

1ª EDIÇÃO

BAJA TT ACP 2020

SANTIAGO DO CACÉM • GRÂNDOLA

AUTOMÓVEL CLUB DE PORTUGAL

**6-8
MARÇO
2020**

**BAJA
TT
ACP**



REGULAMENTO

AUTOMÓVEL CLUB DE PORTUGAL
BAJATTACP.PT



REGULAMENTO PARTICULAR Moto/Quad/SSV

6 a 8 de março de 2020



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



Índice

Artigo 1	Organização / Programa	3
Artigo 2	Regulamentação	6
Artigo 3	Veículos e Pilotos Admitidos	6
Artigo 4	Pilotos / Licenças Desportivas	7
Artigo 5	Inscrições	7
Artigo 6	Seguro	9
Artigo 7	Publicidade	9
Artigo 8	Treinos e Reconhecimentos	10
Artigo 9	Identificação	10
Artigo 10	Itinerário	11
Artigo 11	Verificações	11
Artigo 12	Assistência / Abastecimento	13
Artigo 13	Cerimónia de Partida/SS1 Prólogo e Ordem de Partida para SS2	14
Artigo 14	Briefing	15
Artigo 15	Partidas (ordem e intervalos) e Ligações	16
Artigo 16	Partida para os Sectores Seletivos	16
Artigo 17	Controlos Horários	17
Artigo 18	Sectores Seletivos	17
Artigo 19	Segurança	21
Artigo 20	Meios Rádio / Telefones	22
Artigo 21	Parque Fechado	22
Artigo 22	Reclamações / Protestos	22
Artigo 23	Lista de Prémios	23
Artigo 24	Distribuição de Prémios	23
Anexo I	Localização da Publicidade	25
Anexo II	Sinalização dos Controlos	26
Anexo III	Equipamento	27
Anexo IV	Horários	28
Anexo V	Sistema de Localização e Segurança GPS / GSM	29
	Stella (SSV)	
Anexo VI	Forma de funcionamento nas Zonas de Velocidade Controlada	37

ARTIGO 1

DEFINIÇÃO

1.1 ORGANIZAÇÃO

O Automóvel Club de Portugal (ACP) organiza de 6 a 8 de março de 2020, a **1ª edição da Baja TT ACP – Santiago / Grândola**. A prova será disputada conforme o Código Desportivo, o Regulamento do Campeonato Nacional de Todo o Terreno Open da FMP e o presente Regulamento.
Trata-se de uma prova extracampeonato inscrita no calendário desportivo da FMP.

1.2 PROGRAMA

15 de janeiro (quarta-feira)		
09h00	Abertura das inscrições	ACP
21 de fevereiro (sexta-feira)		
18h00	Encerramento definitivo das inscrições	ACP
28 de fevereiro (sexta-feira)		
18h00	Publicação da lista de inscritos	Website
4 de março (quinta-feira)		
17h00	Encerramento do secretariado no ACP Motorsport Prior Velho	ACP
6 de março (sexta-feira) Santiago do Cacem		
10h00	Acreditações das equipas	Auditório António Chainho
10h00	Abertura do secretariado	Auditório António Chainho
13h00/17h00	Verificações administrativas	Auditório António Chainho
14h00/18h00	Verificações técnicas	Auditório António Chainho
18h30	1ª reunião do júri da prova	Auditório António Chainho
19h00	Publicação da lista de admitidos à partida e da lista de partida do prólogo	Auditório António Chainho
19h00	Briefing	Auditório António Chainho
20h30	Encerramento do secretariado	Auditório António Chainho
7 de março (sábado) Santiago do Cacem / Grândola		
07h30	Partida da 1ª Etapa	Campo de feiras Santiago do Cacem
08h00	Partida prólogo	
09h30	Partida do SS1	
11h45	Partida SS2	
16h00*	Chegada da 1ª Etapa	Campo de feiras Santiago do Cacem
19h30	2ª Reunião do Júri da Prova	Auditório António Chainho
20h00	Publicação dos resultados da 1ª etapa e da lista de partida para a 2ª Etapa	Auditório António Chainho
21h00	Encerramento do secretariado	Auditório António Chainho
8 de março (domingo) Santiago do Cacem		
07h00	Abertura do secretariado	Auditório António Chainho
07h00	Partida da 2ª Etapa	Campo de Feiras de Santiago do Cacém
07h30	Partida do SS3	
10h15	Partida do SS4	
12h00*	Chegada da 2ª Etapa	Campo de Feiras de Santiago do Cacém
12h30	Conferência de imprensa	Auditório António Chainho
13h30	3ª Reunião do Júri da Prova	Auditório António Chainho
13h30	Publicação da classificação final provisória	Auditório António Chainho
14h00	Entrega de prémios	Auditório António Chainho

* 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

6 a 8 de março

No Secretariado da Prova
Auditório António Chainho
Santiago do Cacem

1.3 COMISSÃO ORGANIZADORA

Presidente

Carlos Barbosa

Vice-Presidentes

João Jordão

Marta Barbosa

Supervisor do Percurso

Orlando Romana

Responsável pelo Percurso

Jaime Santos

Secretária da Prova

Vanda Marcelo

1.4 COMISSÃO DE HONRA

Cargo

Nome

Presidente CM Santiago do Cacém

Dr. Álvaro Beijinha

Presidente CM Grândola

Dr. António de Jesus Figueira Mendes

Vereador do Desporto de Santiago do Cacem

Jaime Cáceres

Vereadora do Desporto e do Turismo de Grândola

Carina Batista

Presidente da Junta de Freguesia de Abela

Rui Matos

Presidente da Junta de Freguesia de Ermidas do Sado

Carlos Parreira

Presidente da junta de Freguesia de Santo André

David Gorgulho

Presidente da Junta de Freguesia de São Francisco da Serra

Hélder Pereira

Presidente da UF de Santiago do Cacem, Santa Cruz, São Bartolomeu da Serra

Isabel Contente

Presidente da UF de São Domingos e Vale de Água

Ana Maria Gonçalves

Presidente da Junta de Freguesia de Azinheira e Barros e S. Mamede de Sádão

Ricardo Rufino

Presidente da Junta de Freguesia de Melides

António Abel dos Santos Candeias

Presidente da Junta de Freguesia de Grândola e Santa Margarida da Serra

Maria de Fátima Serranheira dos Santos Luzia

1.5 OFICIAIS DA PROVA

Presidente do Júri

José Rita

Membro do Júri FMP

Márcio Santos

Membro do Júri ACP

Nuno Castel-Branco

Delegados Técnicos FMP

José Deitado

Jorge Martinho

Diretor de Prova	Nuno Castel-Branco
Chefe de Segurança	Jaime Santos
Comissário do Ambiente	Vanda Marcelo
Responsável pela Logística	Nuno Vieira
Médico Responsável	Dr. Pedro Barradas
Secretária do Júri de Prova	Tânia Esteves
Secretária da Prova	Vanda Marcelo
Responsável Cronometragem	Mário Bandeira
	Fátima Carvalho
Responsável pelos Controlos (SS)	Rui Coelho
Responsável pelos Controlos Parque Fechado	Nuno Cunha
Comissários Técnicos	Nuno Castel-Branco
	Eduardo Rovisco
	Tiago Carvalho
	João Quental
Relações com os Concorrentes	Eduardo Rovisco
Coordenador do Parque de Assistência	Filipe Santos
Coordenador das Zonas de Assistência (SS)	Hugo Lourenço

1.6 SECRETARIADO

	Automóvel Club de Portugal
	ACP MOTORSPORT
	2ª a 6ª feira, das 09h00 às 18h00
Até 4 de março	Rua General Humberto Delgado, 3
	2685-340 Prior Velho – PORTUGAL
	Tel.: +351 219 429 187 Fax: +351 219 429 192
	Email: acpmotorsport@acp.pt
	Site: www.bajattacp.pt
De 5 a 8 de março	Auditório António Chainho
	Santiago do Cacém

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

APROVAÇÃO FEDEREAÇÃO DE MOTOCICLISMO DE PORTUGAL:

APROVADO PELA FMP 27/01/2020

ARTIGO 2

REGULAMENTAÇÃO

Considera-se indispensável a obtenção junto da Federação de Motociclismo de Portugal do Regulamento Campeonato Nacional Todo Terreno Open 2020.

Federação de Motociclismo de Portugal

Largo Vitorino Damásio, 3C, pavilhão 1

1200-872 Lisboa

Tel. +351 21 393 60 30

Fax +351 21 397 14 57

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

ARTIGO 3

VEÍCULOS E PILOTOS ADMITIDOS / CLASSES E CATEGORIAS DA PROVA

3.1 – PROVA PRINCIPAL / CAMPEONATO NACIONAL

Classes Motos

TT1	Motos 2T	até 125 cc
	Motos 4T	até 250 cc
TT2	Motos 2T	Superior a 175 cc
	Motos 4T	até 450cc
TT3	Motos 2T	Superior a 280cc
	Motos 4T	+ 450cc

Classes Quad

Q1	Quad Open
-----------	-----------

Classes SSV

SSV T1 OPEN	(conforme Art. 32.1 Reg. FMP)
SSV T2 OPEN	(conforme Art. 32.1 Reg. FMP)
SSV T3 STOCK	conforme Art. 32.3 Reg. FMP)

Categorias destinadas aos pilotos:

Promoção FMP
Senhoras FMP
Veteranos FMP
Júnior FMP

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

ARTIGO 4

PILOTOS/LICENÇAS DESPORTIVAS

4.1 Conforme Art.º 5 do Regulamento do Campeonato Nacional Open de Todo o Terreno.

ARTIGO 5

INSCRIÇÕES

As inscrições estão limitadas a:

Motos / Quad – 50 veículos
SSV– 50 veículos

A inscrição apenas será considerada válida após o preenchimento completo da inscrição online, acompanhada do comprovativo de pagamento da mesma.

ATENÇÃO: Intenções de inscrição ou inscrições apenas registadas que estejam incompletas, não serão consideradas.

A inscrição online está disponível no site da prova: <https://acp-motorsport.byblueticket.pt>

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

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

- Nome e apelido, morada, email, contacto telefónico, n.º de licença desportiva, n.º de BI/CC ou passaporte, n.º da carta de condução do piloto
- As características do motociclo (marca, modelo, cilindrada, matrícula)
- A categoria e classe em que concorre (veículo e piloto)
- Dados para emissão do recibo: nome, morada completa, e n.º de contribuinte (NIF)
- Comprovativo de pagamento (referir o nome do piloto e o tipo de inscrição associado ao pagamento, só com estes elementos é que conseguimos fazer o recibo)

5.2 TAXA DE INSCRIÇÃO

Veículo	Valor de Inscrição*
Moto / Quad	369€
SSV	615€

*O valor da inscrição inclui 23% Iva à taxa legal

Informação relativa a IVA:

Faturas emitidas em nome de empresas com residência fiscal fora de Portugal, não são acrescidas de IVA, nestes casos deve ser retirado o valor do IVA (23%) ao valor de inscrição apresentado, uma vez que, este já inclui o valor do IVA.

- Os sócios do ACP beneficiam de um desconto de 25€.

A taxa de inscrição inclui:

- Seguro de responsabilidade civil
- Duas placas de assistência (veículo)
- Equipamento de Segurança (Anube)
- Road Book para os SSV (rolo ou caderno, a definir pelo concorrente no momento da inscrição)

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

5.4 O pagamento da inscrição tem de ser efetuado:

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

Nome da Conta: Automóvel Club de Portugal
Banco: BPI
IBAN: PT50 0010 0000 26738780008 51

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

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

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

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

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

A verba retida será de:

- 25% da taxa de inscrição, no caso de uma comunicação recebida pelo menos 30 dias antes da data das verificações;

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

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

ARTIGO 6

SEGURO

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

Companhia de Seguros:

Fidelidade, 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 1ª Edição da Baja TT ACP.

ARTIGO 7

PUBLICIDADE

- 7.1** Os espaços reservados ao organizador para a publicidade coletiva obrigatória e não negociável são (ver anexo I):
- 3 Placas de 18x22 cm com os números de competição
 - 1 Dorsal (placa de 30x30 cm em pano) a colocar na zona dorsal do piloto. Fixação livre
 - 2 Placas de Prova (10x21 cm)
 - 1 Nº **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: **Santiago do Cacém, Grândola, 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, Juizes de Facto, Licenciados da FMP, etc.) ou pelos proprietários das herdades utilizadas pelo percurso da prova, a circular na zona da prova (em caminhos de terra) **nos 30 dias anteriores à sua realização**, com qualquer veículo (Moto/Quad/SSV ou Automóvel).

A zona onde decorrerá a prova está compreendida nos concelhos de: **Santiago do Cacém, Grândola, Sines e Alcácer do Sal.**

Os participantes na prova que residam nos concelhos acima referidos, estão obrigados a cumprir as mesmas exigências que os restantes, exceto se for provado que por motivos profissionais ou especiais tenham que percorrer os caminhos de terra existentes.

ARTIGO 9

IDENTIFICAÇÃO

9.1 A organização fornecerá a cada piloto três painéis contendo os números de competição, bem como duas placas de publicidade e um dorsal.

9.2 Os painéis e placas deverão figurar, durante toda a prova, de acordo com o esquema de colocação de publicidade (Anexo I). **O uso do dorsal é obrigatório durante toda a prova.**

9.3 A constatação, em qualquer momento da prova, da falta ou má colocação de um painel, placa ou do dorsal, implicará uma penalização de:

1ª Infração	1 Hora
2ª Infração	Desclassificação

9.4 Uma pulseira de identificação permitirá reconhecer os pilotos. Esta pulseira será colocada no local de credenciações, 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 encontre bloqueado. Neste caso, os pilotos deverão passar ao lado do obstáculo e regressar à pista imediatamente depois deste.

ARTIGO 11

VERIFICAÇÕES

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

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

11.2 Nas verificações administrativas verificar-se-á:

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

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

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

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

Poderá ocorrer controlo de ruído.

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

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

Poderá ocorrer controlo de ruído.

11.5 É obrigatória a utilização de pneus (atrás) com uma marca “E” e/ou a aprovação DOT (Departamento Americano de Transportes), conforme Regulamento Técnico de Bajas FIM, (art.º 01.47.

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTIGO 12

ASSISTÊNCIA E ABASTECIMENTO

12.1 A assistência poderá fazer-se:

a) Em todo o percurso:

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

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

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

- c) No Parque de Feiras de Santiago do Cacem e nos Sectores de Ligação (do Parque Fechado para as Partidas dos SS e das Chegadas dos SS para o Parque Fechado).

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

- 12.2** É obrigatória a utilização de Tapete Ecológico nas operações de assistência e abastecimento (art.º 13.2 do RNTT 2019). A não-utilização do Tapete Ecológico implica uma penalização de **1 minuto**.

A utilização destes tapetes no parque fechado é obrigatória.

As assistências devem ter disponível um extintor de no mínimo 5 kg (art. 13.3 do RNTT 2019)

- 12.3** A localização das Zonas de Assistência (ZA) e/ou Zonas de Abastecimento (GAS), as quais distarão no máximo 85 km entre si, será indicada no Briefing ou na informação distribuída nas verificações. A distância para cada Zona de Assistência estará assinalada ao longo do percurso por meio de placas, de 10 em 10 km, indicando o número de quilómetros, em decrescendo, a percorrer até à próxima Zona de Assistência. **Nas zonas GAS apenas é permitido o abastecimento, qualquer infração a esta regra incorre numa penalização, a decidir pelo Jury de prova.**

- 12.4** É expressamente proibido o abastecimento com o motor em funcionamento.

O não cumprimento desta norma implica uma penalização **de 30 minutos** e em caso de reincidência a desclassificação.

- 12.5** 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.

- 12.6** O transporte de combustível em reservatórios não fixos à estrutura do veículo é proibido, implicando uma penalização de 30 minutos e em caso de reincidência a desclassificação.

- 12.7 A VELOCIDADE MÁXIMA PERMITIDA NAS ZONAS DE ASSISTÊNCIA e ZONAS GAS, É DE 30 KM/H.**

Conforme regulamento da FMP, Art.º 13.7 do RNPP.

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

- 12.8** Na categoria SSV, os pilotos estão obrigados a parar os veículos em todas as zonas de assistência/gaz por um período mínimo de 2 minutos (o controlo deste tempo é da responsabilidade da equipa), devendo para o efeito imobilizar o veículo e parar o funcionamento do motor.

Apenas são autorizados a reiniciar a marcha após colocar o motor em funcionamento.

O não cumprimento desta norma implica uma penalização de 10 Minutos por cada infração. O abastecimento pode ser efetuado com o piloto e/ou com o navegador a bordo. No decorrer desta operação, os pilotos devem estar com os cintos de segurança desapertados, as portas abertas e o motor desligado. Um elemento da assistência deve estar munido de um extintor de pelo menos 5kg. O incumprimento destas regras, ocorre numa penalização que poderá ir até á desclassificação. Três sistemas são autorizados para abastecimento dos veículos, o habitual “enche rápido”, bomba mecânica acionada manualmente, ou o sistema por gravidade, sendo que neste ultimo é obrigatório a colocação de uma pistola manual ou torneira na extremidade da mangueira. As bombas elétricas são proibidas. O incumprimento destas regras, ocorre numa penalização que poderá ir até á desclassificação. É obrigatório a

quem abastece os veículos, estar equipado com bataclava ignífuga e óculos de proteção. O não cumprimento desta norma implica uma penalização de 10 Minutos por cada infração.

ARTIGO 13

PRÓLOGO, ORDEM DE PARTIDA PARA O SS1 E FORMAS DE PARTICIPAÇÃO NOS SS

13.1 No dia 7 de março de 2020, disputar-se-á o prólogo com a extensão de cerca de 5 km. O tempo obtido no prólogo servirá para definir a ordem de partida do SS1.

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

Até 30 minutos	1 Minuto por cada minuto
Mais de 15 minutos	Partida recusada

13.3 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 alvo de uma penalização atribuída pelo Jury da prova.

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

13.4 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 prólogo.

13.5 O tempo máximo para efetuar o prólogo será de 30 minutos.

13.6 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 SS1 desde que se apresente no parque fechado que o antecede, até 10 minutos antes da sua hora prevista e desde que informe o organizador (relações com os concorrentes) da sua intenção em participar no SS1 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 **30 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 não efetuadas, acrescido de uma penalização fixa de **60 minutos**.

f) Em qualquer caso a participação no SS2 não será possível.

g) Ainda assim e, em qualquer das circunstâncias acima referidas, será autorizado a partir para a 2ª Etapa, desde que o veículo dê entrada no Parque Fechado, 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.

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

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

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

13.7 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 prólogo, os pilotos com o mesmo tempo averbado partirão para o SS1 pela ordem numérica.

13.9 **O tempo do prólogo 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 prólogo. Caso ainda prevaleça o empate, privilegia-se o primeiro piloto a conseguir o melhor tempo no prólogo.

13.11 O reconhecimento do prólogo poderá ser realizado conforme programa da prova, **a pé ou bicicleta (elétrica ou normal)**. Os pilotos têm obrigatoriamente que estar identificados com a pulseira colocada nas verificações.

ARTIGO 14

BRIEFING

14.1 Conforme programa da prova.

ARTIGO 15

PARTIDAS (ORDEM E INTERVALOS) E LIGAÇÕES

15.1 As partidas para a 1ª Etapa e para o 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.

- 15.2** As partidas para o SS1 serão dadas pela ordem de classificação do prólogo. As partidas para o SS2 serão dadas pela ordem de chegada ao final do SS1.
Os intervalos de partida serão publicados em aditamento.
- 15.3** A partida para a 2ª Etapa será dada em função da classificação obtida com a soma dos resultados obtidos no prólogo, SS1 e SS2, mais as hipotéticas penalizações desportivas.
As Motos em primeiro lugar, seguido dos Quads e, por último, os SSV. As penalizações registadas nos Controlos Horários instalados durante a 1ª Etapa não influenciarão a ordem de partida da 2ª etapa.
Os intervalos de partida serão publicados em aditamento.
- O Diretor de Prova poderá, por motivos de força maior, alterar a ordem prevista.
- 15.4 Ligações e forma de transporte (ver distâncias no anexo IV):**
Não é permitido a utilização de atrelados ou furgões para transportar os veículos de competição nas ligações.
- 15.5** Qualquer atraso na apresentação à partida de qualquer das Etapas (saída do Parque Fechado) será penalizado com um minuto por cada minuto de atraso. Será admitido um atraso máximo de **15 minutos**. A partida será recusada a qualquer piloto que se apresente com atraso superior.

ARTIGO 16

PARTIDA PARA OS SECTORES SELECTIVOS

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

ARTIGO 17

CONTROLOS HORÁRIOS

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

ARTIGO 18

SECTORES SELETIVOS

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

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

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

18.5 MARCAÇÃO DE PERCURSO

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

Para efetuar a referida marcação será utilizado o seguinte critério:

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

18.6 CONTROLOS DE CRUZAMENTO

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

18.7 CONTROLOS DE PASSAGEM CP (com paragem) e CPSP (sem paragem)

- 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 (CP)** 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 com aragem será registada numa carta de plástico ou cartão com

um carimbo.

- d) Nos controlos de paragem obrigatória será aplicada a velocidade controlada de 50km/h desde o início do mesmo (placa com relógio amarelo) até ao local de paragem (placas com relógio vermelho e stop) e depois até final da zona de controlo (placa com barras na diagonal).
- e) Nos controlos de passagem sem paragem (CPSP), a velocidade de passagem é de 50km/h, desde o início da zona de controlo (placa com relógio amarelo) até ao final da mesma (placa com barras longitudinais). os concorrentes não terão que parar.

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.

- f) A não passagem por um controlo de passagem, implica a desclassificação.
- g) 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

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

18.8 INTERRUPTÃO DE UM SECTOR SELECTIVO

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

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

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

Se tal acontecer, serão adotados os seguintes procedimentos:

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

- a) O Controlo Horário de partida para o Sector Seletivo e o primeiro Controlo de Passagem ou CC;
- b) Dois Controlos de Passagem sucessivos, ou CC;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTIGO 19

SEGURANÇA

19.1 DESISTÊNCIA / DESCLASSIFICAÇÃO

- a) Em caso de abandono, o piloto deverá obrigatoriamente avisar a organização, por qualquer meio e o mais rapidamente possível, ou através do número de telefone SOS indicado na pulseira.
- b) Um piloto desclassificado ou que tenha desistido deverá obrigatoriamente abandonar a prova e retirar os números de competição do veículo, entregando a carta de desistência ao Primeiro-oficial de Prova que encontrar. O desrespeito por esta regra fundamental de segurança implica o pagamento de uma multa de 100 €, e prováveis sanções disciplinares aplicadas pela FMP.
- c) Seja por que razão for, e particularmente no caso de desistência do piloto é proibido à assistência entrar no percurso da prova antes do Sector envolvido ter sido considerado aberto (terminado).

19.2 ABERTURA DA PISTA

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

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

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

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

O equipamento tem um custo de aluguer incluído na inscrição.

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

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

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

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

ARTIGO 20

MEIOS RÁDIO/TELEFONES

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

ARTIGO 21

PARQUE FECHADO

- 21.1** No Parque Fechado são interditos os reabastecimentos e reparações, salvo nos casos expressamente previstos na Regulamentação em vigor.
- 21.2 Os veículos são considerados em Parque Fechado:**
- Desde a sua entrada em parque após a conclusão das verificações iniciais e até ao momento da sua Partida para a prova;
Desde a sua entrada num Parque de Reagrupamento ou de final de etapa e até à sua partida destes (se existirem);
 - Desde a entrada numa Zona de Controlo e até à sua saída desta;
 - Desde a sua Chegada ao final da prova e, pelo menos, até que expire o prazo para a entrega de reclamações.
- 21.3** Qualquer Infração ao regime de Parque Fechado implicará uma penalização mínima de 1 hora e poderá ir até à desclassificação.
- 21.4** Depois de ter colocado o seu veículo no parque, o piloto deverá abandonar de imediato este local, sendo a partir daí interdita a sua entrada no Parque.
- 21.5** Antes da partida de qualquer etapa, os pilotos são autorizados a entrar no parque 15 minutos antes da sua hora de partida, para preparar o veículo para a partida.
- 21.6** Dentro do Parque Fechado as Motos, Quads e SSV podem deslocar-se por ação do motor, desde que o façam a uma velocidade máxima de 10 km/h e de forma a não coloquem em risco a segurança de terceiros.
- 21.7** Concluída a prova, os veículos poderão ser retirados do Parque Fechado 30 minutos após a afixação das classificações oficiais finais. Para que o piloto possa retirar o veículo do Parque Fechado, deve dirigir-se ao mesmo com a pulseira ainda colocada e assim retirar o veículo com autorização do comissário.
Caso seja um representante a retirar a moto, o piloto, ainda com a pulseira colocada, deve dirigir-se ao Secretariado e preencher o formulário criado para o efeito.
Em situações excecionais os veículos podem ser retirados do parque fechado, antes da hora prevista, mas ficam sujeitos a qualquer reclamação o que implica de imediato a desclassificação.

ARTIGO 22

RECLAMAÇÕES/PROTESTOS

- 22.1** Protestos sobre motos, conforme art.º 27 do RCNTT Open 2020.
- 22.2** Reclamações sobre classificações, conforme art.º 27 do RCNTT Open 2020.
- 22.3** Recurso, conforme art.º 27 do RCNTT Open 2020.

ARTIGO 23

LISTA DE PRÉMIOS

23.1 CLASSIFICAÇÃO GERAL

Classificação Geral MOTO	1º ao 5º classificado	
Classificação Geral QUAD	1º ao 3º classificado	Taça ou Troféu
Classificação Geral SSV	1º ao 5º classificado	

23.2 CLASSIFICAÇÃO POR CLASSES

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

1º Classe MOTO		
1º Classe QUAD		
1º Classe SSV		Taça ou Troféu
1º-3º Classe Promoção		
1º-3º Classe Veteranos		
1º-3º Classe Senhoras		
1º-3º Classe Júnior		

ARTIGO 24

DISTRIBUIÇÃO DE PRÉMIOS

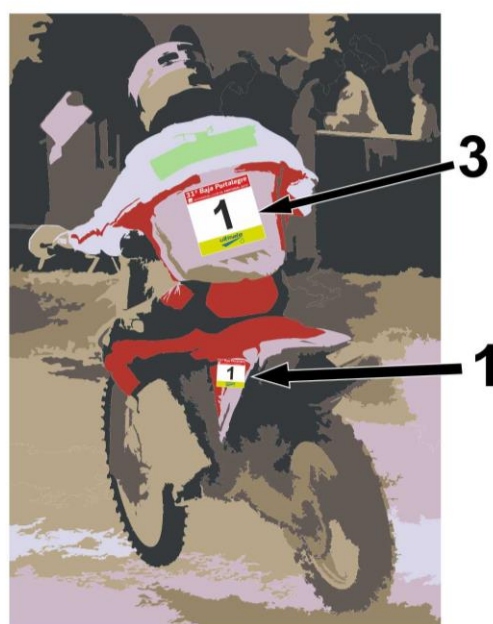
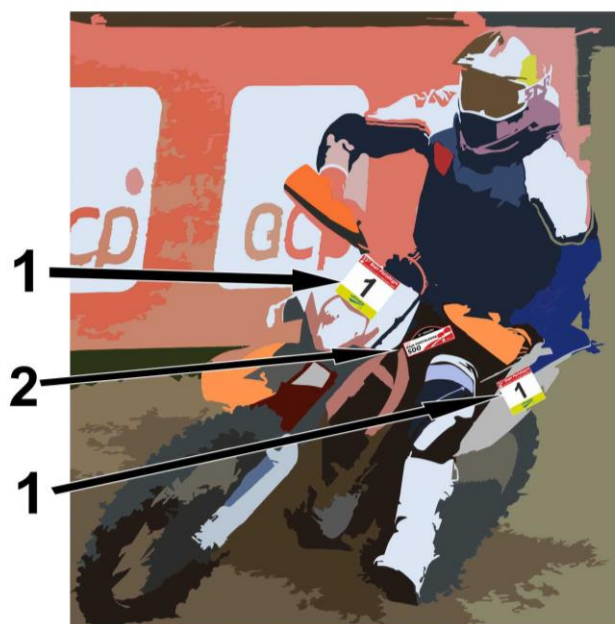
24.1 A distribuição de prémios terá lugar conforme o programa da prova.

24.2 Conforme art.º 34 do Regulamento do Campeonato Nacional de Todo o Terreno Open 2020.

ANEXOS

ANEXO I

LOCALIZAÇÃO DA PUBLICIDADE



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

ANEXO II

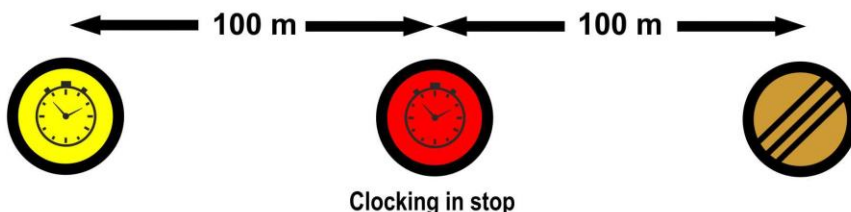
SINALIZAÇÃO DOS CONTROLOS

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

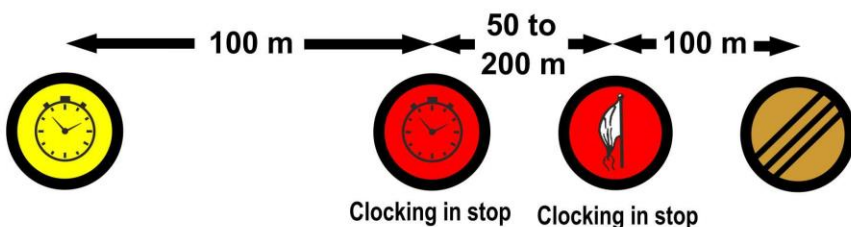
START OF ZONE Panels with yellow background **CONTROL** Panels with red background **END OF ZONE** Panels with beige background



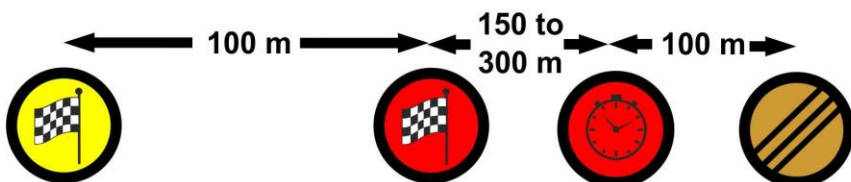
ROUTE CHECKS



TIME CHECK



TIME CHECK FOLLOWED BY A START OF A SELECTIVE SECTOR



ARRIVAL AT A SELECTIVE SECTOR



ANEXO III

EQUIPAMENTO

1. Todos os pilotos deverão estar equipados com:

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

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

ANEXO IV

HORÁRIOS

Informação em Aditamento

ANEXO V

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

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

Dispositivos e funções de controlo

O STELLA III está equipado com dois monitores pequenos:

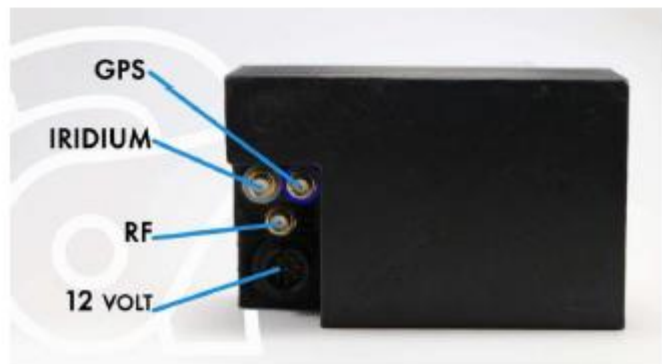
- Conjunto de LEDs
- Monitor LCD

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

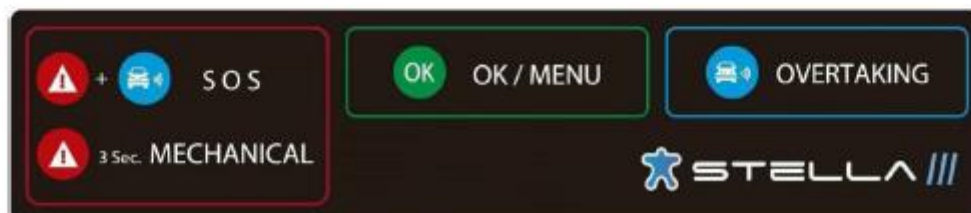


No painel traseiro, encontrará 4 conectores.

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



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



Instruções de segurança

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

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



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



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

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

2. Controlo de velocidade

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



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



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

3. Ultrapassagem

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



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



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



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



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



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

4. Alerta SOS

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



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



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

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

5. OK?

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



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

6. Zona de perigo

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



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

1. Zona de perigo

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

2. Controlo de velocidade

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

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

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

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



ANEXO VI

FORMA DE FUNCIONAMENTO NAS ZONAS COM VELOCIDADE CONTROLADA
