



CAMPEONATO NACIONAL TRIAL 4X4 – 2014

REGULAMENTO TÉCNICO

ARTIGO 1º – DEFINIÇÃO

ARTIGO 2º – TERMINOLOGIA

ARTIGO 3º – REGULAMENTAÇÃO, APLICAÇÃO E INTERPRETAÇÃO DO REGULAMENTO

ARTIGO 4º – VEÍCULOS

ARTIGO 5º – EQUIPAS

ARTIGO 6º – RESPONSÁVEL PELAS RELAÇÕES COM OS CONCORRENTES

ARTIGO 7º – PEDIDO DE INSCRIÇÃO

ARTIGO 8º – TAXA DE INSCRIÇÃO /SEGURO DE PROVA

ARTIGO 9º – IDENTIFICAÇÃO

ARTIGO 10º – ORDEM DE PARTIDA/NÚMEROS

ARTIGO 11º – CADERNO DE ITINERÁRIO E CIRCULAÇÃO

ARTIGO 12º – PUBLICIDADE E IDENTIFICAÇÃO

ARTIGO 13º – CARTA DE CONTROLO

ARTIGO 14º – BRIEFING

ARTIGO 15º – DESENVOLVIMENTO EVENTO

ARTIGO 16º – RECONHECIMENTO / PRÓLOGO

ARTIGO 17º – CARBURANTE

ARTIGO 18º – NORMAS DE SEGURANÇA

ARTIGO 19º – REAGRUPAMENTOS

ARTIGO 20º – PARQUE FECHADO

ARTIGO 21º – VERIFICAÇÕES ADMINISTRATIVAS E TÉCNICAS

ARTIGO 22º – RECLAMAÇÕES – APELOS

ARTIGO 23º – CLASSIFICAÇÕES

ARTIGO 24º – RECAPITULAÇÃO DAS PENALIZAÇÕES

ARTIGO 25º – PRÉMIOS

ARTIGO 26º – APLICAÇÃO E INTERPRETAÇÃO DAS PRESENTES PRESCRIÇÕES

ARTIGO 1º – DEFINIÇÃO

1.1. – Comissão Organizadora do Campeonato Nacional Trial 4X4 2014 (CNTRIAL4X4 2014) é assim constituída.

a) Presidência/Direcção: Clube Trilhos do Nordeste / Federação Portuguesa de Todo-o-Terreno Turístico, Trial e Navegação 4X4

b) Membros Organizadores e Colaboradores: Clube TT Paredes Rota dos Móveis; MAC TT - Clube TT de Mação; Clube Ecomotor; Soluções TT - Clube; Centro Popular de Recreio e Cultura do Bairro.

1.2. – A Direcção do Campeonato é responsável pela aplicação e gestão do campeonato de acordo com o presente Regulamento com poderes deliberativos e executivos.

1.3. – Direcção dos Eventos

A Direcção de cada evento é nomeada pela Entidade Organizadora. É responsável por todas as actividades e pela aplicação dos Regulamentos durante toda a duração do evento.

1.4. – Definição dos eventos

1.4.1. – Os Eventos do CNTRIAL 4X4 2014, são designados eventos “Trial Resistência e Aventura”.

1.4.2. – Cada “Evento” do Campeonato Nacional Trial 4x4 2014, será disputado em circuito fechado, será um percurso materializado por barreiras, estacas, árvores ou quaisquer outros suportes naturais ou artificiais (devidamente sinalizados).

1.4.3. – O evento Trial Resistência é composto por uma Especial de Resistência em circuito fechado com vários obstáculos com dificuldade diversificados de trial 4x4. A classificação final de cada evento é determinada pelo maior número de voltas, após exclusões das possíveis penalizações.

1.5 - Toda a regulamentação específica, que não esteja de acordo com Regulamentos Desportivo e com o Regulamento Técnico, deve ser objecto de um pedido separado de autorização junto da Direcção CNTRIAL4x4. Depois da aprovação será objecto de um aditamento ao regulamento da prova.

ARTIGO 2º – TERMINOLOGIA

BRIEFING: Durante uma Prova Trial, um Briefing será obrigatoriamente organizado entre o fim das verificações administrativas e técnicas e a Partida.

PASSAPORTE TÉCNICO: Documento emitido pela FPTT e que identifica o veículo apresentado. Deve ser apresentado sempre que pedido pelos Comissários Técnicos.

NEUTRALIZAÇÃO: Tempo durante o qual as equipas estão paradas, por determinação da Direcção da prova.

REAGRUPAMENTOS: Paragem prevista pela Organização, para permitir, por um lado, o regresso ao horário teórico, e, por outro, o reagrupamento das equipas que continuem em prova.

PARQUE FECHADO: Zona na qual nenhuma reparação nem intervenção são possíveis, salvo nos casos expressamente previstos pelos regulamentos do Campeonato e pelo regulamento particular da prova.

ADITAMENTO: Informação oficial, que fará parte integrante do regulamento da prova, destinada a modificar, precisar ou completar o mesmo. Os aditamentos deverão ser datados, assinados e numerados.

CARTA DE CONTROLO: Carta destinada a recolher os vistos dos diferentes controlos.

PROVAS DE CLASSIFICAÇÃO: Provas de Resistência em circuito fechado.

EXCLUSÃO: Sanção que só pode ser pronunciada pelo Colégio Desportivo, na sequência de excesso de penalização, por infracção grave (esteja ou não prevista nos Regulamentos). O Concorrente só poderá ser excluído no final da prova.

PAINÉIS DE INFORMAÇÃO: As informações transmitidas através de painéis não são consideradas como assistência ou ajuda exterior.

ARTIGO 3º – REGULAMENTAÇÃO, APLICAÇÃO E INTERPRETAÇÃO DO REGULAMENTO

Uma Prova Resistência Trial 4x4 será disputada de acordo com:

- a) Caderno de Encargos estabelecido pela Organização do CNTRIAL 4X4 2014.
- b) Regulamento Desportivo do CNTRIAL4X4 2014.
- c) Regulamento Técnico do CNTRIAL4x4 2014.
- d) Regulamento Particular da prova.

3.1. – O Director de Prova é responsável pela aplicação dos regulamentos durante o desenrolar do evento.

3.2. – Toda a reclamação sobre esta aplicação ou todos os casos não previstos serão analisados pelo Colégio Desportivo do CNTRIAL 4X4 2014.

3.3. – Todas as eventuais modificações ou disposições suplementares serão dadas a conhecer por aditamentos, datados, numerados e assinados. Estes aditamentos, será informação oficial que fará parte integrante do regulamento da prova, destinada a modificar, precisar ou completar o mesmo, e serão afixados no Quadro Oficial da Prova. Os aditamentos serão feitos:

3.3.1. – Pela Organização até ao dia das verificações, submetidos à aprovação prévia da Direcção Campeonato.

3.3.2. – Quaisquer aditamentos emitidos devem obrigatoriamente ser afixados no Quadro Oficial da Prova.

3.3.3. – Serão, igualmente, comunicados no mais curto espaço de tempo possível a todos os Concorrentes.

ARTIGO 4º – VEÍCULOS

Os Trials 4x4 são abertos a veículos com 4 rodas motrizes com um peso total máximo em carga inferior ou igual a 3.500 kg. Estes veículos deverão respeitar as normas de segurança impostas pela convenção internacional para a circulação na estrada, bem como as normas de segurança impostas pelo presente Regulamento.

Os veículos serão repartidos do seguinte modo:

4.1. – **Campeonato Nacional Trial 4x4 – Absoluto**, viaturas de Turismo, com ou sem modificações (conforme regulamento técnico), derivados de veículos TT homologados, ou viaturas protótipos, desde que a sua construção seja na base de um chassis em longarinas ou na base de uma carroçaria monobloco, com pára-brisas, portas, etc. Estes veículos deverão respeitar as normas de segurança impostas pelo presente Regulamento.

São permitidas as seguintes alterações:

4.1.1. – Modificação ou substituição dos pára-choques para aplicação do guincho, protecções aos órgãos mecânicos, Roll-bar, tomadas de ar exterior, suspensões, pneus, bloqueios, eixos excêntricos, respeitando as normas técnicas deste regulamento.

4.1.2. – É permitida o aligeirar a carroçarias e o chassi, desde que um destes, fiquem para além do limite das rodas, fazendo um ângulo de ataque e de saída que seja no máximo 90º com o plano horizontal, excluindo-se como elementos da carroçaria, os acessórios, nomeadamente, guia de rolos ou “mata vacas”. Ver esquema – Figura 1

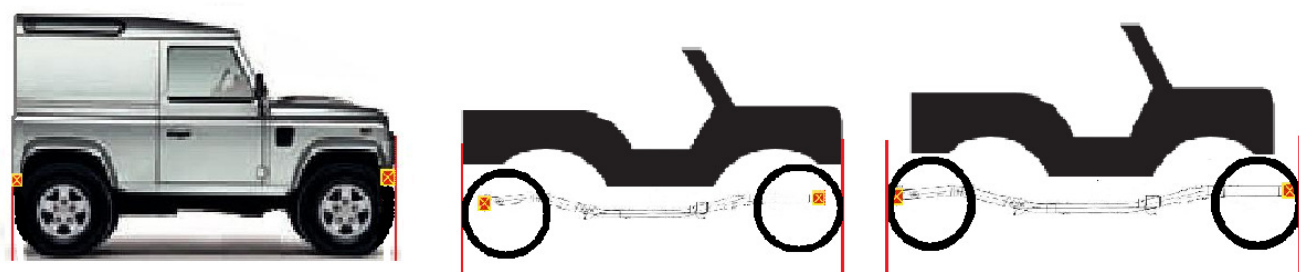


Figura 1 – Esquema carroçaria e para-choques

4.1.3. – As Alterações das carroçarias, devem manter a estética de acordo com o modelo de marca comercial do veículo, devem manter o capot (motor coberto), e na parte traseira, devem manter o tipo de caixa (longarinas cobertas).

4.1.4. – Nas alterações dos pára-choques frontal e retaguarda, estes serão colocados no topo do limite das longarinas ou carroçaria, de material idêntico ou equivalente ao utilizado nas longarinas do chassi.

4.1.5. – Numa carroçaria monobloco é permitida a instalação de uma estrutura tubular, sempre que possível mantendo a estética da carroçaria de acordo com o modelo de marca comercial do veículo.

4.1.6. – As viaturas têm que possuir guarda-lamas ou embaladeiras plásticas (não cortantes) e estes têm como limite mínimo o eixo longitudinal da roda (centro da roda), sendo que as rodas das viaturas têm que estar cobertas no mínimo em 1/3. Ver esquema – Figura 2.

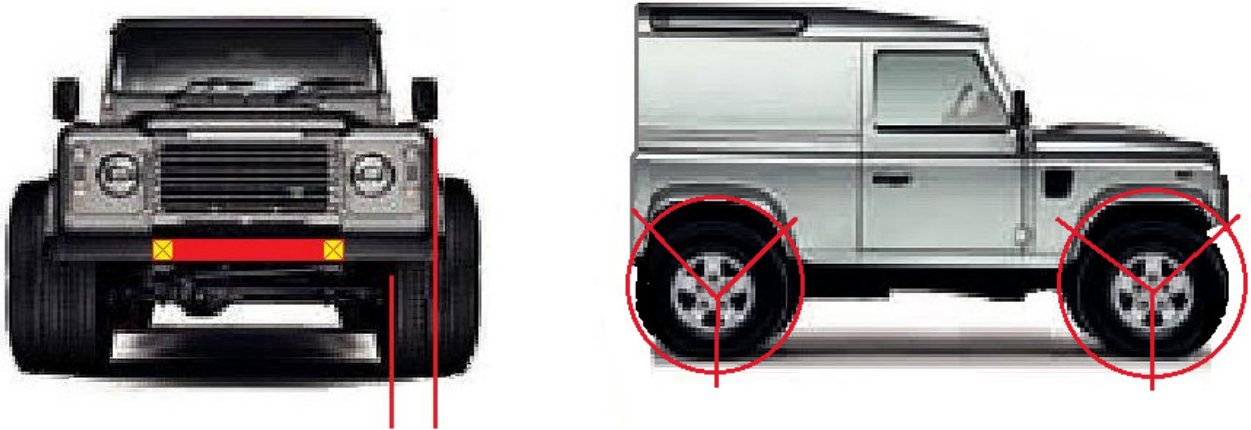


Figura 2 – Eixo longitudinal e cobertura rodas

4.1.7. – É obrigatório que possuam luzes traseiras (stops e marcha-trás), e luzes dianteiras (faróis ou elementos equiparados que caracterizem os faróis), sendo obrigatório manter a estética de acordo com o modelo comercial do veículo.

4.1.8. – A medida máxima permitida dos pneumáticos será até 38” (trinta e oito polegadas) inclusive.

4.1.9. – As viaturas têm que estar equipadas com dois retrovisores exteriores, sendo estes obrigatórios.

4.1.10. – Os pontos de ancoragem obrigatórios – 1 ponto à frente, 1 ponto na retaguarda e 1 ponto nas duas laterais do veículo, estando todos devidamente sinalizados.

4.1.11. – Obrigatório cintos de segurança no mínimo três pontos de fixação.

4.1.12. – A partida poderá ser recusada a toda a viatura que não se encontre em bom estado de conservação.

4.1.13. – As portas das viaturas poderão ser alteradas desde que respeitem a colocação de publicidade, referente ao Artigo 12º.

4.2. – **Campeonato Nacional Trial 4x4 XL - Classe XL**, viaturas de Turismo, com ou sem modificações (conforme regulamento técnico), derivados de veículos TT homologados, ou viaturas protótipos, desde que a sua construção seja na base de um chassis em longarinas ou na base de uma carroçaria monobloco, com pára-brisas, portas, etc. Estes veículos deverão respeitar as normas de segurança impostas pelo presente Regulamento.

São permitidas as seguintes alterações:

4.2.1. – Modificação ou substituição dos pára-choques para aplicação do guincho, protecções aos órgãos mecânicos, Roll-bar, tomadas de ar exterior, suspensões, pneus, bloqueios, eixos excêntricos, respeitando as normas técnicas deste regulamento.

4.2.2. – É obrigatório que possuam luzes traseiras (stops e marcha-trás), e luzes dianteiras (faróis ou elementos equiparados que caracterizem os faróis), sendo obrigatório manter a estética de acordo com o modelo comercial do veículo.

4.2.3. – A medida máxima permitida dos pneumáticos será até 38” (trinta e oito polegadas) inclusive.

4.2.4. – As viaturas têm que estar equipadas com dois retrovisores exteriores, sendo estes obrigatórios.

4.2.5. – Os pontos de ancoragem obrigatórios – 1 ponto à frente, 1 ponto na retaguarda e 1 ponto nas duas laterais do veículo, estando todos devidamente sinalizados.

4.2.6. – Obrigatório cintos de segurança no mínimo três pontos de fixação.

4.2.7. – A partida poderá ser recusada a toda a viatura que não se encontre em bom estado de conservação.

4.2.8. – As portas das viaturas poderão ser alteradas desde que respeitem a colocação de publicidade, referente ao Artigo 12º.

4.3. – **Campeonato Nacional Trial 4x4 Super Proto – Classe SP**, veículos especiais Protótipos, viaturas de dois lugares com motor dianteiro, construídas segundo o regulamento técnico, ou viaturas de Turismo com modificações/alterações semelhantes. Estes veículos deverão respeitar as normas de segurança impostas pelo presente Regulamento.

São permitidas as seguintes alterações:

4.3.1. – A medida máxima permitida dos pneumáticos será até 40” (quarenta polegadas) inclusive.

4.3.2. – Sendo só permitida viaturas de quatro rodas motrizes.

4.3.3. – Na construção de viaturas Protótipos do tipo multitubular ou semelhante, estas devem respeitar as normas deste regulamento.

4.3.4. – Viaturas com uma estrutura tubular única de aço estirado a frio sem costura. As dimensões mínimas para os tubos dos chassis são de 30mmx2mm e as do arco de segurança de 40mmx2mm.

4.3.5. – O posto de pilotagem será equipado com os comandos habituais de um automóvel.

4.3.6. – A carroçaria e o chassi devem proteger o Condutor em todas as direcções e com pelo menos uma margem de 5 cm de cada lado dos pedais e sobre a cabeça do Condutor.

4.3.7. – O piso do habitáculo será obrigatoriamente fechado por uma chapa metálica com uma espessura mínima de 2 mm, solidamente fixa ao chassi. A carroçaria será fechada até uma altura mínima de 40 cm acima do piso do habitáculo.

4.3.8. – O topo do habitáculo deverá ser totalmente fechado por um tejadilho em chapa de alumínio de 2 mm de espessura mínima. Este será fixado ao arco de segurança, sendo proibido furar o mesmo.

4.3.9. – Estas viaturas devem possuir um pára chamas em chapa metálica (PAREDE ANTI-FOGO), solidária com o piso da viatura e os dois montantes do arco de segurança, de modo a impedir a propagação das chamas da zona do motor para o habitáculo.

4.3.10. – A montagem dos radiadores é proibida dentro do habitáculo.

4.3.11. – Uso obrigatório de cintos de segurança “Tipo arnês” com um mínimo de quatro pontos de fixação. Os pontos de fixação devem estar solidamente fixados ao chassis, compreendendo os cintos abdominais.

4.3.12. – Os assentos deverão estar fixados por quatro pontos de fixação com parafusos M8 (qualidade 8.8 ou superior).

4.3.12.1. – A espessura do material utilizado para os apoios e placas de reforço, etc. será de no mínimo 3 mm para o aço. Os materiais em liga leve são proibidos.

4.3.12.2. – O assento deve estar colocado sobre travessas de 30 mm x 3 mm de espessura, entre duas travessas transversais ao eixo do veículo, abaixo da parte mais funda do banco de modo a proteger a bacia do piloto.

4.3.12.4. – Os apoios de cabeça eficazes são obrigatórios.

4.3.13. – O escape é livre desde que cumpra os seguintes requisitos.

4.3.13.1. – O escape não deve exceder ou ter saliências em relação à carroçaria.

4.3.13.2. – A sua saída deve ser dirigida para trás.

4.3.13.3. – Deverá estar protegida de modo a não provocar queimaduras ou ferimentos.

4.3.14. – As baterias deverão estar protegidas e totalmente isoladas por material não condutor.

4.3.15. – Todas as tubagens e fios deverão ser instalados em zonas protegidas.

- 4.3.16. – Os radiadores de água ou óleo deverão situar-se fora do habitáculo e ser protegidos de forma a evitar eventuais derrame sobre o Condutor.
- 4.3.17. – Todas as canalizações não metálicas devem ser protegidas e sem ligação ao habitáculo.
- 4.3.18. – Cada viatura deverá estar equipada com luzes na traseira.
- 4.3.18.1. – Duas luzes vermelhas "stop" colocadas simetricamente em relação ao eixo da viatura.
- 4.3.19. – Os depósitos deverão ser metálicos ou provir de um fabricante de depósitos de gasolina (plásticos ou metálicos), ou de um tipo homologado pela FIA.
- 4.3.19.1. – É proibida a utilização de "jerrycans".
- 4.3.19.2. – O bocal de enchimento deverá ser estanque (não pode derramar quando invertido).
- 4.3.19.3. – Caso o depósito esteja próximo do motor (menos de 20 cm) deverá estar protegido por material ignífugo.
- 4.3.19.4. – O tampão do depósito não pode ultrapassar a estrutura metálica chassis.
- 4.3.19.5. – Deve estar colocado num local protegido dos choques, fixo solidamente e estar separado do habitáculo por uma divisória metálica de forma a impedir toda a projecção ou infiltração de líquidos ou chamas para o habitáculo.
- 4.3.19.6. – Todos os outros depósitos devem estar fora do habitáculo e protegidos da mesma forma.
- 4.3.20. – A protecção lateral será constituída por uma estrutura em tubo de aço sem costura com mínimo 30 mm de diâmetro e 2 mm de espessura, fixada à estrutura principal da viatura.
- 4.3.20.1. – Estas estruturas prolongar-se-ão para o exterior, de cada lado, pelo menos até à linha recta traçada entre o centro das faixas de rolamento das rodas dianteira e traseira, mas sem ultrapassar uma linha recta traçada entre as faces exteriores das duas rodas do mesmo lado da viatura (quando em posição alinhada).
- 4.3.20.2. – O espaço entre esta estrutura e a carroçaria deve ser coberto a fim de impedir que uma roda possa eventualmente penetrar na carroçaria.
- 4.3.21. – O corta-circuitos geral deve desligar todos os circuitos eléctricos (bateria, alternador ou dínamo, luzes, ignição, acessórios eléctricos, etc.) e deve igualmente parar o motor. Deve ser do modelo anti-deflagrante.
- 4.3.21.1. – Deve estar visivelmente assinalado por meio de um raio vermelho colocado num triângulo azul debruado a branco com pelo menos 12 cm de base.
- 4.3.22. – Uso facultativo de Rede de janela "tipo Nascar" nas portas.
- 4.3.23. – Os pontos de ancoragem são obrigatórios 1 à frente, 1 retaguarda e 1 laterais do veículo, estando todos devidamente sinalizados.

4.3.24. – A partida poderá ser recusada a toda a viatura que não se encontre em bom estado de conservação.

4.3.25. – A viatura deve ter obrigatoriamente uma placa de 10 cm (altura) a toda a largura na parte superior da frente do veículo para colocação de publicidade.

4.4. – Campeonato Nacional Trial 4x4 Promoção – Classe 1, viaturas de Turismo de Serie, com ou sem modificações (conforme regulamento técnico), derivados de veículos TT homologados. Estes veículos deverão respeitar as normas de segurança impostas pelo presente Regulamento.

São permitidas as seguintes alterações:

4.4.1. – Modificação ou substituição dos pára-choques para aplicação do guincho, protecções aos órgãos mecânicos, Roll-bar, tomadas de ar exterior, suspensões, pneus, bloqueios, eixos excêntricos, respeitando as normas técnicas deste regulamento.

4.4.2. – É obrigatório que possuam luzes traseiras (stops e marcha-trás), e luzes dianteiras (faróis ou elementos equiparados que caracterizem os faróis), sendo obrigatório manter a estética de acordo com o modelo comercial do veículo.

4.4.3. – A medida máxima permitida dos pneumáticos será até 35” (trinta e cinco polegadas) inclusive.

4.4.4. – As viaturas têm que estar equipadas com dois retrovisores exteriores, sendo estes obrigatórios.

4.4.5. – Os pontos de ancoragem obrigatórios – 1 ponto à frente, 1 ponto na retaguarda e 1 ponto nas duas laterais do veículo, estando todos devidamente sinalizados.

4.4.6. – Obrigatório cintos de segurança no mínimo três pontos de fixação.

4.4.7. – A partida poderá ser recusada a toda a viatura que não se encontre em bom estado de conservação.

4.4.8. – As portas das viaturas poderão ser alteradas desde que respeitem a colocação de publicidade, referente ao Artigo 12º.

4.5. – Troféu Nacional Trial 4x4 Suzuki – Classe Suzuki, é reservado exclusivamente a viaturas da marca Suzuki, viaturas equipadas com eixos Suzuki, podendo sofrer alterações nas suspensões, molas helicoidais ou em feixe de lâminas. Estes veículos deverão respeitar as normas de segurança impostas pelo presente Regulamento.

São permitidas as seguintes alterações:

4.5.1. – Modificação ou substituição dos pára-choques para aplicação do guincho, protecções aos órgãos mecânicos, Roll-bar, tomadas de ar exterior, suspensões, pneus, bloqueios, eixos excêntricos, respeitando as normas técnicas deste regulamento.

4.5.2. – É obrigatório que possuam luzes traseiras (stops e marcha-trás), e luzes dianteiras (faróis ou elementos equiparados que caracterizem os faróis), sendo obrigatório manter a estética de acordo com o modelo comercial do veículo.

4.5.3. – A medida máxima permitida dos pneumáticos será até 31” (trinta e uma polegadas) inclusive.

4.5.4. – As viaturas têm que estar equipadas com dois retrovisores exteriores, sendo estes obrigatórios.

4.5.5. – Os pontos de ancoragem obrigatórios – 1 ponto à frente, 1 ponto na retaguarda e 1 ponto nas duas laterais do veículo, estando todos devidamente sinalizados.

4.5.6. – Obrigatório cintos de segurança no mínimo três pontos de fixação.

4.5.7. – A partida poderá ser recusada a toda a viatura que não se encontre em bom estado de conservação.

4.5.8. – As portas das viaturas poderão ser alteradas desde que respeitem a colocação de publicidade, referente ao Artigo 12º.

4.6. – Pneumáticos

4.6.1. – Na verificação dos pneus originais/novos são consideradas as medidas indicadas pelo fabricante.

4.6.2. – Na verificação dos pneus reconstruídos ou outras marcas/medidas desconhecidas, as medidas serão verificadas por medida expressa em milímetros equivalentes às polegadas, sendo que existe uma tolerância de $\pm 1,5\%$.

4.6.3. – A apresentação de pneus fora de medidas da classe, implica a participação recusada e a impossibilidade de participar no evento.

4.7. – É obrigatório que as equipas possuem os seguintes acessórios:

- Luvas (Piloto e Navegador).
- 2 Cintas de reboque.
- Guincho.
- Pranchas.

ARTIGO 5º – EQUIPAS

5.1. – Para correcta interpretação deste texto, serão tidas em consideração as seguintes palavras:

- a) “**Concorrente**” utilizado para a pessoa física ou moral que inscreve o veículo.
- b) “**Equipa**” utilizada para o conjunto compreendendo Condutor e Navegador.
- c) “**Chefe equipa**” pessoa responsável pela equipa. Esta função poderá ser desempenhada pelo Condutor ou Navegador, ou por uma terceira pessoa devidamente inscrita.

5.2. – Serão admitidas todas as equipas inscritas por um Concorrente. Os membros da equipa serão designados por Condutor e Navegador.

5.3. – Durante o período de um Evento, e sempre que o Concorrente seja uma pessoa moral ou no caso de não se encontrar a bordo do veículo, todas as suas obrigações e responsabilidades incumbem na totalidade, solidariamente e indivisas ao 1º Condutor declarado no boletim de inscrição.

5.4. – A equipa deve manter-se completa, durante toda a duração da prova. O abandono de um membro da equipa ou a admissão de um terceiro que não inscrito inicialmente, implicará a desclassificação.

5.4.1 – A substituição do segundo navegador só é permitida em caso de força maior, (acidente ou grande esforço físico, este avaliado pelo médico da prova), desde que esteja devidamente inscrito e com a devida autorização do Director de Prova.

5.5. – Toda a atitude desleal, incorrecta ou fraudulenta tida por um Concorrente ou por um membro da equipa, incluindo, o Chefe de equipa, Assistentes ou Acompanhantes, será julgada pelo Colégio Desportivo, que pronunciará toda a eventual penalidade que pode ir até à exclusão da equipa em causa.

5.6. – A equipa deverá ter um vestuário uniforme e adequado que permita a identificação de todos os seus elementos (pilotos, navegadores e assistências).

5.6.1. – Equipamento de Condutor e Navegador: Calças e camisolas iguais, capacete, luvas, botas adequadas a prática do todo o terreno (e outras peças de roupa que acharem necessário). As assistências deverão um equipamento adequado e com identificação referente à equipa.

5.6.2. - É proibida a utilização de calções ou de calças de ganga. A sua utilização implica a participação recusada e a impossibilidade de participar no evento.

5.7. – **Assistências**

5.7.1. – As equipas de Assistência só poderão intervir dentro das zonas específicas para a assistência, em apoio mecânico das suas equipas, ou em casos em que a Organização solicite a sua intervenção por motivos de avaria, acidente ou desistência. Fora destas situações, é completamente interdita a sua comparência junto da equipa ao longo da Prova.

5.7.2. – Só serão aceites e considerados como Assistentes, dois indivíduos que constem do respectivo Boletim de Inscrição da equipa.

ARTIGO 6º – RESPONSÁVEL PELAS RELAÇÕES COM OS CONCORRENTES

PRINCIPAIS MISSÕES

Prestar informações aos Concorrentes e manter com eles um papel de concertação. Esta missão deve ser confiada a um possuidor de licença emitida pela organização, uma vez que implica conhecimento da regulamentação. O Responsável pelas Relações com os Concorrentes poderá assistir às reuniões dos Comissários Desportivos a fim de estar informado das decisões tomadas.

Para ser facilmente identificável pelos Concorrentes deverá:

- 1 - Ser portador de uma identificação evidente
- 2 - Ser apresentado aos Concorrentes se um "Briefing" de pilotos for organizado.
- 3 - A sua fotografia deverá ser publicada, no regulamento da prova ou em aditamento

PRESENÇA DURANTE A PROVA

O Secretário da Prova deverá estabelecer um plano das respectivas presenças, que será afixado no Quadro Oficial da Prova e que comportará, obrigatoriamente:

- Presença nas Verificações Técnicas
- No Secretariado da Prova
- Na partida do Trial
- Nos parques de reagrupamento
- Nas proximidades do parque fechado, após a chegada (isto na medida das possibilidades permitidas pelo horário do trial)

FUNÇÕES

- Fornecer, a todos os que o necessitem, respostas precisas às questões levantadas
- Dar todas as informações e precisões complementares relativas à regulamentação e ao desenrolar da prova

CONCERTAÇÃO

- Evitar que cheguem ao Colégio Desportivo os pedidos que possam encontrar solução satisfatória através de explicações precisas.
- Excluem-se desta acção os casos de reclamação (Exemplo: fornecer esclarecimentos sobre tempos contestados, com o apoio das informações dos controladores)

O Responsável pelas Relações com os Concorrentes abster-se-á de quaisquer palavras, comentários ou acções susceptíveis de provocar protestos.

ARTIGO 7º – PEDIDO DE INSCRIÇÃO

7.1. – A participação nas provas do Campeonato Nacional Trial 4x4 é aberta a equipas constituídas por dois elementos, Condutor e Navegador, formalizando a inscrição através dos contactos disponibilizados no Regulamento Desportivo no Artigo 6º.

7.2. – A inscrição deverá ser formalizada antes do prazo definido para o fecho das inscrições. Esta deverá contemplar os boletins de inscrição os nomes do Concorrente, Condutor, Navegador e Chefe de equipa e assistências. Documentação legal das viaturas e os atestados médicos individuais Condutor e Navegador, que garanta a condição física necessária à prática da modalidade em provas de competição e como resulta a determinação legal.

7.3. – Só poderão ser aceites inscrições no CNTRIAL4X4 2014 desde que o respectivo Concorrente ou Condutor sejam já detentores de Licença Desportiva 2014.

7.4. – Nenhuma modificação poderá ser introduzida no Boletim de Inscrição, excepto nos casos previstos no Regulamento Desportivo e Técnico. Todavia o Concorrente poderá livremente substituir a viatura indicada, por outra, até ao início das Verificações Administrativas/Técnicas.

7.5. – Ao assinarem o Boletim de Inscrição, o Concorrente, bem como todos os elementos que constituem a equipa, submetem-se às disposições do Regulamento Desportivo, Regulamento Técnico, Regulamento Particular da Prova e de todas as deliberações da Direcção do Evento.

7.6. – O pedido de inscrição não será aceite se não for acompanhado da respectiva taxa de inscrição ou de documento comprovativo do pagamento.

7.7. – Não é autorizada a substituição de um Concorrente, após a publicação Oficial da lista de inscritos.

7.7.1. – Apenas os membros da equipa (Condutor e Navegador) poderão ser substituídos, nas seguintes condições:

- a) Antes do início das Verificações Administrativas, com o acordo da Direcção do Campeonato.

ARTIGO 8º – TAXA DE INSCRIÇÃO /SEGURO DE PROVA

8.1. – O valor da taxa de inscrição nas provas deverá ser indicado no Regulamento Particular de cada prova. Valor máximo de taxa de inscrição, incluindo o Seguro de Responsabilidade Civil não poderá ultrapassar €300. O valor taxa de Acidentes Pessoais será cobrado nas verificações Administrativas/Técnicas.

8.1.1. – Os eventos terão taxas variáveis de promoção, descontos conforme os prazos definidos para o fecho das inscrições ou taxas diferentes entre classes.

8.2. – A inscrição não será aceite se não for acompanhada da taxa respectiva ou de um documento comprovativo do pagamento.

8.3. – Os direitos de inscrição compreendem o Regulamento Particular do Evento.

8.4. – As taxas de inscrição serão totalmente reembolsadas se:

- a) Aos candidatos cuja inscrição tenha sido recusada.
- b) No caso do Evento não se realizar.
- c) Às equipas que por motivos de força maior, devidamente justificado, não possam comparecer e o tenham comunicado por escrito à Organização do Evento, até à data limite para o fecho das inscrições (uma semana antes).

8.5. – Em qualquer outra situação não prevista neste regulamento, não se efectuará qualquer tipo de devolução das taxas de inscrição.

8.6. – É permitido inscrever um 2º navegador pagando uma taxa no valor de €100.

8.7. – SEGURO DA PROVA

8.7.1. – Os seguros de Responsabilidade Civil e Acidentes pessoais serão efectuados à Federação Portuguesa de Todo-o-Terreno Turístico, Trial e Navegação 4X4.

ARTIGO 9º – IDENTIFICAÇÃO

9.1. – A comissão organizadora, fornecerá a cada equipa: 2 painéis de porta com o número de concorrente, 1 painel no tejadilho com o número de concorrente, uma faixa de pára-brisas e dois painéis para retrovisores.

9.1.1. – Todos os painéis em material autocolante.

9.2. – Os painéis, assim como toda a publicidade da organização deverão estar devidamente afixados de acordo com o estipulado no ARTIGO 12º.

9.3. – Caso algum dos painéis se danifiquem no decorrer do Evento, a equipa deverá solicitar à organização a sua reposição.

9.4. – Os nomes do Condutor e Navegador, bem como o seu tipo sanguíneo e bandeira da sua nacionalidade, com uma altura de 30 a 50 mm, deverão ser colocados de cada lado da viatura, sobre os guarda-lamas ou portas da frente, a sua não utilização implica a participação recusada e a impossibilidade de participar no evento.

9.5. – Todos os elementos da equipa incluindo o chefe de equipa e assistência serão identificados através: bracelete, crachá, ou outro tipo de identificação.

9.5.1. – Em caso de degradação do respectivo bracelete ou crachá, os concorrentes deverão solicitar no secretariado do evento a sua substituição.

ARTIGO 10º – ORDEM DE PARTIDA/NÚMEROS

10.1. – A atribuição dos números aos concorrentes para a primeira prova/evento, será efectuada pela ordem de entrada dos pedidos de inscrição, ou eventualmente por sorteio.

10.1.1. – Nas diversas classes do CNTRIAL4x4, somente os números 1 a 3, deverão seguir a ordem de classificação final do Campeonato Nacional Trial 4x4 de 2013, caso estes estejam presentes no primeiro evento. Na ausência destes, serão atribuídos aos classificados nas posições seguintes.

10.1.2. – Para os restantes eventos, manterá o mesmo número de concorrente e para os concorrentes que se inscreverem à posterior segue-se a ordem de inscrição.

10.2. – As partidas serão dadas de acordo com o Regulamento Particular de cada prova, assim formando a grelha de partida.

10.3. – Todas as equipas deverão, obrigatoriamente, dar entrada na Zona de Partida, 30 minutos antes da hora prevista de saída. A pré-grelha de partida será formada a 10 minutos antes da hora prevista de saída, sendo que as equipas que se apresentem após a formação da grelha de partida arrancaram da última posição da grelha.

10.4. – A equipa que obtiver o melhor tempo na sua classe no Prólogo Cronometrado, arrancará no 1º lugar na linha de pré-grelha para a partida da prova de resistência da sua classe e assim sucessivamente.

10.5. – As partidas serão efectuadas pelo Director de Prova ou Director Adjunto, sendo que a equipa que realizar falsa partida antes do sinal de partida, estará sujeita a penalização de uma volta.

ARTIGO 11º – CADERNO DE ITINERÁRIO E CIRCULAÇÃO

11.1. – Todas as equipas receberão um Caderno do itinerário contendo uma descrição detalhada do itinerário a ser seguido obrigatoriamente.

11.2. – A prova será disputada no sentido estipulado no caderno do itinerário, sendo proibido às equipas, sob pena de desclassificação, circularem em sentido inverso no percurso selectivo.

ARTIGO 12º – PUBLICIDADE E IDENTIFICAÇÃO

12.1. – É permitido às equipas a livre afixação de publicidade nos seus veículos desde que:

- a) Seja autorizada pelos Regulamentos Desportivo, Técnico e Particular do Evento e a legislação nacional em vigor.

- b) Não seja contrária à boa moral e costumes.
- c) Não colida com os locais reservados á organização (painéis de porta, faixa do pára-brisas e retrovisores).
- d) Não impeça a visão da equipa através dos vidros.

12.2. – Os locais reservados pelos organizadores para a publicidade obrigatória, e que não pode ser recusada pelos concorrentes são:

12.2.1. – Os 3 painéis de identificação do Evento, de fundo branco de 30 cm de largura x 40 cm de altura com os números a negro de 28 cm de altura e 5 cm de largura do traço, não podem ser cortados e devem ser colocados exclusivamente nas portas dianteiras e no tejadilho.

12.2.2. – Uma banda de 10 cm (altura) a toda a largura do pára-brisas a colocar na parte superior deste.

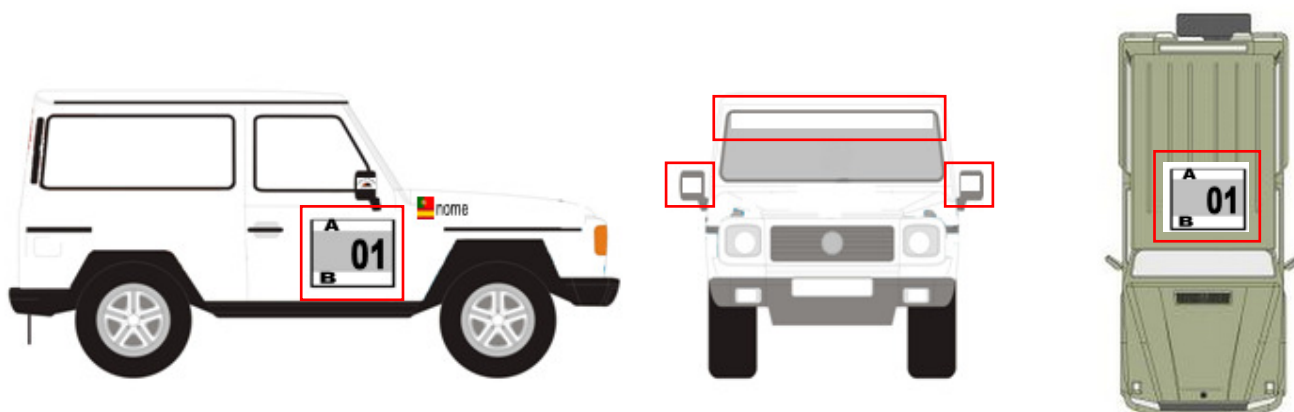
12.2.3. – 2 Painéis Retrovisores exteriores (direito e esquerdo).

12.3. – As equipas devem assegurar-se da correcta colocação da publicidade (autocolantes oficiais) durante todo o Evento.

12.4. – A falta ou má colocação da publicidade obrigatória e ou a sua colagem em local diferente do determinado no presente regulamento, e respectivo croquis de colagem, implicará a recusa na participação e a impossibilidade de participar no evento.

12.5. – Ausência ou deterioração de uma publicidade obrigatória ou facultativa, durante o decorrer da prova, está sujeito a penalizações, que poderão ir até à desclassificação.

Croquis da viatura:



ARTIGO 13º – CARTA DE CONTROLO

13.1. – No secretariado do evento, cada concorrente receberá uma carta de controlo.

13.2. – Os elementos da equipa são os únicos responsáveis pela sua carta de controlo, estando obrigados à sua entrega em perfeitas condições (legível), no final do evento. A perda de parte ou da totalidade e a sua não entrega no final, implicará a desclassificação.

13.3. – Todas as modificações não autorizadas introduzidas na carta de controlo, a menos que visadas pelo Director de Prova, implicarão a desclassificação.

13.4. – A carta de controlo deverá encontrar-se em poder das equipas durante todo o evento e ser apresentada pelos membros da equipa sempre que lhes seja solicitado pelo Director de Prova ou pelos comissários, a recusa da sua apresentação ou a ausência de um visto, estará sujeita a penalização de uma volta.

ARTIGO 14º – BRIEFING

Durante uma Prova Trial, um Briefing, com folha de presenças, será obrigatoriamente organizado entre o fim das verificações administrativas/técnicas e a partida da prova.

14.1. – Este Briefing inicial deverá ser transcrito em documento escrito entregue aos Concorrentes e afixado no Quadro Oficial.

14.2. – Será obrigatoriamente efectuado pelo Director da Prova ou Director Adjunto

14.3. – A presença de pelo menos um dos membros da equipa, o Condutor ou o Navegador é obrigatório. A não comparência no Briefing estará sujeita a penalização de uma volta.

ARTIGO 15º – DESENVOLVIMENTO EVENTO

15.1 – O evento inicia com as verificações administrativas e técnicas. As verificações Técnicas serão constituídas por duas partes em parque fechado. A primeira parte será realizada antes do início do evento. A segunda parte será concretizada no final da prova.

15.2. – Todos os concorrentes receberão um Programa Oficial, onde constarão todas as indicações sobre o tipo de evento a realizar. Em cada evento poderão ser utilizados diferentes tipos de Trial.

15.3. – Será feito um briefing, para uma explicação breve sobre a desenvoltura do evento, para tomada de dúvidas por parte das equipas e esclarecimentos.

15.4. – As instruções especiais mencionadas no Programa Oficial, comunicadas por aditamento ou transmitidas durante o Briefing, prevalecem sobre o Regulamento Particular da prova.

15.5. – O Organizador de um evento do CNTRIAL 4X4, deverá garantir a todos os concorrentes inscritos ou susceptíveis de se inscreverem no seu evento, que nenhuma informação respeitante ao evento, com excepção dos comunicados destinados a todos os Concorrentes, foi ou será divulgada, seja a quem for, antes do Briefing explicativo que antecede o início de cada evento.

15.6. – Cada equipa inicia a sua prestação após ter sido feita a marcação da sua carta de controlo por parte do Director Prova ou comissário à saída das boxes, não podendo entrar em pista sem que a tenha em sua posse.

15.7. – Os eventos resistência e trial aventura poderão ter como duração mínima de 2 horas e máximo de 12 horas, conforme for estabelecido no regulamento particular de cada evento.

15.8. – No decorrer do evento não é permitida a troca de veículo por parte de uma equipa, e implicará a desclassificação.

15.9. – No decorrer do evento não é permitida a ajuda do público ou qualquer outro elemento estranho. Só é permitido a entreaajuda de equipas participantes. Será atribuída a responsabilidade ao concorrente pela ajuda externa, e implicará a desclassificação.

15.10. – No decorrer do evento é permitida à equipa solicitar a ajuda por parte da organização, sendo que estará sujeita a penalização de uma volta.

15.11. – No decorrer do evento não é permitido bloquear intencionalmente a passagem dos veículos ou impedir a ultrapassagem, sob pena de desclassificação.

15.12. – No decorrer da prova de Resistência do CNTRIAL4x4 caso a pista se torne intransponível, esta poderá ser alterada, cabendo unicamente essa decisão ao Director da Prova e só a este, alteração essa, que só pode acontecer nos períodos de 30 minutos.

15.13. – Aos elementos da assistência devidamente inscritos e identificados, só é permitida prestar assistência mecânica, após a devida autorização por parte Director de Prova ou pelos comissários.

15.14. – Na utilização de acessórios (guincho, pranchas e hi-lift, etc) é obrigatório a utilização de equipamento de protecção pessoal (luvas).

15.15. – O Navegador não pode evoluir sobre o seu veículo.

15.16. – O Condutor e Navegador deverão obrigatoriamente circular com os cintos apertados, estando o seu não cumprimento sujeito a penalizações, que poderão ir até à desclassificação, excepto em pistas de água.

15.17. – O Condutor e Navegador deverão obrigatoriamente circular com os capacetes colocados, e possuir o vestuário completo, sob pena de desclassificação.

15.18. – A equipa não poderá prosseguir em prova pondo em risco a sua integridade física.

15.19. – O director de Prova reserva-se o direito de retirar qualquer viatura da pista, quando esta esteja imobilizada e impedir a passagem de outros concorrentes, ou seja o normal desenrolar o circuito.

15.20. – As equipas são obrigadas, a seguir as indicações do comissário, responsável pelo selector selectivo, sob pena de uma penalização de uma volta.

15.21. – Durante todo o evento, qualquer comportamento incorrecto ou desrespeito ao Director de Prova ou aos comissários ou aos assistentes, por parte de uma equipa, implicará a desclassificação.

15.22. – Durante todo o evento, as equipas deverão respeitar, escrupulosamente, as regras de defesa do Meio Ambiente, concretamente a proibição de fazer fogo nas zonas de mata, deitar lixo

para o chão, deteriorar a vegetação, não permitindo o derrame de lubrificantes e combustíveis. O incumprimento das normas de respeito pelo Meio Ambiente, incorrerão nas seguintes penalizações.

- a) 1ª Infracção: Multa de € 250,00.
- b) 2ª Infracção: Multa de € 500,00.
- c) 3ª Infracção: Desclassificação da Prova.

15.23. – No final dos eventos de resistência os veículos deverão entrar em Parque Fechado. Este parque será posterior à meta, num local a designar pela direcção do evento.

15.24. – As penalizações poderão ser comunicadas pelo Director de Prova verbalmente, ou serem registadas nas respectivas cartas de controlo.

15.25. – A entrega de prémios ocorrerá 30 minutos após o final da prova.

15.25. – Sinalização / Bandeiras

15.25.1. – Bandeira Verde (inicio ou reinicio do Evento).

15.25.2. – Bandeira Azul (deixar ultrapassar viatura mais rápida).

15.25.3. – Bandeira Amarela (perigo / proibido ultrapassar).

15.25.4. – Bandeira Vermelha (paragem da prova viaturas para as boxes).

15.25.5. – Bandeira Axadrezada (Fim da prova).

15.26. – Contagem das faltas em cada Sector Selectivo no circuito de trial:

Em cada sector selectivo, o comissário poderá atribuir penalizações às equipas pelas faltas verificadas no seu sector, sendo que a primeira falta verificada implica uma advertência à equipa, e a segunda falta verificada implica a penalização de uma volta. As faltas verificadas são em função dos seguintes pontos:

15.26.1. – A não colocação do cinto segurança.

15.26.2. – A não utilização de luvas de protecção fora da viatura.

15.26.3. – O cabo do guincho sem protecção antes de exercer qualquer tensão.

15.26.4. – Tocar ou passar por cima ou por baixo do cabo do guincho quando em tensão.

15.26.5. – O Navegador não pode evoluir sobre o seu veículo.

15.26.6. – Violação do circuito.

15.26.7. – Desrespeito pelas bandeiras.

15.26.8. – Derrube de estacas ou corte de fitas intencional.

15.26.9. – O veículo é considerado fora de pista, quando este ultrapassa, propositadamente, a linha das marcações em uma roda.

15.26.9.1. – Nos casos em que o veículo, devido à sua progressão em esforço ou motivado pelo estado do terreno, for projectado para fora desta, deve recuar e retomar de imediato o seu percurso normal, não beneficiando com isso a sua progressão, não será alvo desta penalização.

ARTIGO 16º – RECONHECIMENTO / PRÓLOGO

16.1. – O reconhecimento do circuito é livre a todos os concorrentes, sendo apenas possível a pé.

16.2. – O período do Prólogo Cronometrado será conforme o horário referente ao Programa do evento ou Regulamento particular.

16.3. – Independentemente do número de veículos que tiverem concluído a sessão do Prólogo, a mesma será considerada encerrada ao fim do tempo conforme o horário referente ao Programa do evento ou Regulamento particular.

16.4. – No Prólogo Cronometrado a equipa terá se estar integralmente completa.

16.5. – Durante o Prólogo Cronometrado será possível consultar os tempos alcançados.

16.6. – Para o estabelecimento da classificação do Prólogo Cronometrado será tido em conta o tempo da melhor volta realizada pela equipa, no tempo estipulado pelo Programa do Evento ou pelo Regulamento particular.

16.7. – Em caso de empate nos tempos das melhores voltas de duas ou mais equipas, será tida em conta o tempo da segunda melhor volta dessas equipas, da terceira melhor volta, etc. Se, ainda assim, não for possível desfazer o empate, a melhor posição entre as equipas empatadas será atribuída àquela que primeiro tiver efectuado a volta mais rápida.

16.8. – As equipas que por opção não tenham participado no Prólogo Cronometrado livre ou não conseguiram obter tempos, a posição que ocuparão na grelha de partida será de acordo com a seguinte ordem de critérios:

16.8.1. – 1º Critério – ocupar o lugar seguido à última equipa que tenha obtido o pior tempo cronometrado.

16.8.2. – 2º Critério – ordem da classificação geral do Campeonato.

16.8.3. – 3º Critério – número de inscrição no Campeonato.

16.9. – A participação no Prólogo Cronometrado não é obrigatória.

ARTIGO 17º – CARBURANTE

17.1. – O reabastecimento será feito, obrigatoriamente, num local definido para este fim, distinto da zona das boxes e equipado com condições de segurança providenciadas pela organização.

17.2. – O reabastecimento dos veículos durante a prova será da responsabilidade dos concorrentes, que utilizarão combustíveis por elas adquirido e transportado por eles para o circuito.

17.3. – O acesso a este local será autorizado, apenas a 4 elementos da equipa (Condutor, Navegador e Assistências), devidamente identificados.

17.4. – Durante o reabastecimento, qualquer intervenção na viatura que não a de reabastecimento é interdita.

17.5. – O reabastecimento só pode ser iniciado, quando o Condutor e Navegador se encontrarem no exterior da viatura, e com o motor do veículo desligado.

17.6. – Em caso de utilização de bombas para reabastecimento, essas mesmas terão que ser manuais. É proibido a utilização de bombas eléctricas ou de qualquer sistema de pressão.

17.7. – É totalmente proibida o reabastecimento em pista.

17.7. – Qualquer infracção a este artigo será punida com uma sanção que poderá ir até à desclassificação do concorrente.

ARTIGO 18º – NORMAS DE SEGURANÇA

Todas as mencionadas no Regulamento Desportivo do CNTRIAL 4X4.

18.1. – Em todos os Eventos, existirá uma Equipa Médica, nomeada pela Organização do Evento, constituída por um médico ou paramédico.

18.2. – É obrigatória a presença no local onde se realizam os Eventos, duas ambulâncias e uma viatura desencarceramento de intervenção rápida e a respectiva tripulação.

18.3. – É obrigatória a cobertura do Evento, em toda a sua extensão, por meios rádio, que permitam uma boa comunicação entre todos os elementos da Organização (Director da Prova, Comissários e Secretariado).

18.4. – Extintor de incêndio

18.4.1. – Cada viatura deve estar equipada com um ou dois extintores de 2 Kg.

18.4.2. – Data de verificação do extintor, que não deve ser superior a dois anos desde a carga inicial ou recargas seguintes ou data limite de validade correspondente.

18.4.3. – Cada botija de extintor deverá estar protegida de forma eficaz. Em qualquer caso, as suas fixações deverão ser capazes de resistir a uma desaceleração muito brusca. Além disto, apenas serão aceites como fixação, as cintas metálicas de desengate rápido.

18.4.4. – Os extintores devem estar colocados ao alcance do condutor e navegador.

18.5 – Roll-bar

18.5.1. – Uso importante para a segurança do veículo, do Piloto e Navegador, o roll-bar é um dos sistemas segurança fundamentais para a preparação de carros de corrida, independente da categoria.

18.5.2. – Armadura de segurança norma de 1997. Aço estirado a frio s/ costura com diâmetro mínimo de 38x2.5 mm ou 40 x2.0 mm (seis pontos de ancoragem).

18.5.3. – A estrutura deverá proteger o habitáculo de modo a garantir protecção ao piloto e navegador.

18.5.4. – A estrutura deverá ser soldada de modo a fixar o roll-bar ao chassi com torção curvatura reforçada e fixação em X.

18.5.5. – A estrutura deverá ser fixa no mínimo em seis pontos ao chassis.

18.6. – Cintos de Segurança

18.6.1. – Uso obrigatório de cintos de segurança normais, três pontos de fixação.

18.6.2. – Usando de cintos de segurança “Tipo arnês” é obrigatório no mínimo quatro pontos de fixação.

18.7. – Utilização obrigatória de Capacetes c/ homologação, as normas reconhecidas e válidas, para a fabricação de capacetes permitidas:

- Para as classes do Campeonato – FIA 8860-2004; Snell 2000; SFI 31.1A; SFI 31.2A; BS 6658-85 type A/FR
- Para a classe Promoção e Troféu Suzuki – Norma homologação internacional, que consiste num círculo à volta da letra «E» seguido por um número que distingue o país que concedeu a Homologação

18.8. – Reservatório de gasolina original ou proveniente de fabrico em série. Se montado no interior deve ser separado do habitáculo por divisória estanque.

18.9. – Duas fixações suplementares no capot dianteiro.

18.10. – Corta circuitos c/ comando interior e exterior (excepto viaturas Diesel).

18.11. – Um veículo não conforme com as Normas de Segurança referentes a este artigo, é recusada a participação e impossibilitada de participação no evento.

ARTIGO 19º – REAGRUPAMENTOS

Reagrupamentos poderão ser efectuados, por proposta do Director de prova.

19.1. – Por questões de segurança ou outras que se levantem e o justifiquem, poder-se parar um Evento antes do seu final. O Evento poderá ou não prosseguir.

19.2. – Todas as decisões que tiverem de ser tomadas nestas circunstâncias, serão debatidas e analisadas pelo Colégio Desportivo.

ARTIGO 20º – PARQUE FECHADO

20.1. – O parque fechado realiza-se em local e hora mediante ao programa oficial da prova.

20.2. – Após as verificações técnicas, devem colocar o veículo no parque fechado. O condutor deverá abandonar de imediatamente o interior do parque, sendo desde então proibida a entrada a qualquer um dos elementos da equipa.

20.3. – Após o final do evento de resistência, os veículos ficam em regime de Parque Fechado, com interdição de proceder a qualquer reparação ou abastecimento, por um período de 30 minutos após o final da prova.

20.4. – Toda a infracção ao regime de parque fechado implicará a desclassificação.

ARTIGO 21º – VERIFICAÇÕES ADMINISTRATIVAS E TÉCNICAS

21.1. – As verificações administrativas compreendem a verificação dos documentos mencionados no regulamento particular da prova:

- Licenças Desportivas de Condutores e Navegadores
- Cartas de condução
- Livrete e Título de Registo de propriedade
- Bilhete de Identidade ou Cartão cidadão, Numero de Contribuinte
- Atestado Médico
- Autorizações diversas, etc.
- Passaporte Técnico FPTT

21.2. – Só as equipas que tenham sido aprovadas nas verificações administrativas, podem apresentar o seu veículo nas verificações técnicas que serão de âmbito geral: marca e modelo do veículo, respeito pelas regras do grupo em que foi inscrito, pelas normas de segurança.

21.3. – A partida será recusada a todo o veículo que não esteja conforme às características da inscrição, que não seja aprovado nas verificações administrativas e técnicas iniciais, bem como não cumpra com as prescrições dos regulamentos de segurança do presente regulamento.

21.4. – Em qualquer momento da prova, podem ser efectuadas verificações complementares, tanto aos membros da equipa como ao veículo.

21.5. – O Concorrente é responsável a todo o momento pela legalidade técnica do seu veículo.

21.6. – O facto de apresentar um veículo no controlo técnico é considerado como uma declaração implícita de legalidade.

21.7. – As Verificações Técnicas compreendem a verificação de todas as características técnicas e das normas de segurança previstas.

21.7.1. – Carroçaria ou chassi.

21.7.2. – Roll-bar (arco de segurança).

21.7.3. – Pneus.

21.7.4. – Identificação dos Condutor (s) e Navegador (s), grupos sanguíneo, bandeira da sua nacionalidade.

21.7.5. – Cintos de Segurança.

21.7.6. – Capacetes c/ homologação.

21.7.7. – Extintores de Incêndio.

21.7.8. – Luvas (Piloto e Navegador).

21.7.9. – 2 Cintas de reboque.

21.7.10. – Guinchos.

21.7.11. – Pranchas.

21.7.12. – Vestuário de equipa (Condutor/Navegador/Assistência).

21.7.13. – Faróis na Frente ou elementos equiparados que caracterizem os faróis.

21.7.14. – Uma luz de marcha trás.

21.7.15. – Uma ou duas luzes de travagem (stops).

21.7.16. – Pontos de ancoragem.

21.7.17. – Retrovisores laterais.

21.7.18. – Reservatório de combustível de gasolina original ou proveniente de fabrico em série. Se montado no interior deve ser separado do habitáculo por divisória estanque.

21.7.19. - Duas fixações suplementares no capot dianteiro.

21.7.20. - Corta circuitos c/ comando interior e exterior (excepto viaturas Diesel).

21.8. – No seguimento das verificações técnicas e no caso da não conformidade de um veículo, um prazo poderá ser concedido pelos Comissários, para que o mesmo seja repostado conforme com a regulamentação correspondente.

21.9. – A apresentação de um veículo não conforme com as características técnicas da classe referentes ao Artigo nº4., implica a participação recusada e a impossibilidade de participar no evento.

ARTIGO 22º – RECLAMAÇÕES – APELOS

Os Concorrentes, e apenas estes, têm o direito de reclamação que lhes confere o artigo 16º do Regulamento Desportivo em vigor no ano em curso.

22.1. – Montante da taxa de reclamação/apelo fixado pelo Campeonato: €1000.

22.2. – Toda a reclamação sobre esta aplicação ou todos os casos não previstos serão analisados pelo Conselho de Jurisdição da Federação Portuguesa de Todo-o-Terreno Turístico, Trial e Navegação 4X4.

ARTIGO 23º – CLASSIFICAÇÕES

A cronometragem é da responsabilidade do Director de Prova.

23.1. – A classificação final será estabelecida em função do número de voltas ou tempos realizados por cada equipa e das penalizações (sofridas durante o decorrer do evento). Aquele que obtiver o maior número de voltas durante a duração da prova será declarado vencedor, o seguinte será o segundo e assim sucessivamente. As classificações das classes serão estabelecidas do mesmo modo.

23.2. – As penalizações serão expressas em horas, minutos e segundos ou em voltas.

23.3. – Será estabelecida uma classificação separada para todas as classes do CNTRIAL4x4.

23.4. – As Classificações oficiais provisórias do evento serão afixadas no quadro oficial, o mais tardar a 30 minutos após a entrada no Parque Fechado do final da prova do último veículo em prova.

23.5. – As Classificações oficiais provisórias do evento tornarão oficiais e definitivas 30 minutos após o final do mesmo.

23.6. – As Classificações devem constar a data, hora e as assinaturas da Director de prova. Não podendo a partir desse momento ser alvo de qualquer tipo de contestação

23.7. – A localização deste quadro oficial, que servirá para afixar todas as informações sobre a prova, deverá ser do conhecimento geral dos concorrentes e dos órgãos de comunicação social.

ARTIGO 24º – RECAPITULAÇÃO DAS PENALIZAÇÕES

24.1. – Participação recusada / impossibilidade de participar

Artigoº	
4.6.3.	Pneus fora de medidas da classe
5.6.2.	Utilização de calções ou de calças de ganga
9.4.	Ausência identificação condutor/navegador, tipo sanguíneo e bandeira nas viaturas
12.4.	A falta ou má colocação da publicidade obrigatória
18.11.	Veículo não conforme com as Normas de Segurança
21.3.	Veículo não conforme às características da inscrição, as verificações administrativas e técnicas iniciais
21.9.	Veículo não conforme com as características da classe

24.2. – Desclassificação

Artigoº	
5.4.	O abandono de um membro da equipa ou a admissão de um terceiro
5.5.	Atitude desleal, incorrecta ou fraudulenta tida por um Concorrente ou equipa
11.2.	Circular em sentido inverso no percurso selectivo
12.5.	Ausência ou deterioração de uma publicidade obrigatória durante a prova
13.2.	Perda de parte ou da totalidade da carta de controlo e a sua não entrega no final
13.3.	Modificação não autorizada na carta de controlo
15.8.	Troca de veículo no decorrer do evento
15.9.	Ajuda externa à equipa
15.11.	Bloquear intencionalmente a passagem dos veículos ou impedir a ultrapassagem
15.16.	Não circular com os cintos apertados
15.17.	Não utilização capacetes e vestuário completo pela equipa
15.21.	Comportamento incorrecto ou desrespeito por um comissário ou assistentes
15.22.	Cumprimento das regras de defesa do Meio Ambiente
17.17.	Infracção ao artigo do Carburante
20.4.	Infracção ao regime de Parque Fechado

24.3. – Penalizações em voltas

Artigoº		Penalização
10.5.	Falsa partida antes do sinal de partida	1 volta
13.4.	Não apresentação da Carta Controlo	1 volta
14.3.	Falta de presença da equipa no Briefing	1 volta
15.10.	Pedido de ajuda por parte da organização	1 volta
15.20.	Desrespeito pelas indicações do comissário num selector selectivo	1 volta

24.4. – Penalizações sujeitas à contagem das faltas em cada Sector Selectivo

Artigoº	Penalização: Primeira falta – Advertência; Segunda falta – 1 volta
15.26.1.	Não colocação do cinto segurança
15.26.2.	Não utilização de luvas de protecção fora da viatura
15.26.3.	O cabo do guincho sem protecção
15.26.4.	Tocar no cabo do guincho em tensão
15.26.5.	Navegador não pode evoluir sobre o seu veículo
15.26.6.	Violação do circuito
15.26.7.	Desrespeito pelas bandeiras
15.26.8.	Derrube de estacas ou corte de fitas
15.26.9.	Veículo fora de pista

ARTIGO 25º – PRÉMIOS - DISTRIBUIÇÃO DE PRÉMIOS

Deverão ser obrigatoriamente distribuídos no pódio conforme se segue:

25.1. – Classificações Gerais por Prova do Campeonato Nacional Trial 4x4:

- a) Aos 3 primeiros classificados da Geral – Troféus personalizados.
- b) Aos restantes - Troféu de participação.

25.1.1. – Poderá haver prémios monetários por evento, estes sendo da responsabilidade de cada organizador.

25.1.2. – Outros prémios particulares poderão ser atribuídos.

25.1.3. – A entrega de prémios será realizada sempre no final de cada evento. Será obrigatório a presença dos Concorrentes (Condutor e Navegador).

25.1.4. – Todas as equipas que não compareçam na cerimónia de entrega de prémios, perderão o direito aos mesmos.

ARTIGO 26º – APLICAÇÃO E INTERPRETAÇÃO DAS PRESENTES PRESCRIÇÕES

26.1. – Em caso de diferendo relativo à interpretação das presentes Prescrições, apenas a Direcção CNTRIAL4x4 está qualificada para tomar uma decisão.

26.2. – Eventuais alterações ou aditamentos às presentes Prescrições Específicas poderão ser efectuadas a qualquer momento pela Direcção CNTRIAL4x4.

ARTIGO 27º

O presente regulamento entra em vigor a 19 de Janeiro de 2014.



ADITAMENTO Nº 1

ALTERAÇÃO AO REGULAMENTO TECNICO GERAL DO CAMPEONATO NACIONAL TRIAL 4X4

ARTIGO 4º – VEÍCULOS

4.8. – **Campeonato Nacional Trial 4x4 Promoção – Classe 2**, viaturas de Turismo de Serie, com ou sem modificações (conforme regulamento técnico), derivados de veículos TT homologados. Estes veículos deverão respeitar as normas de segurança impostas pelo presente Regulamento.

São permitidas as seguintes alterações:

4.8.1. – Modificação ou substituição dos pára-choques para aplicação do guincho, protecções aos órgãos mecânicos, Roll-bar, tomadas de ar exterior, suspensões, pneus, bloqueios, eixos excêntricos, respeitando as normas técnicas deste regulamento.

4.8.2. – É obrigatório que possuam luzes traseiras (stops e marcha-trás), e luzes dianteiras (faróis ou elementos equiparados que caracterizem os faróis), sendo obrigatório manter a estética de acordo com o modelo comercial do veículo.

4.8.3. – A medida máxima permitida dos pneumáticos será até 37” (trinta e sete polegadas) inclusive.

4.8.4. – As viaturas têm que estar equipadas com dois retrovisores exteriores, sendo estes obrigatórios.

4.8.5. – Os pontos de ancoragem obrigatórios – 1 ponto à frente, 1 ponto na retaguarda e 1 ponto nas duas laterais do veículo, estando todos devidamente sinalizados.

4.8.6. – Obrigatório cintos de segurança no mínimo três pontos de fixação.

4.8.7. – A partida poderá ser recusada a toda a viatura que não se encontre em bom estado de conservação.

4.8.8. – As portas das viaturas poderão ser alteradas desde que respeitem a colocação de publicidade, referente ao Artigo 12º.

Paredes, 24 de Abril 2014