



22 de outubro a 24 de outubro de 2015

# REGULAMENTO PARTICULAR Moto/Quad/Buggy/Utv



# PALMARÉS

## MOTO

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

## QUAD

2000	1º Paulo Barbosa – <i>Yamaha YFZ 350</i> 2º Jordi Saborit – <i>Honda TRX 400</i> 3º Paulo Nobre - <i>Honda TRX 400</i>	2008	1º Rui Mendes – <i>Suzuki LTR 450</i> 2º João Peraboa – <i>Suzuki LTR 450</i> 3º João Batista – <i>Suzuki LTR 480</i>
2001	1º Mário Reis - <i>Honda TRX 400</i> 2º Paulo Nobre - <i>Bombardier GS 650</i> 3º Jorge Esperto - <i>Bombardier GS 650</i>	2009	1º Humberto Pinto – <i>Suzuki LTR 450</i> 2º Roberto Borrego – <i>KTM 525 XC</i> 3º João Lopes – <i>Suzuki LTR 450</i>

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

## UTV

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

## Buggy

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

# Índice

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

# ARTIGO 1

## DEFINIÇÃO

---

### 1.1 ORGANIZAÇÃO

O Automóvel Club de Portugal (ACP) organiza de 22 de outubro a 24 de outubro de 2015, a **29ª BAJA PORTALEGRE 500**. A prova será disputada conforme o Código Desportivo, o Regulamento do Campeonato Nacional Open de Todo o Terreno da FMP e o presente Regulamento.

A prova é pontuável para o Campeonato Nacional Open de Todo o Terreno Moto, Quad, UTV e Buggy, decorrendo simultaneamente com outra disputada por automóveis.

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

### 1.2 PROGRAMA

17 de agosto (segunda-feira)		
09h00	Abertura das inscrições	ACP
02 de outubro (sexta-feira)		
18h00	Encerramento das inscrições a preço reduzido	ACP
09 de outubro (sexta-feira)		
18h00	Encerramento definitivo das inscrições	ACP
14 de outubro (quarta-feira)		
17h00	Publicação da lista de inscritos	website
20 de outubro (terça-feira)		
17h00	Encerramento do secretariado no ACP Motorsport Prior Velho	ACP
21 de outubro (quarta-feira)		
10h00/20h00	Acreditação das equipas	Próximo do estádio em Portalegre
22 de outubro (quinta-feira)		
08h00	Abertura do secretariado	Nerpor
08h00/17h00	Acreditação das equipas	Nerpor
09h00/15h00	Verificações administrativas	Nerpor
09h30 / 15h30	Verificações técnicas	Nerpor
13h00/16h30	Reconhecimento da Super Especial (SS1)	
17h30	1ª Reunião do Júri da Prova	Nerpor
18h00	Conferência de imprensa	Nerpor
18h30	Publicação da lista de admitidos à partida	Nerpor
19h00	Briefing com Diretor de Prova e o Organizador	Nerpor
21h30	Encerramento do secretariado	Nerpor
23 de outubro (sexta-feira)		
07h30	Abertura do secretariado	Nerpor
07h30	Partida da 1ª Etapa	Nerpor

08h00	Cerimónia de partida / Partida SSS1 (prólogo)	
08h05*	Chegada do SSS1	
12h00	Partida do SS2	
13h30*	Chegada do SS2	Portalegre
15h00*	Chegada da 1ª Etapa	Nerpor
18h00	2ª Reunião do Júri da Prova	Nerpor
19h00	Publicação da lista de partida para a 2ª Etapa	Nerpor
20h30	Encerramento do secretariado	Nerpor
24 de outubro (sábado)		
08h00	Abertura do secretariado	Nerpor
08h35	Partida da 2ª Etapa	Nerpor
09h00	Partida do SS3	Nerpor
13h35*	Chegada do SS3	
15h05*	Chegada da 2ª Etapa	Nerpor
17h15	Conferência de imprensa	Nerpor
18h00	3ª Reunião do Júri da Prova	
19h00	Publicação da classificação final provisória	Nerpor
20h30	Distribuição de prémios	Nerpor
22h00	Encerramento do secretariado	Nerpor

\* Hora prevista

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

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

## 1.2 QUADRO OFICIAL DE AFIXAÇÃO

<b>22 de outubro a 24 de outubro</b>	<b>No Secretariado da Prova</b>
	Pavilhões NERPOR
	Campo da Feira
	7300 Portalegre

## 1.3 COMISSÃO ORGANIZADORA

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

## 1.4 OFICIAIS DA PROVA

<b>Presidente do Júri</b>	José Rita	
<b>Membro do Júri FMP</b>	José Deitado	
<b>Membro do Júri ACP</b>	Nuno Caldeira	
<b>Delegados Técnicos FMP</b>	José Deitado	
	Jorge Martinho	
<b>Diretor de Prova</b>	Orlando Romana	
<b>Diretor de Prova Adjunto</b>	Nuno Caldeira	
<b>Chefe de Segurança</b>	Jaime Santos	

<b>Comissário do Ambiente</b>	Vanda Marcelo	
<b>Responsável pela Logística</b>	Nuno Santos	
<b>Médico Responsável</b>	Pedro Barradas	
<b>Secretária do Júri</b>	Virginie Hargitai	
<b>Secretária da Prova</b>	Maribel Cascão	
<b>Secretária do Evento</b>	Vanda Marcelo	
<b>Responsável Cronometragem</b>	Mário Bandeira	
	Fátima Carvalho	
<b>Comissários Técnicos</b>	Nuno Caldeira	
	Pedro Corrula	
	Eduardo Botelho	
	Eduardo Rovisco	
	José Figueira	
<b>Relações com os Concorrentes</b>	Nuno Caldeira	

## 1.5 SECRETARIADO

<b>Até 20 de outubro</b>	<p><b>Automóvel Cub de Portugal – ACP MOTORSPORT</b>  2ª a 6ª feira, das 09h00 às 18h00  Rua General Humberto Delgado, 3  2685-340 Prior Velho – PORTUGAL</p> <p><b>Tel.:</b> +351 219 429 187      <b>Fax:</b> +351 219 429 192  <b>Email:</b> <a href="mailto:acpmotorsport@acp.pt">acpmotorsport@acp.pt</a>  <b>Site:</b> <a href="http://www.bajaportalegre500.com">www.bajaportalegre500.com</a></p>
<b>De 21 a 24 de outubro</b>	<p><b>Pavilhões NERPOR</b>  Campo da Feira  7300 PORTALEGRE</p>

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

## ARTIGO 2

### REGULAMENTAÇÃO

Considera-se indispensável a obtenção junto da Federação de Motociclismo de Portugal o Regulamento Campeonato Nacional Todo Terreno 2015, bem como do Regulamento de Bajas da FIM.

#### **Federação de Motociclismo de Portugal**

Largo Vitorino Damásio, 3C, pavilhão 1

1200-872 Lisboa

Tel. +351 21 393 60 30

Fax +351 21 397 14 57

# APROVADO PELA FMP EM 18.08.2015

## ARTIGO 3

### VEÍCULOS ADMITIDOS / CLASSES DA PROVA

---

#### 3.1 – PROVA PRINCIPAL / CAMPEONATO NACIONAL

##### Classes Motos

<b>M 0</b>	Motos 2T	até 50 cc (TT1 FMP)
<b>M 1</b>	Motos 2T	De 50 cc a 175 cc (TT1 FMP)
	Motos 4T	até 250 cc (TT1 FMP)
<b>M 2</b>	Motos 2T	+175cc até 280cc (TT2 FMP)
	Motos 4T	+ 250cc até 450cc (TT2 FMP)
<b>M 3</b>	Motos 2T	+ 280cc (TT3 FMP)
	Motos 4T	+ 450cc (TT3 FMP)
<b>MP</b>	Promoção FMP	

##### Classes Quads

<b>Q1 (4T)</b>	(TT Quad FMP)
<b>Q2 (2T)</b>	(conforme regulamento FMP)
<b>Q3</b>	Quads utilitários
<b>QP (Promoção FMP)</b>	(conforme regulamento FMP)

##### Classes UTV-Buggy

<b>UB 1 (UTV / Buggy)</b>	(conforme regulamento FMP)
<b>U 2 (UTV)</b>	(conforme regulamento FMP)
<b>UB P (Promoção FMP)</b>	(conforme regulamento FMP)

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

#### 3.1.2 - CATEGORIA VETERANOS (Moto/Quad)

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

**Esta categoria realiza a totalidade da prova.**

##### Classes

<b>VM</b>	Veterano Moto (1 piloto)	+ 40 anos
<b>VQ</b>	Veterano Quad (1 piloto)	+ 40 anos

#### 3.1.3 - CATEGORIA 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.

**Esta categoria realiza a totalidade da prova.**



## Classes

<b>VEM</b>	Veterano Especial Moto (2 pilotos)	+ 85 anos
<b>VEQ</b>	Veterano Especial Quad (2 pilotos)	+ 85 anos

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

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

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

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

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

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

Dia 23 (sexta feira) - SS1 (prólogo);

Dia 23 (sexta feira) - SS2 (80 km);

Dia 24 (sábado) - SS3 (150 km).

### **3.3 – CATEGORIAS PROMOÇÃO BAJA:**

#### **3.3.1 - CATEGORIA ACP Master 50 (um ou dois pilotos)**

Categoria destinada a pilotos (um ou dois) com idade igual ou superior a 50 anos, com moto ou quad de qualquer idade.

## Classes

<b>ACPM 50</b>	MOTO - um ou dois pilotos	50 anos
<b>ACPQ 50</b>	QUAD – um ou dois pilotos	50 anos

#### **3.3.2 - CATEGORIA CLASSIC BAJA (Moto/Quad)**

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

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

#### **Classes Motos até 1990**

<b>CB 1</b>	Motos 2T até 50 cc
<b>CB 2</b>	Motos 2T mais de 50 cc até 125 cc e motos 4T até 250cc
<b>CB 3</b>	Motos 2T mais de 125 cc e motos 4T mais de 250cc
<b>CBQ 1 (Quad)</b>	(cilindrada livre)

#### **Classes Motos de 1992 a 1996**

<b>CB 4</b>	Motos 2T até 50 cc
<b>CB 5</b>	Motos 2T mais de 50 cc até 125 cc e motos 4T até

<b>CB 6</b> <b>CBQ 2 (Quad)</b>	250cc
	Motos 2T mais de 125 cc e motos 4T mais de 250cc
	(cilindrada livre)

### **3.3.3 - CATEGORIA PRÉ CLASSIC BAJA (Moto/Quad)**

**Categoria reservada a Moto ou Quads fabricadas entre 1997 e 2005**

#### **Classes Motos de 1997 a 2005**

<b>CB 7</b>	Motos 2T até 50 cc
<b>CB 8</b>	Motos 2T mais de 50 cc até 125 cc e motos 4T até 250cc
<b>CB 9</b>	Motos 2T mais de 125 cc e motos 4T mais de 250cc
<b>CBQ 3 (Quad)</b>	(cilindrada livre)

### **3.3.4 - CATEGORIA MAXI BAJA - SÉRIE e COMPETIÇÃO**

#### **MAXI BAJA SÈRIE**

**Categoria reservada a motos do segmento Trail ou Maxi-Trail.**

Os concorrentes desta categoria encontram-se sob a tutela do presente Regulamento.

Condições de participação:

- As motos do segmento trail / aventura, identificadas na **revista Moto Jornal** (os modelos, que não constem da referida lista, serão analisados pela Comissão Organizadora, contudo não serão aceites motos, que embora se assemelhem a modelos Trail ou que derivem de modelos designados como tal, tenham sido desenvolvidos pelos construtores e comercializados para competição).
- As motos, embora classificadas como Trail, para serem aceites na prova, terão que ter cilindrada igual ou superior a 500 cc, ou 100 cc para a classe MBS 4.
- As motos terão que ter uma **autonomia mínima de 120 km**.
- As motos devem apresentar-se de origem, à exceção das suspensões, escape (desde que dentro dos limites legais), pneus, proteções e banco, que poderão ser substituídos ou alterados.
- Podem ser retirados os indicadores de direção, pousa pés do passageiro, painel de instrumentos e porta-bagagem e outros elementos que em nada beneficiem o comportamento dinâmico da moto.
- Se uma qualquer moto não cumpre na totalidade os requisitos referidos para definição "Trail", mas que possa de alguma forma enquadrar-se nesta categoria, o interessado na sua inscrição deve consultar a organização e colocar a questão á apreciação da comissão técnica.
- **MB 1, classe aberta a motos do segmento Trail, com mais de 100 cc e menos de 500 cc, homologadas para 2 passageiros.**
- 

#### **MAXI BAJA COMPETIÇÃO**

**Categoria reservada a motos do segmento Trail ou Maxi-Trail.**

Os concorrentes desta categoria encontram-se sob a tutela do presente Regulamento.

Condições de participação:

- Motos provenientes de produção em serie com alterações utilizando material proposto pelo fabricante para competição, ou versões de marca para competição cliente.
- Motos protótipos.

- Motos que de alguma forma, por motivos de alterações, não se enquadrem na Categoria anterior.
- As motos terão que ter cilindrada igual ou superior a 500cc.
- As motos terão que ter uma **autonomia mínima de 120 km**.
- Se um qualquer moto não cumpre na totalidade os requisitos referidos para definição “Maxi Baja Competição”, mas que possa de alguma forma enquadrar-se nesta categoria, o interessado na sua inscrição deve consultar a organização e colocar a questão á apreciação da comissão técnica.

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

#### Classes

<b>MB 1</b>	Motos do segmento trail de 100 cc a 499 cc
<b>MB 2</b>	Motos do segmento trail de 500 cc a 699 cc
<b>MB 3</b>	Motos do segmento trail de 700 cc a 999 cc
<b>MB 4</b>	Motos do segmento trail + de 1000 cc
<b>MB 5</b>	Motos de competição do segmento trail + 500 cc

### 3.3.5 - CATEGORIA LADIES BAJA (Moto /Quad)

**Categoria reservada a senhoras.**

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

#### Classes

<b>LBM 1</b>	Moto (cilindrada livre)
<b>LBQ 2</b>	Quad (cilindrada livre)

### 3.3.6 - CATEGORIA “CINQUENTINHA”

Categoria destinada a motociclos com cilindrada até 50 cc, fabricados a partir de 1996 (inclusive), aberta a pilotos com mais de 14 anos com licença desportiva.

#### Classes

<b>CTA</b>	Moto até 50 cc e fabricadas desde 1996 (inclusive)
------------	--

### 3.3.7 – TROFEU HONDA XR

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

#### Classes

<b>TXR 1</b>	Motos até 250cc
<b>TXR 2</b>	Motos XR 400cc
<b>TXR 3</b>	Motos de 500cc a 600cc
<b>TXR 4</b>	Motos XR 650cc

### **3.3.8 – CATEGORIA OPEN BAJA**

Categoria destinada a qualquer tipo de veículos, motos ou quadriciclos, sem restrições de cilindrada ou ano de fabrico e sem restrições aos pilotos, e que possam não ter enquadramento em qualquer das outras categorias Promoção Baja, Polaris ACE ou Hobby.

#### **Classes**

<b>OPEN</b>	Moto/quadriciclo
-------------	------------------

### **3.3.9 - CATEGORIA “CLASSE HOBBY”**

Categoria destinada a pilotos que não sejam portadores de licença desportiva e não a tenham obtido nos anos, 2013, 2014 e 2015.

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

*(devem consultar o regulamento específico no site da FMP)*

#### **Classes**

<b>HOBBY</b>	Motos / Quadriciclos (livre)
--------------	------------------------------

### **3.3.10 - CATEGORIA POLARIS ACE**

Categoria destinada a UTV da marca Polaris e modelo ACE, conforme regulamento publicado pela A2 Comunicação.

#### **Classes**

<b>ACE</b>	UTV Polaris ACE 570
------------	---------------------

## **ARTIGO 4**

### **PILOTOS/LICENÇAS DESPORTIVAS**

---

**4.1** Conforme art.º 5 do Regulamento do Campeonato Nacional de Todo o Terreno.

Os concorrentes às Categorias Promoção Baja, Hobby e Polaris ACE, deverão ser possuidores, de pelo menos, uma licença de uma prova do tipo Regional.

## **ARTIGO 5**

### **INSCRIÇÕES**

---

A inscrição *online* está disponível no site da prova, [www.bajaportalegre500.com](http://www.bajaportalegre500.com)

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

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

- Nome e apelido, morada, n.º de licença desportiva, n.º da carta de condução do piloto
- As características do motociclo (marca, modelo, cilindrada, matrícula)
- A categoria e classe em que concorre
- N.º de contribuinte e dados para emissão do recibo

## 5.2 TAXA DE INSCRIÇÃO

A taxa de inscrição inclui:

- Seguro de responsabilidade civil
- Duas placas de assistência

### Campeonato Nacional / Categorias de Promoção Baja

	Inscrição	Sistema de Localização de Concorrentes GPS / GSM (1)	Total Inscrição
Moto / Quad	375€	65€	440€
UTV - Buggy	475€	65€	540€
Veterano	375€	65€	440€
Veterano Especial	400€	65€	465€
<b>PROMOÇÕES</b>			
ACP 50	225€	25€	250€
Classic Baja	225€	25€	250€
Pré Classic	225€	25€	250€
Maxi Baja	225€	25€	250€
Ladies Baja	225€	25€	250€
Honda XR	225€	25€	250€
Cinquentinha	225€	25€	250€
Classe Open	225€	25€	250€
Classe Hobby	225€	25€	250€
Polaris ACE	225€	25€	250€

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

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

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

1.3. Os custos a serem suportados pelos Concorrentes são:

1.3.1. Taxa de Utilização (conforme quadro acima)

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

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

- Para os pedidos de inscrição recebidos a partir de **3 de Outubro**, o valor da taxa de inscrição sofre um agravamento de 250€.

- Os sócios do ACP beneficiam de um desconto de 25€, exceto as categorias PROMOÇÃO

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

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

**5.4** Todos os pagamentos têm de ser efetuados:

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

**Nome da Conta:** Automóvel Club de Portugal  
**Banco:** BPI  
**Nº conta:** 3-2673878-000-012  
**NIB:** 0010 0000 26738780012 39

A confirmação deveser enviada por fax para o número, 219 429 192 ou por email:  
[acpmotorsport@acp.pt](mailto:acpmotorsport@acp.pt)

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

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

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

**5.6** A organização reembolsará uma parte variável da taxa de inscrição aos concorrentes que, por razões de força maior, não possam apresentar-se à partida do rali, desde que o facto seja comunicado à organização por carta registada. A verba retida será de:

- 25% da taxa de inscrição, no caso de uma comunicação recebida pelo menos 30 dias antes da data das verificações;
- 50% da taxa de inscrição, no caso de uma comunicação recebida até pelo menos 8 dias antes da data das verificações.

Haverá sempre a retenção de 10% do valor da inscrição (taxa de manuseamento).

## ARTIGO 6

### SEGURO

---

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

**Companhia de Seguros:**

**Fidelidade-Mundial, SA**  
Largo Calhariz, 30  
1249-001 Lisboa – PORTUGAL  
Tel. +351 213 237 000  
Fax +351 213 238 001  
[www.fidelidademundial.pt](http://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 29ª Edição da Baja Portalegre 500.**

## ARTIGO 7

### PUBLICIDADE

---

- 7.1** Os espaços reservados ao organizador para a publicidade coletiva obrigatória e não negociável são:
- 3 Placas de 18x22 cm com os números de competição
  - 1 Dorsal (placa de 30x30 cm em pano) a colocar na zona dorsal do piloto. Fixação livre
  - 2 Placas de Prova (10x21 cm)
  - 1 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: **CÂMARA MUNICIPAL DE PORTALEGRE / BP / HERTZ / ACP**

## ARTIGO 8

### TREINOS E RECONHECIMENTOS

---

- 8.1** A partida será recusada, aos concorrentes já inscritos ou que se venham a inscrever, detetados por membros da organização, autoridades (GNR, BV, Proteção Civil, etc.) ou pelos proprietários das herdades utilizadas pelo percurso da prova, a circular na zona da prova (percurso) nos 30 dias anteriores à sua realização, com qualquer veículo (Moto/Quad ou Automóvel).

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

## ARTIGO 9

### IDENTIFICAÇÃO

---

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

- 9.2 Os painéis e placas deverão figurar, durante toda a prova, de acordo com o esquema de colocação de publicidade (Anexo I). **O uso do dorsal é obrigatório durante toda a prova.**
- 9.3 A constatação, em qualquer momento da prova, da falta ou má colocação de um painel, placa ou do dorsal, implicará uma penalização de:

1ª Infração	1 Hora
2ª Infração	Desclassificação

- 9.4 Uma pulseira de identificação permitirá reconhecer os pilotos. Esta pulseira será colocada durante as verificações documentais, não podendo ser retirada até ao final da prova ou até ao momento em que o piloto tiver desistido ou sido desclassificado. A constatação, em qualquer momento da prova, da falta da pulseira, implicará a desclassificação.

## ARTIGO 10

### ITINERÁRIO

---

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

## ARTIGO 11

### VERIFICAÇÕES

---

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

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

Caso o procedimento não seja o referido em cima;

**Nas verificações administrativas verificar-se-á:**

- Licença Desportiva FIM ou FMP;
- Documento de Identificação do Piloto (BI ou CC ou Passaporte);
- Carta de Condução;
- Livrete do Motociclo ou Documento Único;
- Documentação de autorização do proprietário;
- Apólice do Seguro.

**11.3 Nas verificações técnicas controlar-se-á:**

- Colocação da publicidade;
- Números regulamentares;



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

Poderá ocorrer controlo de ruído.

#### **11.4 Nas verificações técnicas dos UTV/Buggy controlar-se-á:**

- Colocação da publicidade;
- Números regulamentares (estes números deverão ser colocados numa “bandeira tipo quad” que deverá estar fixa no ponto mais alto da estrutura do veículo);
- Luzes dianteiras e de stop com instalação fixa e definitiva (deve ser alimentada a todo o instante por um alternador acionado pelo motor do motociclo);
- Funcionamento do corta-corrente;
- Cintos de segurança;
- Redes laterais de proteção;
- Matrícula;
- Número de quadro (tem que coincidir com o livrete);
- Capacete.

Poderá ocorrer controlo de ruído.

- 11.5** É obrigatória a utilização de pneus (atrás) com uma marca “E” e/ou a aprovação DOT (Departamento Americano de Transportes), conforme Regulamento Técnico de Bajas FIM, (art.º 01.47), exceto para as classes PROMOÇÃO BAJA que poderão utilizar pneus não homologados, com um máximo de 13 mm de piso (novos ou usados).  
Pneus homologados por Norma Europeia para os Quads (art.º 23.1 do RNTT Open 2014).

#### **11.6 Qualquer atraso relativamente ao horário de convocação estabelecerá as seguintes penalizações:**

<b>De 1 a 15 minutos</b>	Multa de 100 €
<b>De 16 a 30 minutos</b>	Multa de 150 €
<b>Mais de 30 minutos</b>	Partida recusada

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

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

<b>De 1 a 15 minutos</b>	Multa de 100 €
<b>De 16 a 30 minutos</b>	Multa de 150 €
<b>Mais de 30 minutos</b>	Partida recusada

- 11.9** Qualquer concorrente que recuse colocar o seu veículo à disposição dos Comissários Técnicos para uma eventual verificação durante a prova ou à chegada, poderá ser penalizado com a desclassificação, após análise e decisão do Júri da Prova.
- 11.10** Compete ao piloto, no caso em que tenham sido colocadas marcas de identificação no motociclo, verificar sob sua exclusiva responsabilidade que as mesmas se manterão intactas até ao fim da prova. A falta de qualquer marca implicará a imediata desclassificação.
- 11.11** Sem que tal constitua uma obrigação, uma verificação completa e detalhada, prevendo a desmontagem dos motociclos das equipas classificadas nos primeiros lugares da classificação geral e de cada classe, bem como de qualquer outro veículo, poderá ser efetuada por determinação do Júri ou na sequência de uma reclamação ou ainda a conselho do Diretor de Prova.

## ARTIGO 12

### ASSISTÊNCIA E ABASTECIMENTO

---

#### ASSISTÊNCIA:

**12.1** A assistência poderá fazer-se:

- a) Em todo o percurso:
  - Pelo próprio piloto,
  - Por um outro piloto, regularmente inscrito e ainda em prova;
- b) Nas zonas de assistência (ZA) do Sector Seletivo (SS3) postas à disposição pela organização:
  - Pelo próprio piloto,
  - Por um outro piloto regularmente inscrito e ainda em prova
  - Por outras pessoas que se desloquem em veículos de "Assistência".
- c) Na NERPOR e nos Sectores de Ligação (do Parque Fechado para as Partidas dos SS e das Chegadas dos SS para o Parque Fechado).

**Qualquer infração às regras da assistência implicará a desclassificação.**

**12.2** É obrigatória a utilização de Tapete Ecológico nas operações de abastecimento (art.º 12.2 do RNTT Open 2015). A não-utilização do Tapete Ecológico implica uma penalização de **30** segundos.

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

**12.3** A localização das Zonas de Assistência (ZA) e/ou Zonas de Abastecimento (GAS), as quais distarão no máximo 85 km entre si, será indicada durante o Briefing ou distribuída nas verificações. A distância para cada Zona de Assistência estará assinalada ao longo do percurso por meio de placas, de 10 em 10 km, indicando o número de quilómetros, em decrescendo, a percorrer até à próxima Zona de Assistência. Nas zonas GAS não é permitida a intervenção sobre os órgãos mecânicos da moto.

**12.4** Irá existir uma Assistência com tempo limitado no final da 1ª Etapa, após o SS2 (3h00 desde o final do SS2).

**12.5** Só os veículos identificados com Placas de Assistência **“SERVICE MOTO”** fornecidas pela organização serão admitidos nas Zonas de Assistência (a placa deverá ser visivelmente colocada na parte superior do para-brisas).

Cada piloto receberá gratuitamente, duas placas. Placas adicionais serão fornecidas mediante o pagamento de 100€ por placa. **Caso se verifique a utilização de placas falsificadas, o concorrente correspondente à equipa incorre numa pena que pode ir até à desclassificação.**

- 12.6** É expressamente proibido o abastecimento com o motor em marcha.  
O não cumprimento desta norma implica uma penalização de 30 minutos e em caso de reincidência a desclassificação.
- 12.7** É expressamente proibido o abastecimento fora das zonas previstas para assistência, ZA, ou GAS. A observância por elementos da organização do não cumprimento deste artigo implica a desclassificação.
- 12.8** O transporte de combustível em reservatórios não fixos à estrutura do motociclo é proibido, implicando uma penalização de 30 minutos e em caso de reincidência a desclassificação.

## ARTIGO 13

### SSS1 (PRÓLOGO) /ORDEM DE PARTIDA PARA O SS2

---

- 13.1** No dia 23 de outubro de 2015, disputar-se-á uma Super Especial (SSS1) sob a forma de um Sector Seletivo com a extensão de 5,52 km. **O tempo obtido no SSS1 servirá para definir a ordem de partida do SS2.**

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

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

<b>Até 30 minutos</b>	1 Minuto por minuto
<b>Mais de 30 minutos</b>	Desclassificação

- 13.3** É absolutamente interdito o corte ou atalho do percurso, devendo os pilotos seguir o itinerário indicado pelas setas e bandas de plástico. O incumprimento desta regra será penalizado com a atribuição do pior tempo.  
No caso de uma saída de pista, os pilotos deverão regressar à prova no mesmo local.
- 13.4** No caso de a pista estar obstruída, o piloto poderá sair da mesma para contornar o obstáculo e regressar à pista imediatamente a seguir a este. Não serão admitidas quaisquer neutralizações nem concedidos quaisquer descontos relativamente ao tempo gasto para percorrer o itinerário. Em caso algum será permitida a repetição do SSS1.
- 13.5** O tempo máximo para efetuar o SS1 será de 30 minutos.
- 13.6** No caso de um piloto não conseguir completar o SS1 dentro dos 30 minutos regulamentares, ser-lhe-á atribuído o tempo máximo (30 minutos).  
No caso de um piloto não participar no SS1, ser-lhe-á atribuído o tempo máximo para a realização do mesmo (30 minutos), mais uma penalização de 20 minutos. Ainda assim, será

autorizado a partir para o SS2 desde que se apresente no parque fechado que antecede o SS2 até 15 minutos antes da saída do último concorrente desse mesmo parque.

Caso um piloto não complete o SS2, será ainda assim autorizado a partir para a 2ª Etapa, desde que o respetivo motociclo dê entrada no Parque Fechado até à hora limite prevista para o piloto em questão (tempo máximo do SS, tempos de ligação), acrescida do tempo que conduz à desclassificação.

Caso um piloto não participe no SS2, será ainda assim autorizado a participar na 2ª etapa. Ser-lhe-á atribuído o tempo máximo do SS2 mais as penalizações dos diversos controlos horários.

Em qualquer destes casos os pilotos terão que iniciar a 1ª etapa, ou seja retirar a moto do Parque Fechado.

Caso não seja possível, o concorrente deve dirigir um pedido ao Júri da Prova, solicitando a participação na 2ª etapa, mesmo não retirando a moto do Parque Fechado na 1ª Etapa.

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

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

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

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

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

## **Reconhecimento do Prólogo**

---

**O reconhecimento do Prólogo poderá ser realizado conforme programa da prova, dia 22 de outubro, entre as 13h00 e as 16h30 a pé, de bicicleta, de “acelera” com cilindrada inferior a 100 cc. Não são permitidas Mini-Moto, Motos com mudanças e Quad’s.**

**O uso de capacete é fortemente aconselhado.**

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

### **As categorias de Promoção partirão antes da 1ª Moto.**

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

As Motos em primeiro lugar, seguido dos Quads e por último os UTV/Buggy.

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

**As categorias de Promoção partirão após o último UTV-Buggy.**

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

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

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

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

#### **15.4 Ligações:**

1ª Etapa – Parque Fechado (NERPOR) / SS1 – circulação pelos próprios meios  
Final SS1\* / SS2 – livre (pelos próprios meios ou em atrelados ou furgões)  
Final SS2 / Parque Fechado (NERPOR) – circulação pelos próprios meios  
*\*Apenas a partir do IP2 (asfalto)*

2ª Etapa – Parque Fechado (NERPOR) / SS3 – livre  
Final SS3 / Parque Fechado (NERPOR) – circulação pelos próprios meios

**15.5** Qualquer atraso na apresentação à partida de qualquer das Etapas (saída do Parque Fechado) será penalizado com um minuto por cada minuto de atraso. Será admitido um atraso máximo de 30 minutos. A partida será recusada a qualquer piloto que se apresente com atraso superior.

## **ARTIGO 16**

### **PARTIDA PARA OS SECTORES SELECTIVOS**

---

**16.1** Para cada piloto, a Hora de Partida para um Sector Seletivo será definida pela soma de:

- Hora de partida da Etapa (saída do Parque Fechado) +
- Tempo concedido para o Sector de Ligação entre a Partida da Etapa e o Controlo de Partida para o Sector Seletivo + 5 Minutos

**16.2** Qualquer piloto que se apresente à Partida para um Sector Seletivo a uma hora posterior àquela que se indica no ponto anterior, efetuará a sua partida logo que se completarem as operações de controlo, mas, para efeitos de classificação no Sector Seletivo e na prova, a sua partida será considerada com tendo acontecido à hora inicialmente prevista, ou seja à hora a que o piloto teria partido se não se tivesse verificado o atraso.

- 16.3** Em qualquer caso, será recusada a Partida para um Sector Seletivo a qualquer piloto que se apresente nesse controlo com um atraso superior a 30 minutos relativamente à hora prevista para a sua Partida.
- 16.4** Não será permitida a Partida de qualquer piloto para um dos Sectores Seletivos antes da hora prevista para a respetiva Partida.
- 16.5** De acordo com art.º 19.4 do RNTT, uma falsa partida e, particularmente, uma partida efetuada antes de o sinal de partida ser dado pelo Comissário responsável, será penalizada com 2 minutos. Podem ser aplicadas sanções mais graves pelo Júri da Prova, particularmente no caso de repetição da Infração.

## **ARTIGO 17**

### **CONTROLOS HORÁRIOS**

---

- 17.1** São considerados Controlos Horários:
- As Partidas e Chegadas das Etapas;
  - O Controlo de Chegada que antecede o SS1;
  - O Controlo de Partida do SS1;
  - As Chegadas dos Sectores Seletivos.
- 17.2** Nos Controlos Horários, os Comissários registarão na carta de controlo a hora de apresentação, a qual corresponderá ao momento em que o piloto entregar a carta de controlo ao comissário. Este não deverá visar a carta de controlo sem que o piloto, bem como o seu veículo, se encontrem na zona de controlo e nas proximidades do respetivo posto.
- 17.3** O procedimento de controlo começa no momento em que o motociclo passa pela placa de início de Zona de Controlo (relógio amarelo).
- 17.4** Entre a placa de início de Zona e o Posto de Controlo (relógio vermelho) é proibida a paragem ou a adoção de um andamento anormalmente lento.
- 17.5** A hora ideal de controlo é obtida pela adição da Hora de Partida do Sector e do tempo concedido para percorrer o Sector de Ligação.
- 17.6** Nos Controlos Horários de final de Etapa, os pilotos são autorizados a controlar por avanço sem incorrerem em penalizações.
- 17.7 TEMPOS ENTRE CONTROLOS**  
Os tempos fixos concedidos entre os diferentes Controlos Horários serão indicados em aditamento.
- 17.8 DESCLASSIFICAÇÃO**  
Qualquer atraso superior a 30 minutos sobre o horário imposto entre dois controlos horários implicará a desclassificação.

## ARTIGO 18

### SECTORES SELETIVOS

---

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

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

- **T<sub>n</sub>**: Hora de Encerramento do Controlo "n"
- **T<sub>o</sub>**: Hora de Partida do último veículo
- **T<sub>m</sub>**: Tempo Máximo no Controlo "n" calculado em função da distância desde a partida e da velocidade média mínima estabelecida para a prova)

### 18.5 MARCAÇÃO DE PERCURSO

Serão distribuídos road books unicamente para efetuar os sectores de ligação. Os percursos dos SS1, SS2 e SS3 serão indicados com setas, fita plástica e pinturas (à exceção dos UTV-Buggy que terão Road Book para os Setores Seletivos).

Para efetuar a referida marcação será utilizado o seguinte critério:

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

### 18.6 CONTROLOS DE CRUZAMENTO

a) Serão instalados Controlos de Cruzamento nas interceções com estradas de alcatrão ou vias de grande movimento.

b) Estes controlos serão sinalizados da forma seguinte:

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

c) Os pilotos são obrigados, sob pena de desclassificação, a respeitar os sinais dos Comissários. A paragem do veículo é obrigatória, salvo indicação contrária do comissário.

### **18.7 CONTROLOS DE PASSAGEM (CP)**

a) A fim de verificar que os pilotos respeitam o itinerário da prova, serão instalados controlos de passagem ao longo do percurso.

Estes controlos são de **paragem obrigatória** para todos os concorrentes.

b) A zona de controlo será indicada com os habituais painéis regulamentares:

- Amarelo com carimbo (início de zona)
- Vermelho com carimbo (local exato do controlo)
- Bege com 3 barras negras transversais (final de zona)

c) Os concorrentes poderão entrar nos Controlos de Passagem em qualquer momento da prova (dentro dos limites anunciados no art.º 18.4).

A passagem pelo controlo será registada numa carta de plástico ou cartão com um carimbo.

**A apresentação da carta nos controlos (CP), é da responsabilidade de cada piloto, a sua fixação à moto ou qualquer outra forma é também da responsabilidade do piloto, a não apresentação da carta num Controlo de Passagem incorre numa penalização de 2 minutos por controlo.**

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

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

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

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

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

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

### **18.8 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.

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



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

Se tal acontecer, serão adotados os seguintes procedimentos:

**18.8.1** Dentro de um Sector Seletivo, o percurso compreendido entre dois controlos de passagem sucessivos, será definido como um Subsector. Será considerada como Subsector toda a parte do percurso do Sector Seletivo compreendida entre:

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

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

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

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

- Entre o Controlo Horário de Partida do Sector Seletivo e o Controlo de Passagem onde a prova foi interrompida;
- Entre o novo Controlo Horário de Partida e o Controlo Horário de Chegada do Sector Seletivo;
- E o tempo fictício atribuído no Subsector não percorrido integralmente por todos os concorrentes, este tempo pode ser obtido adicionando o pior tempo realizado no Subsector a considerar. A aplicação desta regra é da competência do Júri da Prova. Se o Júri da Prova considerar como anormal o pior tempo realizado, pode ser tomado como referência, dentro dos quatro piores tempos, aquele que lhes pareça ter sido efetuado em condições normais de prova ou o mais conveniente.

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

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

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

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

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

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

## ARTIGO 19

### SEGURANÇA

---

#### 19.1 DESISTÊNCIA / DESCLASSIFICAÇÃO

a) Em caso de abandono, o piloto deverá obrigatoriamente avisar a organização, por qualquer meio e o mais rapidamente possível, ou através do número de telefone SOS indicado na pulseira.

b) Um piloto desclassificado ou que tenha desistido deverá obrigatoriamente abandonar a prova e retirar os números de competição do veículo, entregando a carta de desistência ao Primeiro-oficial de Prova que encontrar. O desrespeito por esta regra fundamental de segurança implica o pagamento de uma multa de 100 €, e prováveis sanções disciplinares aplicadas pela FMP.

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

#### 19.2 ABERTURA DA PISTA

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

#### 19.3 SISTEMA DE LOCALIZAÇÃO DE CONCORRENTES GPS / GSM

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

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

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

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

As normas de utilização são as descritas no regulamento da FMP (Anexo 3) e no Anexo V deste mesmo regulamento.

## ARTIGO 20

### MEIOS RÁDIO/TELEFONES

---

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

## ARTIGO 21

### PARQUE FECHADO

---

- 21.1** No Parque Fechado são interditos os reabastecimentos e reparações, salvo nos casos expressamente previstos na Regulamentação em vigor.
- 21.2 Os veículos são considerados em Parque Fechado:**
- Desde a sua entrada em parque após a conclusão das verificações iniciais e até ao momento da sua Partida para a prova;  
Desde a sua entrada num Parque de Reagrupamento ou de final de etapa e até à sua partida destes (se existirem);
  - Desde a entrada numa Zona de Controlo e até à sua saída desta;
  - Desde a sua Chegada ao final da prova e, pelo menos, até que expire o prazo para a entrega de reclamações.
- 21.3** Qualquer Infração ao regime de Parque Fechado implicará uma penalização mínima de 1 hora e poderá ir até à desclassificação.
- 21.4** Depois de ter colocado o seu veículo no parque, o piloto deverá abandonar de imediato este local, sendo a partir daí interdita a sua entrada no Parque.
- 21.5** Antes da partida de qualquer etapa, os pilotos são autorizados a entrar no parque 10 minutos antes da sua hora de partida, para preparar o veículo para a partida.
- 21.6** Dentro do Parque Fechado as Motos, Quads e UTV-Buggys podem deslocar-se por ação do motor, desde que o façam a uma velocidade inferior a 10 km/h e de forma a não colocar em risco a segurança de terceiros.
- 21.7** Concluída a prova, os veículos poderão ser retirados do Parque Fechado 30 minutos após a hora de fecho do controlo horário de chegada da 2ª Etapa. Para que o piloto ou um seu representante seja autorizado a retirar a moto do Parque Fechado, terá obrigatoriamente que entregar a pulseira de identificação no Secretariado e preencher o formulário criado para o efeito.
- 21.8** O Parque Fechado deixará de estar sob a vigilância e responsabilidade da organização a partir das 00h00 do dia 25 de outubro de 2015.

## ARTIGO 22

### RECLAMAÇÕES/PROTESTOS

---

- 22.1** Protestos sobre motos, conforme art.º 26 do RNTT Open 2015.
- 22.2** Reclamações sobre classificações, conforme art.º 26 do RNTT Open 2015.
- 22.3** Recurso, conforme art.º 26 do RNTT Open 2015.

## ARTIGO 23

### LISTA DE PRÉMIOS

---

#### 23.1 CLASSIFICAÇÃO GERAL

##### 23.1.1 CLASSIFICAÇÃO GERAL MOTO

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

##### 23.1.2 CLASSIFICAÇÃO GERAL QUAD

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

##### 23.1.3 CLASSIFICAÇÃO GERAL UTV

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

##### 23.1.4 CLASSIFICAÇÃO GERAL Buggy

1º classificado	Taça
-----------------	------

#### 23.2 CLASSIFICAÇÃO POR CLASSES

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

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

3 primeiros das classes QUAD – Q1/Q2/Q3/QP
--

3 primeiros das classes UTV / Buggy – UB1/U2/UBP
--

1ª classificada da classificação especial Senhoras Moto
---

1ª classificada da classificação especial Senhoras Quad
---

1ª classificada da classificação especial Senhoras UTV / Buggy
--

1º classificado da classificação Veterano Moto / Quad
---

1º classificado da classificação Veterano Especial Moto / Quad
--

#### 23.3 CLASSIFICAÇÃO POR CATEGORIAS E CLASSES DE PROMOÇÃO

1º classificado por classe da categoria Classic Baja	Taça ou medalha
--	-----------------

1º classificado por classe da categoria Pré Classicas
---

1º classificado por classe da categoria Maxi Baja
---

1º classificado por classe da categoria Cinquentinha
--

1ª classificada por classe da categoria Ladies Baja
---

1º classificado por classe da categoria Honda XR	Taça ou medalha
1º classificado da categoria ACP Master 50	
1º classificado da categoria OPEN	
1º classificado da categoria ACE	

## **ARTIGO 24**

### **DISTRIBUIÇÃO DE PRÉMIOS**

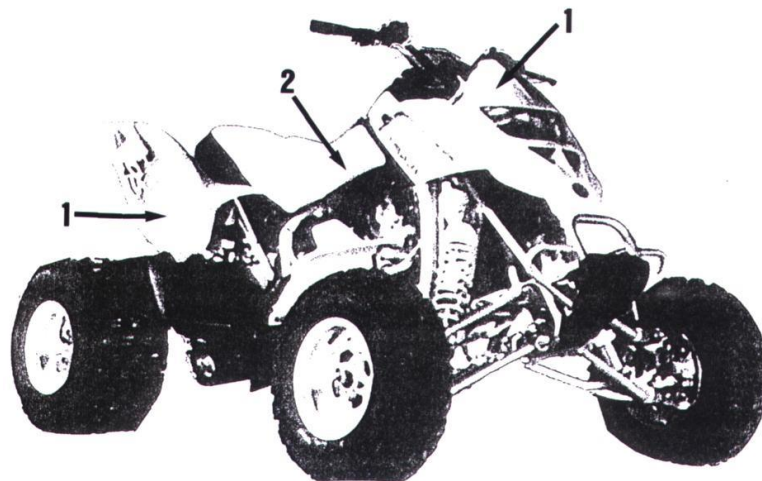
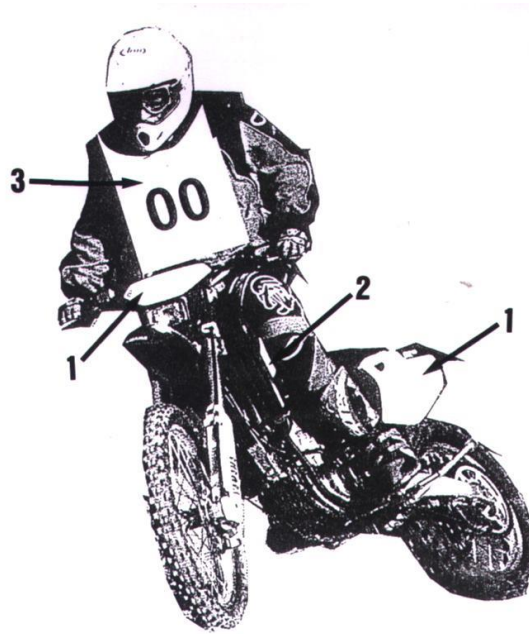
---

- 24.1 A distribuição de prémios terá lugar conforme o programa da prova.
- 24.2 Conforme art.º 33 do Regulamento do Campeonato Nacional de Todo o Terreno 2015.

# ANEXO I

## LOCALIZAÇÃO DA PUBLICIDADE

---



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

# ANEXO II

## SINALIZAÇÃO DOS CONTROLOS

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

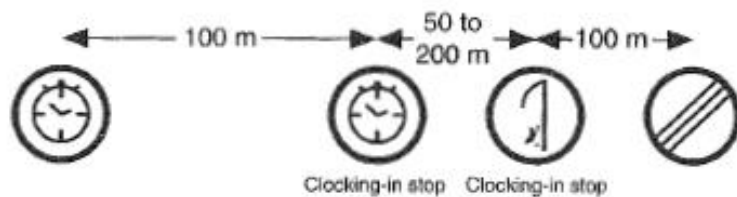
START OF ZONE                      CONTROL                      END OF ZONE  
Panels with yellow background    Panels with red background    Panels with beige background



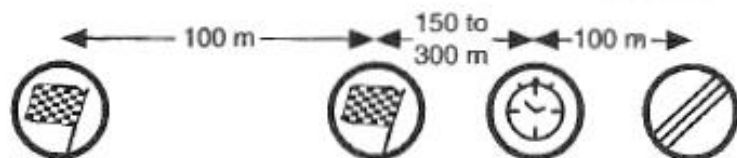
### ROUTE CHECKS



### TIME CHECK



### TIME CHECK FOLLOWED BY A START OF A SELECTIVE SECTOR



### ARRIVAL AT A SELECTIVE SECTOR



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



## ANEXO III

### EQUIPAMENTO

---

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

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

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

## ANEXO IV

### RELAÇÃO COM OS CONCORRENTES

---



Nuno Caldeira

Telefone:



# ANEXO IV

## HORÁRIOS

1ª ETAPA - Sexta, 23 de Outubro						
CH	LOCALIZAÇÃO	SS km	Ligação km	Total km	Tempo	1ª Moto
<b>0</b>	<b>PARTIDA 1ª Etapa</b>					<b>07:35</b>
<b>1</b>	<b>CH Partida SSS1</b>		<b>7,07</b>	<b>7,07</b>	<b>00:20</b>	<b>07:55</b>
<b>SS1</b>	<b>SSS1 PARTIDA</b>	<b>5,52</b>				<b>08:00</b>
<b>1A</b>	SSS1 STOP			5,52	-	08:05
<b>1B</b>	Reagrupamento IN		60,00	60,00	01:30	09:35
<b>1C</b>	Reagrupamento OUT					10:40
<b>2</b>	CH Partida SS2		4,00	4,00	00:15	10:55
<b>SS2</b>	<b>SS2 PARTIDA</b>	<b>85,00</b>				<b>11:00</b>
<b>2A</b>	SS2 STOP			85,00		12:00
<b>2B</b>	CHEGADA 1ª Etapa		7,17	7,17	03:00 *	15:00
<b>1ª Etapa totais</b>		<b>90,52</b>	<b>78,24</b>	<b>168,76</b>		

2ª ETAPA - Sábado, 24 de Outubro						
CH	LOCALIZAÇÃO	SS km	Ligação km	Total km	Tempo	1ª Moto
<b>2C</b>	<b>PARTIDA 2ª Etapa</b>					<b>07:55</b>
<b>3</b>	<b>CH Partida SS3</b>		<b>26,10</b>	<b>26,10</b>	<b>01:15</b>	<b>09:10</b>
<b>SS3</b>	<b>SS3 PARTIDA</b>	<b>350,00</b>				<b>09:15</b>
<b>3A</b>	SS3 STOP			350,00	-	14:00
<b>3B</b>	CHEGADA 2ª Etapa		5,86	5,86	00:30 *	14:30
<b>2ª Etapa totais</b>		<b>350,00</b>	<b>31,96</b>	<b>381,96</b>		

TOTALIS				
	SS	Ligação	Total	% SS
1ª Etapa - SSS1 / SS2	90,52	78,24	168,76	53,6%
2ª Etapa - SS3	350,00	31,96	381,96	91,6%
<b>Total</b>	<b>440,52</b>	<b>110,20</b>	<b>550,72</b>	<b>80,0%</b>

\* Tempo Máximo, entrada por avanço autorizada

# ANEXO V

## GPS – Instruções de Utilização

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

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



### 2. Botões de Volume.

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



### 3. Botão 'Tudo OK'.

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



### 4. Botão de SOS.

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

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

Neste momento deve utilizar o equipamento como um telemóvel.



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