



REGULAMENTO CAMPEONATO NACIONAL RALLY RAID 2021

Aprovado pela Direção em 01/10/2021

ÍNDICE

ÍNDICE	2
1. CONDIÇÕES GERAIS, OBRIGAÇÕES E RESPONSABILIDADES.....	4
2. DEFINIÇÕES.....	5
3. ORGANIZAÇÃO DE PROVAS.....	5
4. TERMINOLOGIA	6
5. VEÍCULOS CATEGORIA E CLASSES.....	7
6. PILOTOS ADMITIDOS.....	9
7. IDENTIFICAÇÃO E DOCUMENTAÇÃO DE VEÍCULOS	9
8. RELAÇÕES COM CONCORRENTES	9
9. SEGUROS.....	10
10. PUBLICIDADE	10
11. VERIFICAÇÕES ADMINISTRATIVAS E TÉCNICAS.....	10
12. EQUIPAMENTO OBRIGATÓRIO PILOTOS MOTOS E QUADS	12
13. EQUIPAMENTO OBRIGATÓRIO PILOTOS E NAVEGADORES SSV	13
14. EQUIPAMENTO OBRIGATÓRIO VEÍCULOS	13
15. LOCALIZADORES GPS	14
16. BRIEINGS.....	14
17. NAVEGAÇÃO A ROADBOOK.....	14
18. CIRCULAÇÃO NUM PERCURSO DE NAVEGAÇÃO A ROADBOOK.....	14
19. ORDEM DE PARTIDA	15
20. PARQUE FECHADO	15
21. CONTROLOS.....	16
22. CARTAS DE CONTROLO	17
23. CARRO VASSOURA	18
24. REABASTECIMENTOS DE GASOLINA E ASSISTÊNCIA.....	18
25. ESTRADAS ABERTAS AO TRÂNSITO.....	18
26. SEGURANÇA MÉDICA	18
27. MEDIÇÃO DE TEMPOS E PERCURSO - CRITÉRIOS PARA A CLASSIFICAÇÃO	19
28. QUADRO DE PENALIZAÇÕES.....	20
29. PROTESTOS, RECLAMAÇÕES E RECURSO.....	20
30. PONTUAÇÕES, TÍTULOS E PRÉMIOS	21
ANEXO 1 - LISTA DE SÍMBOLOS E ACRÓNIMOS DO ROADBOOK.....	23
ANEXO 2 - EXEMPLO DE NOTAS DO ROADBOOK.....	24

REGULAMENTO CAMPEONATO NACIONAL DE RALLY RAID 2021

ANEXO 3 – ESPECIFICAÇÕES QUADS.....	25
ANEXO 4 – ESPECIFICAÇÕES SSV	25
ANEXO 5 - SISTEMA DE LOCALIZAÇÃO DE CONCORRENTES GPS / GSM	26
ANEXO 6 – CLASSES HOBBY.....	27

1. CONDIÇÕES GERAIS, OBRIGAÇÕES E RESPONSABILIDADES

O Regulamento do Campeonato Nacional de Rally-Raid (CNRR) é um conjunto de regras e procedimentos estabelecidos pela Federação de Motociclismo de Portugal (FMP), de acordo com os códigos e regulamentos da Federação Internacional de Motociclismo (FIM) e que rege todas as manifestações desportivas de todo-o-terreno com navegação. Todos os eventos ou provas (manifestações desportivas) do Campeonato Nacional de Rally Raid (CNRR) devem respeitar e cumprir os seguintes códigos e regulamentos (doravante e no seu conjunto referidos como “Regulamentação de Rally Raid”):

- Regulamento Particular do evento (RP);
- Regulamento do Campeonato Nacional de Rally Raid;
- Código Desportivo FMP;
- Regulamento Disciplinar FMP;
- Código Médico FMP;
- Regulamento Antidopagem FMP;
- Código Ambiente FMP;
- Regulamento de Prevenção de Manifestações de Violência no Motociclismo;
- Regulamento de Imagem FMP.
- Regulamento da FIM para Ralis Todo Terreno e para a Taça do Mundo de Bajas

O Regulamento do CNRR estabelece o quadro regulamentar aplicável a todos os eventos do CNRR e compreende, sob a forma de anexo, o regulamento técnico das classes do CNRR.

A regulamentação desportiva e técnica que vigora é a que está publicada no site oficial da Federação de Motociclismo de Portugal (FMP) (www.fmp.pt).

Todos os pilotos, equipas e seus elementos, promotor, organizadores, oficiais e outros participantes nos eventos do CNRR comprometem-se a respeitar e cumprir a “Regulamentação de Rally Raid”, e aceitam submeter-se à jurisdição e poder disciplinar da FMP.

É da responsabilidade de cada piloto garantir que todas as pessoas envolvidas na sua participação no evento cumprem a “Regulamentação de Rally Raid”, podendo o piloto ser penalizado pelo comportamento indevido dessas pessoas-

Os pilotos, os elementos das suas equipas, e demais intervenientes nas provas do CNRR exoneram a FMP, o Organizador, bem como os seus colaboradores ou representantes, de qualquer responsabilidade por qualquer perda, dano ou lesão corporal que possam sofrer, ou causar a terceiros, no decurso ou em consequência dos eventos do CNRR, renunciando ao eventual direito de reclamação ou ação.

Os pilotos, os elementos das suas equipas, e demais intervenientes nas provas do CNRR reconhecem e concordam que participam nas provas do CNRR por sua própria conta e risco e assumem toda a responsabilidade por qualquer perda, dano ou lesão corporal que possam sofrer, ou causar a terceiros, no decurso ou em consequência das provas do CNRR.

O Regulamento do Campeonato Nacional de Rally Raid inclui os seguintes anexos:

Anexo 1 – Lista de símbolos e acrónimos do Roadbook

Anexo 2 – Exemplo de notas de Roadbook

Anexo 3 – Especificações Quads

Anexo 4 – Especificações SSV

Anexo 5 – Sistema de localização de concorrentes GPS / GSM

Anexo 6 – Classe Hobby

2. DEFINIÇÕES

Uma prova de navegação rally-raid é uma prova desportiva disputada fora de estrada em terreno variado e com percurso secreto, com seguimento por roadbook, que tem por fim testar as capacidades de navegação e a resistência dos pilotos e das máquinas.

Define-se por navegação a roadbook o seguimento de um percurso por indicações fornecidas por roadbook em papel ou eletrónico.

O presente Campeonato inclui uma componente de Navegação a GPS, regulada por este documento.

Define-se por navegação a GPS o seguimento de um percurso por indicações disponibilizadas num trajecto (track) e pontos (waypoints) fornecido pela Organização e que pode ser carregado num dispositivo GPS, smartphone ou tablet.

O percurso será composto pelos seguintes sectores:

- a) Ligação inicial
- b) Sector seletivo - Sectores cronometrados intercalados com sectores de ligação
- c) Ligação final

As provas deverão ter a duração de dois a três dias e com o mínimo de 300 Km de setores seletivos:

Para outro formato deverá ser solicitada autorização especial à FMP.

A quilometragem das etapas deverá estar adaptada à dificuldade do percurso de modo que se possa realizar totalmente com luz solar.

A hora de fecho dos diversos controlos deverão constar no regulamento particular de cada prova.

As provas deverão ser do tipo em linha.

A distância máxima entre pontos de reabastecimento é de 85km.

As provas deverão mencionar no regulamento particular que se desenrolarão conforme o presente regulamento.

A inscrição será feita em conformidade com o disposto no Regulamento Particular.

3. ORGANIZAÇÃO DE PROVAS

A FMP analisará anualmente os pedidos de inscrição de provas de navegação Rally Raid no calendário nacional (pontuáveis ou não para o CNRR) a fim de estabelecer o respetivo calendário.

REGULAMENTO CAMPEONATO NACIONAL DE RALLY RAID 2021

A escolha dos percursos deverá ser feita pelo clube organizador, devendo respeitar a legislação em vigor e evitar troços de elevada dificuldade técnica.

O Clube Organizador no pedido de inscrição da prova deve indicar se a elaboração dos roadbooks será de sua responsabilidade. Neste caso o Clube deve apresentar as credenciais da entidade responsável pela elaboração dos roadbook e garantir as condições estipuladas neste Regulamento sobre o assunto.

Os roadbooks terão de ser sempre elaborados de forma a garantir um trabalho de qualidade e com as especificações da FIM.

Poderão existir roadbooks diferentes para as Categorias Maxi-Trail e SSV se a dificuldade técnica dos percursos o justificar.

Os roadbooks terão de ser elaborados no software Rally Navigator e disponibilizados à FMP para validação 60 dias antes da data de realização da prova. A FMP reserva-se o direito de enviar as alterações aos roadbooks que considere pertinentes, devendo o organizador proceder às alterações com o máximo rigor e no prazo máximo de 10 dias. A FMP pode exigir ao Organizador a cedência do ficheiro original da aplicação Rally Navigator. O Organizador deverá ceder à FMP o ficheiro .gpx com a metadata do interface OpenRally.

Os percursos a GPS têm obrigatoriamente de ter mais de 20% do percurso diferente do percurso a roadbook. Os percursos a GPS só podem ser disponibilizados aos participantes quando todos os concorrentes a Títulos ou Troféus Nacionais estiverem já em prova

A organização deverá enviar à FMP, até 30 dias antes da prova o regulamento particular com a descrição da prova com os dados relevantes, conforme Regulamentos para as provas de Todo Terreno da FMP.

4. TERMINOLOGIA

- **Etapa:** Cada uma das partes da prova separada por uma paragem no mínimo de 6 horas.
- **Sector selectivo:** Percurso cronometrado entre Controlos Horários

○ Símbolo de início:



○ Símbolo de fim:



- **Sectores de ligação:** troços com navegação, não cronometrados, complementares aos sectores selectivos, onde devem estar incluídos os abastecimentos e as zonas de assistência.
- **Controlo horário de partida (CHP):** ponto inicial do sector seletivo.
- **Controlo de passagem (CP):** ponto de controlo de passagem com paragem obrigatória. Coincidem normalmente, mas não obrigatoriamente, com as zonas de reabastecimento e assistência.
- **Controlo horário de chegada (CHC):** ponto final do sector seletivo.

5. VEÍCULOS, CATEGORIAS E CLASSES

São admitidos a participar todos os Motociclos, Quads e SSV desde que em conformidade com este Regulamento, com o Código da Estrada e o Technical Rules Cross-Country Rallies da FIM.

5.1. Campeonatos e Troféus Nacionais de Navegação por Road-Book

CAMPEONATO NACIONAL DE RALLY RAID	
CATEGORIA	CLASSES
MOTOCICLOS	RALLY
	- Esta classe é OPEN, qualquer piloto nacional com licença FMP ou estrangeiro com autorização da sua Federação inscreve-se nesta classe; - Os pilotos FIM RallyGP participam nesta classe; - Motociclos: 2T ou 4T.
	QUAD RALLY
QUADS	Veículos da categoria III do grupo G (2 rodas motrizes) ou do grupo H (4 rodas motrizes), art.º 01.05 Technical Rules Cross-Country Rallies da FIM.
SSV	SSV RALLY
	- Veículos SSV conforme Regulamento Técnico SSV 2021; - Campeonato Nacional de Piloto e Navegador.
TROFÉUS NACIONAIS DE RALLY RAID	
MOTOCICLOS	RALLY 2
	- Destina-se a todos os pilotos de motos, que não tenham obtido qualquer título de campeão nacional da FMP nas modalidades de Todo Terreno, Rally Raid e Enduro nos anos 2018, 2019 e 2020.
	VETERANOS
	- Pilotos que no dia 1 de Janeiro de 2021 tenham 45 anos ou mais; - Estes pilotos participam na classe Rally ou Rally 2.
	SENHORAS
	- Estas pilotos participam na classe Rally ou Rally 2.
	JUNIORES
	- Pilotos com menos de 25 anos no dia 1/1/2021; - Estes pilotos participam na classe Rally ou Rally 2.
	SSV VETERANOS
	- Troféu Nacional de Piloto e/ou Navegador que no dia 1 de Janeiro de 2021 tenham 45 anos ou mais;

REGULAMENTO CAMPEONATO NACIONAL DE RALLY RAID 2021

SSV	- Estes pilotos e/ou navegador participam na classe SSV Rally;
	SSV JUNIORES
	- Pilotos e/ou navegadores com menos de 25 anos no dia 1/1/2021; - Estes pilotos e/ou navegadores participam na classe SSV Rally.
	SSV SENHORAS
	- Estas pilotos e/ou navegadoras participam na classe SSV Rally.

5.2. Troféus Nacionais de Navegação por GPS

TROFÉU NACIONAL GPS	
CATEGORIA	CLASSES
MOTOCICLOS	MOTOS GPS
	-Motociclos sem limite de cilindrada com peso inferior a 175kg a seco.
	MAXI-TRAIL GPS
	-Motociclos de tipologia Big Trail, sem alterações à sua configuração de origem e com peso igual ou superior a 175kg a seco.
	VETERANOS GPS
	- Pilotos que dia 1 de Janeiro de 2021 tenham 45 anos ou mais.
	SENHORAS GPS
QUADS	QUADS GPS
	Veículos da categoria III do grupo G (2 rodas motrizes) ou do grupo H (4 rodas motrizes), art.º 01.05 Technical Rules Cross-Country Rallies da FIM.
SSV	SSV GPS
	- Veículos SSV conforme Regulamento Técnico SSV 2021.

5.3. Classes Hobby

Hobby – Roadbook

Para concorrentes inscritos com qualquer veículo das categorias Motociclos, Quads ou SSV, com navegação realizada por roadbook.

Hobby – GPS

Para concorrentes inscritos com qualquer veículo das categorias Motociclos, Quads ou SSV, com navegação realizada por GPS

Características comuns das classes HOBBY:

- a) Não podem ter licença desportiva FMP.
- b) Não pontuam para qualquer Campeonato ou Troféu Nacional.

REGULAMENTO CAMPEONATO NACIONAL DE RALLY RAID 2021

- c) Não cronometrado, penalizações por desvios ao percurso, troços não efetuados e excessos de velocidade.
- d) Os veículos SSV destas classes podem participar com a configuração de origem. Estes devem adotar sempre um ritmo cauteloso no sentido de evitar acidentes. É, no entanto, recomendado que usem todos os elementos de segurança previstos para a Classe Rally.

6. PILOTOS ADMITIDOS

São admitidos a participar pilotos com idade mínima de 16 anos, titulares de uma licença de condução correspondente ao tipo de veículo utilizado. Para as classes federadas terão ainda de ser detentores de uma Licença Desportiva Geral ou de Todo Terreno da FMP, FIM ou da Federação da nacionalidade do piloto, sendo neste último caso necessário uma Start Permission.

Para os pilotos com idade inferior a 18 anos é obrigatório um Termo de Responsabilidade de quem exerça as responsabilidades parentais, assumindo total responsabilidade pela participação do menor no evento.

7. IDENTIFICAÇÃO E DOCUMENTAÇÃO DE VEÍCULOS

Apenas poderão participar veículos devidamente documentados, matriculados, com seguro obrigatório de responsabilidade civil.

Cada veículo terá ter três locais para a colocação dos números de prova, à frente sobre o farol (para motos e quads) e de cada um dos lados. Nos SSV o número frontal pode não estar sobre o farol mas tem de estar bem visível.

É obrigatório o uso de matrícula regulamentar embora, por razões de segurança, esta possa ser de material plástico.

O número de quadro deve estar visível e coincidir com o número do livrete.

8. RELAÇÕES COM CONCORRENTES

Os responsáveis pelas relações com os concorrentes devem estar identificados e sempre que possível presentes:

- Nas verificações técnicas e administrativas;
- Nas partidas e chegadas das etapas;
- Nas neutralizações e reagrupamentos.

Compete aos responsáveis pelas relações com os pilotos e concorrentes:

- Informar os pilotos e suas equipas e manter com todos uma relação de concertação;
- Responder com precisão às questões apresentadas;

Dar todas as informações ou indicações complementares relativas à regulamentação e ao desenrolar da prova;

Evitar a transmissão ao Júri da Prova de questões que possam ser resolvidas através de explicações precisas, excetuando as reclamações.

9. SEGUROS

9.1. O valor da inscrição incluirá o prémio de seguro garantindo apenas a responsabilidade civil do concorrente em relação a terceiros de acordo com a legislação aplicável. Os veículos das assistências não estão cobertos por este seguro.

9.2. O seguro entra em vigor no início da prova (verificações técnicas) e termina no final da prova ou no momento da desistência do piloto.

9.3. Em caso de ser necessário acionar o seguro, o concorrente, ou um seu representante, deverá notificar a organização no prazo de 24 horas, com a completa descrição da ocorrência, sob pena da nulidade da participação.

10. PUBLICIDADE

10.1. É permitido às equipas afixar publicidade nas suas motos desde que:

- a) não seja contrária à legislação em vigor, aos bons usos e costumes;
- b) não colida com as chapas de matrícula, placas de prova e espaços reservados à organização ou à FMP.

10.2. Os patrocinadores do CNRR e de cada uma das provas têm direito a espaço reservado nos autocolantes com os números de concorrente (aproximadamente tamanho A5) que não pode ser a nenhum pretexto ocultado mesmo que parcialmente, sob pena de desclassificação.

10.3. Poderá ainda existir publicidade adicional obrigatória a definir no Regulamento Particular da prova.

11. VERIFICAÇÕES ADMINISTRATIVAS E TÉCNICAS

11.1. Verificações Administrativas

Nas verificações Administrativas devem ser apresentados os seguintes documentos:

- Licença Desportiva
- Cartão do Cidadão
- Carta de Condução
- Certificado de matrícula
- Carta Verde do Seguro

A fim de facilitar as verificações documentais e simplificar os procedimentos, as organizações poderão receber antecipadamente cópia dos documentos a apresentar. Neste caso, os pilotos deverão enviar para as organizações toda a documentação necessária, antes da realização da prova e no momento das verificações apenas será obrigatório a apresentação do documento de identificação

11.2. Verificações Técnicas

Todos os veículos devem estar de acordo com o Technical Rules Cross-Country Rallies da FIM.

REGULAMENTO CAMPEONATO NACIONAL DE RALLY RAID 2021

Todas as infracções aos regulamentos técnicos incorrem em penalizações que podem ir até à desclassificação da prova.

É absolutamente necessário que as peças a marcar, estejam limpas de marcações efetuadas noutras corridas – os pilotos têm de limpar as peças marcadas prova a prova.

Itens principais a verificar:	Motociclos	Quads	SSVs
Certificado de matrícula	x	x	x
Passaporte técnico FMP			x
Números regulamentares	x	x	x
Nº de chassis	Marcação com pintura		
Luzes dianteiras, traseiras presença e de travagem (stop)	x	x	x
Luzes traseiras de pó			x
Interruptor corta corrente	x	x	x
Placa de matrícula	x	x	x
Proteção do pinhão e cremalheira da transmissão	x	x	
Guiador (extremidades, proteção central e manetes)	x	x	
Descanso lateral	x		
Largura do Veículo		Grupo G – 1300 mm Grupo H – 1400 mm	1900 mm
Motor	Marcação com pintura nos meios cárteres		Marcação com pintura no bloco dos cilindros
Silenciador(es)	Marcação com pintura		
Controlo de som (art.º 01.79 Technical Rules Cross-Country Rallies da FIM)	Nível máximo de ruído 117.0 dBA		
Pneus	Artº 01.47 Technical Rules Cross-Country Rallies da FIM		Regulamento técnico SSV da FMP
Capacetes	Homologação de acordo com art.º 01.70 Technical Rules Cross-Country Rallies da FIM		Homologação Organização Internacional para uso de Frontal Head Restraint “FHR”
Protecção de peito e costas (colete)	Homologação de acordo com EN 1621-2, EN 1621-3 ou EN 14021		

REGULAMENTO CAMPEONATO NACIONAL DE RALLY RAID 2021

Sistema Head and Neck Support "HANS" ou outro Frontal Head Restraint "FHR"		Homologação Organização Internacional SNELL, SFI, ...
Fato completo, luvas, meias e botas resistentes ao fogo		Homologação Organização Internacional SNELL, SFI, ...

Deverão ser apresentados nas verificações técnicas os equipamentos de segurança descritos na tabela anterior. Todas as etiquetas de homologação dos equipamentos de segurança devem ser visíveis. As homologações devem estar dentro do prazo de validade. Todos os capacetes deverão estar intactos e não deverão ter nenhuma alteração à sua construção. Após uma colisão, o capacete deverá ser apresentado ao Técnico para ser examinado.

O limite de ruído para todos os veículos é de 117 dBA com tolerância de 1 dBA durante e no final do evento, medido de acordo com as especificações do regulamento técnico FIM aplicável às motos de TT. Os silenciadores devem passar um controlo de ruído durante as verificações técnicas bem como em qualquer controlo do percurso.

A partida será recusada a qualquer concorrente que não esteja em conformidade com o estipulado neste Regulamento, no Technical Rules Cross-Country Rallies da FIM e no Regulamento Particular da prova

12. EQUIPAMENTO OBRIGATÓRIO PILOTOS MOTOS E QUADS

- **Capacete integral homologado.** Deverá ser utilizado devidamente apertado e ter um sistema próprio de fixação. Estão proibidos os capacetes sem "queixeira" ou que esta seja amovível. Têm que ter homologação internacional conforme art.º 01.70 Technical Rules Cross-Country Rallies da FIM. A etiqueta de homologação deve estar visível. É proibido adaptar ou prender câmaras ou outros acessórios. Os cabelos compridos terão de ser contidos dentro do capacete.
- **Colete de proteção frente e costas homologado** de acordo com EN 1621-2, EN 1621-3 ou EN 14021
- **Óculos de proteção** de Enduro/MX com ou sem roll-offs. O uso de "tear offs" é proibido.
- **Botas de Proteção** de Enduro/MX
- **Luvas de proteção** próprias para moto
- **Joelheiras e cotoveleiras** (se não incluídas no colete – aplicável apenas a quads)

A obrigatoriedade do uso do equipamento é extensível a toda a duração da prova, ligações incluídas.

Todas as homologações devem estar bem visíveis e dentro do prazo de validade.

Para além do equipamento de proteção individual acima indicado é também obrigatório o seguinte equipamento complementar:

- Água (mínimo 2 litros)
- Alimentação de recurso (barras energéticas, por exemplo)
- Telemóvel (nº comunicado na inscrição)

A FMP e outras entidades envolvidas na Organização não poderão ser responsabilizadas por lesões que possam resultar de falta de equipamento específico ou defeituoso.

13. EQUIPAMENTO OBRIGATÓRIO PILOTOS E NAVEGADORES SSV

- **Capacetes** aprovados para uso do FHR e ter as fixações de fita ou cordão FHR instaladas pelos seus fabricantes. Devem estar em conformidade com uma das seguintes Normas:
 - SNELL SA 2015, ou mais recente, com uma etiqueta SNELL legível
 - SFI - 31.2A Design de face completa com uma etiqueta SFI legível
 - Ou outra de uma organização internacional, com uma etiqueta de homologação legível.
- Proibido modificar ou fazer furos no capacete.
- É obrigatória a utilização de Apoio de Cabeça e Pescoço "HANS – Head and Neck Support" ou dispositivos alternativos de Apoio de Cabeça Frontal "FHR – Frontal Head Restraint" homologados por uma Organização Internacional.

Vestuário obrigatório por ocupante: fato completo, meias, botas e luvas à prova de fogo. Todos estes itens devem estar homologados por uma norma de uma Organização Internacional (SFI...),

A obrigatoriedade do uso do equipamento é extensível a toda a duração da prova, ligações incluídas.

Todas as homologações devem estar bem visíveis e dentro do prazo de validade.

Para além do equipamento de protecção individual acima indicado, é também obrigatório o seguinte equipamento complementar, por ocupante:

- Água (mínimo 2 litros)
- Alimentação de recurso (barras energéticas, por exemplo)
- Telemóvel (nº comunicado na inscrição)

A FMP e outras entidades envolvidas na Organização não poderão ser responsabilizadas por lesões que possam resultar de falta de equipamento específico ou defeituoso.

14. EQUIPAMENTO OBRIGATÓRIO VEÍCULOS

14.1. Classes a roadbook Para além do especificado nos capítulos e anexos aplicáveis, é obrigatório o seguinte equipamento:

- Leitor de roadbook de papel (qualquer modelo) ou eletrónico (verificar compatibilidade junto da FMP)
- Odómetro
- Indicador de rumo
- Localizadores GPS a disponibilizar pela Organização

14.2. Classes a GPS Para além do especificado nos capítulos e anexos aplicáveis, é obrigatório o seguinte equipamento:

- GPS, Smartphone ou Tablet capaz de reproduzir e seguir um trajeto (track) e pontos de passagem (waypoints) disponibilizados pela Organização em ficheiro com extensão .gpx;
- Localizadores GPS a disponibilizar pela Organização.

15. LOCALIZADORES GPS

Serão fornecidos pela organização dois equipamentos de localização GPS, homologado pela FMP, em todas as provas do campeonato e troféus nacionais.

Estes dispositivos são ambos obrigatórios e deverão ser instalados no veículo.

A perda, esquecimento, ou não funcionamento doloso de qualquer um dos aparelhos poderá implicar a desclassificação do piloto em causa.

Os custos de perda ou destruição dos localizadores GPS estão indicados no Anexo 5 deste Regulamento. Um eventual valor de caução poderá ser mencionado no Regulamento Particular de cada prova.

16. BRIEFINGS

O briefing é obrigatório para todos os participantes. O roadbook será distribuído em hora a estabelecer no Regulamento particular, obrigatoriamente antes do briefing.

No briefing deverão ser informados todos os aspetos relacionados com segurança e alterações de última hora.

17. NAVEGAÇÃO A ROADBOOK

Os concorrentes farão a sua navegação utilizando um roadbook fornecido pela organização, distribuído vinte minutos antes da saída do Parque Fechado. O Regulamento Particular pode indicar outro *timing* para a entrega.

O roadbook usa o formato regulamentar da FIM, com pequenas adaptações. Exemplo no anexo 2.

A lista dos símbolos que podem ser usados no roadbook consta no anexo 3 (FIM Roadbook Symbols).

18. CIRCULAÇÃO NUM PERCURSO DE NAVEGAÇÃO A ROADBOOK

A particularidade de um percurso de navegação a roadbook implica que o piloto possa ter de circular em sentido inverso ao da prova para retomar o último ponto que consegue identificar no roadbook. Esta particularidade implica duas obrigatoriedades muito importantes: o piloto em sentido inverso deve adequar a sua trajetória e velocidade tendo em conta a elevada probabilidade de coincidir em pista com outro piloto a efetuar o percurso no sentido normal da prova. Também os pilotos no sentido normal da prova devem ter em atenção a probabilidade de pilotos que se enganaram no percurso poderem circular em sentido inverso. Um piloto a circular em sentido inverso fica automaticamente dentro de uma zona de velocidade limitada de 30 km/h. Ao detetar um erro e voltar atrás deve o piloto ter em atenção que em qualquer momento pode entrar no percurso em sentido inverso e ser penalizado ou até excluído.

19. ORDEM DE PARTIDA

As partidas para a 1ª Etapa serão dadas por ordem da classificação do CNRR, ou no caso particular da 1ª prova por ordem crescente do número atribuído. Por sua vez a atribuição de números terá em consideração a categoria e classe de inscrição, e o palmarés do concorrente. Concretizando a ordem de partida:

- Motos Rally;
- Motos Rally 2;
- Quads Rally;
- SSV Rally;
- Motos e Quads Hobby;
- SSV Hobby;
- Troféu GPS
 - Motos, Quads, Maxi-Trails
 - SSV

A FMP garante a prioridade dos cinco primeiros mas poderá alterar as prioridades nas seguintes situações:

- Pilotos prioritários FIM;
- Classificações relevantes em provas FIM;
- Classificações relevantes em provas de Campeonatos Nacionais.

O intervalo entre partidas dos 10 primeiros concorrentes é de dois minutos na classe Rally e um minuto na Rally 2 e Hobby. Para os restantes concorrentes será de 30 segundos. Os SSV deverão ter um intervalo de 3 minutos preferencialmente, com um mínimo de 2 minutos.

As partidas para a 2ª Etapa serão dadas pela ordem da classificação da 1ª Etapa, mantendo a ordem por categoria e classe.

A Direção de Prova poderá, por motivos de força maior, alterar a ordem ou intervalo previstos.

Um piloto com atraso no CHP que se apresente fora da hora ideal de partida deverá partir por ordem do controlador presente logo que possível.

20. PARQUE FECHADO

- Deverá ser vedado e só será permitida a entrada aos Membros do Júri, Directores de Prova, Comissários Técnicos, Pilotos e Navegadores.
- O uso de tapete ecológico é obrigatório para todos os veículos.
- São interditos os reabastecimentos e reparações, salvo nos casos expressamente previstos na Regulamentação em vigor.
- Depois de ter colocado o seu veículo no Parque, o piloto deverá abandonar de imediato o local, sendo a partir daí interdita a sua entrada até à próxima abertura.

21. CONTROLOS

21.1. CONTROLO HORÁRIO DE PARQUE FECHADO (CHPF)

Os concorrentes terão acesso ao CHPF dez minutos antes da hora estabelecida para a sua saída, comunicada aos Concorrentes ou afixada no Secretariado do evento antes dos briefings das etapas respectivas.

21.2. CONTROLO HORÁRIO DE PARTIDA (CHP)

Os concorrentes terão de estar presentes no CHP cinco minutos antes da hora estabelecida para a sua partida, comunicada aos Concorrentes ou afixada no Secretariado do evento antes do briefing das etapas respectivas.

À chegada ao CHP devem ser seguidas as indicações dos controladores. A entrada do CHP é indicada por uma placa relógio amarela e uma placa stop vermelha, que só pode ser ultrapassada a ordem do controlador.

Cinco minutos antes da hora de partida o controlador registará na carta de controlo a hora de partida. Após controlar o concorrente deverá aguardar autorização para seguir para o ponto de partida do Sector Seletivo, a cerca de 30 metros da entrada do CHP e identificado por duas placas vermelhas, uma stop e outra relógio.

O controlador do ponto de partida deverá indicar ao piloto quando faltarem 15 segundos e os últimos cinco segundos. Ao segundo 'zero' o concorrente deverá partir imediatamente. Se permanecer por mais de 15 segundos na linha de partida, após o sinal de partida, incorrerá numa penalidade de dois minutos.

Qualquer piloto que se recuse a partir no início de um Sector Seletivo na hora e na posição que lhe foi atribuída será penalizado até à desclassificação do evento.

Por razões imponderáveis a hora de partida indicada na carta de controlo pode ser alterada pelo controlador.

Uma falsa partida será penalizada por um minuto. Esta penalização não exclui a aplicação de outras sanções que podem ser aplicadas pelo Júri da prova, particularmente no caso de reincidência.

Quando um piloto é incapaz de apresentar o seu veículo com o motor em funcionamento no início de um Sector Selectivo a penalização será de um minuto por cada minuto de atraso.

21.3. CONTROLO HORÁRIO DE CHEGADA (CHC)

O CHC corresponde ao final do último sector selectivo, ou seja, o fim da etapa.

O ponto de tomada de tempo estará identificado no roadbook e também com uma placa bandeira de xadrez vermelha. A uma distância não inferior a 100 metros estará posicionado o posto de controlo identificado com duas placas vermelhas (stop e relógio).

O controlador deve inscrever na carta de controlo a hora exata de apresentação, em horas minutos e segundos.

Entre a tomada de tempo e o posto de controlo é interdito parar ou adotar um andamento excessivamente lento, sob pena de desclassificação.

21.4. CONTROLOS HORÁRIOS INTERMÉDIOS - DE PARTIDA(CHIP) E DE CHEGADA (CHIC)

CHIP - equivalentes ao CHP para os sectores intermédios, devem estar posicionados no início de cada Sector Selectivo após o primeiro, aplicando-se as mesmas regras, sinalizações e penalizações, excepto na hora de partida que será a que resultar da soma da hora do CHIC anterior com o tempo previsto para o Sector de Ligação (valores inscritos na carta de controlo).

O piloto incorre em penalização se a hora de entrada na zona de controlo for mais de um minuto inferior ou superior à hora ideal. O valor da penalização é de um minuto por minuto ou fração.

CHIC - equivalentes ao CHC para os sectores intermédios, devem estar posicionados no fim de cada Sector Selectivo antes do último, aplicando-se as mesmas regras, sinalizações e penalizações.

Se o Clube Organizador assim o entender, Os CHIP e CHIC podem não ter controladores, não havendo inserção de dados horários nas cartas de controlo. O concorrente ao chegar ao CHIP deve iniciar de imediato o próximo sector selectivo.

O tempo máximo para percorrer os sectores de ligação entre um CHIC e o próximo CHIP estará representado na casa do roadbook correspondente ao CHIC. O tempo mínimo é o que resultar dos limites de velocidade indicados no roadbook.

21.5. HORÁRIO DE FECHO DOS CONTROLOS DE CHEGADA (CHC E CHIC)

Será indicada no Regulamento Particular horas de fecho do CHC e dos CHIC. As horas de fecho serão majoradas tendo em conta a especificidade desta disciplina

O concorrente que chegar a um CHIC depois da hora de fecho deverá seguir as indicações do controlador, que dependendo da hora e do traçado da etapa poderá indicar o recomeço da prova saltando um ou mais sectores selectivos, ou directamente para o Parque Fechado. Serão aplicadas as correspondentes penalizações de percurso não efectuado.

O concorrente que chegar ao CHC depois da hora de fecho será penalizado com percurso não efectuado desde o local onde se encontrava à hora de fecho até ao fim da etapa.

22. CARTAS DE CONTROLO

22.1. À partida de cada etapa os pilotos receberão uma carta de controlo onde figurarão os tempos parciais para percorrer cada sector de ligação e os tempos máximos autorizados para cada sector selectivo. A carta de controlo será devolvida no controle horário de chegada de cada etapa e substituída por uma nova carta na partida da etapa seguinte. O piloto é o único responsável pela sua carta.

22.2. Toda a retificação ou modificação feita na carta de controlo tem que ser assinada pelo controlador caso contrário será nula essa alteração.

22.3. A apresentação da carta de controlo nos diferentes controlos e exatidão das inscrições serão da inteira responsabilidade do piloto sob pena de desclassificação. Somente os controladores estão autorizados a inscrever a hora na carta, manualmente ou por meio de um aparelho que imprima.

22.4. A perda da carta de controlo implica a perda do direito de reclamação sobre os elementos que nela deveriam estar registados, a falta de apresentação terá uma penalização conforme o Quadro de Penalizações (capítulo 27 deste Regulamento).

22.5. Em caso de desistência a carta de controlo deverá ser logo que possível entregue a um membro da organização.

23. CARRO VASSOURA

A Organização da Prova deverá indicar no Regulamento Particular a existência, ou não, de um carro vassoura a fechar o trajeto. Quando existir o seu ritmo de progressão estará de acordo com a hora de fecho do Controlo de Chegada. Qualquer concorrente que não consiga acompanhar o ritmo do carro-vassoura será informado que está excluído da prova e ser-lhe-á indicada uma saída do percurso por estrada.

24. REABASTECIMENTOS DE GASOLINA E ASSISTÊNCIA

Existem reabastecimentos de gasolina em postos públicos indicados no roadbook, no máximo com 85 kms de intervalo (incluindo ligações).

Nestas Zonas haverá a possibilidade de efetuar assistência ao veículo. Fora destas zonas é proibido a assistência por terceiros, os pilotos só poderão usar peças e ferramentas que transportem consigo no veículo ou por outro piloto em prova.

25. ESTRADAS ABERTAS AO TRÂNSITO

Como em todas as provas de navegação a roadbook, as estradas, pistas ou caminhos, estão ABERTAS ao trânsito pelo que devem os concorrentes tomar as devidas precauções.

26. SEGURANÇA MÉDICA

26.1. É aconselhável a presença de um helicóptero equipado com maca e equipamento de reanimação durante a realização dos troços seletivos. A bordo do helicóptero será obrigatória a presença de um médico. O helicóptero será um complemento aos meios terrestres clássicos (viaturas, médicos, etc.).

Os meios médicos terão que estar em contacto permanente com o Posto de Comando. O médico responsável pela segurança médica deverá estar ao corrente dos procedimentos da Comissão Médica e da Segurança da FMP.

26.2. É obrigatória a existência de uma viatura com dois médicos (ou um médico e um paramédico) em contacto permanente via rádio com o Director de prova e o Posto de Comando nos seguintes locais:

- Partida;
- Partida de troço seletivo;
- Todos os 50 km;
- Chegada do troço seletivo.

O número mínimo de viaturas médicas por prova, independentemente da extensão do percurso, é de três.

Cada viatura médica deverá estar equipada com meios de imobilização e de reanimação cardiorrespiratória.

27. MEDIÇÃO DE TEMPOS E PERCURSO - CRITÉRIOS PARA A CLASSIFICAÇÃO

Os concorrentes serão portadores de localizadores GPS a disponibilizar pela Organização, donde serão extraídos por GSM todos os dados para a classificação. Não haverá instrumentação de cronometragem no percurso, salvo se solicitado à FMP autorização para outro método de cronometragem.


Todos os competidores deverão seguir exatamente o percurso proposto.

A classificação será estabelecida pelos seguintes critérios:

RALLY/RALLY 2

A classificação nas categorias Rally é estabelecida em cada etapa pela soma dos tempos nos subsectores selectivos cronometrados, acrescida das penalizações por excesso de velocidade nas zonas delimitadas, percurso não efetuado (eventuais 'cortes' ao percurso base) e outras penalizações estabelecidas no ponto seguinte.

Nota: Nos troços do sector seletivo não cronometrados, o concorrente tem um tempo ideal para percorrer o percurso entre CH, tempo que estará indicado na carta de controlo e na nota do

roadbook correspondente ao fim de cada troço cronometrado (símbolo ). O Regulamento Particular de cada prova terá também de especificar os tempos atribuídos para cada uma das ligações.

GPS E HOBBY

A classificação nas classes GPS e Hobby é estabelecida em cada etapa pela soma das distâncias relativas aos erros de navegação em todo o percurso base (eventuais desvios), acrescida das penalizações por excesso de velocidade nas zonas delimitadas, percurso não efetuado (eventuais 'cortes' ao percurso base) e outras penalizações estabelecidas no Quadro de Penalizações.

HIPÓTESE REMOTA DE FALHA CONJUNTA

Os localizadores GPS são fornecidos pela Anube e oferecem um alto nível de fiabilidade. Nas categorias Race são instalados no mínimo dois localizadores por veículo, sendo a probabilidade de falha conjunta praticamente zero. É mesmo assim permitido o uso de GPS ou Smartphone próprio para gravação do percurso.

As Organizações garantem a adequação do equipamento às exigências de fiabilidade de uma competição de alto nível. No caso altamente improvável de falha conjunta não poderá o participante imputar qualquer responsabilidade cívica ou desportiva às Organizações, sendo que tem conhecimento que os resultados de outros concorrentes poderão não ser anulados, cabendo a decisão inapelável ao júri da prova.

28. QUADRO DE PENALIZAÇÕES

TIPO DE PENALIZAÇÃO	Rally / Rally 2	OUTRAS CLASSES
PERCURSO NÃO EFECTUADO	5 MINUTOS POR KM EM FALTA	3 KM POR KM EM FALTA
DESVIOS AO PERCURSO	N/A	IGUAL À DISTÂNCIA PERCORRIDA FORA DO PERCURSO BASE
NÃO TRANSPORTAR OS LOCALIZADORES FORNECIDOS PELA ORGANIZAÇÃO	DESCCLASSIFICAÇÃO	DESCCLASSIFICAÇÃO
EXCESSO DE VELOCIDADE	1 SEG POR CADA KM/H EXCEDIDO EM CADA 10 METROS	10 METROS POR CADA KM/H EXCEDIDO EM CADA 10 METROS
ATRASO NA PARTIDA	TEMPO DE ATRASO	Nº DE MINUTOS DE ATRASO X 200 METROS
NÃO PARAGEM EM SINAL DE STOP	30 SEGUNDOS	100 METROS
SAÍDA NÃO AUTORIZADA POR AVANÇO NOS CONTROLOS	TEMPO DE AVANÇO X 5	Nº DE MINUTOS DE AVANÇO X 1000 METROS
PERDA DA CARTA DE CONTROLO	5 MINUTOS	1 KM
FALHA DE UM WPC	15 MINUTOS	3KM

Um concorrente que não queira ou não consiga participar numa etapa tem de informar previamente a direcção de prova. A penalização a aplicar será a correspondente a toda a extensão da etapa como percurso não efectuado. Para poder alinhar na etapa seguinte deverá colocar a viatura em Parque Fechado até 30 minutos antes da saída do 1º concorrente do Parque Fechado.

CONTROLO DE VELOCIDADE

As zonas de controlo de velocidade serão marcadas no roadbook por uma caixa marcada SZ (início da zona), uma caixa FZ (final da zona) e a velocidade máxima permitida.

A ausência de sinal de indicação de excesso de velocidade nos localizadores Anube não pode ser motivo de protesto. O sinal sonoro ou sinal de alarme não é uma informação oficial para indicar a Zona de Controlo de Velocidade.

A ultrapassagem é autorizada, desde que a velocidade máxima autorizada na zona não seja excedida.

Os controlos de velocidade serão feitos por meio do GPS

29. PROTESTOS, RECLAMAÇÕES E RECURSO

29.1. PROTESTOS SOBRE VEÍCULOS

29.1.1. Até 30 (trinta) minutos após a publicação da classificação oficiosa de uma classe um piloto/concorrente pode apresentar por escrito e dirigido ao Director de Prova o protesto sobre áreas

REGULAMENTO CAMPEONATO NACIONAL DE RALLY RAID 2021

do veículo de outro piloto dessa classe. Este protesto deve ser acompanhado de um depósito caução de 500 € (Quinhentos Euros) por área da moto sob protesto.

29.1.2. O protesto só pode incidir sobre as seguintes áreas do veículo: ciclística, motor e caixa de velocidades.

29.1.3. Depois de elaborado o protesto proceder-se-á à verificação da conformidade do veículo com o regulamento técnico aplicável (caso esta não possa ser executada de imediato, o veículo será selado, para posterior verificação). A verificação técnica é efetuada pelo Comissário Técnico e por um membro da equipa protestada, que, obrigatoriamente, deve estar presente para proceder à desmontagem do veículo sob protesto, bem como de todos os outros pedidos de verificação feitos pelo Comissário Técnico.

Ao apresentar o protesto, os veículos dos concorrentes protestantes são automaticamente verificados.

29.1.4. Se os resultados da verificação técnica vierem a dar razão ao protestante a caução por ele depositada ser-lhe-á devolvida. Caso contrário, será entregue ao protestado.

29.2. RECLAMAÇÕES SOBRE CLASSIFICAÇÕES

Um concorrente pode apresentar por escrito e dirigida ao Director de Prova, a reclamação sobre classificações, ou sobre o comportamento de outro concorrente. A reclamação deve ser acompanhada de um depósito caução de 250 € (duzentos e cinquenta Euros), que será devolvido se vier a ser dada razão ao reclamante.

29.3. RECURSO

Todo o concorrente tem o direito de recorrer das decisões do Júri sobre protestos e reclamações, tendo para isso que apresentar o recurso por escrito no Secretariado da FMP e dirigido à Direção da FMP, até 5 (cinco) dias úteis após a publicação dos resultados oficiais.

30. PONTUAÇÕES, TÍTULOS, PRÉMIOS

Em cada prova pontuável para o CNRR, os pilotos que terminarem obterão os seguintes pontos:

CLASSIFICAÇÃO	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	>14
PONTOS	25	20	16	13	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

O vencedor de cada etapa recebe um ponto extra.

Haverá uma pontuação por cada categoria e classe.

TÍTULOS NACIONAIS RALLY RAID

Serão declarados Campeões Nacionais de Rally Raid 2021:

- na categoria Motociclo o primeiro lugar da classificação Rally;
- na categoria Quad o primeiro lugar da classificação Quad Rally;
- na categoria SSV o primeiro lugar da classificação SSV Rally e o primeiro lugar da classificação SSV Rally Navegadores.

REGULAMENTO CAMPEONATO NACIONAL DE RALLY RAID 2021

Os títulos serão atribuídos desde que se realizem duas provas e que pontuem no final pelo menos 5 concorrentes em cada uma das categorias.

TROFÉUS NACIONAIS DE RALLY RAID

Dentro de cada uma das categorias Motos, Quads e SSV serão declarados vencedores dos Troféus Nacionais de Rally Raid 2021 os primeiros lugares das seguintes classes:

- RALLY 2
- SENHORAS
- VETERANOS
- JUNIORES

TROFÉUS NACIONAIS GPS

Paralelamente ao Campeonato e Troféus de Rally Raid existirá um Troféu de GPS que irá atribuir um vencedor em cada uma das seguintes categorias:

- MOTOS
- MAXI-TRAILS
- QUADS
- SSV

Dentro de cada uma das categorias acima referidas serão declarados vencedores os primeiros lugares das seguintes classes:

- SENHORAS
- VETERANOS
- JUNIORES

Nos Troféus Nacionais não será atribuído título de Vencedor em qualquer categoria ou classe que não tenha a participação de um mínimo de 3 (três) participantes, ou 2 (duas) no caso das Senhoras.

PRÉMIOS

A cerimónia de prémios deverá ser realizada, no máximo, uma hora após a publicação das classificações oficiais. Será obrigatório a presença dos 3 primeiros classificados de cada classe.

Se o clube organizador o entender, poderá atribuir prémios particulares.

Serão atribuídos troféus/taças na cerimónia do pódio aos três primeiros classificados de cada classe com 5 ou mais participantes, e apenas ao vencedor se for inferior a 5 participantes.

O Regulamento Particular deve mencionar o local e a hora da entrega dos prémios.

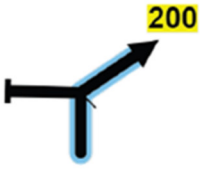








Os pilotos que não se apresentem na cerimónia de entrega de prémios perdem o direito aos mesmos.

ANEXO 1 – LISTA DE SÍMBOLOS E ACRÓNIMOS DO ROADBOOK

Symbols for the Road Book

TRACKS		ZONES		SYMBOLS		SYMBOLS		ABBREVIATIONS	
	TARMAC ROAD		START		FENCE		PETROL STATION	L R	LEFT RIGHT
	TRACK		DEPARTURE SELECTIVE SECTION		BARBED WIRE FENCE		MONUMENT	L/R	LEFT AND RIGHT
	OFF PISTE OFF TRACK		FINISH		RAILROAD		ANIMALS INDIVIDUAL	R/L	RIGHT AND LEFT
	LESS VISIBLE OLD TRACK		ARRIVAL SELECTIVE SECTION		HOLE		ANIMALS	onL onR	ON THE LEFT ON THE RIGHT
	PISTE TRACK		TIME CONTROL		HOLE COLLAPSE		CAIRN	kpL	KEEP TO THE LEFT
	MAIN PISTE MAIN TRACK		CONTROL ZONE END		BUMPY		ROCKS INDIVIDUAL	kpR	KEEP TO THE RIGHT
	ROAD		START OF SERVICE AREA		TWISTY		MOUNTAIN INDIVIDUAL	kpS	KEEP STRAIGHT
	PARALLEL TRACKS		FINISH OF SERVICE AREA		SUMMIT		TREE INDIVIDUAL	±V	MORE / LESS VISIBLE
	OFF PISTE		PASSAGE CONTROL		RUTS		PALM TREE	+V	MORE VISIBLE
	OFF PISTE FORBIDDEN		START OF NEUTRALISATION		LATERAL INCLINATION		CAMEL GRASS	-V	LESS VISIBLE
	FOLLOW MAIN PISTE		FINISH OF NEUTRALISATION		POST		VEGETATION	N	NEXT
	FOLLOW ROAD		REFUELING POINT		ELECTRIC POLE		VEGETATION	AT	AT
SAFETY		ON TRACK			ELECTRIC LINE		TALL GRASS	IN	INTO
	DANGER 1		NARROW		HIGH VOLTAGE TOWER		SMALL WADI	B ^G	BIG
	DANGER 2		BUMP		ANTENNA MAST		LARGE WADI	S ^M	SMALL
	DANGER 3		DIP HOLE		WELL		SANDY WADI	A ^W	ALWAYS
	DANGER FOR ALL SYMBOLS		COMPRESSION		WATER TANK		RIVER	SR ^X	STONY/ROCKY TRACK
	START ZONE SPEED LIMIT		DITCH		BARREL		WATER AREA SEA, LAKE	SR	STONE/ROCK ON TRACK
	FINISH ZONE SPEED LIMIT		ABOVE BRIDGE		KILOMETER MARKER		PLAIN	Q ^T	QUIT LEAVE
	SPEED LIMIT		UNDER BRIDGE		TYRE		RESTRICTED AREA	Q ^T MP	QUIT / LEAVE MAIN TRACK
	FINISH OF SPEED LIMIT		DOWN HILL		SIGN POST INDIVIDUAL		DISTANCE IN METER	M ^X	MANY
	STOP		TOWARDS		HOUSE		DISTANCE FROM TRACK	IMP	IMPERATIVE
	SLOW DOWN		UP HILL		BUILDINGS INDIVIDUAL	DUNES / SAND		CLP	COLLAPSED
WAYPOINTS			STEP DOWN		CHURCH MOSQUE		SMALL DUNE	BAD	BAD
	WAYPOINT MASKED		STEP UP		RUINS INDIVIDUAL		SMALL DUNES	RGH	ROUGH
	WAYPOINT ECLIPSE		LEFT OVER CREST		FORT		BROKEN DUNE	GAR	GET AROUND
	WAYPOINT VISIBLE		RIGHT OVER CREST		CEMETERY		SAND SPIT	NR	NARROW
	WAYPOINT NAVIGATION		GATE BARRIER		VILLAGE		BIG BOWL IN DUNES	GV	GRAVEL
	WAYPOINT SAFETY		GATE BARRIER		BIVOUAC		SAND PLAIN	+	AND
DIRECTION			CATTLE GATE BARRIER		TUNNEL		DUNES	BTW	BETWEEN
	BEARING (CAP)		WATER CROSSING		PIPELINE		DN	RJ	REJOIN
	BEARING AVERAGE		CONCRETE		WALL		DN ^X	FA	FOLLOW ALONG
	BEARING CALCULATED		CONCRETE IN WATER		STONE WALL		SA	VAL	VALLEY

ANEXO 2 – EXEMPLO DE NOTAS DE ROADBOOK

PAGE 5	CNRR Bluemotor 2020 - Mação Etapa 1	KM TOTAL : 204.61
7,99 0,27 ↓ 21		
8,14 0,15 (SZ) 22		
8,45 0,31 (FZ) 23		
8,76 0,31 ↓ 24	291 	
9,03 0,27 ↓ 25	205 	
PROXIMA NOTA PROCH NOTE NEXT NOTE	0,25	

ANEXO 3 – ESPECIFICAÇÕES QUADS

Conforme Regulamento CNTT 2021

ANEXO 4 – ESPECIFICAÇÕES SSV

Conforme Regulamento CNTT 2021

ANEXO 5 - SISTEMA DE LOCALIZAÇÃO DE CONCORRENTES GPS / GSM

O Sistema de Localização de Concorrentes é um sistema baseado nas tecnologias GPS (Global Positioning System) e GSM (Global System for Mobile communications) que permite obter a localização, velocidade e direcção de cada Concorrente.

O Equipamento de Localização comunica os seus dados ao servidor central a uma frequência pré-definida, permitindo ao Centro Operacional saber em cada momento a localização de todos os concorrentes.

Além do controlo efectuado no Centro Operacional, o equipamento permite entrar em modo de emergência ao ser pressionado o botão de SOS durante cinco segundos. Este modo de emergência é comunicado ao servidor central.

A cada concorrente serão entregues dois localizadores, um principal que deve ser colocado nas Verificações Técnicas numa bolsa própria presa por abraçadeiras de serrilha ao veículo numa posição que privilegie uma boa receção do sinal satélite. Um segundo localizador, de recurso ou backup, deverá ser transportado pelo piloto num bolso, de preferência impermeável.

A Organização pode prescindir do segundo localizador para concorrentes da categoria Hobby.

Os SSV vão estar equipados com o sistema Stella III com controlo de pedidos de ultrapassagem, aplicando-se o Regulamento do CNTT 2020.

Normas de Utilização

1. O Equipamento de Localização será entregue aos concorrentes nas verificações técnicas. O mesmo equipamento deverá ser devolvido pelo Concorrente no Secretariado da Prova impreterivelmente logo que termine a última etapa. Pode ser determinado pela organização a entrega do equipamento para recarga nas provas com mais de duas etapas.
2. No caso de não ser possível a entrega do equipamento no prazo indicado, por razões excepcionais, o Concorrente deverá entrar em contacto com a organização.
3. O Equipamento de Localização terá de ser transportado pelo Concorrente durante toda a competição, em bolso de fácil acesso. Deverá ser dada especial atenção para que o botão de SOS não seja accionado inadvertidamente.
4. O uso injustificado do sistema de emergência, através do botão de SOS do Equipamento de Localização, obrigará ao pagamento de uma taxa de 100€ acrescida das despesas de comunicação e activação dos meios de socorro. O Director de Prova e/ou Júri poderão determinar outras sanções adicionais.
5. O Equipamento de Localização é entregue aos concorrentes, ficando os mesmos obrigados a devolver o Equipamento de Localização, sem danos. Quaisquer despesas resultantes da perda do equipamento, danos no mesmo ou utilização abusiva serão cobradas ao Concorrente.
6. Pode ser definida uma caução no Regulamento Particular de cada prova.

ANEXO 6 – CLASSES HOBBY

As classes Hobby destinam-se a promover a modalidade Todo Terreno e a captar novos participantes e praticantes não federados, com o principal objectivo de os tornar pilotos federados.

Terá os seus eventos nas datas e locais que constam do Calendário Desportivo da Federação de Motociclismo de Portugal (FMP).

1. PARTICIPANTES

Só podem participar nas Classes Hobby pilotos nacionais ou estrangeiros sem licença desportiva a quem será concedida uma autorização de participação válida para cada evento.

Todos os pilotos Hobby participantes no evento obrigam-se a cumprir a “Regulamentação de Rally Raid”.

2. INSCRIÇÕES

As classe Hobby têm uma taxa de inscrição por prova, que inclui o seguro de acidentes pessoais previsto nos artigos 2º, 5º, nº 1 e nº 2, e 15º do Decreto-Lei nº10/2009, de 12 Janeiro.

O Boletim de Inscrição devidamente preenchido bem como a correspondente taxa e Declaração do Piloto em como não tem quaisquer contra-indicações para a prática da modalidade, nos termos do artigo 40º, nº 22, da Lei 5/2007, de 16 de Janeiro, podem ser enviados ou entregues à Organização o mais tardar nas verificações Documentais no dia da Prova.

A Organização compromete-se a enviar uma listagem nominal em formato pré-definido dos participantes na Classe Hobby para a FMP (geral@fmp.pt) e para a SerSeguro (fmp@serseguro.pt) antes do início das provas.

3. PONTUAÇÃO

As classes Hobby não pontuam para qualquer Campeonato ou Troféu Nacional.