



REGULAMENTO CAMPEONATO NACIONAL RALLY RAID 2022

Aprovado pela Direção em 07/03/2022

ÍNDICE

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



REGULAMENTO CAMPEONATO NACIONAL DE RALLY RAID 2022

32. PROTESTOS, RECLAMAÇÕES E RECURSO.....	25
33. PONTUAÇÕES, TÍTULOS, PRÉMIOS.....	25
ANEXO 1 – LISTA DE SÍMBOLOS E ACRÓNIMOS DO ROADBOOK.....	28
ANEXO 2 – EXEMPLO DE NOTAS DE ROADBOOK.....	29
ANEXO 3 – ESPECIFICAÇÕES MOTOS E QUADS.....	29
ANEXO 4 – ESPECIFICAÇÕES SSV.....	30
ANEXO 5 - SISTEMA DE LOCALIZAÇÃO DE CONCORRENTES GPS / GSM.....	30
ANEXO 6 – CLASSES HOBBY.....	30



REGULAMENTO CAMPEONATO NACIONAL DE RALLY RAID 2022

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.
- Códigos desportivos da FIM
- Regulamentos da FIM para Ralis Todo Terreno e Taça do Mundo (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.

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



REGULAMENTO CAMPEONATO NACIONAL DE RALLY RAID 2022

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 Motos e 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, também 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 seletores 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.



REGULAMENTO CAMPEONATO NACIONAL DE RALLY RAID 2022

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. 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 Moto-Maxi e SSV se a dificuldade técnica dos percursos o justificar.

Salvo autorização em contrário pela FMP, 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 seletivos, 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 Motos, 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 RoadBook

CAMPEONATO NACIONAL DE RALLY RAID	
CATEGORIA	CLASSES
MOTOS	RALLY
	- Esta classe é OPEN, qualquer piloto nacional com licença FMP ou estrangeiro com autorização da sua Federação pode inscrever-se nesta classe; - Os pilotos FIM RallyGP participam nesta classe; -Motos: 2T ou 4T, até 650 cc, conforme Regulamento Técnico Motos 2022.
QUADS	QUAD RALLY
	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 e conforme Regulamento Técnico Quads 2022;
SSV	SSV RALLY
	- Veículos SSV conforme Regulamento Técnico SSV 2022; - Campeonato Nacional de Rally Raid para Pilotos e Navegadores

TROFÉUS NACIONAIS DE RALLY RAID

TROFÉUS NACIONAIS DE RALLY RAID	
MOTOS	PROMOÇÃO
	- 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 2019, 2020 e 2021. - Motos 2T ou 4T com cilindrada até 650 cc
	MOTO - VETERANOS
	- Pilotos que no dia 1 de Janeiro de 2022 tenham 45 anos ou mais;
MOTO - SENHORAS	MOTO - SENHORAS
	MOTO - JUNIORES
	- Pilotos com menos de 25 anos no dia 1/1/2022;
MOTO-MAXI	- Motos com mais de 650cc de cilindrada.
SSV	SSV - VETERANOS
	- Troféu Nacional de Piloto e/ou Navegador que no dia 1 de Janeiro de 2022 tenham 45 anos ou mais;
	SSV - JUNIORES
	- Pilotos e/ou navegadores com menos de 25 anos no dia 1/1/2022;
	SSV - SENHORAS

5.2. Troféus Nacionais de Navegação por GPS
TROFÉU NACIONAL GPS

CATEGORIA	CLASSES
MOTOS	MOTOS GPS
	-Motos com cilindrada até 650cc
	JUNIORES GPS
	- Pilotos com menos de 25 anos no dia 1/1/2022;
VETERANOS GPS	VETERANOS GPS
	- Pilotos que dia 1 de Janeiro de 2022 tenham 45 anos ou mais.
	SENHORAS GPS
MOTO-MAXI	- Motos com cilindrada superior a 650cc.
QUADS	QUADS GPS



REGULAMENTO CAMPEONATO NACIONAL DE RALLY RAID 2022

	- 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 e conforme Regulamento Técnico Quads 2022 .
SSV	SSV GPS - Veículos SSV conforme Regulamento Técnico SSV 2022.

5.3. Classes Hobby

Hobby – Roadbook

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

Hobby – GPS

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

Características comuns das classes HOBBY:

- Não podem ter licença desportiva FMP.
- Não pontuam para qualquer Campeonato ou Troféu Nacional.
- É um passeio não cronometrado, com penalizações por desvios ao percurso, troços não efetuados e excessos de velocidade.
- Por não ser uma competição, 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.

Os pilotos serão responsáveis pelo seu comportamento e também pelo das pessoas que o acompanham ou assistem, e qualquer atitude antidesportiva ou de falta de civismo durante uma prova será sancionada ao piloto com penalização ou exclusão, a decidir pelo Júri da Prova, ou mesmo passível de processo no âmbito do Código de Disciplina da FMP.

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 aplicam-se as regras do CNTT 2022.

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.

Todas as infrações 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:	Motos	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		
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



REGULAMENTO CAMPEONATO NACIONAL DE RALLY RAID 2022

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
- **Luvras de proteção** próprias para moto

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 Promoção ou Moto-Maxi
- Quads Rally;
- SSV Rally;
- Motos, Moto-Maxi e Quads Hobby;
- SSV Hobby;
- GPS Troféu:
 - Motos, Quads, Moto-Maxi
 - SSV
- GPS Hobby
 - Motos, Quads, Moto-Maxi
 - 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 nas motos na classe Rallye um minuto na Promoção 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 respetivas.

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 respetivas.

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.



REGULAMENTO CAMPEONATO NACIONAL DE RALLY RAID 2022

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 Seletivo 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 seletivo, 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 Seletivo 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 seletivo.

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



REGULAMENTO CAMPEONATO NACIONAL DE RALLY RAID 2022

saltando um ou mais sectores seletivos, 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 seletivo. 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).



REGULAMENTO CAMPEONATO NACIONAL DE RALLY RAID 2022

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.



REGULAMENTO CAMPEONATO NACIONAL DE RALLY RAID 2022

Todos os competidores deverão seguir exatamente o percurso proposto.

A classificação será estabelecida pelos seguintes critérios:

RALLY/Promoção/ Moto-Maxi

A classificação nas categorias Rally é estabelecida em cada etapa pela soma dos tempos nos subsectores seletivos 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 classes Rally 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. CONTROLO DE VELOCIDADE

As zonas de controlo de velocidade serão marcadas no roadbook ou no ponto de GPS por uma caixa marcada DZ (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.



REGULAMENTO CAMPEONATO NACIONAL DE RALLY RAID 2022

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

Nas zonas definidas como zonas de controlo de velocidade, a velocidade dos pilotos, nos troços da estrada, bem como nos sectores seletivos, será limitada; o valor desta limitação será indicado no roadbook.

Além disso, é responsabilidade do piloto adaptar sua velocidade às condições de circulação e ao trânsito.

A ausência de sinais de indicação de velocidade 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. Se houver um alerta sonoro e/ou visual, ele deve ser disparado a 5km/h antes da instrução.

Todas as zonas de ligação serão consideradas como “Zona de Controlo de Velocidade”.

Em alguns casos, quando os pilotos tiverem que reduzir significativamente a velocidade, no cruzamento de uma estrada por exemplo, será definida uma zona de controlo de velocidade (DZ - FZ a 40 km / h).

Numa Zona de Controlo de Velocidade, se o limite de velocidade for excedido, um sinal pode aparecer na tela do GPS para indicar o excesso de velocidade com uma gravação deste.

Será permitida uma distância de desaceleração de 90 metros ao aproximar do início da zona, bem como uma área de aceleração de 90 metros ao aproximar do final da zona.

Uma violação de velocidade (SI) é feita quando a velocidade máxima é excedida uma ou várias vezes na mesma zona de controlo de velocidade.

Os excessos de velocidade são registados no GPS com um sinal de impulso a cada 150 mt ou a cada 10 segundos. Cada sinal de impulso (IMP) será penalizado da seguinte forma:

- até 20 km / h: IMP x 1 minuto
- entre 21 e 40 km / h: IMP x 2 minutos
- mais de 40 km / h: IMP x 6 minutos

Exemplo 1: Zona limitada a 40 km / h. Um veículo passa os dois primeiros sinais de impulso a 100 km/h e o terceiro a 70 km/h, o quarto a 52 km/h, os outros estão abaixo do limite.

Cálculo: $2 \times 6' + 1 \times 2' + 1 \times 1'$

Total das penalizações: 15 minutos.

A segunda violação de excesso de velocidade será ao exceder o limite de velocidade uma vez ou várias vezes noutra zona de controlo de velocidade. O número da infração de velocidade (NSI) será adicionado durante o evento. A partir da segunda ofensa e para todas as seguintes, cada sinal de impulso (IMP) será penalizado da seguinte forma:

- até 20 km/h: IMP x 1 minuto x NSI
- entre 21 e 40 km / h: IMP x 2 minutos x NSI
- mais de 40 km / h: IMP x 6 minutos x NSI

Exemplo 2: na segunda Zona de Controlo de Velocidade do evento, limitada a 40 km/h, o mesmo piloto passa o primeiro sinal de impulso a 72 km/h, o 2º a 58 km/h, o 3º a 41 km/h, os outros estão abaixo do limite.

Cálculo: $1 \times 2' + 2 \times 1'$



REGULAMENTO CAMPEONATO NACIONAL DE RALLY RAID 2022

Penalizações: 4 minutos x 2 (NSI) o que perfaz um total de 8 minutos de penalizações, por se tratar da 2ª Infração de Velocidade (NSI = 2), ou multiplicar por três para a terceira violação de velocidade (NSI = 3), ou multiplicar por quatro para a quarta violação de velocidade (NSI = 4), e assim sucessivamente.

Os controlos serão solicitados pelo diretor de prova ou pelo Júri e executado por técnico de GPS na presença de um oficial.

O Júri da prova pode sancionar com a penalização de desclassificação os casos de reincidência nos excessos de velocidade.

Os veículos SSV estão limitados a uma velocidade máxima de 140km/h fora das Zonas de controlo de velocidade assinaladas.

29. CEDÊNCIA DE PASSAGEM

29.1. Quando o veículo se aproxima de outro veículo a uma distância média de 200m, o piloto deverá solicitar pelo equipamento de controlo a ultrapassagem. Quando o veículo da frente receber o sinal de cedência de passagem, está obrigado a ceder a passagem à viatura que o segue.

29.2. As alterações à distância média entre os dois veículos e o sinal de cedência de passagem fornecido ao equipamento de controlo do veículo da frente são estipulados no regulamento particular da prova, ou em aditamento a este no decorrer da prova.

29.3. Quando o equipamento de controlo do veículo receber o sinal de cedência de passagem, e o concorrente não ceder a passagem à viatura que o segue, o Júri da Prova e após análise dos elementos disponibilizados pela equipa gestora do equipamento de controlo, pode decidir e penalizar o piloto infrator. As penalizações a atribuir pelo Júri da Prova são cumulativas, sendo as seguintes:

- a) 1ªInfração – 2 minutos,
- b) 2ªInfração – 5 minutos
- c) 3ªInfração ou mais – fica à consideração do Júri da Prova podendo ir até à desclassificação.

30. CORTES E ATALHOS

É considerada uma infração grave todos os veículos que saiam do percurso proposto e atravessem campos agrícolas com ou sem culturas agrícolas durante a prova. Estes pilotos incorrem numa penalização que pode ir até à desclassificação da prova.

Os pilotos devem manter uma postura de respeito pelo meio ambiente, caminhos florestais e particulares, propriedades agrícolas, e circulação na via pública.

É considerado corte ou atalho sempre que um veículo saia do percurso proposto pela organização (limites naturais dos caminhos florestais, agrícolas e de delimitação de campos agrícolas...) e o piloto ganhe tempo com esta situação.

30.1. Cálculo da penalização a ser atribuída:

Executa-se o cálculo da diferença da distância (metros) entre o percurso marcado e o percurso que o veículo efetuou.

Por cada unidade de distância (metro) calculada na diferença anterior é atribuído uma penalização de 10 segundos.

Penalização (segundos) = (Percurso marcado – Percurso do veículo) X 10 segundos.

31. QUADRO DE PENALIZAÇÕES

TIPO DE PENALIZAÇÃO	Rally / Promoção	OUTRAS CLASSES
PERCURSO NÃO EFECTUADO	VER ARTIGO 30 deste Regulamento	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	VER ARTIGO 28 deste Regulamento. O Júri pode decidir até à desclassificação	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 efetuado. 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.

32. PROTESTOS, RECLAMAÇÕES E RECURSO

32.1. PROTESTOS SOBRE VEÍCULOS

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

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

32.1.3. 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.

32.1.4. 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.

32.2. RECLAMAÇÕES SOBRE CLASSIFICAÇÕES

Um concorrente pode apresentar por escrito, e dirigida ao Director de Prova, 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.

32.3. 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.

33. 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



REGULAMENTO CAMPEONATO NACIONAL DE RALLY RAID 2022

O vencedor de cada etapa recebe um ponto extra.

Haverá uma pontuação por cada categoria e classe.

CAMPEONATOS NACIONAIS RALLY RAID

- MOTO
- QUAD
- SSV
- SSV NAVEGADOR

Serão declarados Campeões Nacionais de Rally Raid 2022:

- na categoria Motoe o primeiro lugar da classe Rally;
- na categoria Quad o primeiro lugar da classie Quad Rally;
- na categoria SSV o primeiro lugar da classe SSV Rally e o primeiro lugar da classe SSV Rally Navegadores.

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

Aplicam-se no CNRR as mesmas regras de desempate no CNTT

TROFÉUS NACIONAIS DE RALLY RAID

Dentro de cada uma das categorias Motos, Moto-Maxi, Quads e SSV, serão declarados vencedores dos Troféus Nacionais de Rally Raid 2022 os primeiros lugares das seguintes classes:

- Promoção
- 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
- Moto-Maxi
- Quads
- SSV

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

- Senhoras



REGULAMENTO CAMPEONATO NACIONAL DE RALLY RAID 2022

- 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. Aplicam-se no CNRR as mesmas regras de desempate no CNTT

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

TRACKS		CONTROL		SYMBOLS		SYMBOLS		DIRECTION	
	TARMAC ROAD		DEPARTURE SELECTIVE SECTION		FENCE		PETROL STATION	180	BEARING (CAP)
	TRACK		ARRIVAL SELECTIVE SECTION		BARBED WIRE FENCE		MONUMENT	180_A	BEARING AVERAGE
	OFF PISTE OFF TRACK		PASSAGE CONTROL		RAILROAD		ANIMALS INDIVIDUAL	180_C	BEARING CALCULATED
	LESS VISIBLE OLD TRACK		START / FINISH NEUTRALISATION		HOLE		ANIMALS	OBLIC	OBLIC BEARING
P	PISTE TRACK		START NEUTRALISATION WITH SPEED LIMIT		HOLE COLLAPS		CONE	ABBREVIATIONS	
PP	MAIN PISTE PRINCIPAL TRACK		START / FINISH TRANSFER		RIDGE		TYRE	L	LEFT
RO	ROAD		START TRANSFER WITH SPEED LIMIT		RUTS		CAIRN	L/R	LEFT AND RIGHT
P//	PARALLEL TRACKS	T:25	START TRANSFER NEUTRALISATION / TRANSFER TIME IN MINUTES		TWISTY		ROCKS INDIVIDUAL	R/L	RIGHT AND LEFT
HP	OFF PISTE		WAITING FOR RESTART		BUMPY		MOUNTAIN INDIVIDUAL	onL	ON LEFT
	OFF PISTE FORBIDDEN		STOP FOR RESTART		LATERAL INCLINATION		CAMEL GRASS	onR	ON RIGHT
FPP	FOLLOW MAIN PISTE		REFUELING ZONE		UP HILL DOWN HILL		VEGETATION	kpL	KEEP TO THE LEFT
FRO	FOLLOW ROAD		MEDIA ZONE		ELECTRIC POLE		VEGETATION GRASS	kpR	KEEP TO THE RIGHT
SA	SAND		SERVICE ZONE		ELECTRIC LINE		TREE INDIVIDUAL	kpS	KEEP STRAIGHT
GV	GRAVEL		TYRE MARKING/ CHECKING ZONE		HIGH VOLTAGE TOWER		PALM TREE	+√	MORE VISIBLE
SAFETY			ZONE END		ANTENNA MAST		SMALL WADI	-√	LESS VISIBLE
	DANGER 1	ON TRACK			WELL		LARGE WADI	±√	MORE / LESS VISIBLE
	DANGER 2		BUMP		WATER TANK		SANDY WADI	/	ON
	DANGER 3		DIP HOLE		POST		RIVER	IN	IN INTO
	DANGER FOR ALL SYMBOLS		COMPRESSION		KILOMETER MARKER		WATER SEA, LAKE	ET	AND NEXT
	START / DEPART SPEED LIMIT		DITCH		BARREL		PLAIN	A	AT
	FINISH SPEED LIMIT		SUMMIT		SIGN POST		DUNES / SAND	CX	STONY
	STOP		STEP UP		ROAD WORK		TOWARDS	E3	NARROW
	SLOW DOWN		STEP DOWN		HOUSE BUILDINGS		DISTANCE	Q^T	QUIT LEAVE
	RESTRICTED AREA		CONCRETE		CHURCH MOSQUE	DUNES / SAND		TJS	ALWAYS
25,25	DANGER 2 IF RED LINE UNDER KM		UNDER BRIDGE		RUINS INDIVIDUAL		SAND PLAIN	NBX	MANY
WAYPOINTS			ABOVE BRIDGE		FORT		BIG BOWL IN DUNES	IMP	IMPERATIVE
	WAYPOINT MASKED		LEFT OVER CREST		CEMETERY		SAND SPIT	EFF	COLLAPSED
	WAYPOINT CONTROL		RIGHT OVER CREST		VILLAGE		DUNE	ORN	RUTS UNDULATION
	WAYPOINT SAFETY		GATE BARRIER		BIVOUAC CAMP		BROKEN DUNE	BAD	BAD
	WAYPOINT NAVIGATION		CATTLE GATE BARRIER		TUNNEL		DUNES	RP	REJOIN
	WAYPOINT VISIBLE		GATE BARRIER		PIPELINE	DN	ONE DUNE	BTW	BETWEEN
	WAYPOINT ECLIPSE		WATER CROSSING		WALL	DNX	DUNES		MODIFICATION OPENING CAR
	WAYPOINT NUMBER		SHORT DISTANCE TO NEXT BOX		STONE WALL	DNT	DUNETTES SMALL DUNES	NEW NOTE	NEW NOTE OPENING CAR
						L1 L2 L3	LEVEL OF DUNES		WRITTEN AS TEXT

ANEXO 2 – EXEMPLO DE NOTAS DE ROADBOOK

22	SS4 - DSS4 to ASS4 - 247,37 KM	139,02 KM
108,35	266 ! /CHOTT	ET CHOTT BAD ORN
0,22		50 NEU.IN (25) T:35
109,83		50 REFUELING T3/T4/BIKE
1,48 DN		WAIT RESTART
110,29		NEU.OUT (26)
0,46		50
114,34		
4,05		
114,93		
0,59 FN		
NEXT 0,32		DANGER 2

Example I (not to scale) / Exemple I (non à l'échelle)

23	SS4 - DSS4 to ASS4 - 247,37 KM	132,12 KM
115,25	HP BAD !!	→CAP
0,32		158 IMP Q' OUED
115,51		P BAD CX
0,26		IN VG Q' PP → DN
117,36		MBX !! DN (27)
1,85		PASS ET PVM SA
118,11		RP P
0,75 N		165
120,58		
2,47		
NEXT 1,41		



ANEXO 3 – ESPECIFICAÇÕES MOTOS E QUADS

Conforme Regulamento CNTT 2022

ANEXO 4 – ESPECIFICAÇÕES SSV

Conforme Regulamento CNTT 2022

ANEXO 5 - SISTEMA DE LOCALIZAÇÃO DE CONCORRENTES GPS / GSM

Conforme Regulamento CNTT 2022

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.