2006</b>	1 <sup>st</sup> Mário Patrão – Suzuki RMZ 450 2 <sup>nd</sup> Rúben Faria – Yamaha YZ 450 3 <sup>rd</sup> António Maio – Yamaha YZ 450
<b>2007</b>	1 <sup>st</sup> António Maio – Yamaha YZ 480F 2 <sup>nd</sup> Mário Patrão – Suzuki RMZ 450 3 <sup>rd</sup> Tomás Neves - Yamaha WR 250F	<b>2008</b>	1 <sup>st</sup> António Maio – Kawasaki KX 450 F 2 <sup>nd</sup> Mário Patrão – Suzuki RMZ 450 3 <sup>rd</sup> Fernando Ferreira – Yamaha YZ 450 F
<b>2009</b>	1 <sup>st</sup> Mário Patrão – Suzuki RMZi 450 2 <sup>nd</sup> António Maio – Kawasaki KXF 450 3 <sup>rd</sup> David Megre – KTM EXC.F 250	<b>2010</b>	1 <sup>st</sup> António Maio – Yamaha YZ 450 F 2 <sup>nd</sup> Mário Patrão – Suzuki RMX - Z 3 <sup>rd</sup> David Megre – KTM EXC 450 R
<b>2011</b>	1 <sup>st</sup> António Maio – Yamaha YZ 450 F 2 <sup>nd</sup> Luís Oliveira – Yamaha YZ 125 3 <sup>rd</sup> Fausto Mota – Yamaha YZ 250 F	<b>2012</b>	1 <sup>st</sup> António Maio – Yamaha YZ 450 F 2 <sup>nd</sup> Mário Patrão – Suzuki RMZ 450 3 <sup>rd</sup> Hélder Rodrigues – Honda CRF 450
<b>2013</b>	1 <sup>st</sup> Mário Patrão – Suzuki RMZ 450 2 <sup>nd</sup> António Maio – Yamaha YZ 450 F 3 <sup>rd</sup> Pedro Afonso – KTM 500 EXC 510	<b>2014</b>	1 <sup>st</sup> Mário Patrão – Suzuki RMZ 450 2 <sup>nd</sup> António Maio – Yamaha YZ 450 F 3 <sup>rd</sup> João Vivas – Suzuki RMZ 450
<b>2015</b>	1 <sup>st</sup> Luís Oliveira – Yamaha YZ 2 <sup>nd</sup> Mario Patrão – KTM 450 SXF 3 <sup>rd</sup> Sebastian Bühler – Yamaha YZ 250F	<b>2016</b>	1 <sup>st</sup> Luís Oliveira – Yamaha YZ 2 <sup>nd</sup> Sebastian Bühler – Yamaha WR 450 F 3 <sup>rd</sup> João Lourenço – Sherco SEF R
<b>2017</b>	1 <sup>st</sup> António Maio – Yamaha WR 2 <sup>nd</sup> Luís Oliveira – Honda RX 3 <sup>rd</sup> Mário Patrão – KTM 450 EXC Factory	<b>2018</b>	1 <sup>st</sup> Sebastian Buhler – Yamaha WR 450 F 2 <sup>nd</sup> Bruno Santos – KTM EXC F 3 <sup>rd</sup> Martim Ventura – Yamaha WR 250 F
<b>2019</b>	1 <sup>st</sup> Sebastian Buhler – Husqvarna FC 450 2 <sup>nd</sup> António Maio – Yamaha WR Rally 3 <sup>rd</sup> Bruno Santos – Husqvarna FE	<b>2020</b>	1 <sup>st</sup> Sebastian Buhler – Hero Hero 450 Rally 2 <sup>nd</sup> Joaquim Rodrigues – Hero Hero 450 Rally 3 <sup>rd</sup> Bruno Santos – Husqvarna FE 500
<b>2021</b>	1 <sup>st</sup> António Maio – Yamaha WR450F 2 <sup>nd</sup> Gustavo Gaudêncio – Honda CRF4 3 <sup>rd</sup> André Sérgio – Yamaha WRF	<b>2022</b>	1 <sup>st</sup> António Maio – Yamaha WR450F 2 <sup>nd</sup> Martim Ventura – Yamaha WR450F 3 <sup>rd</sup> Gustavo Gaudêncio – Honda CRF450RX

## QUAD

<b>2000</b>	1 <sup>st</sup> Paulo Barbosa – Yamaha YFZ 350 2 <sup>nd</sup> Jordi Saborit – Honda TRX 400 3 <sup>rd</sup> Paulo Nobre - Honda TRX 400	<b>2001</b>	1 <sup>st</sup> Mário Reis - Honda TRX 400 2 <sup>nd</sup> Paulo Nobre - Bombardier GS 650 3 <sup>rd</sup> Jorge Esperto - Bombardier GS 650
<b>2002</b>	1 <sup>st</sup> Vítor Santos – Suzuki LT 400 2 <sup>nd</sup> José Clemente - Honda TRX 400 3 <sup>rd</sup> Paulo Nobre – Bombardier GS 650	<b>2003</b>	1 <sup>st</sup> Jordi Saborit - Bombardier GS 650 2 <sup>nd</sup> Vítor Santos – Suzuki LTZ 400 3 <sup>rd</sup> Nelson Caxias – Polaris Predator 500
<b>2004</b>	1 <sup>st</sup> João Lopes – Suzuki LTZ 450 2 <sup>nd</sup> António Moreira – Polaris Predator 500 3 <sup>rd</sup> Pedro Costa – Honda TRX 450	<b>2005</b>	1 <sup>st</sup> Rui Fernandes – Honda TRX 450R 2 <sup>nd</sup> Pedro Costa – Suzuki LTZ 400 3 <sup>rd</sup> Alexandre Oliveira – Suzuki LTZ 400
<b>2006</b>	1 <sup>st</sup> Nelson Caxias – Yamaha YFZ 450 2 <sup>nd</sup> Luís Enjeitado – Yamaha YFZ 450 3 <sup>rd</sup> Simão Correia – Suzuki LTZ 400	<b>2007</b>	1 <sup>st</sup> Vítor Santos – Suzuki LTR 450 2 <sup>nd</sup> Paulino Cruz – Suzuki LTR 450 3 <sup>rd</sup> João Lopes – Suzuki LTR 450
<b>2008</b>	1 <sup>st</sup> Rui Mendes – Suzuki LTR 450 2 <sup>nd</sup> João Peraboa – Suzuki LTR 450 3 <sup>rd</sup> João Batista – Suzuki LTR 480	<b>2009</b>	1 <sup>st</sup> Humberto Pinto – Suzuki LTR 450 2 <sup>nd</sup> Roberto Borrego – KTM 525 XC 3 <sup>rd</sup> João Lopes – Suzuki LTR 450
<b>2010</b>	1 <sup>st</sup> Roberto Borrego – KTM 525 XC 2 <sup>nd</sup> João Lopes – Suzuki LTR 450 Z 3 <sup>rd</sup> Humberto Pinto – Suzuki LTR 450	<b>2011</b>	1 <sup>st</sup> Roberto Borrego – YFZ 450 2 <sup>nd</sup> António Moreira – Polaris Outlaw 525 3 <sup>rd</sup> Vítor Santos – Kawasaki KFX 450
<b>2012</b>	1 <sup>st</sup> Roberto Borrego – Yamaha YFZ 450 R 2 <sup>nd</sup> Rui Cascalho – Yamaha YFZ 450 R 3 <sup>rd</sup> André Mendes – Suzuki LTR 450 B	<b>2013</b>	1 <sup>st</sup> André Carita – Suzuki LTR 450 2 <sup>nd</sup> Vítor Santos – Yamaha 450 R 3 <sup>rd</sup> Luis Enjeitado – Polaris MXR 450
<b>2014</b>	1 <sup>st</sup> Luis Enjeitado – Yamaha YFZ 450 2 <sup>nd</sup> Rui Cascalho – Yamaha YFZ 450 R 3 <sup>rd</sup> Ricardo “Antrax” Carvalho – Polaris MXR 450	<b>2015</b>	1 <sup>st</sup> Roberto Borrego – Yamaha YFZ 450R 2 <sup>nd</sup> André Carita – Suzuki LTR 450 3 <sup>rd</sup> Antonio Moreira – Yamaha YFZ 450R
<b>2016</b>	1 <sup>st</sup> Roberto Borrego – Yamaha YFZ 450R 2 <sup>nd</sup> Rodrigo Pagaiame – Yamaha YFZ 450R 3 <sup>rd</sup> Vítor Caeiro – Yamaha YFZ	<b>2017</b>	1 <sup>st</sup> Roberto Borrego – Yamaha YFZ 450R 2 <sup>nd</sup> Filipe Fernandes – Kawasaki KFX 450R 3 <sup>rd</sup> Vítor Caeiro – Yamaha YFZ-R
<b>2018</b>	1 <sup>st</sup> Roberto Borrego – Yamaha YFZ 450R 2 <sup>nd</sup> Jacinto Lourenço – Moto Start TR 3 <sup>rd</sup> Pedro Silva – Yamaha YFZ	<b>2019</b>	1 <sup>st</sup> Roberto Borrego – Yamaha YFZ 450R 2 <sup>nd</sup> Ruben Alexandre – Yamaha YFZ 450 R 3 <sup>rd</sup> André Carita – Suzuki LTR
<b>2020</b>	1 <sup>st</sup> Ruben Alexandre – Yamaha YFZ 450R 2 <sup>nd</sup> Fábio F. Ferreira – Yamaha YFZ 450 R 3 <sup>rd</sup> Filipe Silva – Suzuki LTR	<b>2021</b>	1 <sup>st</sup> Luis Fernandes – Yamaha YFZ 450R 2 <sup>nd</sup> Luis Enjeitado – Yamaha YFZ 450 R 3 <sup>rd</sup> Flávio Gonçalves – Yamaha YFZ 450
<b>2022</b>	1 <sup>st</sup> João Vale – Yamaha YFZ 450R 2 <sup>nd</sup> Luis Fernandes – Yamaha YFZ 450R 3 <sup>rd</sup> Filipe Silva – Suzuki LTR 450		

## UTV

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

## BUGGY

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

## UTV/BUGGY

<b>2016</b>	1 <sup>st</sup> João Silva/Marco Silva – Yamaha YXZ 1000 2 <sup>nd</sup> Pedro Mendes – Polaris RZR 3 <sup>rd</sup> Stephane Peterhansel/Andrea P. - Yamaha YXZ
-------------	---

## SSV

<b>2017</b>	1 <sup>st</sup> Rúben Faria/Pedro Velosa – Can-Am Maverick X3 RS 2 <sup>nd</sup> Stéphane Peterhansel/Andrea Peterhansel – Yamaha YXZ 1000S 3 <sup>rd</sup> Bruno Martins/Eurico Adão – Can-Am Maverick X3 RS	<b>2018</b>	1 <sup>st</sup> Marco Pereira/Eurico Adão – Can-Am Maverick X3 RS XRS 2 <sup>nd</sup> Vitor Santos/Gregório Pereira – Can-Am Maverick X3 XRS TURBO 18 3 <sup>rd</sup> Dirk Von Zitzewitz/Andrea Peterhansel – Can-Am Maverick
<b>2019</b>	1 <sup>st</sup> Pedro Carvalho/André Guerreiro – Can Am Maverick X3 2 <sup>nd</sup> Santinho Mendes - Can Am Maverick X3 3 <sup>rd</sup> João Monteiro/Manuel Pereira - Can Am Maverick X3 XRS	<b>2020</b>	1 <sup>st</sup> João Dias – Can Am Maverick X3 2 <sup>nd</sup> Alexandre Pinto/Fábio Belo - Can Am Maverick X3 3 <sup>rd</sup> Roberto Borrego/Nuno Abrantes - Can Am Maverick X3 XRS
<b>2021</b>	1 <sup>st</sup> Gonçalo Guerreiro – Can Am XRS 2 <sup>nd</sup> Alexandre Pinto – Bombardier Can Am Maverick 3 <sup>rd</sup> Armindo Araújo/Beatriz Pinto – Bombardier Maverick	<b>2022</b>	1 <sup>st</sup> Gonçalo Guerreiro/Fernando Mendes – Can Am XRS 2 <sup>nd</sup> João Monteiro/Nuno Morais – Can Am X3 3 <sup>rd</sup> Luis Cidade/Pedro Mendonça – Can Am XRS



## ART.1 – INTRODUÇÃO

- 1.1. O Automóvel Club de Portugal (ACP) organiza de 26 a 28 de outubro de 2023, a 37ª BAJA PORTALEGRE 500. A prova é pontuável para o Campeonato Nacional de Todo-o-Terreno Open da FMP.

E outros:

- Yamaha YXZ1000R European Cup SuperFinale
- Mini Baja

**Aprovado pela FMP em: 28/08/2023**

Modificações ou alterações ao Regulamento Particular serão anunciadas somente por aditamentos numerados e datados, emitidos pelo Organizador e aprovados pela FMP e/ou pelo Júri da Prova.

### 1.2. Descrição da Prova

- 25 outubro, creditações e instalação na Nerpor
- 26 outubro, verificações administrativas, técnicas e reconhecimento do Prólogo;
- 27 outubro, 1ª Etapa, inclui o Prólogo, de aprox. 3,5 km e o SS1 de aprox. 60 km
- 28 outubro, 2ª Etapa, inclui o SS2 com cerca de 320km.  
O percurso deve ser mantido secreto. Somente os SSV dispõem de um Road Book para os sectores seletivos. O percurso é marcado com setas, fita plástica e alguns outros sinais para as Motos e Quads. Serão colocados locais para abastecimento ou zonas de assistência a cada 85km, máximo.  
As motos e quads dispõem apenas de Road Book para as ligações.  
A altitude média dos setores seletivos é de 500 metros.

### 1.3. Piso do percurso

Terra batida 100%

## ART.2 – ORGANIZAÇÃO

### 2.1 Nome da Organização, Endereço e Detalhes de Contacto

**Automóvel Club de Portugal**

**ACP Motorsport**

Rua General Humberto Delgado, 3

2685-340 Prior Velho – Portugal

Tel.: + 351 219 429 187

Fax: + 351 219 429 192

E-mail: [acpmotorsport@acp.pt](mailto:acpmotorsport@acp.pt)

Website: [www.acp.pt](http://www.acp.pt)



**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](mailto:acpmotorsport@acp.pt)





## 2.2 Localização do Evento NERPOR

Campo da Feira  
7300 Portalegre  
Phone: +351 219 429 187  
Fax: +351 219 429 192  
E-mail: [acpmotorsport@acp.pt](mailto:acpmotorsport@acp.pt)  
Website: [www.bajaportalegre500.com](http://www.bajaportalegre500.com)  
GPS: N 39° 16. 394' – W 07° 25. 266'

## 2.3 Quadro Oficial de Afixação

26 a 28 de outubro:  
[www.bajaportalegre500.pt](http://www.bajaportalegre500.pt)  
Sportity  
Password: BAJA500MOTO

## 2.4 Secretariado

- Até 23 de outubro nas instalações do ACP Motorsport no Prior Velho (Art. 2.1), das 09h00 às 18h00
- De 24 a 28 de outubro na NERPOR (Art. 2.2)

## 2.5 Comissão Organizadora

<b>Presidente</b>	Carlos Barbosa
<b>Vice Presidente</b>	Marta Barbosa
	João Mendes Dias
	João Jordão
<b>Supervisor do Percurso</b>	Orlando Romana
<b>Responsável pelo Percurso</b>	Jaime Santos
<b>Secretária da Prova</b>	Vanda Marcelo

## 2.6 Júri da Prova

<b>Presidente</b>	José Rita
<b>Membro FMP</b>	Guilherme Oliveira
<b>Membro Organizador</b>	Eduardo Rovisco
<b>Secretária do Júri</b>	TBA

## 2.7 Delegados Técnicos

<b>Delegados Técnicos FMP</b>	José Gaspar
	Diogo Oliveira



## 2.8 Oficiais de Prova

Diretor de Prova	Márcio Santos
Diretor de Prova Adjunto	Nelson Correia
	Eduardo Rovisco
Chefe de Segurança	Jaime Santos
Médico Responsável	Dr. Pedro Barradas
Secretária do Evento	Vanda Marcelo
Comissário do Ambiente	TBA
Responsável pela Logística	Nuno Vieira
Responsável Media	Marco Barbosa
Responsável Cronometragem	TBA
Responsável pelos Controlos	TBA
Comissários Técnicos ACP	Nuno Castel-Branco
	Pedro Corrula
	Eduardo Botelho
	José Figueira
Relações com os Concorrentes	Eduardo Rovisco
	TBA
Coordenador do Parque de Assistência (NERPOR)	Filipe Santos
Coordenador das Zonas de Assistência (ZA) E GAS	Hugo Lourenço

## 2.9 Identificações de Oficiais

Diretor de Prova	Camisa Branca
Controladores	Colete Azul
Marshal	Colete Amarelo
Relações com Concorrentes	Colete Vermelho
Comissários Técnicos	Colete Preto
Médicos	Roupa Azul com logo próprio
Media	Colete Verde



## ART.3 – PROGRAMA

28 de agosto (segunda-feira)		
18h00	Abertura das Inscrições	Website / acp
	Publicação do Rally Guide	Website
	Publicação do Regulamento Particular	Website

2 de outubro (segunda-feira)		
18h00	Encerramento das Inscrições a Preço Reduzido	Website

9 de outubro (segunda-feira)		
18h00	Encerramento Definitivo das Inscrições	Website

20 de outubro (sexta-feira)		
18h00	Publicação da Lista de Inscritos	Website/Sportity

## SEMANA DA PROVA

25 de outubro (quarta-feira)		
10h00/22h00	Acreditações das Equipas	Estádio

26 de outubro (quinta-feira)		
07h00/20h00	Acreditações	Estádio
07h30/21h30	Horário de funcionamento do secretariado	Nerpor
08h00/14h00	Verificação administrativa ( <i>horário em aditamento</i> )	Nerpor
09h00/15h00	Verificação técnica ( <i>horário em aditamento</i> )	Nerpor
10h00/19h30	Acreditação Media	Estádio
10h00/19h30	Horário de funcionamento do Media Center	Nerpor
10h00/16h00	Reconhecimento do Prólogo, road book disponível no site da prova e no Sportity a partir das 09h30	Coutadas
16h00/19h00	Entrega de Road Book SSV das Secções 1 & 2	
16h00	1ª Reunião do Júri da Prova	Nerpor
18h00	Publicação da lista de partida para a Cerimónia de Partida	Website/Sportity
	Publicação da lista de partida para a Etapa 1	Website/Sportity
19h00	Cerimónia de Partida	Portalegre
20h30	Conferência de imprensa	Jardim do Tarro

<b>27 de outubro (sexta-feira)</b>		
07h00/21h30	Horário de funcionamento do secretariado	Nerpor
08h00/13h00	Acreditações	Estádio
08h00/13h00	Acreditação Media	Estádio
08h00/20h00	Horário de funcionamento do Media Center	Nerpor
07h25	Partida da 1ª Etapa	Nerpor
07h50	Partida do Prólogo	Coutadas
09h00	Publicação da classificação do Prólogo	Website/Sportity
09h30	Publicação da ordem de partida para a Secção 2	Website/Sportity
10h15	Partida do SS1	TBA
11h00*	Chegada do SS1	TBA
13h00/18h00	Entrega de Road Book (SSV) da Secção 3	Nerpor
15h00*	Chegada da 1ª Etapa	Nerpor
17h30	2ª Reunião do Júri da Prova	Nerpor
18h30	Publicação dos resultados da Etapa 1	Website/Sportity
19h00	Publicação da ordem de partida para a Etapa 2	Website/Sportity

<b>28 de outubro (sábado)</b>		
06h15/22h00	Horário de funcionamento do secretariado	Nerpor
07h00/21h00	Horário de funcionamento do Media Center	Nerpor
08h40	Partida da 2ª Etapa	Nerpor
09h45	Partida do SS2	TBA
13h45*	Chegada do SS2	Coutadas
14h15*	Chegada da 2ª Etapa	Nerpor
16h45	Cerimónia de Pódio	Nerpor
18h00	3ª Reunião do Jury da Prova	Nerpor
20h00	Publicação da classificação provisória	Website/Sportity
20h30	Publicação da classificação final	Website/Sportity
20h30	Entrega de Prémios	Nerpor

\* Hora prevista

**3.1** 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 (hora UTC + offset local).

## **ART.4 - REGULAMENTAÇÃO**

No caso de divergências na interpretação deste regulamento, somente o texto em português será considerado. Será considerado o presente regulamento e o regulamento da FMP.

Considera-se indispensável a obtenção, junto da Federação de Motociclismo de Portugal, do Regulamento do Campeonato Nacional Todo Terreno Open 2023, 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

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

## ART.5 – VEÍCULOS E PILOTOS ADMITIDOS / CLASSES E CATEGORIAS DA PROVA

### 5.1. Categorias MOTO (veículo)

MTT1	Motos 2T	até 149 cc
	Motos 4T	até 250 cc
MTT2	Motos 2T	Igual ou superior a 150 cc e até 249cc
	Motos 4T	Igual ou superior a 250cc e até 449cc
MTT3	Motos 2T	Igual ou Superior a 250cc
	Motos 4T	Igual ou superior a 450cc
MTT 4*	Trail ou Big Trail	Motos entre 170kg / 210 kg
MTT5*	Maxi Trail	Motos com mais de 210kg
ME	Motos eléctricas	

- Será criada uma classificação especial para motos até 50cc.
- Para efeitos de Classificação no CNTTO da FMP na Classe MOTO TRAIL será criada uma classificação para as motos Trail com mais de 600cc e com motor com pelo menos 2 cilindros, conforme Art. 32,14 do RCNTTO da FMP.

### Classes Piloto Moto

MP	Promoção FMP
MS	Promoção Senhoras FMP
MV	Promoção Veteranos FMP
MJ	Júnior FMP
MT	Trail (com cilindrada superior a 600cc)

### 5.1.1. Categoria QUAD (veículo)

Q	Quad 2 rodas motrizes ou 4 rodas motrizes
---	---

### Classes Piloto Quad

QP	Promoção FMP
QS	Promoção Senhoras FMP

QV	Promoção Veteranos FMP
QJ	Júnior FMP

### 5.1.2. Categoria SSV (veículo)

SSV	Motores atmosféricos inferiores a 2000cc ou motores com turbo inferior a 1000cc
SSV TT2	Motores atmosféricos inferiores a 1000cc
SSV STOCK	Motores atmosféricos inferiores a 2000cc ou motores com turbo inferior a 1000cc
SSV-E	Eléctrico ou híbrido

#### Classes Pilotos SSV

SSVS	Promoção Senhoras FMP
SSVV	Promoção Veteranos FMP
SSVJ	Júnior FMP

A fim de confirmarem as categorias e 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.

### 5.1.3. Classe Veteranos Especial (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.

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

## 5.2. CATEGORIAS PROMOÇÃO BAJA & HOBBY (realizam parte da prova)

5.2.1. Os concorrentes das categorias **PROMOÇÃO BAJA & HOBBY** encontram-se sob a tutela do regulamento da FMP para a categoria 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 ou Hobby.

As categorias **PROMOÇÃO BAJA & HOBBY** realizam o **prólogo** e o **SS1 (dia 28, com cerca de 180km)**

### 5.2.2. CATEGORIAS PROMOÇÃO BAJA

### 5.2.3. Categoria Open Baja

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

#### **Categorias: Moto/Quad/SSV**

<b>OPEN M</b>	Moto
<b>OPEN Q</b>	Quad
<b>OPEN SSV</b>	SSV

#### **5.2.4. Categoria Maxi Baja – Série / Open / Vintage**

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

#### **Maxi Baja Série:**

<b>MBS 1</b>	Motos com peso (a seco) entre os 170kg e os 210kg
<b>MBS 2</b>	Motos com mais de 210kg

Apenas pode ser alterado o seguinte:

- Mantendo coletor/catalisador de origem, pode ser substituída a Ponteira de escape por outra homologada.
- Suspensões (interior e amortecedores, não se pode alterar a forquilha completa)
- Rodas (mantendo medidas originais)

As motos têm de manter a aparência original.

#### **Maxi Baja Open:**

<b>MBO</b>	Motos com peso superior a 170kg e aparência livre
------------	---

Qualquer moto com mais de 170kg (a seco) que não se enquadre nas classes de serie.

#### **Maxi Baja Vintage:**

<b>MBV 1</b>	Motos com peso superior a 150kg e data de fabrico anterior a 2000
<b>MBV 2</b>	Motos com peso inferior a 150kg e data de fabrico anterior a 2000

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

#### **5.2.5. CATEGORIA HOBBY**

Categoria destinada a pilotos que não sejam portadores de licença desportiva e não a tenham obtido nos anos, 2020, 2021 e 2022, conforme Regulamento Todo-o-Terreno Classe Hobby 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)***

### Categorias Veiculos

<b>HOBBY M</b>	Motos (livre)
<b>HOBBY Q</b>	Quadriciclos (livre)
<b>HOBBY SSV</b>	SSV (livre)

### 5.3. CATEGORIA MINI BAJA (ver regulamento específico disponível no site da prova)

#### ART.6 – PILOTOS / LICENÇAS DESPORTIVAS

##### 6.1. 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 necessitam de licença desportiva. Será ativado, pela FMP, um seguro de acidentes pessoais, no dia das verificações, os interessados devem obter diante da FMP as condições do mesmo.

#### ART.7 – INSCRIÇÕES

O participante na 37ª Baja Portalegre 500, deverá ter plena consciência dos riscos que poderão ocorrer ao participar neste evento.

O concorrente concorda em indemnizar, proteger e isentar de responsabilidade os Organizadores, a FMP e qualquer pessoa que atue em seu nome ou sob sua autoridade, incluindo, mas não se limitando, aos seus representantes, colaboradores, agentes, oficiais e voluntários, de e contra qualquer e todas as responsabilidades, penais e / ou civis, perdas, despesas ou reivindicações de qualquer natureza, incluindo, mas não se limitando a reivindicações de terceiros, relativas a lesões em pessoas, incluindo morte, ou perda, ou destruição, ou danos à propriedade decorrentes da sua participação na 37ª Baja Portalegre 500.

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 e incompletas, não serão consideradas!)

As inscrições estão limitadas a **320 concorrentes:**

**Prova Principal – 150 Motos, 40 Quad, 60SSV**

**Prova Hobby & Baja – 50 Motos, 10 Quad, 10SSV**

##### 7.1. A inscrição é online e está disponível no site da prova:

[www.bajaportalegre500.com](http://www.bajaportalegre500.com)

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 momento da Inscrição ou até dia 12 de outubro, devem ser enviados à organização, cópia dos seguintes elementos:**

- Documento de identificação do piloto (e co-piloto quando se aplica)
- Autorização de participação na prova quando a licença desportiva é de um País estrangeiro
- Licença desportiva
- Carta de condução
- Documento do veículo
- Seguro do veículo

## 7.2. Taxas de Inscrição\*

Veículo	Valor de Inscrição até 2 de outubro	Valor de inscrição de 3 a 9 de outubro
Moto / Quad	627€	940€
SSV	1215€	1822€
Veterano Especial	704€	1056€
<b>CATEGORIAS PROMOÇÃO BAJA &amp; HOBBY</b>		
Destinado a pilotos com licença FMP (Hobby sem licença)		
Maxi Baja	380€	570€
Classe Open		
Classe Hobby Moto/Quad	435€	652€
Classe Hobby SSV	700€	1050€
Mini Baja	138€	

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

***Os concorrentes que recusem a publicidade facultativa da organização, terão um agravamento de 100% no valor de inscrição.***

### **Informação relativa a IVA:**

- Faturas emitidas em nome de empresas estrangeiras não são sujeitas a IVA (IVA Autoliquidação).
- Faturas emitidas em nome de uma pessoa individual de qualquer nacionalidade ou em nome de empresas portuguesas são sujeitas a IVA, que acrescerá ao valor da inscrição acima referido a taxa de 23% (valor do IVA em Portugal)

**Formas de Pagamento:** PayPal, Cartão de Crédito e Multibanco

**A taxa de inscrição inclui:**

Seguro de responsabilidade civil contra terceiros
1 placa BIKE / QUAD (acesso Nerpor, ZA e GAS)
1 placa SSV (acesso Nerpor, ZA e GAS)
1 placa TEAM MANAGER (acesso Nerpor, ZA, GAS e partidas/chegadas)
1 passe individual acesso ao SECRETARIADO
1 passe individual piloto, 2 para SSV
1 passe individual Team Manager
4 passes individuais Assistência
Seguro de prova de responsabilidade civil
Aluguer do equipamento Anube STELLA III e Spica III (Sistema de segurança GPS/GSM , aviso de ultrapassagem, controlo de velocidade),
Road Book rolo ou caderno para SSV (perante escolha do concorrente no momento da inscrição)

**Placas e passes adicionais:**

600€ - Camião
400€ - Auto / Van

- 7.3** A inscrição será considerada nula se não for acompanhada da respetiva taxa de inscrição.
- 7.4** 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.
- 7.5** 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.

## ART.8 – SEGURO

De acordo com o art. 110.1.1 do Código Desportivo FIM

8.1 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 37ª Edição da Baja Portalegre 500.

## ART.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 com o número de prova.

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.

## ART.10 – PUBLICIDADE

10.1. Os espaços reservados ao organizador para a publicidade 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)
- **Os SSV devem colocar duas placas verticais fixas na traseira do veículo, em ambos os lados, conforme Art. 8.4 do RCNTT da FMP**

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

## 10.2. Publicidade obrigatória: **BP / PORTALEGRE / PONTE DE SOR**

### ART.11 – TREINOS E RECONHECIMENTOS

11.1. A partida será recusada, aos concorrentes já inscritos ou que se venham a inscrever, detetados por membros da organização, autoridades (GNR, BV, Proteção Civil e Juízes de Facto) ou pelos proprietários das herdades utilizadas pelo percurso da prova, a circular na zona da prova (em caminhos de terra), com qualquer veículo (Moto/Quad/SSV ou Automóvel) nos 30 dias que antecedem o início da prova, conforme artigo 2.12 do RCNTT.

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

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 de percorrer os caminhos de terra existentes.

### ART.12 – ITINERÁRIO

12.1. É absolutamente proibido, sob pena que **pode ir até á desclassificação, a decidir pelo Jury da prova**, circular fora do itinerário da prova (Road Book e marcações), salvo quando este se encontre bloqueado. Neste caso, os pilotos deverão passar ao lado do obstáculo e regressar à pista imediatamente depois deste.

Os participantes da 37ª Baja Portalegre 500 serão monitorizados pelo equipamento de controlo Spica III e Stella III. O percurso oficial da prova é definido pelo Road Book, para os SSV, e pela sinalética, para moto / quad, colocada no terreno, utilizando os caminhos rurais e/ou florestais existentes, o cumprimento do percurso oficial é obrigatório, sob pena de penalizações.

O cálculo da diferença na distância (em metros) entre a percurso oficial e o percurso efetuado pelo veículo de competição, incorre numa penalização calculada da seguinte forma;

- A cada unidade de distância (metro) calculada na diferença entre o percurso oficial e o percurso percorrido pelo concorrente, é aplicada uma penalização de 10 segundos.

Os pilotos devem manter uma postura de respeito pelo ambiente, floresta e caminhos privados, propriedades agrícolas, e cumprir o código da estrada quando circulam na via pública.

## ART.13 – VERIFICAÇÕES ADMINISTRATIVAS

### 13.1. Localização e horário

As verificações administrativas terão lugar dia 26 de outubro, conforme o programa da prova. O local e horário 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.

### 13.2. Nas verificações administrativas verificar-se-á:

- Licença Desportiva FIM (Art 6.1) ou FMP (exceto Classe Hobby);
- Documento de Identificação do Piloto (CC ou Passaporte);
- Documentação de autorização do proprietário do veículo (em caso de não ser o próprio);

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

### 13.3. Qualquer atraso relativamente ao horário de convocação estabelecido implicará as seguintes penalizações:

De 1 a 15 minutos	Multa de 150 €
De 16 a 30 minutos	Multa de 250 €
Mais de 30 minutos	Participação recusada

## ART.14 – VERIFICAÇÕES TÉCNICAS

### 14.1. Localização e horário

As verificações técnicas terão lugar dia 26 de outubro, conforme o programa da prova. O local e horário serão indicados por aditamento.

### 14.2. Nas verificações técnicas para motos e quads controlar-se-á:

- Colocação da publicidade;
- Números de prova 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 de coincidir com o livrete ou documento único);
  - Esponja de proteção no volante (moto e quad);
  - Capacete.
- Poderá ocorrer controlo de ruído.

#### 14.3. Nas verificações técnicas dos SSV controlar-se-á:

- Passaporte técnico
- Colocação da publicidade;
- Números de competição laterais (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 (s);
- Hans;
- Extintores;
- Vestuário.

Poderá ocorrer controlo de ruído.

#### 14.4. Qualquer atraso relativamente ao horário de convocação estabelecido implicará as seguintes penalizações:

De 1 a 15 minutos	Multa de 150 €
De 16 a 30 minutos	Multa de 250 €
Mais de 30 minutos	Participação recusada

14.5. Após as operações de verificação, os pilotos receberão um tempo para cumprirem o sector de ligação até ao Parque Fechado que antecede a Cerimónia de Partida, o veículo pode ser conduzido por qualquer membro da equipa.

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

De 1 a 15 minutos	Multa de 150 €
De 16 a 30 minutos	Multa de 250 €

- 14.7. 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.
- 14.8. 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.
- 14.9. 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.

#### ART.15 – ASSISTÊNCIA E ABASTECIMENTOS

**A VELOCIDADE MÁXIMA PERMITIDA NAS ZONAS DE ASSISTÊNCIA (incluindo na NERPOR) e ZONAS GAS, É DE 30 KM/H.**

**O controlo de velocidade será efetuado pelo equipamento Stella III (SSV e Quad) e Spica III (Moto), Anexo V.**

- 15.1 A assistência poderá fazer-se:
- Em todo o percurso:
    - Pelo próprio piloto,
    - Por um outro piloto, regularmente inscrito e ainda em prova;
  - 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.
  - Na NERPOR e nos Sectores de Ligação (do Parque Fechado para as Partidas dos SS e das Chegadas dos SS para o Parque Fechado):
    - 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. *(neste caso, a assistência é proibida nos 3km que antecedem a partida de um SS, e nos primeiros 3km após o final do SS).*

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

- 15.2** É obrigatória a utilização de Tapete Ecológico nas operações de assistência e abastecimento (art.º 13.3 do RCNTT). A não-utilização do Tapete Ecológico implica uma penalização de **5 minutos**.

**A utilização destes tapetes no parque fechado é obrigatória.**

As assistências devem ter disponível um extintor de no mínimo 5 kg (art. 13.9 do RCNTT)

- 15.3** 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 é permitido o abastecimento de combustível, a entrega de bebidas, de bens alimentares assim como óculos e luvas. Qualquer outra intervenção não é permitida e está sujeita a penalizações a atribuir pelo Jury de Prova.

- 15.4** Irá existir uma Assistência com tempo limitado no final da 1ª Etapa, na Nerpór, após o SS1 (3h00) para a prova principal, e o mesmo tempo de assistência para as Promoções Baja e Hobby, mas após o Prólogo (não realizam o SS1 de dia 27).

As 3 horas iniciam-se na entrada na Zona de Assistência (controlo horário 2B, Porta 2 do Layout no Anexo VIII) e terminam com a entrada no Parque Fechado.

- 15.5** Os Veículos de Assistência serão admitidos nas Zonas de Assistência, desde que com as placas fornecidas pela organização (a placa deverá ser visivelmente colocada na parte superior do para-brisas).

**Cada piloto receberá gratuitamente, 2 placas:**

- **SERVICE BIKE / QUAD**, permite o acesso à NERPOR e às ZA e GAS do percurso.
- **SERVICE SSV**, permite o acesso à NERPOR e às ZA e GAS do percurso.
- **TEAM MANAGER**, permite o acesso à NERPOR e às ZA e GAS do percurso e ainda às partidas e chegadas dos SS.

Caso se verifique a utilização de placas falsificadas, o concorrente correspondente à equipa incorre numa penalização que pode ir até à desclassificação.

- 15.5** 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.

- 15.7** 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.
- 15.8** 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.
- 15.9** **Para os SSV**, em qualquer Zona de Assistência ou GAS localizadas nos SS é obrigatório a **paragem de um período mínimo de 2 minutos**. 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.
- Durante o abastecimento, não é autorizada qualquer outra intervenção no veículo
  - O equipamento Stella III, mostra no ecrã, a contagem decrescente dos 2 minutos
  - O motor deve estar desligado durante o reabastecimento ou intervenções no veículo.
  - O não cumprimento das regras, a) e c) incorre numa penalização de 10 minutos por cada infração.

## **ART.16 – PRÓLOGO / RECONHECIMENTO / PENALIZAÇÕES FIXAS DOS SS / TEMPO MÁXIMO DOS SS**

- 16.1** No dia 27, disputar-se-á um Prólogo sob a forma de um Sector Seletivo com a extensão de cerca de 3,5 km e o SS 1 com cerca de 70km. O tempo obtido no Prólogo servirá para definir a ordem de partida do SS1.  
**O reconhecimento do Prólogo** poderá ser realizado conforme programa da prova, dia 26, **entre as 10h00 e as 16h00 a pé, de bicicleta normal ou bicicleta elétrica.**
- 16.2** 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.
- 16.3** 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 Prólogo.

- 16.4** O tempo máximo para efetuar o Prólogo será de 30 minutos.
- 16.5** O tempo do Prólogo conta para efeitos de estabelecimento da classificação final da prova.
- 16.6** No caso de empate no Prólogo, os pilotos com o mesmo tempo averbado partirão para o SS1 pela ordem numérica.
- 16.7** As hipotéticas penalizações registadas nos Controlos Horários instalados durante a 1ª etapa não influenciarão a classificação do Prólogo e a ordem de partida para o SS1.
- 16.8** a) Caso um piloto não complete o Prólogo 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 Prólogo, ser-lhe-á atribuído o tempo máximo para a realização do mesmo (30 minutos), mais uma penalização fixa de 30 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, através de email [crobike.bajaportalegre@acp.pt](mailto:crobike.bajaportalegre@acp.pt), ou telefone, ver no Anexo II) 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 SS1 dentro do tempo limite para o efeito, ser-lhe-á atribuído o tempo máximo definido para a realização do SS1 mais os tempos de ligações previstas não efetuadas acrescido de uma penalização fixa de 60 minutos.
- e) Caso um piloto não participe no SS1, ser-lhe-á atribuído o tempo máximo definido para a realização do SS1, mais os tempos das ligações previstas não efetuadas, acrescido de uma penalização fixa de 120 minutos.
- f) Ainda assim e, em qualquer das circunstâncias acima referidas, será autorizado a partir para a 2ª Etapa, desde que o respetivo veículo 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 de iniciar a 1ª etapa, ou seja, retirar a moto do Parque Fechado no dia 27 (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.

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

#### **16.10 Tempo Máximo e Penalizações Fixas nos SS**

SS	KM	Tempo Máximo	Penalização Fixa
Prólogo	3,5	30m	30m
SS1	70	120m	60m / 120m
SS2	320	430m	120m

#### **ART.17 – BRIEFING**

**17.1** O briefing será escrito e entregue nas verificações administrativas, e disponível no quadro oficial no Website e no Sportity.

#### **ART.18 – PARTIDAS (ORDEM E INTERVALO) E LIGAÇÕES**

**18.1** As partidas para a 1ª Etapa e para o Prólogo 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 no final de cada Grupo; Moto; Quad; SSV.

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

As Motos em primeiro lugar, seguido dos Quads e por último os SSV.

Os intervalos de partida serão publicados em aditamento.

- 18.3** A partida para a 2ª Etapa será dada em função da classificação obtida com a soma dos resultados obtidos no Prólogo e SS1 mais as hipotéticas penalizações desportivas (SS) e penalizações registadas nos controlos horários no decorrer da 1ª Etapa.  
As Motos em primeiro lugar, seguido dos Quads e, por último, os SSV  
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.  
O Diretor de Prova poderá, por motivos de força maior, alterar a ordem prevista.
- 18.4 Ligações e forma de transporte**  
As ligações devem ser efetuadas com os veículos de competição. O transporte dos veículos de competição em atrelados ou furgões é proibido, exceto quando for explicitamente autorizado.
- 18.5** 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.

#### **ART.19 –CONTROLOS HORÁRIOS**

De acordo com o Art. 18 do RCNTT da FMP

#### **ART.20 –SECTORES SELETIVOS / MARCAÇÃO DO PERCURSO / CONTROLO DE PASSAGEM / INTERRUPTÃO DOS SS / CONTROLO DE VELOCIDADE / PNEUS / NEUTRALIZAÇÃO / OUTROS PROCEDIMENTOS**

- 20.1** Durante os Sectores Seletivos, a assistência poderá fazer-se nas condições previstas no art.º 15 do presente regulamento.
- 20.2** 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.
- 20.3** 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.
- 20.4** 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"

$T_o$ : 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)

## 20.5 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 às ZA, etc.)
- Colocação de placas a informar a aproximação (ZCV / 200m), o início (ZCV) e o final das zonas de velocidade controlada (ZCV).

## 20.6 Controlos de cruzamento (CC)

- 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.

## 20.7 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 20.4 do presente regulamento).  
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:

<b>1ª Infração</b>	5 Minutos
<b>Infrações seguintes</b>	10 Minutos por cada Infração

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

## 20.8 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, depois de provados os factos, 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:

- 20.9** 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:
- O Controlo Horário de partida para o Sector Seletivo e o primeiro Controlo de Passagem ou CC;
  - Dois Controlos de Passagem sucessivos, ou CC;
  - 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;
  - 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.
  - O último Controlo de Passagem instalado e o Controlo Horário de Chegada do Sector Seletivo.
- 20.10** As disposições do art.º 20.8 poderão ser aplicadas:
- À integralidade de um sector Seletivo, no caso de neste não ter sido instalado qualquer controlo de passagem;
  - Unicamente num determinado subsector.
- 20.11** No caso previsto no art. 20.8, 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;
- 20.12** 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.

**20.13** 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.

**20.14** 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.

#### **20.15 Controlos com entrada por avanço autorizada**

V4 (parque fechado no Jardim do Tarro após verificações técnicas), TCS1, TC1B, TC2B, TC2C, TC3B

#### **20.16 Classificação**

A classificação final será publicada no quadro oficial e no website: [www.bajaportalegre500.com](http://www.bajaportalegre500.com) e na plataforma Sportity

#### **20.17 Zonas de Controlo de Velocidade**

Para o controlo destas zonas será utilizado o sistema Anube Stella III. O início do controlo da zona de velocidade será indicado no Road Book por uma caixa marcada "SZ" e a velocidade máxima autorizada. O fim do controlo de velocidade será indicado no Road Book por uma caixa assinalada "FZ". Também serão colocados painéis no início e no fim de cada zona, juntamente com outros, informando a velocidade máxima permitida. Estes painéis são apenas para referência, não têm validade regulamentar, as informações dadas pelo equipamento da Anube prevalecerão.

## 20.18 Zonas de Controlo de Velocidade Sanções

De acordo com o Art. 12.5 do RCNTT.

## 20.19 Pneus

De acordo com o Art. 47.05 do Regulamento Técnico de Bajas FIM.

Para as classes PROMOÇÃO BAJA e HOBBY, que poderão utilizar pneus não homologados, com um máximo de 13 mm de piso (novos ou usados).

## 20.20 Neutralização / Transfer entre subsectores de SS

O tempo final de um subsector do SS é tomado pelos equipamentos Stella III e Spica III.

A partida para o subsector seguinte, **é da responsabilidade do piloto.**

Procedimentos:

O Stella III ou o Spica III indicarão, de forma decrescente, O Spica III ao Minuto e o Stella III ao segundo, sendo que o último minuto em ambos, é ao segundo. O tempo autorizado entre o final do subsector e o local da placa com placa de partida amarela situado a 100m da partida do subsector seguinte.

Na zona da partida serão colocadas placas de partida (placa vermelha com bandeira negra).

Entre a placa amarela e a placa vermelha, os concorrentes só podem aceder 1 minuto antes da sua hora de partida.

Os concorrentes devem colocar-se na linha de partida e apenas devem proceder á mesma quando o equipamento Stella III ou Spica III apresentar a palavra "GO".

A partida antecipada é alvo das seguintes penalizações pelo Júri da Prova:

Será atribuído o tempo em falta da Neutralização/Transfer, mais um minuto de penalização.

Este procedimento será observado por elementos da organização presentes no local.

As ligações entre subsectores serão sempre acompanhadas de um controlo de velocidade, indicado no Road Book e no equipamento Stella III.

A diferença entre Neutralização e Transfer é a seguinte:

**Neutralização** – não é possível fazer qualquer intervenção no veículo (regime de parque fechado)

**Transfer** – é possível intervir no veículo, pelo próprio piloto, por outro piloto ainda em prova ou pela Assistência desde que o itinerário oficial da mesma seja coincidente com a zona de Transfer.

## ART.21 – SEGURANÇA

### 21.1 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
- c) segurança implica o pagamento de uma multa de 100 €, e prováveis sanções disciplinares aplicadas pela FMP.
- d) 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).

### 21.2 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.**

### 21.3 Sistema de Localização de Concorrentes Stella III e Spica III / 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 Stella III para os SSV e Spica III para as motos.

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.

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.

- 21.4** Será distribuído um segundo equipamento Spica III para as Motos e Quad, estes equipamentos têm de ser transportado pelos pilotos durante toda a prova, sob pena de penalização de 10 minutos pela infração.

## **ART.22 – MEIOS RÁDIO / TELEFONES**

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

## **ART.23 – PARQUE FECHADO**

- 23.1** No Parque Fechado são interditos os reabastecimentos e reparações, salvo nos casos expressamente previstos na Regulamentação em vigor.
- 23.2** Qualquer Infração ao regime de Parque Fechado implicará uma penalização mínima de 1 hora e poderá ir até à desclassificação.
- 23.3** 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.
- 23.4** 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.
- 23.5** 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.
- 23.6** 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.
- 23.7** O Parque Fechado deixará de estar sob a vigilância e responsabilidade da organização a partir das 24h00m do dia 28 de novembro de 2023.

## ART.24 – RECLAMAÇÕES / PROTESTOS

- Protestos sobre veículos, conforme art.º 27.1 do RCNTT.
- Reclamações sobre classificações, conforme art.º 27.2 do RCNTT.
- Recurso, conforme art.º 27.3 do RCNTT.

## ART.25 – LISTA DE PRÉMIOS

### 25.1 Classificação Geral

Classificação Geral Moto	1º ao 10º classificado	Taça ou troféu
Classificação Geral Quad	1º ao 5º classificado	
Classificação Geral SSV	1º ao 10º classificado	

### 25.2 Classificação por Categoria

1º Categoria MOTO	<i>MTT1/MTT2/MTT3/MTT4/MTT5/VEM/VEQ</i>	Taça ou troféu
1º Categoria QUAD	<i>Q</i>	
1º Categoria SSV	<i>SSV/ SSVTT2 / SSVSTOCK / SSV-E</i>	

### 25.3 Classificação por Classes

Serão distribuídos prémios aos 3 primeiros classificados de cada classe, desde que se verifique um número mínimo de 5 inscritos à partida, conforme Art. 34.3 do Regulamento da FMP

1º ao 3º Classe MOTO	<i>MP/MPS/MPV/MJ</i>	
1º ao 3º Classe QUAD	<i>QP/QPS/QPV/QJ</i>	
1º ao 3º Classe SSV	<i>SSVPS/SSVPV/SSVJ</i>	

### 25.4 Classificação por Categorias e Classes de Promoção Baja e Hobby

Serão distribuídos prémios ao 1º primeiro classificado de cada categoria, desde que se verifique um número mínimo de 5 inscritos à partida

1º-3º Geral	<i>Categoria Promoção Baja &amp; Hobby</i>	Taça ou troféu
1º por Categoria	<i>MBS1/MBS2/MBO/MBV1/MBV2</i>	
1º por Categoria	<i>OPENM/OPENQ/OPENSSV</i>	
1º por Categoria	<i>HOBBYM/HOBBYQ/HOBBYSSV</i>	



## ART.26 – DISTRIBUIÇÃO DE PRÉMIOS

26.1 Conforme art.º 34 do RCNTT.

## ART.27 – AMBIENTE

Conforme Anexo 5 do regulamento do RCNTT.

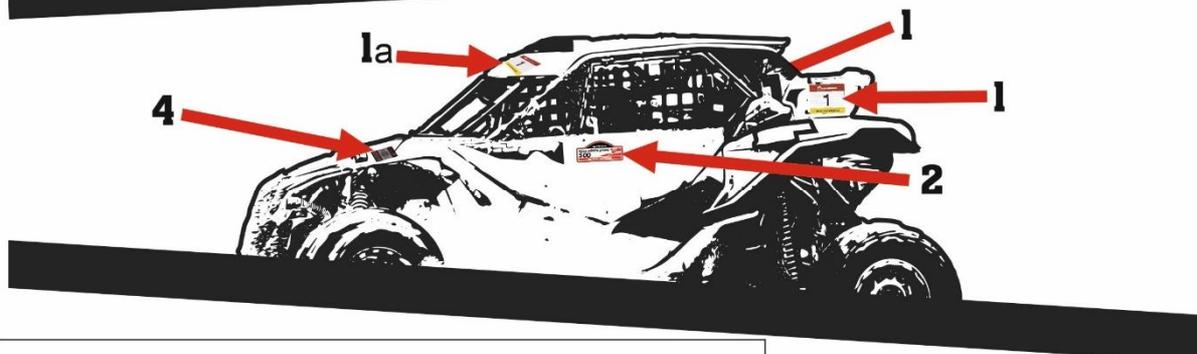
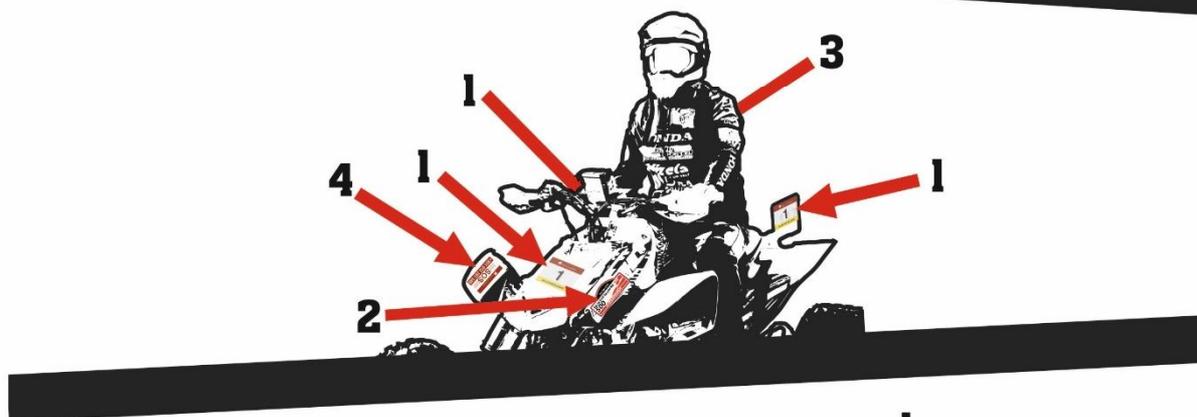
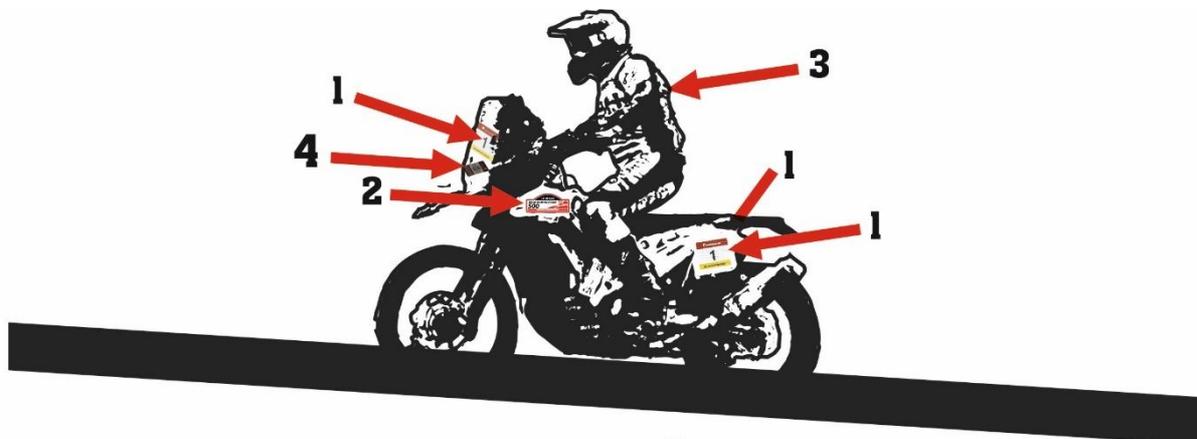


**AUTOMÓVEL  
CLUB DE PORTUGAL**

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



## ANEXO I - LOCALIZAÇÃO DA PUBLICIDADE



### Legenda:

- 1 - 3 Painéis (20x10 moto/quad e 27x20 SSV) com os números de prova
- 1a - Número de prova SSV (20x10)
- 2 - 2 Placas de Prova
- 3 - 1 Dorsal (Moto e Quad)
- 4 - SOS - Deve ser colocado em local bem visível

**4** AUTOMÓVEL CLUB DE PORTUGAL

TELEFONE **SOS** EMERGÊNCIA  
 TELEPHONE **SOS** EMERGENCY

**+351 912 201 545**

## ANEXO II – RELAÇÕES COM OS CONCORRENTES



**Eduardo Rovisco**  
Telemóvel (tba) +351

**Tba**  
Telemóvel (tba)

Os CRO's estarão disponíveis por telefone ou e-mail.

[crobike.bajaportalegre@acp.pt](mailto:crobike.bajaportalegre@acp.pt)



## ANEXO III - EQUIPAMENTO

### 1. Todos os pilotos deverão estar equipados com:

- a) Capacete homologado pela FIM
- b) Vestuário de proteção em material resistente e que cubra todos os membros
- c) Luvas
- d) Botas de competição adequado a cada categoria
- e) Óculos
- f) GPS (Anube)
- g) Hans e roupa ignífuga (apenas SSV)



## ANEXO IV - HORÁRIOS - PROVA PRINCIPAL

Cerimónia de Partida						Quinta Feira, 26 de outubro
Nascer do Sol - 07:59						Por do Sol - 18:36
CH	LOCALIZAÇÃO	SS km	Ligação km	Total km	Tempo	1ª Moto
V4	Parque Fechado IN (Jardim do Tarro)				*	
CS0	Cerimónia de Partida					19:00
CS1	Nerpor		3,67	3,67	00:30 *	19:30
totais		0,00	3,67	3,67		

ETAPA 1						Sexta Feira, 27 outubro
Nascer do Sol - 08:00						Por do Sol - 18:35
CH	LOCALIZAÇÃO	SS km	Ligação km	Total km	Tempo	1ª Moto
0	PARTIDA 1ª Secção / 1ª Etapa					07:25
<b>km 0,3/0,5 - Possível Abastecimento (postos públicos indicados no road book)</b>						
1	CH Partida PRÓLOGO		7,03	7,03	00:20	07:45
<b>PRO PRÓLOGO</b>		3,71				07:50
1A	PRÓLOGO STOP (Tempo Máximo - 30m)			3,71	-	07:55
<b>km 69,37 - Possível Abastecimento (abastecimento pela equipa)</b>						
<b>km 70,13/70,48 - Possível Abastecimento (postos públicos indicados no road book)</b>						
1B	Reagrupamento IN Ponte de Sor		71,99	71,99	01:30 *	09:25
1C	Partida 2ª Secção / Reagrupamento OUT					09:55
<b>km 0,5 - Possível Abastecimento (postos públicos indicados no road book)</b>						
2	CH Partida SS1		3,14	3,14	00:15	10:10
SS1	SS1	59,61				10:15
2A	SS1 STOP (Tempo Máximo 1h30m)			59,61		11:00
<b>km 6,20 - Possível Abastecimento (postos públicos indicados no road book)</b>						
2B	Service Nerpor IN		28,35	28,35	01:00 *	12:00
<b>SERVICE A (NERPOR)</b>		63,32	110,51	173,83	03:00	
2C	CHEGADA 2ª Secção / 1ª Etapa Nerpor				03:00 *	15:00
1ª Etapa totais		63,32	110,51	173,83		

ETAPA 2						Sábado, 28 outubro
Nascer do Sol - 08:01						Por do Sol - 18:33
CH	LOCALIZAÇÃO	SS km	Ligação km	Total km	Tempo	1ª Moto
2D	PARTIDA 3ª Secção / 2ª Etapa					08:40
<b>km 32,13 - Possível Abastecimento (abastecimento pela equipa)</b>						
3	CH Partida SS2		36,90	36,90	01:15	09:55
SS2	SS2	320,00				10:00
3A	SS2 STOP (Tempo Máximo 4h35m)			320,00	-	14:00
<b>km 6,20 - Possível Abastecimento (postos públicos indicados no road book)</b>						
3B	CHEGADA 4ª Secção / 2ª Etapa Nerpor		5,99	5,99	00:30 *	14:30
2ª Etapa totais		320,00	42,89	362,89		

TOTAIS				
	SS	Ligação	Total	% SS
1ª Etapa - PRO / SS1	63,32	110,51	173,83	36,4%
2ª Etapa - SS2	320,00	42,89	362,89	88,2%
<b>Total</b>	<b>383,32</b>	<b>153,40</b>	<b>536,72</b>	<b>71,4%</b>

\* Tempo Máximo, entrada por avanço autorizada  
V1 (30-05-23)

## ANEXO IV - HORÁRIOS - PROMOÇÃO BAJA & HOBBY

Cerimónia de Partida							Quinta Feira, 26 de Outubro	
Nascer do Sol - 07:59							Por do Sol - 18:36	
CH	LOCALIZAÇÃO	SS km	Ligação km	Total km	Tempo	1ª Moto		
V4	Parque Fechado IN (Jardim do Tarro)					*		
CS0	Cerimónia de Partida					19:00		
CS1	Nerpor		3,67	3,67	00:30	19:30		
totais		0,00	3,67	3,67				

ETAPA 1							Sexta Feira, 27 outubro	
Nascer do Sol - 08:00							Por do Sol - 18:35	
CH	LOCALIZAÇÃO	SS km	Ligação km	Total km	Tempo*	1ª Moto		
0	PARTIDA 1ª Secção / 1ª Etapa					07:25	Secção 1	
<b>km 0,3 / 0,5 - Possível Abastecimento (postos públicos indicados no road book)</b>								
1	CH Partida PRÓLOGO		7,03	7,03	00:20*	07:45		
<b>PRO PRÓLOGO</b>		<b>3,71</b>				<b>07:50</b>		
1A	PRÓLOGO STOP (Tempo Máximo - 30m)			3,71	-	07:55		
<b>km 1,5 - Possível Abastecimento (postos públicos indicados no road book)</b>								
1B	Service Nerpor IN		6,71	6,71	00:30*	08:25		
<b>SERVICE A (NERPOR)</b>		<b>3,71</b>	<b>13,74</b>	<b>3,71</b>	<b>03:00</b>			
1C	CHEGADA 1ª Secção / 1ª Etapa Nerpor				03:00*	11:25		
<b>1ª Etapa totais</b>		<b>3,71</b>	<b>13,74</b>	<b>17,45</b>				

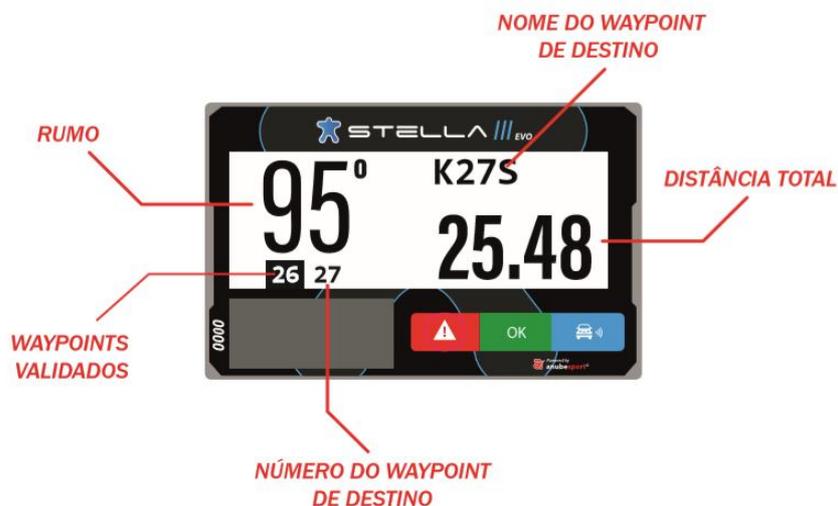
ETAPA 2							Sábado, 28 outubro	
Nascer do Sol - 08:01							Por do Sol - 18:33	
CH	LOCALIZAÇÃO	SS km	Ligação km	Total km	Tempo	1ª Moto		
1D	PARTIDA 2ª Secção / 2ª Etapa					06:30	Secção 2	
<b>km 32,13 - Possível Abastecimento (abastecimento pela equipa)</b>								
2	CH Partida SS1		36,90	36,90	01:15	07:45		
SS1	SS1	180,00				07:50		
2A	SS1 STOP (Tempo Máximo 4h35m)			180,00	-	10:50		
<b>km 6,20 - Possível Abastecimento (postos públicos indicados no road book)</b>								
2B	CHEGADA 2ª Secção / 2ª Etapa Nerpor		5,99	5,99	00:30*	11:20		
<b>2ª Etapa totais</b>		<b>180,00</b>	<b>42,89</b>	<b>222,89</b>				

TOTAIS				
	SS	Ligação	Total	% SS
1ª Etapa - SS1 / SS2	3,71	13,74	17,45	21,3%
2ª Etapa - SS4 / SS3	180,00	42,89	222,89	80,8%
<b>Total</b>	<b>183,71</b>	<b>56,63</b>	<b>240,34</b>	<b>76,4%</b>

\* Tempo Máximo, entrada por avanço autorizada  
V1 (30-05-23)

## ANEXO V – SISTEMA DE LOCALIZAÇÃO E SEGURANÇA GPS/GSM, STELLA III (SSV E QUAD) SPICA III (MOTO)

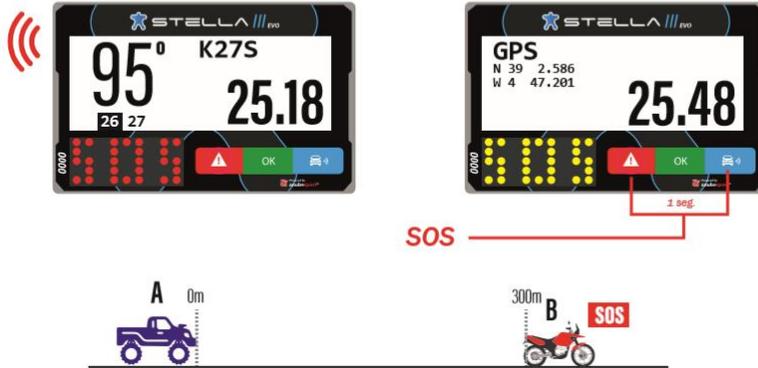
### TELA PRINCIPAL



### WAYPOINT PRÓXIMO



### ASSISTÊNCIA MÉDICA IMEDIATA



### ASSISTÊNCIA MÉDICA IMEDIATA



### VEHÍCULO PARADO EM POSIÇÃO PERIGOSA



Dentro de uma especial, é ativado automaticamente se o veículo estiver parado por mais de 30 segundos.

## ALTO GRAU DE PERIGO



NOTIFICAÇÃO 300m antes de uma área marcada na planilha como "3 perigos"



## ULTRAPASSAGEM / BANDEIRA AZUL



**AZUL PISCANDO**  
Procurando veículo na frente

**PEDIDO DE PASSAGEM**



## ULTRAPASSAGEM / BANDEIRA AZUL



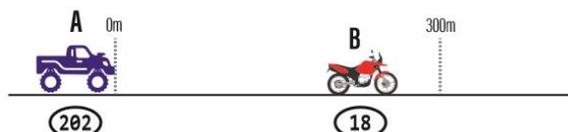
NÚMERO DE VEÍCULO / TIPO / DISTANCIA



**VERDE**  
Alertando o veículo da frente durante 20 seg.



**AZUL PISCANDO**  
Há um concorrente mais rápido solicitando ultrapassagem



## ULTRAPASSAGEM / BANDEIRA AZUL

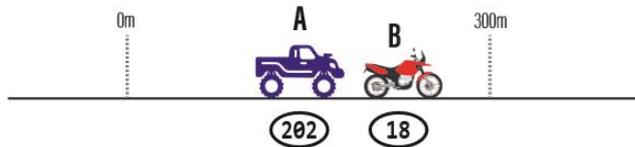


**ULTRAPASSAGEM COM SEGURANÇA**



**AZUL FIXO**  
O competidor deve facilitar a ultrapassagem com segurança

ACEITAR A ULTRAPASSAGEM



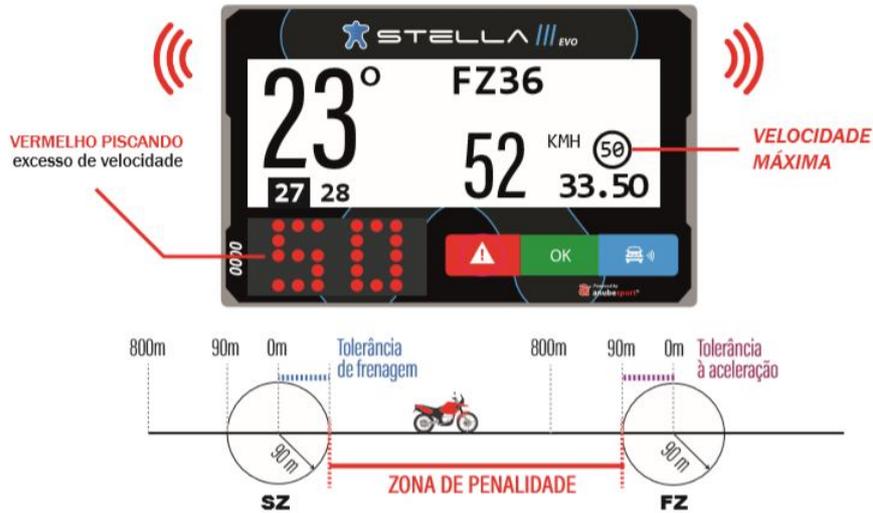
## ZONA DE RADAR



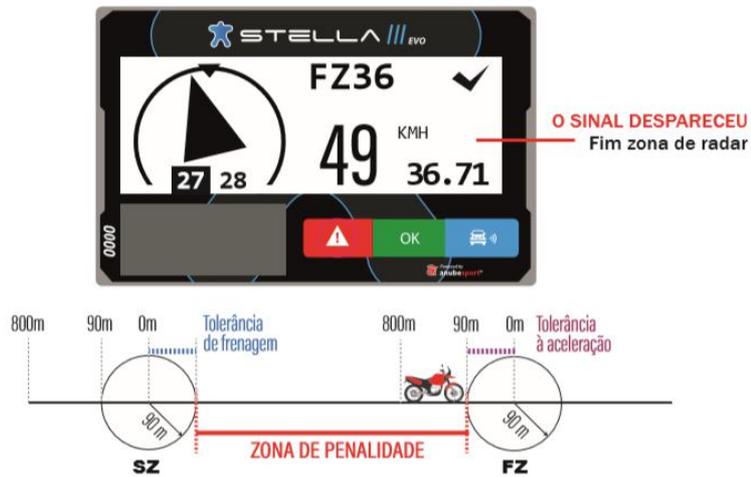
## ZONA DE RADAR



## ZONA DE RADAR



## ZONA DE RADAR



ZONA DE RADAR COM TEMPO ESTIPULADO



ZONA DE RADAR COM TEMPO ESTIPULADO



ZONA DE RADAR COM TEMPO ESTIPULADO



## ZONA DE RADAR COM TEMPO ESTIPULADO



## VELOCIDADE MÁXIMA DE ACORDO COM A CATEGORIA



VELOCIDADE MÁXIMA

## MENSAGENS



## LISTA DE WAYPOINTS



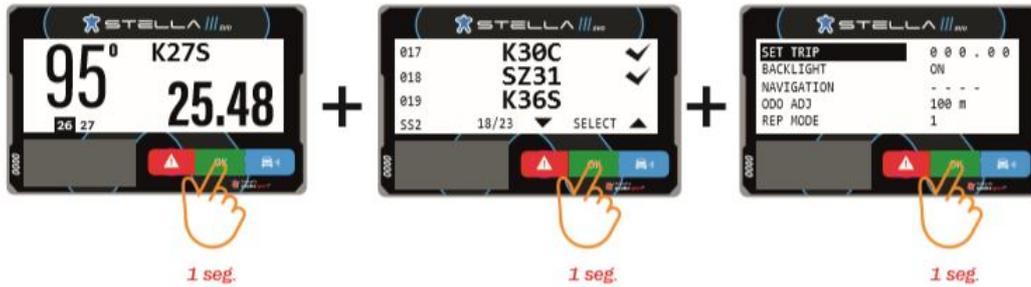
OK



## REDEFINIR O ODÔMETRO PARA ZERO



OK



## KIT DE INSTAÇÃO STELLA III - COMPONENTES



1.Antena/Iridium / 2.Cabo de alimentação / 3.Cabo coaxial / 4.Antena RF / 5.Suporte  
6.Antena/GPS / 7.Autocolante / 8.Abraçadeiras / 9.Manual do utilizador / instalação

### IMPORTANTE

Para os testes funcionais e verificação, todos os veículos devem ter passado pela instalação do suporte, cabo de alimentação e antenas.

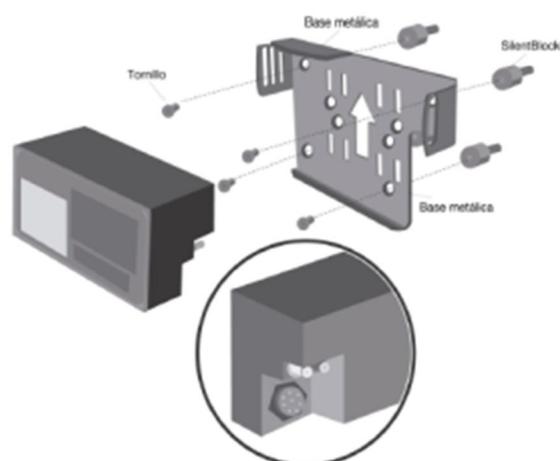
## 1. CABO DE ALIMENTAÇÃO

- Conecte o fio vermelho à extremidade positiva da bateria de 12V (+) e o fio cinza à extremidade negativa (GRD). O cabo de alimentação deve ser conectado diretamente à bateria (sem interrupções e sem contacto na fonte de alimentação).
- O fusível 3A (não incluído) deve ser conectado ao fio vermelho.
- Leve o cabo ao local em que o STELLA III EVO deve ser instalado. Todos os outros fios devem ser isolados, eles não se podem tocar.



## 2. SUPORTE

- Quadriciclos: o suporte pode ser preso ao guidador ou a uma placa de metal próxima ao sistema de navegação.
- Carros e SSV: o suporte pode ser conectado ao painel ou aos roll bars. Os botões STELLA III EVO devem estar visíveis e acessíveis ao participante (piloto / navegador), mesmo quando estes estão sentados e com os cintos de segurança afivelados.



### IMPORTANTE

Deixe os cabos (antena e bateria) num sítio com pelo menos 10 cm de sobra para facilitar o manuseio.

Pelo menos 5 cm de espaço atrás do suporte (canto inferior direito) para permitir espaço para o cabo de alimentação / conexões.

## 3. ANTENA GPS

A Antena do GPS deve ser instalada horizontalmente e sem obstruções em direção ao céu. Em carros e SSV, pode ser montado no teto, no capô ou no painel. Nos quadriciclos, prenda ao guarda-lamas. Para obter firmeza adicional, é recomendável cobri-lo com fita adesiva (não metálica ao montá-lo numa superfície metálica) e puxar para cima (quando conectado a peças ou partes plásticas).



## 4. ANTENA IRIDIUM

A Antena Iridium deve ser instalada horizontalmente e sem obstruções em direção ao céu. Em carros e SSV, pode ser montado no teto, no capô ou no painel. Nos quadriciclos, prenda ao guarda-lamas. Para obter firmeza adicional, é recomendável cobri-lo com fita adesiva (não metálica ao montá-lo numa superfície metálica) e puxar para cima (quando conectado a peças ou partes plásticas).



## 5. ANTENA RF

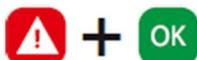
A Antena de radiofrequência deve ser instalada verticalmente nas roll bars de proteção (carros e SSV) e nos garfos (quadriciclos). É obrigatório o uso de separadores (incluídos no kit) para evitar o contacto com peças metálicas e a fibra de carbono que o cerca.

Depois de montadas as antenas, leve os cabos de conexão SMA à ao suporte de montagem onde o STELLA III EVO será instalado.



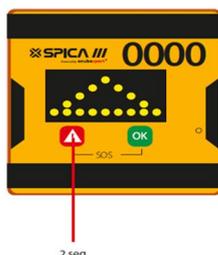


## SOS



Pressionar os botões vermelho e verde  
Simultaneamente durante 2 segundos

Necessidade de  
intervenção médica  
imediate ou informação de  
veículo a impedir a  
passagem dos outros  
concorrentes



## AVERÍA



Pressionar o botão vermelho 2 segundos

Informa que o veículo se  
encontra imobilizado  
mas não impede a  
passagem de outros  
concorrentes



## OK?



Indica que está tudo ok



O piloto não se encontram BEM  
De seguida emitir um SOS

Quando a Direcção da  
Prova solicitar  
informação sobre o  
estado dos pilotos



## PERIGO !!!

300m antes da Zona de Perigo  
Aparece no ecrã !!!3 intermitente  
e apita

## ZONA DE VELOCIDADE LIMITADA



Pré aviso em amarelo 90m antes de uma zona de velocidade limitada



Dentro da zona de velocidade limitada indica a vermelho a velocidade máxima permitida. Apresentada fixa não excede a velocidade



Apresentada intermitente e a apitar, velocidade excedida



A zona de velocidade limitada termina quando desaparece a informação no ecrã

## ANEXO VI – PLANO DE SEGURANÇA

### 1 – Localização do posto de comando

# NERPOR-DE

ASSOCIAÇÃO EMPRESARIAL  
DA REGIÃO DE PORTALEGRE

Nerpor (Portalegre) – 39°16.389'N / 7°25'271' W

### 2 – Responsáveis

- **Diretor de Prova Auto**  
Horácio Rodrigues – Tel. +351 917 582 729
- **Adjuntos da Direcção de Prova**  
Jaime Santos – Tel. +351 917 343 864  
Filipe Gaivão – Tel. +351 919 081 560  
Orlando Romana – Tel. +351 917 289 861
- **Diretor Prova Moto**  
Márcio Santos – Tel. +351 963 828 737
- **Adjuntos da Direcção de Prova**  
Nelson Correia – Tel. +351  
Eduardo Rovisco – Tel. +351
- **Medico Chefe**  
Dr. Pedro Barradas – Tel. +351 964 065 446
- **Chefe da Segurança**  
Jaime Santos – Tel. +351 917 343 864

### 3 – Responsáveis pela segurança em cada sector selectivo

- SS1 – Luis Marcão – Tel. +351 919 702 443
- SS2 – Filipe Viçoso – Tel. +351 962 743 385
- SS3 – Carlos Calhau – Tel. +351 963 173 720
- SS4 – Luís Marcão – Tel. +351 919 702 442

### 4 – Serviços de segurança disponíveis

- Polícia de Segurança Publica – Tel. + 351 245 300 620
- Guarda Nacional Republicana – Tel. + 351 245 331 603
- Hospitais Hospital de Portalegre – Tel. + 351 245 301 000  
Hospital de Abrantes – Tel. + 351 241 360 700
- Reboques Reboques ACP – Tel. + 351 707 509 510

### 5 – Rádios

Quatro Canais de Rádio

- Canal 1 – Organização
- Canal 2 – Controles de Passagem
- Canal 3 – Pontos de Rádio
- Canal 4 – Equipas Médicas

## 6 – Meios médicos disponíveis

- 1 Helicóptero médico, com um médico especializado em reanimação
- 6 Viaturas médicas, de tração integral, com um médico e um paramédico
- 10 Ambulâncias
- 1 Posto Médico na Nerpor

## 7 – Posicionamentos das viaturas médicas

Em cada Sector Seletivo existirá uma viatura médica

- Na partida
- Cada 40 km (máximo)
- Chegada

## 8 – Localização dos controlos de passagem e pontos de rádio

Em cada Setor Seletivo irá existir

- Uma viatura equipada com rádio cada 15 km (média)

Cada interseção no asfalto será monitorizada pela Guarda Nacional Republicana

## 9 – Segurança dos concorrentes

A utilização do sistema de segurança – GPS / GSM é obrigatória para todos os concorrentes.

## 10 – Equipamento dos meios de socorro

### Viaturas Médicas 4x4

- Viaturas de tração integral
- Têm uma equipa formada por um Médico e um Paramédico
- Com uma autonomia para 400 km
- Com uma reserva de água bebível para os Concorrentes
- Com a possibilidade de transportar um ferido na posição horizontal
- Com 1 rádio em ligação permanente ao posto de comando;
- Com 1 telemóvel;
- 

### Equipamento de Socorro das Viaturas Médicas

- 1 Kit de reanimação;
- 1 Colchão de sobrevivência;
- Talas
- Material de entubação;
- Injetáveis de urgência;
- Material de diagnóstico
- etc. ...

### Helicóptero Médico

Tem o mesmo equipamento que as viaturas médicas, e ainda:

- 1 Aspirador elétrico;
- 1 Ventilador respiratório;
- 1 Médico especializado em reanimação

### **Posto Médico**

Tem o mesmo equipamento que as Viaturas e o Helicóptero Médico, e ainda:  
Em material:

- 1 Tenda
- Reservas de medicamentos e material clínico
- 1 Maca

### **Pessoas especializadas:**

- 1 Médico coordenador
- 1 Médico especialista em reanimação
- 1 Paramédico

## **11 – Fecho da pista**

Um carro “Vassoura”, fechará as especiais, conforme o traçado indicado no Road Book. Aos concorrentes desistentes que ainda se mantiverem no percurso, ser-lhe-á oferecido transporte até ao alcatrão mais próximo.

Os condutores que se recusem seguir no carro “Vassoura”, fazem-no sob sua responsabilidade e deverão assinar um protocolo a confirmar a sua recusa.

Não poderão ser imputadas quaisquer consequências ao organizador por este ato.

O transporte ou reboque das viaturas é por conta e risco dos respetivos concorrentes.

## **12 – Segurança do publico**

Em todas intersecções dos alcatrões, alguns caminhos rurais e nas Zonas Espetáculo haverá uma equipa da organização, com rádio, e a Guarda Nacional Republicana, que estarão em contacto próximo com o Chefe de Segurança para a coordenação da segurança de espectadores e concorrentes.

## **13 – Segurança dos oficiais da prova**

Os Oficiais da prova serão acompanhados por membros da Organização, e terão todos telemóveis.

**Para completar estas informações, na 4ª feira dia 26 de Outubro, serão entregues as seguintes Informações, aos Oficiais de Prova:**

- 1 – Programa
- 2 – Itinerário
- 3 – Números de telefone dos oficiais de prova
- 4 – Números de telefone de emergência
- 5 – Descrição do plano de segurança
- 6 – Mapas do bivouac e Headquarters
- 7 – Mapas de cada SS e das zonas espetáculo
- 8 – Sinopse do plano de segurança
- 9 – Médias previstas de passagem do 1º concorrente em cada SS
- 10 – Rede rádio
- 11 – Autorizações oficiais
- 12 – Hospitais e centros de saúde em alerta
- 13 – Seguro do evento
- 14 – Política ambiental

## ANEXO VII - LAYOUT NERPOR

