

BRIEFING GERAL e BRIEFING DIÁRIO

AUTO

O Automóvel Club de Portugal, agradece a sua presença na 40ª BP Ultimate Baja Portalegre 500.

A sua participação contribui de forma significativa para o reconhecimento da Baja Portalegre 500 entre os maiores eventos do mundo de desportos motorizados.

Devem também consultar a Info Concorrentes, disponível na Sportity e no site da prova, que contem informação importante.

Obrigado

Cerimónia de Partida

Após as verificações técnicas, as equipas dispõem de 1h30m para colocar as viaturas no parque de partida que antecede a Cerimónia de Partida, no centro da cidade de Portalegre. As viaturas podem ser conduzidas por um elemento da equipa que não o piloto ou navegador. O road book está disponível no Sportity.
No decorrer da Cerimónia de Partida, piloto e navegador devem usar o fato de competição.
Após a Cerimónia de Partida, as viaturas devem ser colocadas no Parque Fechado da NERPOR, para tal dispõem de 30 minutos.
Alguns pilotos serão convocados para estar presentes a partir das 20h30 na cerimónia de partida para uma sessão de autógrafos e conferencia de imprensa.
A conferência de imprensa, pós prova, será realizada no pódio da Cerimónia de Partida, antes do início da mesma.

Briefing Técnico Anube

Hoje, dia 15, pelas 17h00 para a FIA e FPAK, realiza-se na Nerpor, sala das verificações administrativas, uma secção de esclarecimento com os técnicos da Anube sobre os equipamentos Stella III Evo e Road Book digital, Stella 6.

Anube, Stella Evo III Evo e Road Book Stella 6 - Zonas de Controlo de Velocidade, ajuda à ultrapassagem e PERIGOS!!!

Nesta edição da Baja Portalegre 500 será exclusivamente utilizado o equipamento da Anube, Stella III Evo em conjunto com o Road Book Stella 6, que engloba o controlo de velocidade, o

sistema de ajuda à ultrapassagem (ativa a 300m), a localização de perigos!!! (3) e a informação da zona de Transfer, para além de outras importantes.
Todas as notas do Road Book são de passagem obrigatória, a não validação de cada nota implica uma penalização de 2 minutos (Art. 43.8 / Art. 43 Appendix 1 of FIA CCRSR 2026).

As instruções para a sua utilização estão disponíveis no site da prova e no Sportity.

As zonas de controlo de velocidade e zonas de Transfer, estão identificadas no road book Stella 6, no equipamento STELLA III Evo e ainda por placas colocadas no terreno, a saber:
- Transfer (DT) e/ou DZ 200m + indicação da velocidade permitida
- Trasnfer (DT) e/ou DZ com velocidade permitida
- FT ou FZ (final)

Nas zonas de DT, DZ e FZ, existe uma tolerância de 90m, ver instruções dos equipamentos, disponíveis na Sportity e nos regulamentos da prova.

Perigos 3 (!!!), a 200m o Stella III Evo e Stella 6, emite um som e mostra um triangulo vermelho intermitente, no local de perigo fixa o triangulo e de seguida apaga-se.

Apoio suplementar nas distâncias de Road Book:
Em todas as notas de Road Book, o equipamento Stella III Evo e Stella 6 apresenta no ecrã o km correspondente à nota em causa. Esta função de odómetro serve apenas como informação suplementar aos instrumentos habituais de medição de distância.
Este ano é possível desativar o som que é emitido em cada nota! Ver "instruções" dos equipamentos.

Marcação e Sinalização

O percurso estará marcado com **placas de fundo vermelho e seta branca de pré-aviso**, colocadas a cerca de 100m antes de mudanças de direção pouco evidentes ou de aproximação rápida.

Em todas as intersecções haverá **placas de fundo amarelo e seta a negro** indicando a direção a seguir e **fita plástica AZUL com o logotipo do ACP em branco.**

Com o intuito de reduzir as probabilidades de acidente em caso de engano no percurso e no regresso a este em sentido errado, a marcação da pista é feita da forma seguinte:

- A fita plástica será colocada do lado direito da pista, exceto imediatamente a seguir aos cruzamentos onde será colocada dos dois lados, como confirmação do itinerário.

Assim, qualquer concorrente que se engane e regresse ao percurso saberá que está no sentido correto se a marcação (fitas) se encontrar do seu lado direito. Caso contrário, deve imediatamente inverter a marcha.

- **Nos locais de perigo será utilizada a fita vermelha e branca.**

- Haverá ainda sinalizações mais pormenorizadas, destinadas às motos, que não dispõem de Road Book.

Independentemente da sinalética colocada ao longo do percurso, para os Autos e SSV, apenas o Road Book apresenta o percurso oficial, e é este que deve ser tido em conta, exceto para motos e quad, que não utilizam road book.

Desistência

Em caso de abandono deverá entregar a declaração de desistência, disponível no Road Book, e/ou a carta de controlo a um elemento da Organização ou ao comissário no controlo de cruzamento mais próximo.

Organização e Segurança

Os elementos da organização estão identificados com **coletes Safety Marshall de cor amarela**.

Iremos colocar ao longo do percurso da prova 9 viaturas 4X4 com médicos, 20 ambulâncias, várias dezenas de viaturas com rádio e centenas marshals.

A organização dispõe ainda de um helicóptero, que funcionará como ambulância.

Informações aos concorrentes

A organização procurará prestar-lhe todas as informações sobre o desenrolar da prova, através do **Secretariado** permanente na NERPOR: +351 913 158 530

Telefone do Posto de Comando: + 351 913 158 610

Número de Emergência: +351 912 201 545

Road Book

Como referido, para a prova FIA e Evento Nacional, o Road Book utilizado será o Stella 6.
E como é referido nas regras FIA e FPAK, o participante recebe através do Sportity o código de acesso ao Road Book 30 minutos antes do início de cada Etapa.

Uma versão em papel está disponível no secretariado para as Categorias Promoção.

Podem aceder ao secretariado, os portadores de credencial "Team Manager" e/ou de pulseiras de "Piloto".

Dia 16, o código desbloqueia o prólogo e a secção1.
Na etapa 2, será publicado um código para cada secção.

Ajuda nas distâncias de Road Book:
Em todas as notas de Road Book, o equipamento Stella III e o Road Book Stella 6, apresenta no ecrã o km correspondente à nota em causa. Esta função de odómetro serve apenas como auxílio aos instrumentos habituais de medição de distância. Ver nas instruções a forma de anular o som emitido em cada nota!

Após a recepção do road book em papel, confirme de imediato a sequência numérica das suas páginas.
Eventuais alterações ao road book serão divulgadas através de aditamentos publicados pelo Diretor de Prova e publicados no quadro oficial digital, site da prova e Sportity e entregues aos concorrentes nos horários previstos.

Cuidados a ter com a sinalização de Perigos no Road Book (!, !!, !!!)

Como é do conhecimento de todos, a sinalética FIA define como indicação de zona perigosa a utilização das exclamações:
! – Perigo 1
!! – Perigo 2
!!! – Perigo 3
Cada uma delas pretende indicar o nível de perigosidade do local em causa.
As equipas devem adotar as seguintes atitudes consoante o perigo apresentado:
! – em locais onde se verifica uma alteração no piso ou qualquer outra situação indicada que mereça da parte do piloto uma atenção especial, **reduzindo a velocidade** para observação do local.

!! – em locais onde se verifica uma alteração no piso ou qualquer outra situação indicada e que obriga a **uma redução acentuada de velocidade** para observação do local.

!!! - em locais onde se verifica uma alteração no piso ou qualquer outra situação indicada e que obriga a **uma redução drástica da velocidade e se necessário a imobilização da viatura.**
Entre outros casos, destacamos as travessias de linhas de caminho de ferro (DZ / FZ), onde por indicação da organização no local, pode ser necessário imobilizar o veículo. Lembramos

que com a ajuda dos equipamentos Stella III, o tempo de paragem será retirado ao tempo efetuado no SS, assim, devem cumprir escrupulosamente as indicações da organização no local.

Para além dos perigos que se verificam no piso, existem ainda os perigos "laterais" que serão indicados utilizando as "exclamações" de acordo com a perigosidade a que se refere, por exemplo, postes de eletricidade na berma do percurso em trajetória de curvas, raízes nas bermas, pedras, vedações de propriedades, árvores, marcos de divisão de propriedade, etc.

Lembramos que os perigos!! (2), pela sua importância, são realçados com um sublinhado a vermelho por baixo do km total.
Apenas os perigos!!! (3) são indicados nos equipamentos Stella III e Road Book Stella 6. Alerta sonoro a cerca de 200m do local de perigo.

De qualquer forma, compete à Equipa a interpretação de cada situação. Relembramos que o todo-o-terreno tem como característica a adaptação ao terreno para uma condução possível tendo em conta a imprevisibilidade dos obstáculos e o secretismo dos percursos.

Velocidade máxima permitida nos SS

Ultimate e Stock – 170 KM/H
Challenger – 135 KM/H
SSV – 125 KM/H
Classicos 40 – 125 KM/H

Abastecimento Auto Nerpor

A colocação dos recipientes de combustível no local de abastecimento só é possível no dia 16, conforme regulamento FIA (CCRSR), no Artigo 54. Atenção aos tapetes obrigatórios, Art. 54.1.6 do mesmo regulamento. Neste caso deve ser a equipa responsável pelo abastecimento a colocar o tapete de absorção.
Na etapa 1, após o Service A, existe uma zona de abastecimento oficial, mas facultativa.~~, de qualquer forma, os 20 minutos estabelecidos entre o final do Service e a entrada em Parque Fechado, é de cumprimento obrigatório para todos os concorrentes, embora os que não abasteçam possam seguir até à proximidade da entrada no Parque Fechado e aí esperar pela sua hora de entrada.~~

O abastecimento pode ser efetuado nas estações de serviço identificadas no mapa publicado no Bulletin 2, para tal devem utilizar o tempo estabelecido para a assistência (2h30m).

Na etapa 2, após o Service B, o mesmo local está disponível para abastecimento. As viaturas Challenger e SSV que prefiram utilizar as estações de serviço publicas, após a saída do parque de Reagrupamento, só podem utilizar aquelas identificadas no road book e no Bulletin 2.

Controlos Horários e Cartas de Controlo

ESPECIAL ATENÇÃO ÀS HORAS DE APRESENTAÇÃO NOS CONTROLOS. EXISTEM CONTROLOS COM MINUTO EXATO DE APRESENTAÇÃO E OUTROS ONDE É POSSIVEL ENTRAR POR AVANÇO SEM PENALIZAÇÕES (identificados na carta de controlo e no itinerário).

Ultrapassagens – Auto e Moto

No SS3 Auto, é possível que os primeiros concorrentes ultrapassem algum concorrente SSV (FMP), muito atrasados, da prova das motos, ambos utilizam equipamento similar que permite as ultrapassagens.

No SS2 das Motos / Quad e SSV (FMP), também é provável que os primeiros concorrentes Moto possam vir a ultrapassar algum concorrente Auto muito atrasados. Neste caso, a organização através do Stella III, avisa o concorrente Auto da aproximação de um concorrente Moto, utilizando a expressão “MOTO BACK”.
Este procedimento já foi utilizado em provas anteriores com bons resultados.

Abastecimento nas Ligações

Apenas as estações de serviço publicas indicadas no Bulletin 2 e no Road Book, são autorizadas para abastecimento.

NO SPORTITY ESTÁ DISPONÍVEL, ESTA E OUTRA INFORMAÇÃO SOBRE A PROVA

SPORTITY password’s:
BAJA500FIA26
BAJA500FPAK26
BAJA500FMP26

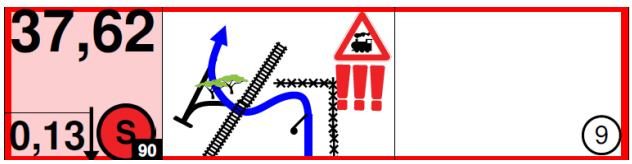
BRIEFING DIÁRIO para dia 16-10-26

DESCRITIVO DO SS1

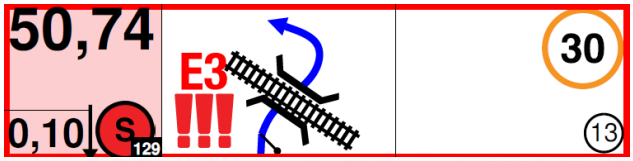
SS com cerca de 70km, tendencialmente rápido, com alguma zonas sinuosas, mas basicamente com bom piso, arenoso com pouca pedra.
Atenção ao Transfer entre o km 27,97 e o km 31,54, várias velocidades permitidas!
Um atravessamento de linha de caminho de ferro, km 37,62 utilizando zonas de DZ, de qualquer forma, em caso de paragem obrigatória assinalada pelos comissários no local, cumprir imperativamente as instruções, o tempo de paragem será retirado ao tempo efetuado pelo concorrente no final do SS.
O SS1 inicia-se bastante próximo do Parque de Reagrupamento de Ponte de Sor.
No decorrer do Service A (2h30m), os concorrentes podem abastecer nas estações de serviço nas proximidades do Service Park identificadas no Bulletin 2 (ver mapa), ou nos 20 minutos permitidos, no local oficial (RZ). Independentemente do local de abastecimento, todos terão de cumprir os controlos até à entrada em Parque Fechado.
A Baja Portalegre 500 é uma clássica do Todo-o-Terreno português, como tal, é muito procurada pelo público, que não só utiliza as zonas Onde Ver, divulgadas pela organização, como se posiciona um pouco por todo o percurso, atenção especial para estas situações.
Locais com muito público divulgados pela Organização:
Km – 1,81 / 2,69
Km – 40,59 / 41,03
Km – 70,68 / 71,92

PONTOS IMPORTANTES SS1

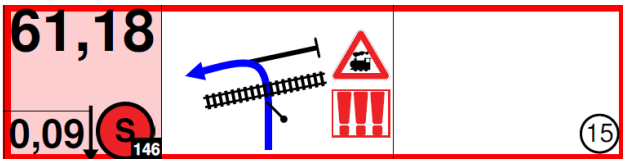
PASSAGEM DE CAMINHO DE FERRO



PASSAGEM INFERIOR DE CAMINHO DE FERRO, TÚNEL MUITO ESTREITO



PASSAGEM DE CAMINHO DE FERRO



Transfer SS1		
DT - km 27,97	3,58km	T:6m
FT - km 31,54		

ALTERAÇÕES AO ROAD BOOK

A existir, serão entregues no secretariado no momento de entrega dos Road Book em papel. Para os Road Book digitais, serão colocadas automaticamente nos tablets.

BRIEFING DIÁRIO para 17-10-26

DESCRITIVO DO SS2 E SS3

SS2 - Os primeiros 60 km do **SS2** percorrem caminhos rápidos e com bom piso.
Entre o km 71 e o km 80, o percurso apresenta-se mais degradado, com alguns buracos e pedras, devem evitar cortes de curvas ou cruzamentos. O terreno é completamente diferente da parte inicial, em caso de chuva torna-se escorregadio, terrenos de barro.
Dai até final o percurso mistura zonas rápidas com bom piso ou passagens mais lentas e algumas regueiras, respeite a sinalização no terreno, assim como as notas de Road Book, alguns referidas em baixo. Próximo do final, entre o km 164 e o km 166, muita atenção às imensas regueiras e buracos, por vezes pouco visíveis. A parte final têm lugar no local do prólogo, utilizando cerca de 1km em sentido contrário.
Locais com muto público divulgados pela Organização:
Km – 3,73 / 4,73
Km – 13,17
Km – 106,66 / 107,20
Km – 125,43 / 126,60
Km – 143,47 / 145,27

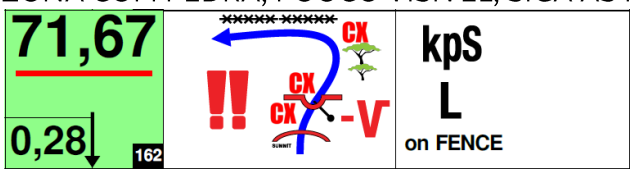
SS3 - Mantem as características do SS1, piso mais arenoso e sinuoso entre arvores.
Possivelmente mais rápido, mas com condições de piso semelhante, embora, nos primeiros 107km já tenham passado as Motos, Quad e SSV da FMP (Federação de Motociclismo de Portugal).
Atenção entre o km 166 e o km 169, zona com muita pedra e sinuoso.
A chegada a Portalegre, no mesmo local do prólogo, não utiliza a passagem na tradicional ribeira.
A Baja Portalegre 500 é uma clássica do Todo-o-Terreno em Portugal, como tal, é muito procurada pelo público, que não só utiliza as zonas Onde Ver, divulgadas pela organização, como se posiciona um pouco por todo o percurso, atenção especial para estas situações.
Locais com muito público divulgados pela Organização:
Km – 13,66 / 13,85
Km – 27.45 / 27,70
Km – 78,22
Km – 79,73 / 81,14
Km – 106,73 / 107,71

PONTOS IMPORTANTES SS2

FINAL DE ZONA RÁPIDA, DESCIDA COM REGUEIRAS DO LADO DIREITO E PONTE ESTREITA COM BURACOS DE LADO



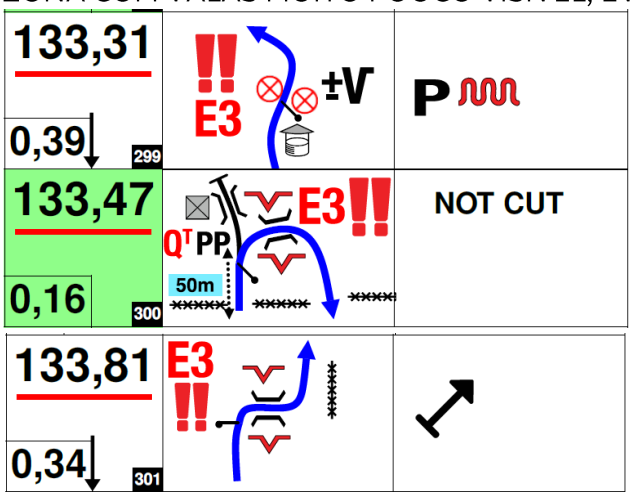
ZONA COM PEDRA, POUCO VISIVEL, SIGA AS INDICAÇÕES, EVITE CORTE DE ESTRADA



ZONA MUITO RÁPIDA, COM ENTRADA EM PONTE ESTREITA APÓS CURVA



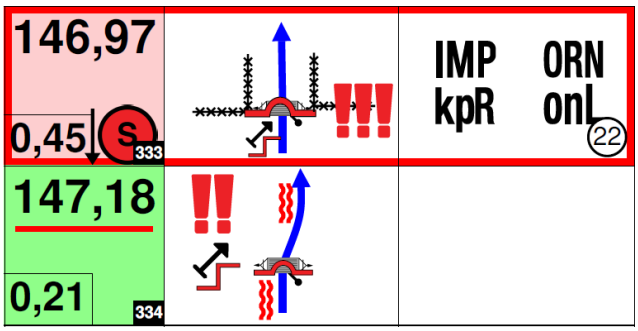
ZONA COM VALAS MUITO POUCO VISIVEL, EVITE O CORTE DE ESTRADA



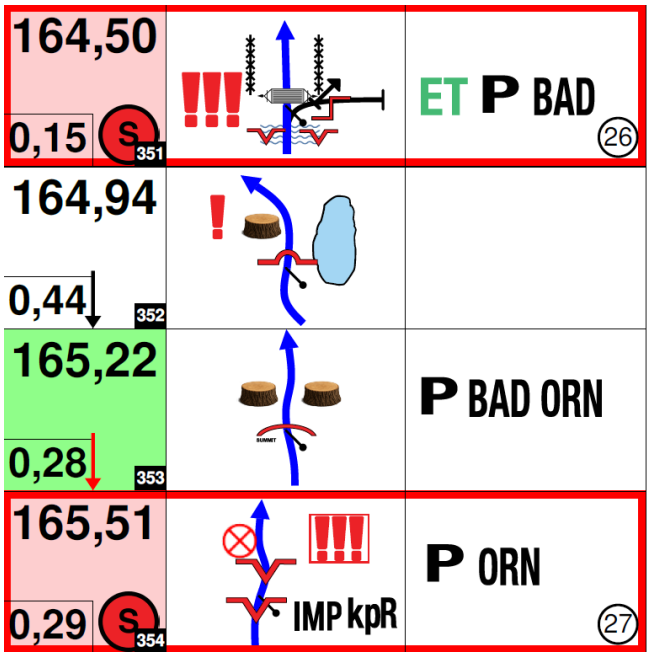
ZONA MUITO ESTREITA, COM BURACOS LATERAIS



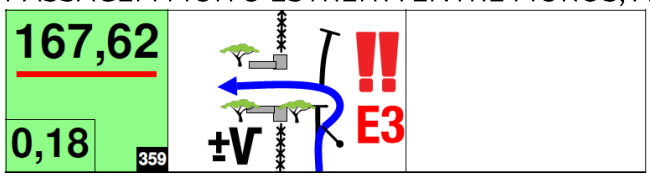
NOTAS CONSEQUTIVAS COM DOIS DEGRAUS A SUBIR, GRANDE PANCADA, SOBRETUDO NO PRIMEIRO



ZONA COM VÁRIOS PERIGOS. MUITAS REGUEIRAS E TOCOS DE ARVORES POUCO VISIVEIS

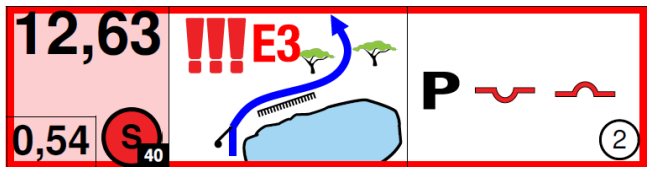


PASSAGEM MUITO ESTREITA ENTRE MUROS, ALARGUE A TRAJETÓRIA

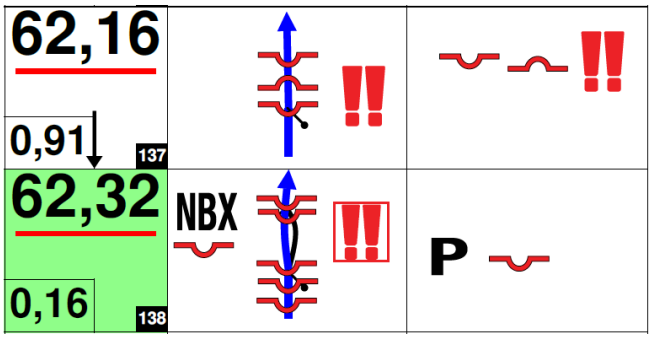


PONTOS IMPORTANTES SS3

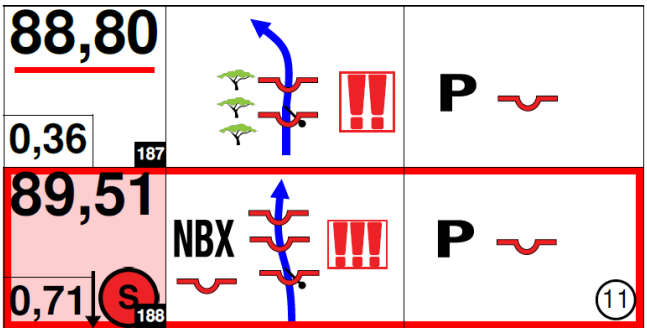
PASSAGEM MUITO ESTREITA COM BARRAGEM DO LADO DIREITO, MUITA ATENÇÃO!!!



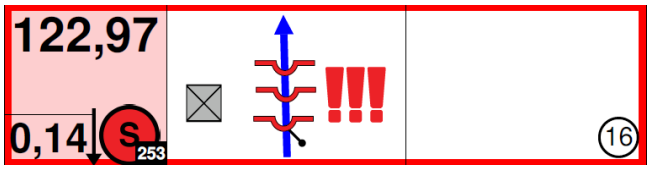
ZONA COM VÁRIOS BURACOS E LOMBAS, A VELOCIDADE EXCESSIVA PODE SER MUITO PERIGOSO



ZONA COM VÁRIOS BURACOS E LOMBAS, A VELOCIDADE EXCESSIVA PODE SER MUITO PERIGOSO



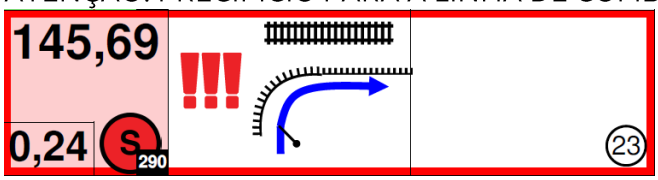
VÁRIOS BURACOS DE GRANDE DIMENSÃO, A VELOCIDADE EXCESSIVA PODE SER MUITO PERIGOSO



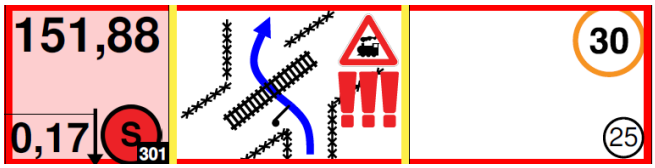
PASSAGEM DE CAMINHO DE FERRO EM TRASNFER



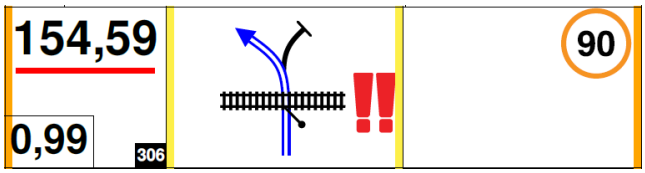
ATENÇÃO! PRECIPICIO PARA A LINHA DE COMBIO, MUITO PERIGOSO!



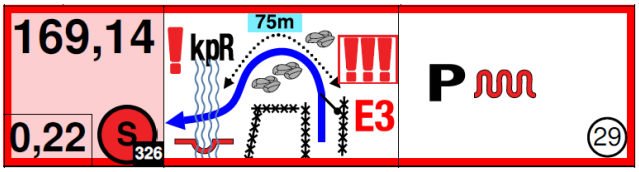
PASSAGEM DE CAMINHO DE FERRO EM TRASNFER



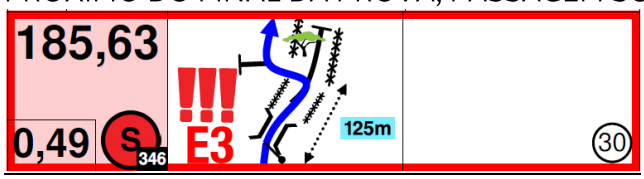
PASSAGEM DE CAMINHO DE FERRO EM ASFALTO, COM GUARDA!



PASSAGEM DE RIBEIRA EM LOCAL MUITO SINUOSO E ESTREITO, COM PEDRA E ROCHAS



PROXIMO DO FINAL DA PROVA, PASSAGEM SOBRE PONTE MUITO ESTREITA





ZONAS DE TRANSFER

Transfer SS2		
DT - km 58,79 FT - km 63,94	5,15km	T:8m
DT - km 95,38 FT - km 97,61	2,23km	T:3m
DT - km 134,83 FT - km 139,6	4,77km	T:4m
DT - km 160,78 FT - km 164,35	3,57km	T:5m

Transfer SS3		
DT - km 125,05 FT - km 127,99	2,94km	T:5m
DT - km 151,71 FT - km 152,05	0,34km	T:2m
DT - km 153,44 FT - km 160,22	6,78km	T:8m

As estradas de asfalto percorridas nos Transfer, encontram-se abertas ao trânsito, devem ter atenção e circular na faixa de rodagem adequada.

Procedimentos no início e final das Zonas de Transfer para Stella III e Stella 6 **(devem consultar os manuais de utilização disponíveis no Sportity):**
O início da Zona de Transfer inicia-se na nota de Road Book que apresenta as letras **DT em cor laranja (significa que a zona de transfer está sujeita a velocidade máxima permitida)**, a partir deste momento as equipas devem seguir as indicações referentes à velocidade máxima permitida e ao tempo atribuído até à partida **(T- ?),** o Stella III Evo e/ou Road Book Stella 6 emite um sinal sonoro a cerca de 90 metros do inicio da zona de transfer e no local de início apresenta o tempo definido para percorrer o Transfer de forma decrescente.

No final da Zona de Transfer, as equipas podem ultrapassar a **bandeira de partida amarela** colocada a cerca de 100m da partida, **no último minuto do tempo atribuído e indicado no Stella III Evo e/ou Stella 6 de forma decrescente de segundo a segundo**. A partida deve ser efetuada na nota de Road Book que apresenta **(FT)**, **com a bandeira de partida vermelha**. No momento que os aparelhos apresentem a palavra **GO em cor verde**, a partida é permitida.
Serão registadas as falsas partidas.

ALTERAÇÕES AO ROAD BOOK

A existir, serão entregues no secretariado no momento de entrega dos Road Book em papel. Para os Road Book digitais, serão colocadas automaticamente nos tablets.

www.bajaportalegre500.com