



REGULAMENTO 2019

Este Regulamento foi escrito sob a licença da Hammerking Productions Inc., adaptado para Portugal do Regulamento da Hammerking Productions Inc.. A Hammerking Productions Inc. é o único proprietário e detentor do Copyright do Regulamento da Hammerking Productions Inc.. O Regulamento da Hammerking Productions Inc. não pode ser utilizado sem o consentimento por escrito, por pessoa ou entidade, em parte ou no seu todo, por qualquer razão.



1. INTRODUÇÃO/RESUMO/CONVENÇÕES DOCUMENTAIS

- 1.1. Este Regulamento contém as regras, regulamentos, especificações e diretrizes que regem a conduta de, e a participação no evento King of Portugal e as suas provas de qualificação associadas.
- 1.2. O organizador do King of Portugal, Associação A Caminho da Aventura / Clube Nortex4, poderá emitir regulamentos particulares que estão para além das regras contidas no presente Regulamento, ou alterar, suspender ou modificar as regras e os regulamentos existentes.
- 1.3. Especificações e normas para equipamentos estabelecidas no presente Regulamento, especialmente as normas de segurança, devem ser consideradas como requisitos mínimos. As regras, gerais ou particulares, especificações ou padrões estabelecidos neste documento não devem restringir as equipas ou participantes de empregar maiores mecanismos de segurança ou aderir a normas de segurança mais rigorosas do que as mínimas exigidas, desde que isso não cause um conflito com outras normas publicadas neste Regulamento.
- 1.4. Embora este Regulamento seja concebido por natureza como uma diretiva, nenhuma instrução, por mais abrangente, pode ser aplicada em todas as circunstâncias concebíveis. Portanto, nada neste Regulamento, se destina a substituir a exigência de todos os participantes, em todos os momentos, exercerem um julgamento baseado no bom senso e incorporarem um alto nível de desportivismo, nem de destina a substituir a exigência de que os participantes sejam responsáveis pela sua própria segurança e comportamento.
- 1.5. A interpretação das seguintes palavras/expressões é disponibilizada para definir claramente os seus significados no contexto deste regulamento:
 - 1.5.1 A expressão “tem de” é utilizada para indicar que em conformidade com, ou na aplicação de, uma regra ou procedimento é obrigatório.
 - 1.5.2 A palavra “deve” é utilizada para indicar que em conformidade com, ou na aplicação de, uma regra ou procedimento é preferencial ou recomendado, mas não obrigatório.

1.5.3 Foi dada especial atenção à clarificação do vocabulário utilizado neste regulamento. Os termos, acrónimos e abreviações utilizados neste regulamento estão definidos no Anexo A.

2 PRECEDENTES

2.1 Em caso de divergência, no âmbito deste Regulamento, o organizador do King of Portugal, Associação A Caminho da Aventura / Clube Nortex4, deve ser contactado para esclarecimentos antes do início da prova.

2.2 No caso de uma grande discrepância, ou da necessidade de esclarecimentos após o início da prova, o organizador do King of Portugal, Associação A Caminho da Aventura / Clube Nortex4, usará a Comissão de Ética e Disciplina posteriormente à prova, para determinar a resposta adequada. Tal resposta tem incluir, mas não é limitada a: tomar uma decisão, a emissão de um esclarecimento, uma ação disciplinar, ou alguma outra ação considerada necessária pela Comissão de Ética e Disciplina.

2.3 Em caso de conflito entre os documentos aqui mencionados e o conteúdo deste Regulamento, este último tem de prevalecer.

2.4 No caso de qualquer inconsistência entre o conteúdo deste Regulamento (incluindo quaisquer documentos aqui referidos) e qualquer lei e regulamento aplicável da República Portuguesa, estes últimos têm de prevalecer.

2.5 Em caso de conflito entre o conteúdo deste Regulamento e as normas ou especificações de qualquer organismo exterior que sancione o evento em co-promoção, a norma ou especificação mais rigorosa tem de prevalecer.

2.6 Ao organizador do King of Portugal, Associação A Caminho da Aventura / Clube Nortex4, reserva-se o direito de modificar este Regulamento, em qualquer altura, exclusivamente segundo o seu critério.

3 CONDIÇÕES/RENÚNCIA/RESPONSABILIDADE

3.1 Ao organizador do King of Portugal, Associação A Caminho da Aventura / Clube Nortex4, reserva-se o direito de recusar a entrada para o evento de qualquer candidato, equipa, concorrente, participante, ou qualquer outra pessoa, por qualquer motivo.

3.2 O leitor deste Regulamento e todos os participantes no evento King of Portugal concorda em renunciar, libertar, proteger, indemnizar e defender o promotor e organizador do King of Portugal, Associação A Caminho da Aventura / Clube Nortex4 e cada um dos seus herdeiros, sucessores, diretores, funcionários, empregados, agentes, contratados, voluntários e todas as suas respetivas companhias de seguros, sucessores de interesse, patrocinadores comerciais e corporativos, agentes, colaboradores, representantes, cessionários, funcionários, diretores e acionistas de todas e quaisquer reclamações, responsabilidades, perdas, custos ou danos ou despesas de qualquer outra perda ou dano causado ou alegado por ter surgido, a partir de qualquer uso de qualquer informação contida neste Regulamento ou em razão de qualquer informação incorreta, omissão de informação, ou qualquer ato negligente ou relacionado com este Regulamento.

3.3 O organizador do King of Portugal, Associação A Caminho da Aventura / Clube Nortex4, não garante, representa ou certifica que as informações contidas neste Regulamento são adequadas para qualquer finalidade. O organizador do King of Portugal, Associação A Caminho da Aventura / Clube Nortex4, não garante, representa ou certifica que as informações contidas neste Regulamento possam conferir qualquer grau de segurança, real ou imaginado. Este Regulamento é publicado sem garantia expressa ou implícita.

3.4 A Associação A Caminho da Aventura / Clube Nortex4 não é uma companhia profissional de engenharia, empresa especialista em segurança, ou uma companhia médica profissional. Por isso, não garante, representa, ou certifica que a informação contida neste Regulamento esteja apta para qualquer tipo de finalidade.

3.5 O leitor deste Regulamento, todos os participantes no King of Portugal, e qualquer utilizador de qualquer dispositivo de segurança, assumem todos os riscos envolvidos no uso de qualquer informação contida neste Regulamento, para participar no King of Portugal, e na operação de um veículo.

3.6 Nada escrito neste Regulamento pretende ser aconselhamento profissional, competente ou qualificado sobre como projetar, construir, fabricar, instalar ou utilizar qualquer veículo, componente, parte, dispositivo, sistema ou equipamento, incluindo os sistemas de segurança.

3.7 Nenhuma garantia ou representação é feita quanto à capacidade de qualquer informação contida neste conjunto de regras, para proteger qualquer leitor deste Regulamento, qualquer participante no King of Portugal, ou qualquer utilizador de qualquer veículo, parte, sistema ou dispositivo de segurança (seja mencionado aqui ou não) de lesões, danos à propriedade ou morte.

3.8 Ao participar de alguma forma no evento King of Portugal, significa que todos os participantes compreendem e concordam que a participação num evento Off-Road, a instalação ou utilização de qualquer dispositivo de segurança e operação de um veículo Off-Road para qualquer finalidade, PODE SER PERIGOSO e apresenta um risco de danos materiais, ferimentos ou morte.

3.9 Todos os participantes assumem todos e quaisquer riscos associados ao uso de quaisquer informações publicadas neste Regulamento, mesmo se esses riscos são conhecidos ou desconhecidos, inerentes ou não da participação no King of Portugal.

3.10 A Associação A Caminho da Aventura / Clube Nortex4 não se responsabiliza por decisões tomadas por indivíduos ou outros que utilizem este Regulamento.

3.11 A Associação A Caminho da Aventura / Clube Nortex4 não assume qualquer responsabilidade por atrasos, adiamentos ou cancelamento de todo ou parte do King of Portugal, por qualquer motivo, incluindo mau tempo ou condições do percurso inseguras.

3.12 Os participantes do King of Portugal e voluntários não são empregados da Associação A Caminho da Aventura / Clube Nortex4. Os participantes do evento King of Portugal e voluntários assumem toda a responsabilidade por todos os encargos, prémios e impostos devidos à sua participação no evento.

4 REGRAS E REGULAMENTAÇÃO TÉCNICAS

4.1 INSPEÇÃO TÉCNICA E PARQUE FECHADO

4.1.1 É da responsabilidade do Piloto garantir que o seu veículo se encontra em conformidade ou obedece a todos os regulamentos do King of Portugal, normas técnicas e especificações.

4.1.2 O Piloto é responsável por fornecer ao Inspetor Técnico Principal a documentação e os registos relativos ao cumprimento de todas e quaisquer regras aqui especificadas.

- 4.1.3 À Organização reserva-se o direito de limitar o número de pessoas permitidas em qualquer área ou local em que as inspeções são feitas ou em que os veículos estão em parque fechado.
- 4.1.4 À Organização reserva-se o direito de vedar o acesso a/ou colocar em parque fechado qualquer veículo participante.
- 4.1.5 A Organização não se responsabiliza pelos veículos em parque fechado, no entanto tem intenção de fazer esforços razoáveis para garantir a segurança dos mesmos.
- 4.1.6 Os Diretores, Diretor de Prova e/ou o Inspetor Técnico Principal podem colocar em parque fechado qualquer veículo ou parte dele.
- 4.1.7 Todo e qualquer veículo pode ser sujeito a parque fechado após a prova e a uma segunda e mais completa inspeção técnica.
- 4.1.8 Nenhum veículo pode ser removido de uma área de inspeção ou parque fechado sem a permissão dos Diretores, Diretor de Prova ou Inspetor Técnico Principal. Qualquer veículo removido sem permissão adequada sujeitará o participante a uma possível desqualificação. Qualquer veículo não direcionado diretamente para a inspeção ou parque fechado quando solicitado pelo Diretor de Prova ou Inspetor Técnico Principal sujeitará o participante a uma possível desqualificação.
- 4.1.9 O Inspetor Técnico Principal pode confiscar todas as peças ilegais ou dispositivos encontrados em qualquer veículo. Qualquer item confiscado pelo Inspetor Técnico Principal não pode ser devolvido, nem haverá qualquer compensação feita pelo Organizador do King of Portugal.
- 4.1.10 A falha dos participantes em se apresentarem para a inscrição e inspeção técnica, durante as horas anunciadas ou listadas em folhas de informação do evento, pode resultar nas seguintes penalizações, a critério do Organizador do King of Portugal e Direção de Prova.
- 4.1.11 Anão comparência para a chamada de inscrição definitiva: DNS
- 4.1.12 À Associação A Caminho da Aventura / Clube Nortex4 reserva-se o direito de aplicar marcadores identificativos a todos e quaisquer veículos que participem nos seus eventos. Estes têm de ser mantidos intactos e inalterados durante toda a época de corridas. Se o marcador está danificado ou necessita de ser removido para facilitar reparações ou modificações ao veículo, então o Piloto tem de informar a Organização para que na corrida seguinte possa ser colocado um novo marcador.
- 4.1.13 Cada veículo tem de passar por uma vistoria técnica antes de ser autorizado a competir no evento King of Portugal. Um marcador designado, irá ser colocado no veículo depois de este passar com sucesso no controlo técnico.

- 4.1.14 É da responsabilidade de cada Piloto contactar a Organização antecipadamente para ser realizada uma inspeção prévia, de forma a garantir que a preparação do veículo está a ser feita de acordo com Regulamento.
- 4.1.15 A adulteração do marcador de inspeção é estritamente proibida. Qualquer evidência de adulteração resultará na desqualificação do marcador e exige a reinspeção do veículo por um custo adicional, antes que o referido veículo seja autorizado a correr.
- 4.1.16 O não cumprimento desta regra poderá resultar na desqualificação do veículo e do Piloto de futuros eventos organizados pela Associação A Caminho da Aventura / Clube Nortex4.
- 4.1.17 O equipamento de proteção individual de todos os concorrentes será verificado em inspeção técnica antes da prova, isto inclui, mas não está limitado a, capacetes, kits de primeiros socorros, extintores de incêndio, cintos de segurança e redes. Isso não significa que esses itens serão os únicos a ser verificados. O Inspetor Técnico Principal, ou qualquer um dos seus assistentes, pode apreender qualquer equipamento de proteção pessoal que não cumpra as regras ou seja considerado inseguro. Qualquer item apreendido poderá ou não ser devolvido e não haverá nenhuma compensação feita pela Organização para qualquer participante que tenha itens ilegais ou inseguros apreendidos.
- 4.1.18 O Parque-fechado a efetuar antes da prova será a critério da Organização. Após a inspeção técnica, os veículos serão direcionados para uma área de parque-fechado onde permanecerão até à altura determinada para a sua remoção. Apenas aos comissários designados pela Organização do King of Portugal será permitido ficar na área após a entrada dos veículos em parque-fechado. Todos os outros comissários têm de receber autorização especial por escrito do Diretor de Prova para entrar na área.
- 4.1.19 À Organização do King of Portugal reserva-se o direito de submeter qualquer veículo a uma inspeção técnica após o evento, a critério do Diretor de Prova e / ou do Inspetor Técnico Principal. Em inspeção técnica posterior à prova, o Piloto será responsável pela remoção ou preparação dos itens solicitados para serem inspecionados, como indicado. O não cumprimento resultará na desqualificação do participante e pode resultar em suspensão.
- 4.1.20 A Comissão de Ética e de Disciplina ou a Direção de Prova podem requerer que um veículo participante danificado em algum incidente relacionado com o evento se apresente a uma inspeção pós-incidente. Se o dono ou piloto recusar, o veículo e o piloto poderão ser desqualificados e suspensos de futuras provas organizadas pela Associação A Caminho da Aventura / Clube Nortex4 e seus associados.

4.1.21 A inclusão em parque-fechado de todos os veículos que tenham terminado a prova ficará ao critério da Organização do King of Portugal. Se incluídos, os veículos serão libertados, o mais tardar, duas horas após o encerramento oficial da prova. Os veículos envolvidos em qualquer tipo de protesto ou reclamação serão mantido em parque-fechado até que a Comissão de Ética e Disciplina delibere sobre o protesto ou reclamação.

4.1.22 Qualquer recusa por parte de um participante em cumprir as decisões da Comissão de Ética e Disciplina implicará a desqualificação do participante e a suspensão em eventos da Associação A Caminho da Aventura / Clube Nortex4 e associados, por um período não inferior a um ano.

4.1.23 Qualquer protesto ou reclamação tem ser feito por escrito e endereçado à Comissão de Ética e Disciplina, acompanhado pelo valor adicional de 200 euros, não reembolsáveis, para abertura do processo.

5 REQUISITOS DOS VEÍCULOS (TODAS AS CLASSES), CONDIÇÃO DO EQUIPAMENTO E FUNCIONALIDADES

5.1 Todos os equipamentos necessários ou convenientes, material, dispositivos, equipamentos de segurança e componentes do veículo, conforme descrito no Regulamento do King of Portugal (incluindo quaisquer regras especiais ou regulamentos suplementares), têm de estar em bom estado de funcionamento no momento da inspeção técnica. Determinados equipamentos e componentes têm de permanecer úteis durante todo o evento e, se danificados durante o mesmo, têm de ser reparados ou substituídos antes de o veículo poder continuar em prova, conforme especificado no Regulamento e especificações técnicas.

5.2 **EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA** – Pilotos e fabricantes de equipamentos podem solicitar a inclusão de produtos que não seguem as diretrizes citadas. Esses produtos têm de demonstrar a capacidade de cumprir ou exceder os padrões existentes. Todas as exceções serão documentadas em apêndice no Regulamento.

the ultimate iberian race

5.3 **SISTEMAS DE RETENÇÃO DOS OCUPANTES** – Todos os veículos têm de ter para os ocupantes um sistema de retenção de 5 pontos em H, para cada ocupante. O sistema tem de utilizar uma fivela de abertura rápida do tipo *latch-and-link* (abertura por botão não é permitida). O sistema tem de incorporar um cinto de volta, faixa anti-submersão e alças de ombro.

5.3.1 O sistema tem de consistir de uma alça anti-submersão com pelo menos 2" (50mm) de largura, um cinto de volta com pelo menos 3" (75mm) e duas alças de ombro com pelo menos 3" (75mm). Podem ser utilizadas alças de externo e peito.

- 5.3.2 As alças e cintos têm de ser de Nylon ou Polyester.
- 5.3.3 O sistema de retenção tem de estar em condições novas ou em perfeito estado, sem cortes, camadas desgastadas, manchas de produtos químicos ou lixo excessivo e tem de estar em perfeitas condições de flexibilidade (ou seja, o material não pode ser rígido).
- 5.3.4 Todos os sistemas de retenção têm de exibir o nome do fabricante e o mês e ano de fabricação. Todo o sistema de retenção tem de ser substituído 3 anos após a data de fabrico ou 5 anos caso este seja certificado pela FIA.
- 5.3.5 É altamente recomendado que todos os sistemas de retenção sejam substituídos 1 ano após a data de fabrico. Nenhuma parte do sistema de retenção pode ser alterada de qualquer forma, alterando o projeto padrão do fabricante.
- 5.3.6 Não são permitidos sistemas de retenção adicionais.
- 5.3.7 Todos os sistemas de retenção têm de estar devidamente montados com as indicações e recomendações do fabricante. São permitidos os tipos de montagem Bolt-in, Wrap-around e Snap-in, excepto na fixação do cinto de volta, em que o tipo Wrap-around não pode ser utilizado.
- 5.3.8 Além da conformidade com as instruções do fabricante, a instalação de sistemas de retenção também tem de estar de acordo com o seguinte:
- 5.3.8.1 O sistema de retenção tem de ser montado em membros estruturais capazes de suportar a carga colocada sobre eles em caso de acidente, sem se danificarem.
- 5.3.8.2 A montagem do sistema de retenção tem de ser combinada com um assento bem construído, bem instalado e firmemente montado no chassi / roll-cage.
- 5.3.8.3 O sistema de retenção tem de ser utilizado com um assento que tenha o número adequado de ranhuras, na localização adequada, para os cintos. Os assentos não podem ser modificados para criar ranhuras para os cintos.
- 5.3.8.4 Os cintos têm de ser o mais curtos possível para minimizar o efeito de estiramento do cinto.
- 5.3.8.5 O alinhamento dos cintos e alças tem de ser feito de forma a que o movimento de aperto dos mesmos seja em linha reta com os pontos de âncora.
- 5.3.8.6 A âncora preferencial é utilizando suportes de duplo cisalhamento.

- 5.3.8.7 Os sistemas de retenção têm de ser montados utilizando material de qualidade elevada, apropriados para a instalação. São recomendados parafusos de 1/2" (13mm) com rosca de passo fino de grau 8 e porcas de passo deformado de grau 8 (ou melhor).
- 5.3.8.8 Os cintos não podem raspar em qualquer superfície que os possa fazer romper.
- 5.3.8.9 Têm de ser colocados slides de 3 barras perto da placa de ancoragem, ou se foi utilizado o tipo de montagem *Wrap-around*, perto da barra à volta da qual o cinto está preso.
- 5.3.8.10 Os cintos que utilizem placa de ancoragem não costurada têm de ser enrolados de volta uma quarta vez através do slide.
- 5.3.8.11 O tipo de montagem *Wrap-around* deve ser limitado à instalação das alças de ombros e tem de incluir um método de prevenção de movimento lateral dos cintos.
- 5.3.8.12 Os ajustes de aperto dos cintos não podem ser posicionados nas, ou perto das, ranhuras do assento.
- 5.3.8.13 Os sistemas de retenção dos ocupantes têm de ser utilizados devidamente apertados, por todos os ocupantes, em qualquer momento que o veículo esteja em movimento.
- 5.4 **REDES DE SEGURANÇA** – Redes de segurança aprovadas são obrigatórias em todos os veículos e devem cobrir a área aberta completa da cabina em ambos os lados do veículo, na medida em que seja impossível para qualquer membro ou parte do corpo de um ocupante sobressair em relação ao veículo, em qualquer momento, quando o ocupante esteja bem encaixado e preso na sua posição de condução normal.
- 5.4.1 As áreas da asa de vento localizadas atrás do pilar A têm de ser preenchidas por material de rede de segurança se houver alguma chance de qualquer membro ou parte do corpo de qualquer ocupante possa sobressair em relação ao veículo, em qualquer momento, quando o ocupante esteja bem encaixado e preso na sua posição de condução normal. Policarbonato não é permitido.
- 5.4.2 As redes têm de ser instaladas no interior da estrutura para evitar que sejam danificados ou se soltem em caso de capotamento ou slide lateral.
- 5.4.3 Redes fixadas à estrutura das portas são permitidas.
- 5.4.4 As redes têm de ser instaladas de forma a que os ocupantes possam, sem assistência, entrar e sair do veículo em qualquer posição.

5.4.5 Para veículos que utilizem portas de fábrica, ou do estilo de fábrica, o policarbonato nas janelas laterais pode ser substituído por redes desde que os dispositivos de travamento secundários sejam utilizados nas portas. As janelas laterais em Policarbonato têm de ser montadas de forma a permitir a remoção rápida numa situação em que a porta não abra.

5.4.6

5.4.7 O rebordo, aresta e conexões da rede têm de ser feitas de material mais resistente do que a rede em si. Conexões de rede têm de estar a um mínimo de 6" (150mm). Os acessórios aceitáveis incluem, mas não estão limitados a: grampos de mangueira de aço, encaixes instantâneos, elevação a ponto, ganchos metálicos e barras de aço. As redes têm de estar apertadas, de modo a que, quando sujeito a uma força de empurrão de aproximadamente 23kg, a rede desvia menos de 4" (100mm).

5.5 **ASSENTOS/BANCOS**—Todos os assentos têm de ser fabricados por um fabricante reconhecido que se especializa em bancos para aplicações de corrida e ser de um tipo apropriado para o evento.

5.5.1 Assentos de carros de produção são proibidos (a menos que seja um *Land Rover 90, 110 Defender Truck Cab/Pick-Up* utilizando um sistema de retenção de 5 pontos em H fixado ao chassi. Isto aplica-se às classes *Stocke Modified*).

5.5.2 Todos os assentos têm de ser solidamente montados no chassi do veículo e os suportes têm de ser adequadamente reforçados para evitar que o assento se mova em relação à estrutura.

5.5.3 Esteiras ajustáveis do banco têm de ser montadas firmemente à estrutura do veículo para não permitirem movimentos laterais ou verticais entre o assento e a estrutura.

5.5.4 São necessários encostos de cabeça construídos com pelo menos 2" (50mm) de espessura, de preenchimento resiliente, e tendo uma área de aproximadamente 232 centímetros quadrados. Os assentos têm de ter ranhuras apropriadas para acomodar de uma forma correta os sistemas de retenção dos ocupantes.

5.6 **EXTINTORES**—Cada veículo tem de levar um extintor portátil de classe química ABC com aprovação EU, de 1kg, ou maior. O extintor tem de ter um indicador, estar totalmente carregado e ser de fácil acesso a partir do interior do veículo (acessível por todos os ocupantes). Um extintor adicional de 1kg, ou maior, de classe química ABC, tem de ser montado numa posição acessível a partir do exterior do veículo por pessoas não familiarizadas com o veículo. Todos os extintores têm de ser montados de uma maneira que permita a sua remoção e utilização sem o recurso a ferramentas.

5.6.1 Sistemas de supressão de incêndio integrados a bordo são altamente recomendados para além dos extintores portáteis. No caso de um veículo equipado com sistema de extinção a bordo / supressão de incêndio, o veículo ainda assim tem de atender aos requisitos relativamente aos extintores portáteis.

5.6.2 A Associação A Caminho da Aventura / Clube Nortex4 **recomenda** que a capacidade dos extintores seja 2kg.

5.6.3 Todos os extintores e sistemas de supressão têm de ter um selo atual (menos de um ano de idade) de inspeção e etiqueta afixada.

5.7 **BUZINAS**— Todos os veículos têm de ter uma buzina. O som tem de ser nitidamente audível a partir de uma distância de 30 metros à frente do veículo. É permitida a utilização de sirenes, além da buzina, durante a corrida. Buzinas de ar comprimidos não constituem um método aceitável de satisfazer este requisito.

5.8 **REFLETORES**— Todos os veículos têm de ter duas fitas refletoras vermelhas de 5cm de largura e 20cm de altura, ou dois refletores vermelhos redondos com 5cm de diâmetro (lentes traseiras de carros de produção satisfazem este requisito), colocados na porção mais traseira do veículo, em cada canto. As fitas refletoras ou refletores devem ser claramente visíveis a partir da retaguarda.

5.9 **KIT DE PRIMEIROS SOCORROS**— Tem de estar presente em cada veículo um kit de primeiros socorros à prova de intempéries, em todos os momentos, e tem de contar pelo menos os itens básicos para primeiros socorros. O kit tem de ser facilmente acessível dentro da área dos ocupantes, sem necessidade de remoção de qualquer corpo, painel ou equipamento do veículo. Ocupantes com necessidades médicas especiais têm de destacar essas necessidades num local facilmente visível no seu fato antifogo ou capacete.

5.10 **IDENTIFICAÇÃO DO VEÍCULO** – Todos os veículos em competição têm de ser identificados com o número de concorrente correto.

5.10.1 Os números de participante serão compostos por uma combinação dos dígitos de 0 a 9 apenas. Os mesmos terão que ser fabricados e aplicados pelos próprios.

5.10.2 Os números de participante serão atribuídos anualmente aos condutores na base do primeiro a chegar, primeiro a ser servido. Em caso de conflito, a antiguidade com base na data em que o condutor competiu pela primeira vez nos eventos organizados pela Associação A Caminho da Aventura/Clube Nortex4 e associados irá determinar o resultado.

5.10.3 Todos os veículos têm de utilizar uma placa do tipo “Barbatana de Tubarão”, localizada atrás do pilar B. Devem também ter uma placa à frente e uma atrás com o número. Relativamente à placa e ao número devem seguir o código de cores descrito abaixo:

5.10.3.1 UNLIMITED: Fundo branco, Número Preto;

5.10.3.2 LEGEND: Fundo amarelo, Número Preto;

5.10.3.3 MODIFIED: Fundo laranja fluorescente, Número Preto;

5.10.3.4 STOCK: Fundo azul fluorescente, Número Preto;

5.10.3.5 UTV: Fundo preto; Número branco.

5.10.4 À Associação A Caminho da Aventura/Clube Nortex4 reserva-se o direito de requerer a alteração da cor do número e/ou fundo.

5.10.5 A Associação A Caminho da Aventura / Clube Nortex4 não se responsabiliza por problemas que possam advir de veículos com a identificação irreconhecível.

É da responsabilidade do condutor manter a identificação numa condição reconhecível.

5.11 **COMPONENTES GERAIS DOS VEÍCULOS**—Os ocupantes do veículo devem ser capazes de entrar e sair do veículo sozinho, em qualquer posição de forma rápida e fácil. Uma parede antifogo ou anteparo deve separar o compartimento de condução de quaisquer combustíveis, fluídos do motor e ácidos.

5.11.1 Refrigeradores de óleo, refrigeradores de transmissão e radiadores colocados na parte frontal do veículo têm de ter uma parede antifogo que, em caso de rutura ou vazamento, evitará que os líquidos fiquem junto dos ocupantes.

5.11.2 Todos os veículos com portas operacionais devem ter um mecanismo de bloqueio positivo nas portas e têm de ter um mecanismo de bloqueio positivo secundário permanentemente atracado.

5.11.3 Todos os veículos têm de ter uma parede antifogo em metal, que separe o compartimento dos ocupantes do perigo de incêndio a partir do motor e do fornecimento de combustível.

5.11.4 Uma parede mínima tem de poder conter os líquidos e estender-se de um lado ao outro da carroçaria. Se o motor estiver montado na parte traseira, a parede tem de poder conter os líquidos e estender-se desde a altura do ombro do piloto até ao piso do veículo e de lateral a lateral. Se a célula de combustível for montada na traseira e estiver acima da altura dos ombros dos ocupantes, a parede entre o condutor e a célula de combustível tem de se estender, pelo menos, 2" (50mm) acima da parte superior da célula de combustível. O capô é considerado uma extensão da parede antifogo em veículos com motor dianteiro. Qualquer buraco feito na parede, para os membros estruturais, linhas, etc., tem de ser mantido a um nível mínimo. Os buracos não devem ter mais do que 0.0625" (1.6mm) de espaço à volta dos itens que passem por ele. Tem de ser utilizada fita metálica para selar o buraco entre a parede e o item que passa através dela. Motores montados na traseira não são obrigados a ter capô montado.

5.11.5 O piso é obrigatório em todos os veículos e, se não for parte integrante do corpo ou do chassi, têm de ser fixado por um mínimo de 6 parafusos de 0.25" (6.4mm) por lado. Não serão permitidos fixadores nem quaisquer mecanismos de aperto rápido. O piso tem de cobrir toda a área da frente do conjunto dos pedais até à área por trás do(s) assento(s) e, a partir da borda exterior até à borda oposta do veículo. A construção tem de ser feita de modo a conferir uma proteção máxima para os ocupantes, de detritos.

- 5.11.6 Todos os veículos têm de começar a prova com um sistema elétrico funcional completo: gerador ou alternador, ventilador, bomba de água (veículos refrigerados a água). Veículos refrigerados a ar são permitidos.
- 5.11.7 Para choques frontais e traseiros de segurança são necessários em todos os veículos. Não são permitidos objetos salientes ou protuberantes. As extremidades têm de ser aparadas e arredondadas para evitar quaisquer arestas vivas. Os para choques têm de ser concebidos de uma forma que razoavelmente minimize a hipótese de dois veículos ficarem engatados.
- 5.11.8 Os para choques têm, tanto na frente como na traseira, de impedir que em caso de colisões os pneus se encavaliteme subam por cima uns dos outros.
- 5.11.9 Um espelho retrovisor é obrigatório em todos os veículos. O espelho tem de ter pelo menos 40 centímetros quadrados de superfície refletora. O espelho tem de ter uma visão razoavelmente desobstruída da área atrás do veículo.
- 5.11.10 Placas de proteção/deslizamento desenhadas para acrescentar um grau de proteção razoável para a suspensão frontal, direção, e componentes de travagem são recomendadas em todos os veículos. Estas têm de ser afixadas de uma forma segura.
- 5.11.11 Todas as peças de substituição e equipamentos extra transportados no veículo têm de estar fixados firmemente ou arrumados de forma a evitar movimento durante a competição. Todas as peças de substituição e equipamentos extra têm de ser transportados de uma maneira que minimize o risco de lesões para ocupantes do veículo.
- 5.11.12 Todas as partes do veículo devem ser mantidas no mesmo (excluindo em caso de um estrago accidental) durante todo o evento.
- 5.12 **ROLL-BAR/ROLLCAGE**—É da responsabilidade de cada competidor apresentar um veículo seguro para inspeção técnica antes da prova. O competidor tem de fazer a manutenção aos seus equipamentos de segurança, incluindo a integridade do roll-bar/roll cage. À Associação A Caminho da Aventura / Clube Nortex4 reserva-se o direito de não permitir a inclusão de todos os projetos de roll-bar/roll cage, que na opinião do Inspetor Técnico Principal, não estejam aptos para a competição.
- 5.12.1 Os participantes são responsáveis pelas características de segurança do seu veículo, incluindo o design fabricação, qualidade de execução, manutenção e reparação da estrutura do roll-bar/roll cage. Por roll-bar/roll cage entende-se que é uma estrutura ligada em 6 pontos que rodeia e protege os ocupantes do veículo.
- 5.12.2 Todos os veículos devem estar equipados com uma roll-bar/roll cage fabricada com tubos mecânicos de aço macio 1020 ou melhor (maior teor de carbono ou liga de aço).

- 5.12.3 Todos os componentes do roll-bar/roll cage (aros, dobras, reforços, etc.) têm de ter um mínimo de 3" (76mm) de folga a partir do capacete de qualquer ocupante do veículo quando o ocupante está sentado em condições normais de condução / posição de pilotagem. Todos os componentes do roll-bar/roll cage que possam entrar em contacto com capacetes dos ocupantes do veículo devem ser acolchoados.
- 5.12.4 O roll-bar/roll cage tem de ser montado firmemente à estrutura, chassi ou corpo. As extremidades terminais do roll-bar/roll cage têm de ser fixas a um membro estrutural que suporte um impacto máximo sem que se parta e sem que faça essas extremidades moverem-se. O roll-bar/roll cage exterior à cabina tem de ensanduichar a estrutura à mesma.
- 5.12.5 Todos os veículos, incluindo aqueles que têm portas de produção (stock), têm de ter pelo menos uma barra lateral para proteger os ocupantes do veículo de impactos laterais. Essas barras têm de ser feitas com o mesmo tubo e material do resto do roll-bar/roll cage, têm de ser o mais paralelas possível ao solo e soldadas ao arco frontal e traseiro do roll-bar/roll cage. A localização das barras laterais não pode causar dificuldade na entrada ou saída do veículo.
- 5.12.6 Têm de ser montados contra reforços em todos os locais onde fraturas de solda isoladas podem afetar a segurança dos ocupantes. Têm de ser feitos do mesmo material que todo o roll-bar/roll cage.
- 5.12.7 O roll-bar/roll cage tem de ser fixado em 6 pontos a volta dos ocupantes.
- 5.12.8 A área do roll-bar/roll cage imediatamente acima dos ocupantes deve ser preenchida com chapa metálica de, pelo menos, 1mm ou com chapa de alumínio de, pelo menos, 3.2mm e deve soldada ou aparafusada à armação do roll-bar/roll cage.

5.13 ENGENHARIA

- 5.13.1 **Opção 1:** Seguir as regras explicadas no ponto 5.12.;
- 5.13.2 **Opção 2:** o competidor pode fornecer um desenho de um projeto de engenharia certificado para ser revisado pelo consultor de engenharia da Associação A Caminho da Aventura / Clube Nortex4. A aprovação final será feita pelo Inspetor Técnico Principal. Todas as descobertas serão privadas entre o competidor e a Associação A Caminho da Aventura / Clube Nortex4;
- 5.13.3 **Opção 3:** a Associação A Caminho da Aventura / Clube Nortex4 propõe o projeto do chassi projetado e torna todos os registros públicos. A aprovação final será feita pelo Inspetor Técnico Principal.
- 5.14 **MOTOR**—O motor tem de estar livre de fugas. Veja a secção MEIO AMBIENTE para mais informação e regrese considerações relativas aos problemas ambientais.

5.14.1 As aberturas do motor devem correr para um sistema de contenção de líquidos e as varetas devem ser do tipo bloqueio. Veja a secção MEIO AMBIENTE para mais informação e regras e considerações relativas aos problemas ambientais.

5.14.2 Pára-chamas ou supressores aprovados são obrigatórios em todos os veículos. O sistema de saída de exaustão tem de se estender pelo menos 30cm após a parte traseira do compartimento dos ocupantes. Tem de ser dirigido para trás e para fora da carroçaria/estrutura, longe dos ocupantes, células de combustível e dos pneus, e ser colocados de tal maneira a minimizar a produção de pó. Veja a secção MEIO AMBIENTE para mais informação e regras e considerações relativas aos problemas ambientais.

5.14.3 Nenhum participante pode trocar um motor completo durante o evento. É considerada troca de motor se o bloco for substituído.

5.15 **TRANSMISSÃO** – A transmissão tem de estar livre de fugas. Veja a secção MEIO AMBIENTE para mais informação e regras e considerações relativas aos problemas ambientais.

5.15.1 Todos os veículos têm de ter a marcha atrás funcional.

5.15.2 A transmissão tem de ter uma proteção de dispersão aprovada, ou um solo aprovado entre os ocupantes e a transmissão.

5.16 **CAIXA DE TRANSFERÊNCIAS** – A caixa de transferências tem de estar livre de fugas. Veja a secção MEIO AMBIENTE para mais informação e regras e considerações relativas aos problemas ambientais.

5.16.1 As aberturas da caixa de transferências devem correr para um sistema de contenção de líquidos. Veja a secção MEIO AMBIENTE para mais informação e regras e considerações relativas aos problemas ambientais.

5.16.2 Todos os veículos devem ser capazes de transmitir potência a todas as quatro rodas / pneus, e devem estar equipados com redutoras. As redutoras são definidas como uma relação de transmissão menor (numericamente maior) do que 1:1.

5.17 EIXO DE TRANSMISSÃO

5.17.1 As juntas de Cardan têm de ser cobertas com um mínimo de 1mm de alumínio, ou 0,8mm de aço, ou 0,8mm de metal expandido, ou policarbonato de 3mm, de tal forma que as peças são desviadas dos ocupantes no caso de falha na junta de Cardan. O material só precisa ser instalado entre os ocupantes e as juntas de Cardan do eixo de transmissão.

5.17.2 É recomendado um apoio cilíndrico do eixo de transmissão.

5.18 DIREÇÃO

5.18.1 Sistemas de direção assistida têm de estar livres de fugas.

5.18.2 Os tubos de ventilação de direção assistida devem ser conectados a um sistema de contenção de fluidos que evite que o líquido vaze no chão. Veja a secção MEIO AMBIENTE para mais informação e regras e considerações relativas aos problemas ambientais.

5.18.3 Todas as linhas de direção hidráulica devem estar em boas condições de funcionamento e livres de rachaduras, defeitos ou vazamentos. As linhas hidráulicas devem ser executadas de forma a protegê-las de possíveis danos.

5.19 SUSPENSÃO

5.19.1 Tem de haver pelo menos um amortecedor de absorção por roda.

5.19.2 Os pontos de articulação de suspensão e os pontos de conexão devem estar livres de rachaduras e em boas condições físicas, conforme determinado pelo Inspetor Técnico Principal ou seu delegado.

5.19.3 Os amortecedores têm de estar livres de fugas. Veja a secção MEIO AMBIENTE para mais informação e regras e considerações relativas aos problemas ambientais.

5.20 TRAVÕES

5.20.1 Os travões têm de conseguir aplicar força adequada para travar todos os quatro pneus. Os travões têm de estar em condições de funcionamento seguras e sem vazamentos durante todo o evento. Se ocorrerem problemas no sistema de travagem durante o evento, têm de ser reparados antes de continuar em competição.

5.20.2 O pedal de travão montado no junto ao pé do piloto deve poder operar todos os travões com um único pé.

5.20.3 Cada veículo deve ter um meio de aplicar pressão de travagem contínua enquanto o veículo está estacionado com o(s) ocupante(s) fora do veículo.

5.21 CONTROLOS

5.21.1 Todos os aceleradores, controlados à mão ou a pé, têm de ter pelo menos uma mola de retorno de rigidez suficiente para fechar instantaneamente o pedal do acelerador quando o acelerador é solto. Os veículos com carburador têm de ter pelo menos duas molas de retorno do acelerador, pelo menos uma das quais deve ser fixada ao carburador. Todos os veículos devem ter pelo menos uma mola de retorno do acelerador no pedal do acelerador e uma no controlo do acelerador (controlo do pedal ou da mão). Os controladores controlados por computador (sistemas eletrónicos de controlo de aceleração) estão isentos da necessidade de ter uma mola de retorno no corpo do acelerador, mas devem ter uma mola de retorno no controlo do acelerador (controlo do pedal ou da mão) ou manter o sistema stock. Um sistema de paragem ou aceleração positiva tem de ser utilizado para evitar que a ligação do acelerador fique em posição aberta.

5.21.2 Os controlos adaptativos podem ser utilizados, conforme necessário. Os aceleradores de mão devem cumprir os mesmos requisitos que um acelerador de pé e devem atender à aprovação da Organização.

5.22 SISTEMA DE COMBUSTÍVEL

5.22.1 COMBUSTÍVEL: TIPOS

5.22.1.1. Qualquer um dos seguintes combustíveis disponíveis comercialmente pode ser utilizado:

- 5.22.1.1.1 Gasolina e Diesel à venda em bombas de combustível e estações de serviço;
 - 5.22.1.1.2 Gasolina para corridas, como originalmente produzida;
 - 5.22.1.1.3 Combustíveis alternativos, incluindo biodiesel, sob a aprovação da Organização;
 - 5.22.1.1.4. Propano e gás natural.
- 5.22.1.2 Álcool e nitro-metano não são permitidos.
- 5.22.1.3 Podem ser utilizados aditivos de combustível comercialmente produzidos, anunciados nacionalmente.

5.22.2 COMBUSTÍVEL: ARMAZENAMENTO

5.22.2.1 São aceitáveis armazenamentos de Stock, personalizados em aço e em poliuretano. TODOS os tanques de alumínio têm de ser do tipo bladder (bexiga) sem exceção.

5.22.2.2 Podem ser utilizados tanques de combustível auxiliares. Têm de ser também células de segurança de combustível.

5.22.2.3 Tem de haver de haver uma barreira antifogo substancial entre o tanque de combustível e os ocupantes.

5.22.2.4 Os tanques de combustível têm de ser montados de forma a proteger o tanque de danos devido a uma colisão traseira, impacto de detritos ou rochas por baixo do veículo, danos devidos a capotamento, ou devido à flexão do chassi.

5.22.2.5 As células de segurança de combustível têm de consistir de uma bladder (bexiga) fechada num recipiente deformável. O recipiente tem de ser construído em aço de 0,8mm, alumínio de 1,5mm ou em Marlex de 3mm. O recipiente tem de ser firmemente anexado ao veículo com parafusos ou cintas de aço. Todos os encaixes têm de ser incorporados na superfície do recipiente e ligados à superfície do recipiente como parte integrante do tanque ou selados mecanicamente por um anel e sistema de contra-anel por junta plana ou O-Ring. São obrigatórias divisórias interiores em todas as células de combustível. A espuma é uma forma aceitável de divisória interior. A construção da bladder (bexiga) deve ser de tecido de Nylon ou

Dacron impregnado e revestido com um elastômero resistente ao combustível. As células de polímero rotativo moldado são aceitáveis, quando encapsuladas em um recipiente construído em aço de 0.8mm ou alumínio de 1,5mm.

5.22.2.6 Tanques acumuladores de combustível são permitidos dentro dos seguintes parâmetros: têm de ser construídos de alumínio ou aço de 3mm, têm de ser montados ao chassi utilizando isolamento de borracha e tem de ter uma capacidade não superior a 1 litro.

5.22.2.7 Não são permitidos no veículo, o uso de jerrycans ou outros recipientes portáteis de combustível durante o evento. O uso de jerrycans ou outros recipientes portáteis de combustível sujeitará o participante a uma penalização de tempo ou desqualificação.

5.22.2.8 O uso de combustíveis alternativos (gás propano ou gás natural) deve ser feito recorrendo a uma célula de combustível aprovada, conforme determinado pelos padrões da EU e com a aprovação da Associação A Caminho da Aventura / Clube Nortex4.

5.22.2.9 Métodos alternativos devem ser aprovados pela Organização.

5.22.3 COMBUSTÍVEL: INSTALAÇÃO, ENCHIMENTO E VENTILAÇÃO

5.22.3.1 O projeto e instalação de tanque de combustível e componentes relacionados (tubagens) tem de prevenir que o combustível escape se o veículo estiver parcialmente ou totalmente invertido. São necessárias válvulas de isolamento de combustível a partir da linha de fornecimento de combustível, da linha de retorno e da linha de ventilação. As válvulas de isolamento de combustível têm de estar localizadas de tal modo que, com o veículo em qualquer posição, possam ser rapidamente fechadas para restringir o fluxo contínuo de combustível para o solo, no caso de uma rutura na linha de combustível. Veja a secção MEIO AMBIENTE para mais informação e regras e considerações relativas aos problemas ambientais.

5.22.3.2 Os acumuladores têm de ter entrada de alimentação, saída de abastecimento, retorno e conexões de saída com válvulas de isolamento.

5.22.3.3 O tanque de combustível deve ser reabastecido a partir de, e ventilado para o lado de fora do compartimento dos ocupantes.

5.22.3.4 As linhas de enchimento de combustível e as tampas de enchimento de combustível com retenção positiva, não ventiladas, têm de ser localizadas e protegidas de forma a evitar que sejam derrubadas ou abertas durante o movimento do veículo, capotamento ou impacto acidental. As tampas do tipo Monza / flip-type são estritamente proibidas.

5.22.3.5 Todos os pontos de enchimento de combustível ligados ao quadro ou ao painel do corpo têm

de ser conectados ao tanque usando acopladores flexíveis. Todos os pontos de enchimento de combustível têm de estar rodeados por um protetor de salpicos (o painel do corpo é aceitável como um protetor de salpicos, se estiver selado). O protetor de salpicos tem de direcionar o vazamento de combustível para fora do veículo e longe do compartimento dos ocupantes, do motor e do escape. Tem de ser colocada uma válvula de retenção nos pontos de enchimento de combustível em todas as células de combustível, para o caso de capotamento. É altamente recomendável que as tampas de enchimento de combustível removíveis tenham uma alça ou corrente flexível para prendê-las ao veículo.

5.22.3.6 As linhas de ventilação de combustível têm de ter uma válvula de retenção em caso de capotamento incorporada na célula de combustível e têm de respirar para fora do compartimento dos ocupantes e ser dirigidas para longe do motor e do sistema de escape.

5.22.3.7 A linha de ventilação de combustível tem de seguir um dos seguintes parâmetros: a linha de ventilação de combustível tem de se estender até o ponto mais alto do roll-bar/roll cage mais próximo da célula de combustível; através da largura do veículo; até a parte inferior da barriga do veículo ou 76mm abaixo da célula de combustível, o que for menor.

5.22.3.8 A linha de ventilação de combustível tem de se deslocar acima da célula de combustível para um ponto que é 101mm acima da parte superior da célula de combustível. A partir daí, tem de ser embrulhado um loop completo em torno do exterior da célula de combustível perto do topo da célula de combustível e, em seguida, ser encaminhado até um ponto 76 mm abaixo do ponto mais baixo da célula de combustível.

5.22.3.9 Esteiras de combustível são necessárias para todos os reabastecimentos. Nenhum veículo pode ser reabastecido fora dos locais apropriados para o efeito. O armazenamento de combustível nas boxes tem de considerar a segurança como a prioridade máxima. A Associação A Caminho da Aventura / Clube Nortex4 recomenda altamente o uso de fita de segurança e sinais de "Não fumar / Sem Chama Aberta" na área que envolve o armazenamento de combustível e locais de transferência. As torres de combustível têm de estar localizadas a pelo menos 508mm do percurso. Todas as torres têm de utilizar apenas uma mangueira de abastecimento que incorpore uma válvula do tipo homem morto carregada por mola que feche automaticamente a mangueira de abastecimento quando a alça é solta. Todas as torres têm de utilizar apenas uma mangueira de abastecimento que incorpore um ponto de ruptura que seque a mangueira do tanque/combustível se a mangueira de abastecimento estiver desmontada (por exemplo, no caso de o veículo se afastar com a mangueira ainda presa ao veículo). Veja a secção MEIO AMBIENTE para mais informação e regras e considerações relativas aos problemas ambientais.

5.23 PARAFUSOS

5.23.1 Recomenda-se que todos os componentes da direção, suspensão, chassi, direção e a marcha do veículo sejam protegidos com parafusos S.A.E. *grade 8* ou superior, ou equivalente métrico. Os parafusos roscados macho devem ser protegidos com: porcas de bloqueio, arruelas de segurança, cavilhas ou fio de segurança e devem ter pelo menos uma rosca completa que mostre através da porca.

5.24 SISTEMA ELÉTRICO

5.24.1 **CORTA CORRENTE** – um interruptor principal de corrente, altamente visível, facilmente distinguível e colorido tem de ficar localizado na zona do painel de instrumentos do veículo e estar claramente rotulado. O interruptor tem de ser capaz de desligar todo o sistema elétrico do veículo. O interruptor tem de desligar o motor quando na posição de desligado. O fornecimento de energia para o guincho e para o equipamento elétrico secundário de baixa corrente, que requer uma fonte de alimentação ininterrupta pode contornar essa opção. É altamente recomendável que sejam utilizadas baterias *heavy-duty* do estilo marinhas, capazes de suportar a carga total do veículo (incluindo guincho) e serem ligadas de modo a que todo o sistema elétrico possa ser desativado com o interruptor.

5.24.1.1 O interruptor de corte de corrente tem de estar acessível a todos os ocupantes do veículo.

5.24.2 **IGNIÇÃO** – cada veículo tem de ter um dispositivo de ligar / desligar a ignição. O interruptor deve ser rotulado como “*Ignition ON/OFF*” e estar localizado a uma curta distância do condutor e acessível do lado de fora do veículo. Todas as bombas elétricas de combustível com interruptores independentes têm de ser rotuladas como “*Fuel ON/OFF*” e ser de fácil acesso ao piloto e de fora do veículo. É altamente recomendável que as bombas elétricas de combustível não sejam ligadas de forma independente.

5.24.3 **BATERIAS** – as baterias têm de ser montadas de forma segura com suportes de metal, braçadeiras metálicas, ou apertadas de uma forma que impeça o deslocamento em caso de capotamento. Todas as baterias de ácido têm de estar numa caixa ou invólucro capaz de conter a quantidade de ácido existente na bateria. As baterias não podem estar localizadas no compartimento dos ocupantes. As baterias são consideradas como estando no compartimento dos ocupantes se não existir qualquer barreira entre a bateria e os ocupantes. Todas as baterias têm de ser do tipo selado. Baterias do tipo “gel” são altamente recomendadas.

5.24.4 **LUZES** – faróis de trabalho apenas são necessários em eventos em que qualquer parte do evento ocorra entre o pôr do sol e o nascer do sol.

5.24.4.1 Todos os veículos devem ter um mínimo de duas luzes traseiras, duas luzes de travagem e uma luz amarela voltada para trás. As luzes traseiras de origem, se estiverem equipadas, são permitidas se elas permanecerem ligadas sempre que a ignição do veículo estiver ligada.

5.24.4.2 A luz traseira amarela tem de ser instalada em todos os veículos.

5.24.4.3 Todas as luzes voltadas para a retaguarda têm de estar protegidas contra danos que podem ser causados por capotamento. As luzes traseiras têm de ter pelo menos 76mm de diâmetro, ou ser aprovadas pela Organização, e têm de ser montadas de forma a serem claramente visíveis a partir da parte traseira do veículo. A luz amarela voltada para a traseira, e a luz azul se necessária, têm de iluminar com um brilho que seja pelo menos equivalente a uma lâmpada de automóvel de 40 watts a 12V, mas não mais brilhante do que o equivalente a uma lâmpada de automóvel de 55 watts a 12V. São permitidas lâmpadas LED de brilho apropriado. A lente amarela tem de ser de cor amarela com cobertura profunda, nenhuma outra cor é permitida. A lente azul tem de ser de cor azul de cobertura média, nenhuma outra cor é permitida. A luz amarela, e a luz azul se necessária, têm de ser montadas a um mínimo de 1219mm a partir do solo e devem ser claramente visíveis, sem obstruções (isto é, não montadas atrás de qualquer objeto translúcido), de qualquer posição em um arco imaginário da posição das 5 horas até a posição das 7 horas do veículo. A luz amarela, e a luz azul se necessária, têm de ser colocadas de modo a não prejudicar a visão de outro piloto que se aproxime da parte traseira do veículo. Todas as luzes voltadas para a retaguarda têm de estar ligadas ao interruptor de ignição ou diretamente a um interruptor da bateria principal, de forma a que permaneçam ligados sempre que a ignição esteja ligada.

5.24.4.4 Se, durante a duração da prova, qualquer luz necessária não funcionar, a luz tem de ser reparada ou substituída na próxima assistência antes do veículo poder continuar em prova.

5.24.5 **ARRANQUE** – todos os veículos têm de poder arrancar com o uso de um motor de arranque elétrico a bordo.

5.24.6 **RODAS E PNEUS**

5.24.6.1 Todos os veículos têm de ter exatamente 4 rodas, cada uma com exatamente um pneu.

5.24.6.2 A utilização de tampões de roda de qualquer tipo não é permitida.

5.24.6.3 Todos os pneus de fábrica construídos por qualquer fabricante são permitidos.

5.24.6.4 Os pneus têm de ser verificados visualmente para atestar a sua condição e não devem ser considerados obviamente inseguros pelo Inspetor Técnico Principal.

5.24.6.5 Pneus com pregos, parafusos ou com qualquer outro item adicionado aos pneus não são permitidos. O desbaste ou outras modificações que envolvem a remoção de material do pneu são permitidos.

5.24.6.6 Sistemas de inflação que retenham o perfil do pneu no caso de um furo não são permitidos. Os

produtos do tipo *Tire Liner* com um diâmetro exterior funcional não superior a 27" serão permitidos. Os veículos podem e serão testados a qualquer momento. Incumprimento pela primeira vez, dá direito a desclassificação da corrida. Segunda vez, suspensão durante toda a temporada.

5.24.6.7 O requisito para os pneus *DOT Street Legal* nas classes limitadas está implícito em todos os pneus "pegajosos" de corrida, independentemente do seu selo DOT. Por exemplo, os *Maxxis Trepadors* de competição que têm um Selo DOT.

5.24.7 PESO DO VEÍCULO

5.24.7.1 O peso oficial do veículo é o peso seco vazio do veículo. O peso seco vazio é medido sem combustível, pneus suplentes, ferramentas, peças suplentes ou ocupantes no veículo. O peso oficial será o peso conforme mostrado nas escalas oficiais da Organização. O veículo tem de conseguir circular dentro e fora das escalas sob seu próprio poder com todos os sistemas mecânicos completos e preparados para competir.

6 CLASSES EM COMPETIÇÃO

6.1 CLASSE STOCK

6.1.1 O espírito da classe Stock é permitir a veículos de fábrica e vendedores de componentes mostrarem os seus produtos enquanto as equipas competem numa classe para verdadeiros pilotos com versões muito aproximadas de veículos que podem circular na via pública. O piloto deverá provar a legalidade de qualquer parte de seu veículo, incluindo, mas não limitado a: Motor / Transmissão, comprimento da estrutura, configuração da suspensão.

6.1.2 **VEÍCULOS ELEGÍVEIS** - Todo e qualquer veículo automóvel de tração às quatro rodas baseado num de produção é elegível para competição, desde que cumpra todas as regras e regulamentos aqui especificados e com as seguintes limitações e exceções: Mínimo de mil (1000) unidades foram produzidas pelo fabricante original para determinado ano/modelo, para determinado mercado/região. Veículos produzidos para mercados estrangeiros podem ser importados para competição, mas as características e / ou componentes encontrados em veículos produzidos para diferentes regiões / mercados não devem ser combinados em nenhum veículo se isso violar quaisquer regras ou regulamentos especificados neste documento.

6.1.3 **QUADRO E CORPO** - O quadro de referência (o quadro é considerado o principal trilho do quadro e todos os membros permanentes de fábrica) deve ser mantido e deve ser completo e não modificado. Nenhum material pode ser removido por qualquer motivo e nenhuma seção do quadro pode ser moldada ou reformada com as seguintes limitações e exceções:

6.1.3.1 A parte traseira da estrutura e da travessa traseira podem ser removidas ou aparadas com o único propósito de instalar um amortecedor traseiro de pós-venda.

6.1.3.2 Quadros podem ser reforçados pela adição de material. Corpo de stock (o corpo é considerado como

sendo a cabine completa, incluindo todas as chapas metálicas internas e externas, portas, capot, defensas, grade, etc.) é necessário.

- 6.1.3.3 Podem ser abertos furos em qualquer parte do corpo com a finalidade única e exclusiva de permitir que os tubos de gaiola e a caixa de transmissão / transferência sejam passadas pelo corpo. Os orifícios abertos devem ser mantidos dentro de 12 mm do diâmetro de qualquer tubo ou articulação que passa pelo corpo, com restrições adicionais relacionadas a furos em paredes de corta fogo.
- 6.1.4 As portas de stock podem ser modificadas para criar meias-portas e / ou também podem ser substituídas por portas tubulares. Portas devem abrir e fechar e não são permitidos painéis aparafusados.
- 6.1.5 Janelas de stock (vidro) não são necessárias, mas são permitidas, desde que atendam aos regulamentos de via pública. Podem ser permitidas alternativas ao tradicional vidro de segurança, mediante aprovação da Organização.
- 6.1.6 A parte interna das cavas das rodas tem de ser completa e não modificada, com as seguintes limitações e exceções: as cavas podem ser aparadas para o propósito único e exclusivo de permitir o movimento do pneu. Modificações devem preservar a aparência das cavas das rodas de stock, como originalmente fabricadas, e não devem ser aparadas excessivamente (não mais do que uma folga de 50 mm) entre qualquer parte da chapa externa e do pneu em compressão total.
- 6.1.7 A parte exterior das cavas das rodas (abas) pode ser substituída por qualquer outra que possa circular em via pública (são permitidas em fibra de vidro).
- 6.1.8 Danos extensivos em qualquer parte do quadro ou corpo (antes do início da corrida) podem ser considerados modificações ilegais, e reparos podem ser necessários, conforme determinado por, e a critério exclusivo do Inspetor Técnico Chefe.
- 6.1.9 Os apoios da carroceria de stock podem ser modificados ou eliminados, com as seguintes limitações e exceções: O corpo do chassi deve permanecer dentro de 25mm da configuração do stock, conforme fabricado originalmente. Os suportes do corpo não podem ser modificados ou eliminados por qualquer motivo que não permita que qualquer parte do rollbar / rollcage passe pelo corpo para ser preso com firmeza ao chassi.
- 6.1.10 Faróis de fábrica são necessários e devem ser funcionais.
- 6.1.11 Para-choques de fábrica não são necessários e podem ser modificados ou eliminados.
- 6.1.12 **MOTOR** - O motor de stock deve ser mantido, mas pode ser substituído por qualquer disponível em marca / modelo / ano. Qualquer modificação é permitida, com as seguintes limitações e exceções: O bloco do motor de stock deve ser mantido, como originalmente fabricado. Indução Forçada de todos os tipos não é permitida, a menos que sejam equipados de fábrica.

- 6.1.12.1 Se equipado com um motor refrigerado a água, o radiador deve permanecer dentro de 152 mm do local original, como originalmente fabricado.
- 6.1.13 **TRANSMISSÃO** - A transmissão de stock deve ser mantida, mas pode ser substituída por qualquer disponível em marca / modelo / ano. Todas e quaisquer modificações são permitidas, com as seguintes limitações e exceções: as caixas de transmissão de stock devem ser mantidos, conforme originalmente fabricados. Transmissões auxiliares (por exemplo, transmissões secundárias, *under / over-drives*, etc.) não são permitidas.
- 6.1.14 **CAIXA DE TRANSFERÊNCIA** - Todas e quaisquer caixas de transferência são permitidas, desde que atendam a todas as regras e regulamentos adicionais aqui especificados.
- 6.1.15 **EIXO DE TRANSMISSÃO** - Todo e qualquer eixo de acionamento é permitido, desde que atenda a todas as regras e regulamentos adicionais especificado aqui.
- 6.1.16 **EIXOS** - Todos e quaisquer conjuntos de eixos são permitidos, desde que atendam a todas as regras e regulamentos adicionais aqui especificados.
- 6.1.17 **DIREÇÃO** - Os componentes de direção podem ser modificados ou eliminados e os componentes de direção / articulação podem ser instalados em qualquer local e orientação, com as seguintes limitações e exceções: Todos os veículos devem manter algum tipo de articulação de direção mecânica (por exemplo, direção hidráulica completa não é permitida, a menos que equipada de fábrica), e a dita ligação deve ser capaz de controlar a direção dos volantes / pneus sem o benefício de quaisquer ajudas de direção hidráulica adicionais. A caixa de direção (ou cremalheira, se assim equipada) deve permanecer dentro de 101mm do local de armazenamento. Nenhuma parte da articulação de direção deve ser orientada de modo a ser parcial ou substancialmente paralela aos trilhos de armação ou qualquer parte de articulação da suspensão, com exceção da *drag-link* e da *track-bar* (se assim equipada, e a menos que esteja equipada de outra forma, conforme originalmente fabricada). A direção traseira não é permitida.
- 6.1.18 SUSPENSÃO**
- 6.1.18.1 A distância entre eixos tem de permanecer dentro de uma margem de 76mm de stock, como originalmente fabricado.
- 6.1.18.2 A configuração da suspensão deve permanecer em stock, conforme originalmente fabricada (o que significa que as molas helicoidais devem permanecer como molas helicoidais, as barras de torção devem permanecer como barras de torção, etc.).
- 6.1.18.3 As molas de lâminas podem ser substituídas por quaisquer molas de lâminas e podem ser instaladas em qualquer local e orientação, com as seguintes limitações e exceções: As molas de lâminas têm de ser conectadas diretamente ao conjunto do eixo, a menos que estejam equipadas de fábrica de outra maneira. Os elos / articulações podem ser instalados, mas as molas

de lâmina devem ser capazes de localizar o conjunto de eixos em relação ao chassi em qualquer direção sem o uso de tais elos / articulações. Como tal, as molas elípticas, as molas de lâminas transversais e o uso de manilhas duplas (nos pontos de montagem da mola dianteira e traseira no chassi) não são permitidas, a menos que sejam de fábrica.

- 6.1.18.4 As molas helicoidais e a respetiva suspensão podem ser modificadas ou eliminadas e substituídas por quaisquer molas helicoidais e articulações, e podem ser instaladas em qualquer local e orientação, com as seguintes limitações e exceções: As molas espirais têm de ser conectadas diretamente ao conjunto do eixo e ao chassi não deve ser montado de forma alguma para produzir qualquer tipo de vantagem mecânica, a menos que esteja equipado de fábrica. As molas helicoidais não podem ser substituídas por nenhum tipo de *coilover*, a menos que venham equipados de fábrica (se equipados desta forma podem ser substituídos por *coilovers* de pós-venda).
- 6.1.18.5 A suspensão secundária não é permitida, a menos que seja equipada de fábrica (a suspensão secundária é considerada como um meio ou método de suportar qualquer parte do peso do veículo e / ou afetar a taxa da mola primária a qualquer momento). Assim, molas de todos os tipos, airbags, suspensão de ar e batidas hidráulicas com carga de ar / nitrogênio não são permitidas. Os batentes compressíveis feitos de borracha, espuma ou outros materiais similares são permitidos, com as seguintes limitações e exceções: Os batentes não podem ter qualquer efeito em qualquer aspeto do desempenho do veículo após 50mm do movimento vertical da roda (sob compressão). Sistemas de absorção de choque de qualquer marca / modelo / tipo são permitidos e podem ser instalados em qualquer local e orientação, com as seguintes limitações e exceções: Apenas um amortecedor é permitido por roda / pneu (exceto pneus suplentes). Os amortecedores não devem ter diâmetro maior que 67mm (diâmetro externo do corpo do amortecedor) e não podem ter capacidade para mais de 355mm de curso. Sistemas sensíveis à posição (incluindo *Bypass* de todos os tipos) não são permitidos. Os amortecedores devem ser conectados diretamente ao conjunto do eixo e ao chassi e não podem ser montados de forma alguma para produzir qualquer tipo de vantagem mecânica, a menos que sejam equipados de fábrica (sistemas que limitem a progressão vertical de abertura não são considerados uma vantagem mecânica).
- 6.1.18.6 Controlos de suspensão manual (por exemplo, sistema hidráulico forçado) não são permitidos.

the ultimate iberian race

- 6.1.19 **RODASEPNEUS** - Todos os tipos de pneus de fabricantes são permitidos. Os pneus devem ser aprovados pelo DOT / CE, com um diâmetro externo máximo de 35" (ou equivalente), e serão verificados em cada evento usando um medidor, a menos que especificado de outra forma em regulamentos suplementares que abrangem eventos especiais. Os compostos dos pneus serão verificados usando as marcas / identificação fornecidas pelo fabricante no pneu, se este já não estiver visível, é da responsabilidade do condutor fornecer.

6.2 CLASSE MODIFIED

- 6.2.1 **QUADRO E CORPO** - O quadro é considerado o trilho principal usado para montar os eixos, motor, transmissão e corpo (chassi). Ele pode começar no local de montagem do motor (local de montagem

do motor deve ser o mesmo de fábrica) até atrás da parte traseira dos assentos dos ocupantes. O equilíbrio do quadro deve permanecer, no entanto, há exceções para a montagem da suspensão.

6.2.1.1 O quadro de stock deve ser mantido, no entanto, são permitidos quadros pós-venda e personalizados. Os quadros de pós-venda e personalizados devem ter um design do tipo caixa com dimensões mínimas de 38 mm x 76 mm x 3 mm.

6.2.1.2 Na altura de condução estática, a parte inferior dos trilhos da estrutura não pode ser mais alta do que a parte superior do pneu.

6.2.1.3 Em nenhum momento os trilhos da estrutura devem estar a menos de 406 mm de distância, medidos horizontalmente.

6.2.1.4 Os trilhos da estrutura devem permanecer dentro de 101 mm de alinhamento vertical em relação um ao outro durante todo o comprimento do quadro.

6.2.1.5 O corpo é considerado o exterior da cabina, portas, capô, pára-lamas dianteiro / traseiro, grelha, etc.

6.2.1.6 Todos os veículos têm de assemelhar-se a um veículo de produção stock e o corpo tem de estar completo com as seguintes limitações e exceções: São permitidas modificações no corpo para desempenho e / ou espaço, mas devem preservar a aparência do corpo de stock, conforme originalmente fabricado.

6.2.1.7 Para afeição na Classe Modified, um Veículo de Produção é definido como qualquer veículo que tenha um mínimo de 250 combinações chassis / carroçaria vendidas ao público.

6.2.2 **MOTOR** - Todos e quaisquer motores são permitidos, desde que atendam a todas as regras e regulamentos adicionais aqui especificados e com as seguintes limitações e exceções: A parte de trás do bloco do motor deve estar localizada na frente da parte mais distante do assento do motorista, a menos que seja de outra forma equipado como originalmente fabricado.

6.2.2.1 Montagem livre do radiador.

6.2.3 **TRANSMISSÃO** - Qualquer transmissão é permitida, desde que atendam a todas as regras e regulamentos adicionais especificados aqui.

6.2.4 **CAIXA DE TRANSFERÊNCIA** – Qualquer caixa de transferências é permitida, desde que atendam a todas as regras e regulamentos adicionais especificados aqui.

6.2.5 **EIXO DE TRANSMISSÃO** - Qualquer eixo de transmissão é permitido, desde que atendam a todas as regras e regulamentos adicionais especificados aqui.

- 6.2.6 **EIXOS** - Todos e quaisquer conjuntos de eixos são permitidos, desde que atendam a todas as regras e regulamentos adicionais aqui especificados.
- 6.2.7 **DIREÇÃO** - Todos os veículos devem manter algum tipo de articulação de direção mecânica (por exemplo, direção hidráulica completa não é permitida, a menos que equipada de fábrica), e a dita ligação deve ser capaz de controlar a direção dos volantes / pneus sem o benefício de quaisquer ajudas de direção hidráulica adicionais.
- 6.2.8 **SUSPENSÃO** - Todos e quaisquer componentes e configurações da suspensão são permitidos, desde que atendam a todas as regras e regulamentos adicionais aqui especificados.
- 6.2.8.1 Amortecedores de qualquer marca / modelo / tipo são permitidos e podem ser instalados em qualquer local e orientação, com o seguintes limitações e exceções:
- 6.2.8.1.1 Apenas dois amortecedores são permitidos por roda / pneu (não incluindo pneus suplentes). Amortecedores não devem ser maiores que 67mm de diâmetro (diâmetro externo do corpo de choque) e não devem ser capazes de mais de 355mm de curso. Os amortecedores devem ser conectados diretamente ao conjunto do eixo e ao chassi e não devem ser montados de forma a gerar qualquer tipo de vantagem mecânica, a menos que sejam fornecidos de fábrica (a montagem de amortecedores fora da vertical é permitida e não deve ser considerada vantagem mecânica), ou equipado com qualquer tipo de suspensão independente (e, em seguida, os amortecedores só podem ser montados de forma a produzir uma vantagem mecânica nas rodas / pneus que são suspensos independentemente).
- 6.2.8.1.2 Controlos de suspensão manual (por exemplo, sistema hidráulico forçado) não são permitidos.
- 6.2.9 **RODAS E PNEUS** - Todos os tipos de pneus do fabricante são permitidos. Os pneus devem ser aprovados pelo DOT / CE, com um diâmetro externo máximo de 37 "(ou equivalente), e serão verificados em cada evento usando um medidor, a menos que especificado de outra forma em regulamentos suplementares que abrangem eventos especiais. Os compostos dos pneus serão verificados usando as marcas / identificação fornecidas pelo fabricante no pneu, se este já não estiver visível, é da responsabilidade do condutor fornecer.

6.3 CLASSE LEGEND

- 6.3.1 O motor tem de ser frontal.
- 6.3.2 Tem de ter 2 assentos lado a lado.
- 6.3.3 Apenas é permitido um amortecedor por roda.
- 6.3.4 Tem de ser de eixo rígido.

6.3.5 Todos os tipos de pneus do fabricante são permitidos. Os pneus devem ser aprovados pelo DOT/CE e não pegajosos, com um diâmetro externo máximo de 37" (ou equivalente), e serão verificados em cada evento usando um medidor, a menos que especificado de outra forma em regulamentos suplementares que abrangem eventos especiais. Os compostos dos pneus serão verificados usando as marcas / identificação fornecidas pelo fabricante no pneu, se este já não estiver visível, é da responsabilidade do condutor fornecer.

6.3.6 Aplicam-se todas as regras de segurança e técnicas.

6.4 CLASSE UNLIMITED

6.4.1 **MOTOR** - Todos e quaisquer motores são permitidos, desde que atendam a todas as regras e regulamentos adicionais aqui especificados.

6.4.2 **TRANSMISSÃO** - Qualquer transmissão é permitida, desde que atendam a todas as regras e regulamentos adicionais especificados aqui.

6.4.3 **CAIXA DE TRANSFERÊNCIA** - Qualquer caixa de transferências é permitida, desde que atendam a todas as regras e regulamentos adicionais especificados aqui.

6.4.4 **EIXO DE TRANSMISSÃO** - Qualquer eixo de transmissão é permitido, desde que atendam a todas as regras e regulamentos adicionais especificados aqui.

6.4.5 **EIXOS** - Todos e quaisquer conjuntos de eixos são permitidos, desde que atendam a todas as regras e regulamentos adicionais aqui especificados.

6.4.6 **DIREÇÃO** - Todos e quaisquer sistemas de direção são permitidos, desde que atendam a todas as regras e regulamentos adicionais aqui especificados. É permitida direção traseira.

6.4.7 **SUSPENSÃO** - Todos e quaisquer componentes e configurações da suspensão são permitidos, desde que atendam a todas as regras e regulamentos adicionais aqui especificados.

6.4.7.1 Amortecedores de qualquer marca / modelo / tipo são permitidos e podem ser instalados em qualquer local e orientação.

6.4.7.1.1 Controlos de suspensão manual (por exemplo, sistema hidráulico forçado) são permitidos.

6.4.8 **RODAS E PNEUS** - Todos e quaisquer pneus são permitidos, desde que atendam a todas as regras e regulamentos adicionais aqui especificados.

6.5 **CLASSE UTV** - Um UTV é definido como um veículo de produção padrão lado a lado de 2 ou mais assentos. Motor de 1000 CC ou menos com sistema de transmissão baseado em *powersports*. Quaisquer veículos movidos a correia não baseados na produção devem ser aprovados antes da corrida.

- 6.5.1 UTV Segurança – têm de seguir todas as regras de segurança deste regulamento exceto:
- 6.5.1.1 O rollbar/rollcage utilizado pode ser o stock de 5 pontos com um extra de pós-venda que cria o ponto 6.
 - 6.5.1.2 Têm utilizar sistemas de retenção de 5 apoios.
 - 6.5.1.3 Tem de ter portas, mas estas podem não abrir.
 - 6.5.1.4 Podem ser utilizadas as células de combustível de fábricas, desde que montadas no sítio original.

7 VEÍCULOS DE ASSISTÊNCIA

- 7.1 Os veículos de assistência têm de ter um passe válido do evento, colado no canto direito do para-brisas dianteiro, e o número atribuído à equipa nas portas laterais do veículo, no para-brisas dianteiro e no vidro traseiro (número com 101mm de altura).
- 7.2 Publicidade, símbolos e nomes podem ser exibidos nos veículos em competição e veículos de apoio, desde que não interfiram com marcas oficiais de identificação necessárias e que estejam de acordo com o bom senso e a moral do evento.

8 REGRAS E REGULAMENTOS DO EVENTO

8.1 OFICIAIS DO EVENTO

8.1.1 A seguir estão designados os oficiais do evento KING OF PORTUGAL

- 8.1.1.1 **DIRETOR DE OPERAÇÕES** - O diretor executivo (CEO) da Associação A Caminho da Aventura / Clube NorteX4 é responsável pela condução de todas as transações comerciais e eventos da organização. Todos os outros funcionários são responsáveis perante o Diretor de Operações. O Diretor de Operações, em parceria com o Diretor do Evento, tem a decisão final sobre todas as questões envolvendo qualquer evento da Associação A Caminho da Aventura / Clube NorteX4. O Diretor de Operações, em parceria com o Diretor do Evento, tem total competência para fazer quaisquer determinações finais, julgar ou avaliar penalizações relativamente a todas as regras da Associação A Caminho da Aventura / Clube NorteX4.

- 8.1.1.2 **DIRETOR DO EVENTO** – É o elemento da Organização que é responsável por todos os aspetos de um determinado evento da Associação A Caminho da Aventura / Clube NorteX4.

- 8.1.1.2.1 **Diretores Executivos** – Termo para referir o Diretor de Operações e o Diretor do Evento. O Diretor de Operações e o Diretor do Evento podem ser a mesma pessoa.
- 8.1.1.2.2 Os Diretores Executivos são responsáveis pela condução de qualquer evento conduzido sob este regulamento. Todos os outros funcionários têm de responder perante os Diretores Executivos.
- 8.1.1.2.3 Os Diretores Executivos têm a autoridade para penalizar, desqualificar ou suspender qualquer

participante (competidor ou membro da equipa) por conduto inaceitável ou violação destas regras, incluindo Regras Especiais e Regulamentos Suplementares.

8.1.1.3 **DIRETOR DE PROVA** – Oficial Assistente da Organização que partilha de responsabilidade com os Diretores Executivos pela conduta em pista para todos os eventos. O Diretor de Prova também executa outras funções e responsabilidades em parceria com os Diretores Executivos.

8.1.1.4 **DIRETORES** – Termo que se refere coletivamente aos Diretores Executivos, Diretor de Prova e ao Diretor do CED (Comissão de Ética e Disciplina).

8.1.1.5 **OFICIAL DE PROVA (STAFF)** – Um indivíduo designado pelo Diretor de Prova para trabalhar num evento da Associação A Caminho da Aventura / Clube Norte X4. Normalmente existem vários oficiais de prova para qualquer evento. Como um grupo coletivo, o termo “oficiais” inclui os Diretores, a seguinte lista de funcionários e qualquer outra pessoa designada como oficial de prova pela Organização para um determinado evento:

8.1.1.5.1 **MARSHALL** – É um Oficial de Prova designado pela Organização para dar assistência ao Diretor de Prova na conduta em pista de um evento;

8.1.1.5.2 **INSPETOR TÉCNICO PRINCIPAL** – É o Oficial de Prova designado pela Organização para dirigir a verificação dos veículos participantes antes e depois de cada evento, para fazer cumprir as normas aplicáveis no Regulamento;

8.1.1.5.3 **ADJUNTO DO INSPETOR TÉCNICO PRINCIPAL** – É o Oficial de Prova nomeado pelo Inspetor Técnico Principal para o ajudar nas suas funções. O Adjunto do Inspetor Técnico Principal desempenhará todas as funções deste, no evento, quando o Inspetor Técnico Principal não estiver disponível. O Adjunto do Inspetor Técnico Principal tem de efetuar todas as outras funções atribuídas pelos Diretores Executivos, Diretor de Prova e/ou Inspetor Técnico Principal;

8.1.1.5.4 **DIRETOR DE PONTUAÇÃO** – Oficial de Prova nomeado pela Organização para dirigir os tempos e as pontuações do evento;

8.1.1.5.5 **DIRETOR DE COMUNICAÇÕES** – Oficial de Prova nomeado pela Organização para dirigir as operações de Comunicação por Rádio e Comunicações do Evento;

8.1.1.5.6 **CAPITÃO DO CHECKPOINT** – Oficial de Prova nomeado pela Organização para dirigir as operações de um posto de controle especial e da área imediata em torno desse posto de controle.

8.1.1.5.6.1 Os Capitães de Checkpoint são os representantes diretos do Diretor de Prova nos seus respetivos postos de controle. A sua área de responsabilidade inclui 50 metros de cada lado do seu posto.

8.1.1.5.6.2 Os Capitães de Checkpoint irão designar áreas para dirigir, e cercam os seus checkpoints. Estas áreas são apenas para os oficiais de prova designados a este posto de controle. Nem as equipas de apoio nem qualquer outra pessoa que não tenha autorização expressa pode permanecer nestas áreas. O não cumprimento sujeitará o participante, transgressor ou equipa a penas de / e até desqualificação.

8.1.1.5.7 **CAPITÃO DE CRUZAMENTOS** – Oficial de Prova nomeado pela Organização para dirigir as operações de

um cruzamento particular e a área imediata em torno desse cruzamento.

8.1.1.5.8 **CAPITÃO DE PONTO DE ASSISTÊNCIA (PIT-STOP)** – Oficial de Prova nomeado pela Organização para dirigir as operações de um ponto de assistência particular e da área imediata em torno desse ponto de assistência.

8.1.1.6 **COMISSÃO DE ÉTICA E DISCIPLINA (CED)** – Painel composto pelos Diretores Executivos, Diretor de Prova, Inspetor Técnico Principal e o Diretor da CED. A CED deve reunir-se como regulamentado, para julgar questões relativas a infrações de regras, desportivismo e conduta na prova; principalmente as infrações identificadas pelos Oficiais em pista (Marshall) e pelo sistema de Cartão Vermelho. A CED deve reunir-se 30 min após o fecho da linha de meta da prova, e antes da cerimónia de entrega de prémios.

8.1.1.7 **DIRETOR DA CED** – Diretor da Comissão de Ética e Disciplina, é nomeado pelo Diretor de Prova. O Diretor da CED tem de ser um terceiro, sem nenhum cargo na Organização. A Organização deve dar a conhecer o nome do Diretor da CED aos participantes do evento, num briefing com os pilotos, e ele deve representar os pilotos em matéria de regulamentação pós-prova. O Diretor da CED tem de supervisionar o processo da CED, convocar a comissão e relatar o resultado da CED aos participantes do evento.

9 PARTICIPANTES DO EVENTO

9.1 **INSCRIÇÃO** – Deve ser atribuído um número para todo o ano ao Piloto Registrado. O Piloto Registrado tem de participar em todos os eventos pontuáveis para se tornar campeão. Os pontos e o número pertencem ao Piloto Registrado durante todo o ano. O Piloto Registrado tem de ser um competidor registrado em todos os eventos e tem de iniciar ou terminar todos os eventos num veículo de competição com o seu número de participante atribuído. O Piloto Registrado tem, também, para todos os eventos, de ter assinado todos os documentos conforme solicitado pela Organização.

9.1.1 O Piloto Registrado e o número de participante atribuído, formam um par inseparável. Nenhum Piloto Registrado pode alterar o número atribuído durante o ano, ou ser o Piloto Registrado para mais do que um número de participante. Nenhum número de participante pode ter mais do que um Piloto Registrado atribuído. O veículo de competição pode ser modificado, melhorado ou substituído (sujeito a uma série de restrições – ver secção 5.24.7), mas o Piloto Registrado e o seu número de participante atribuído não pode ser modificado, trocado, comercializado, comprado, vendido ou de outra forma alterado.

9.1.2 Qualquer participante que falhe no preenchimento e assinatura dos formulários de inscrição necessários, estará sujeito a desqualificação. Os formulários de inscrição devem ser assinados pessoalmente e confirmados pelos oficiais de secretariado da Organização.

9.1.3 Todos os participantes menores de 18 anos de idade no início do evento têm de ter os formulários de inscrição autenticados e uma autorização assinada pelos pais ou responsável legal. Nenhuma pessoa

menor de 18 anos de idade no início do evento pode ser o Piloto Registrado para qualquer evento organizado pela Associação A Caminho da Aventura / Clube NorteX4.

9.1.4 O Piloto e / ou Copiloto(s) Registrados que estão registados no formulário oficial do evento têm de estar presentes em todas as reuniões / briefings com as equipas. A sua ausência pode resultar em penalização, negação do direito de alinhar, desqualificação e / ou multas. Podem ser feitas chamadas por escrito nos briefings.

9.1.5 Nenhum participante poderá entrar em áreas de corrida, pré-corrida, ou receber o mapa oficial do percurso até que tenha assinado todos os formulários de inscrição e documentos. Nenhuma pessoa pode assinar qualquer formulário de inscrição ou documentos por outrem.

9.1.6 Podem ser permitidas inscrições excecionais com a aprovação prévia da Organização.

9.2 **CONDUTA** – Qualquer participante que tenha uma inscrição com assinatura falsificada deve ser desqualificado. O Participante pode também ser suspenso de futuros eventos organizados pela Associação A Caminho da Aventura / Clube NorteX4.

9.2.1 A falta de comparência nos briefings com os pilotos de pelo menos um membro da equipa: penalização, negação do direito de alinhar na partida, desqualificação e / ou multas.

9.2.2 Conduta abusiva em relação a um Oficial de Prova: desqualificação, suspensão, multa no mínimo de 100 euros (100€) ou qualquer combinação dos três.

9.2.3 Beber bebidas alcoólicas na área oficial de inspeção técnica, ou áreas de parque- fechado, boxes, pontos de assistência (pit-stops), no traçado da pista ou nas áreas circundantes é estritamente proibido para qualquer pessoa. A utilização de narcóticos ou outras drogas ilegais ou ilícitas é proibido. Qualquer participante que aparente estar sob a influência de qualquer um dos acima mencionados pode ser imediatamente desqualificado e sujeito a suspensão de todos os futuros eventos da Associação A Caminho da Aventura / Clube NorteX4. O participante tem de abandonar o imediatamente o local a mando dos Diretores.

9.2.4 Qualquer participante que submeta qualquer Oficial do evento, voluntário, outro participante do evento ou espectador linguagem imprópria, ameaças verbais e / ou abuso físico, ou qualquer outra ofensa, linguagem ou comportamento hostil, sofrerá desqualificação automática ou será levado perante a CED. Se levado perante a CED, a CED irá tomar uma decisão de inibição e / ou suspensão do competidor e / ou participante em relação aos referidos abusos. Os concorrentes são responsáveis pelo comportamento de todos os participantes em seu nome, incluindo, mas não limitados a: a sua equipa de assistência, equipa de admiradores e patrocinadores. Atos de abuso físico ou verbal podem ser comunicados às autoridades competentes e podem conduzir a uma ação legal. Fraca conduta desportiva ou conduta antidesportiva, nas boxes ou traçado da prova, antes, durante ou depois do evento podem sujeitar os participantes à desqualificação.

9.2.5 Falta de comparência perante a CED quando requerida tem de resultar numa carta de reprimenda e / ou penalização a critério da CED. Falta de comparência perante a CED quando requerida 2 vezes durante o ano tem de resultar numa penalização e / ou suspensão até um ano, a critério da CED.

9.3 **PILOTOS E COPILOTOS** – Apenas os competidores que estão registados no formulário oficial de inscrição no evento podem pilotar ou copilotar o veículo com o qual estão registados. O registo é limitado a um máximo de quatro competidores por veículo.

9.3.1 Todos os pilotos têm de ter pelo menos 16 anos de idade no início do evento (sujeito a outras restrições tendo em conta elegibilidade, como determinado pelo País do evento).

9.3.2 Nenhuma outra pessoa para além dos competidores inscritos num veículo participante pode conduzir ou ocupar esse veículo. Nenhum competidor se pode colocar no seu veículo, salvo nas posições de condução / ocupante normais. A execução destas regras para qualquer veículo participante é da responsabilidade do Piloto Registado para esse veículo.

9.3.3 Os competidores podem sair do veículo durante a provada seguinte forma:

9.3.3.1 Copilotos podem sair do veículo para orientar o piloto, para uso do guincho, reparação do veículo ou alívio biológico.

9.3.3.2 Pilotos podem sair do veículo para reparação do veículo ou alívio biológico.

9.3.3.3 Os competidores podem sair do veículo em áreas de assistência designadas (pit-stops).

9.3.4 Nenhuma pessoa pode sair do veículo a qualquer momento, a menos que seja seguro fazê-lo.

9.3.5 Os competidores não podem intencionalmente optar por sair do veículo, por qualquer motivo, se ao fazê-lo parar, impedirem o fluxo de tráfego e o veículo for capaz de se mover pelos próprios meios nesse momento.

9.4 EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA

9.4.1 São obrigatórios fatos antifogo de peça única. Fatos de duas peças não são permitidos. Os fatos têm de cobrir desde o pescoço até aos tornozelos e até aos pulsos. Os fatos não podem ter buracos, rasgos e não podem estar gastos. Têm também de estar livres de qualquer sinal de contaminação à base de petróleo. Todos os fatos têm de ser feitos de material resistente ao fogo com a etiqueta de classificação de resistência ao fogo do fabricante anexada. É altamente recomendado fato com um mínimo de duas camadas antifogo, luvas e calçado antifogo. A Associação A Caminho da Aventura / Clube NorteX4 recomenda que cada fato seja rotulado na parte superior direita do tórax com o nome completo do utilizador, tipo sanguíneo, alergias e qualquer outra informação médica importante.

9.4.2 Os capacetes têm de ser aprovados, e ter a etiqueta de uma das seguintes normas: Snell SA2010, FIA 8858-2010. A fixação primária do capacete tem de ser utilizar tiras e um anel em D (D-Ring).

Não são permitidas fixações primárias de abertura rápida e velcro. Aberturas rápidas e velcro podem ser utilizadas como meio de proteger as pontas soltas das correias do capacete. O interior e o exterior do capacete têm de estar livres de defeitos (isto é, o acolchoamento tem de estar em boas condições e o exterior do capacete livre de danos). A Associação ACaminho da Aventura/Clube NorteX4 recomenda fortemente que sejam utilizados capacetes projetados para automobilismo.

9.4.3 É obrigatória proteção ocular resistente a estilhaços para todos os competidores no evento.

9.4.4 Protetores de pescoço são obrigatórios para todos os competidores. Os protetores de pescoço devem fornecer suporte adequado e ter uma cobertura resistente ao fogo em boas condições. É altamente recomendado que seja utilizado que o protetor feito por um fabricante reconhecido.

10 **PROVA**—Aduração máxima e distância da prova serão definidos pelo Organizador.

10.1.1. O tempo oficial de um veículo participante será o tempo total decorrido entre a hora de início atribuída e a hora em que oficialmente cruzar a linha de chegada. Este tempo decorrido tem de ser menor do que o limite de hora designado para a prova. Se um participante não se apresentar na linha de partida com o seu veículo, na hora de partida designada para si, para a começar a prova, será colocado no final da linha de partida e partirá após a última hora de partida atribuída. Se um participante não se apresentar na linha de partida com o seu veículo antes da última partida atribuída deixar a linha de partida, será considerado DNS. Em qualquer caso, se o participante não começar a prova na hora designada para si, o seu tempo começará a contar a partir da sua hora de partida atribuída, não da sua partida real.

10.1.2. O vencedor da prova será o participante que: terminar a prova com o menor tempo decorrido e percorrer a distância estabelecida para a prova, ou complete o maior número de voltas, ou maior distância dentro do limite de tempo da prova, ou receba a melhor pontuação para o evento. O participante deve também cumprir todos os outros critérios e não pode ser desqualificado como objetivo de ser declarado vencedor oficial do evento.

10.1.3. Quando se depararem com um acidente no percurso, capotamento, avaria, ou veículo danificado, todos os participantes têm de fazer esforços razoáveis para avaliar a condição dos competidores envolvidos. Participantes que estejam envolvidos num acidente, capotamento, avaria, ou cujo veículo esteja fora de prova, têm de fazer todos os esforços para sinalizar a sua condição à passagem de outros participantes (por exemplo, com o polegar para cima). Se, ao se deparar com um acidente no percurso, capotamento, avaria ou veículo, um veículo que está a passar é incapaz de determinar que os concorrentes envolvidos estão OK ou se houver qualquer dúvida quanto ao estado ou condição dos participantes envolvidos, os seus ocupantes têm de informar um oficial da Organização no próximo checkpoint, cruzamento, ponto de assistência ou por rádio (se equipado) do local, número do veículo e quaisquer ferimentos aparentes. Qualquer participante tem de passar mensagem a um oficial da Organização caso seja solicitado por outra equipa que se encontre

presa num local.

- 10.1.4. Dispositivos de segurança relativamente a avarias (balizas, bandeiras, triângulos ou dispositivos refletores) têm de ser colocados pelo menos a 50 metros e novamente a cerca de 15 metros atrás de qualquer avaria ou acidente e serem colocados do lado da pista junto ao veículo com avaria.
- 10.1.5. Qualquer participante que desista da prova tem de informar, na pessoa de um Oficial de Prova, ou passando a mensagem através de outra equipa, num posto de controlo, cruzamento de estrada, ponto de assistência ou meta, de que está fora de prova.
- 10.1.6. Não são permitidas aeronaves e drones com o propósito de apoio de corrida. Isso inclui, mas não se limita a, sobrevoar qualquer veículo de corrida; transporte de competidores e / ou equipas de apoio (a menos que exista uma emergência médica); comunicação com o veículo de corrida; transporte de equipamentos e / ou peças; aterrar em ou perto da pista em áreas não aprovadas pela Organização; interferir com a conduta normal do evento. A violação desta regra pode levar à desqualificação do participante. Os pedidos de utilização especial de aeronaves (por exemplo, filmagem, observação, etc.) têm de ser apresentadas por escrito à Associação A Caminho da Aventura / Clube NorteX4. As solicitações têm de incluir as frequências de rádio (frequência de helicópteros ou aeronaves e frequência da equipa de corrida) a serem utilizadas e têm de ser enviadas até um mês antes do evento programado. Qualquer pedido recebido durante o mês anterior ao evento não será considerado.
- 10.1.7. Os procedimentos de partida serão anunciados no briefing dos pilotos antes da partida.
- 10.1.8. Nenhum participante poderá deixar a linha de partida antes da sua hora de partida atribuída. Apenas os participantes que cruzam a linha de chegada dentro do prazo designado serão declarados finalistas oficiais. Cada veículo tem de parar completamente em cada checkpoint. Não parar completamente, em qualquer checkpoint, sujeitará o participante a um mínimo de 15min de penalização para cada ocorrência e, possivelmente, a desqualificação, a critério da CED. Cada veículo tem de parar completamente em cada cruzamento de estrada que tenha sido designado como um cruzamento de paragem total (full-stop), ou quando sinalizado para parar por Oficiais de Prova. Caso não o faça, o participante ficará sujeito a um mínimo de 15min de penalização para cada ocorrência e, possivelmente, a desqualificação, a critério da CED.
- 10.1.9. Todos os participantes podem ser verificados quanto ao seu equipamento de segurança, etiqueta ou braçadeira e todos os veículos podem ser verificados quanto à sua etiqueta de verificação técnica em qualquer ou todos os pontos de controlo ou cruzamentos designados. Cada participante é responsável pelo seu equipamento de segurança, etiqueta, braçadeira e etiqueta de inspeção técnica do veículo. Qualquer participante que não esteja na posse do equipamento de segurança vistoriado ou cujo veículo não ostente a etiqueta de inspeção técnica pode estar sujeito a desqualificação.
- 10.1.10. Nenhum veículo participante poderá ser rebocado, empurrado, puxado, movido ou transportado por um veículo não participante ou grupo de espetadores dentro do percurso oficial

enquanto a prova está a decorrer. Exceções podem ser criadas apenas pelos Oficiais de Prova se o veículo estiver com uma avaria que o imobilize impedindo o fluxo do tráfego da Prova. Se for necessário, os Oficiais de Prova podem ajudar a movimentar o veículo imobilizado sem penalização para os ocupantes. Os ocupantes de um veículo que é empurrado, puxado ou rebocado para uma zona fora do fluxo de tráfego, têm de fazer as reparações necessárias para sair, sob os seus próprios meios de propulsão, da área em que foram recolocados. Nenhum veículo pode ser empurrado, puxado ou rebocado por outro veículo nos últimos duzentos metros (200m) antes da linha de chegada.

- 10.1.11. Nenhuma pessoa pode ser inscrita como Piloto Registrado em mais de um veículo no evento. O Piloto Registrado pode, no entanto, ser inscrito noutra veículo como copiloto.
- 10.1.12. O percurso oficial da Prova é o marcado com as marcações oficiais do evento ou indicado através do track oficial de GPS. Todos os veículos têm de seguir esta rota durante o evento. Ultrapassagens só são permitidas onde não haja vegetação ao lado do percurso. Encurtar o percurso (corta-mato) não é permitido e resultará em desqualificação. Corta-mato é definido como qualquer desvio do percurso marcado por qualquer outro motivo que não seja ultrapassagem. Nenhum desvio do percurso marcado, incluindo ultrapassagem, é permitido em áreas sensíveis. Desvio acentuado nestas áreas implicará na desqualificação automática. As áreas sensíveis devem ser marcadas por sinalética oficial. A Organização não é responsável por marcações danificadas ou removidas. Todos os veículos têm de se movimentar apenas na direção correta do percurso marcado. Movimentar-se na direção oposta do percurso é proibido e é motivo para penalizações que incluem a desqualificação e suspensão.
- 10.1.13. A falha em se apresentar na linha de partida no tempo atribuído / publicado / anunciado para tal, ou falha de se apresentar na linha de partida a tempo de partir: partida no final da grelha ou DNS.
- 10.1.14. Não parar completamente em qualquer cruzamento designado como um cruzamento de paragem total (full-stop), ou não parar quando sinalizado por Oficiais de Prova: penalização de tempo de 15min para cada ocorrência.
- 10.1.15. Conduzir até 20 Km/h acima do limite de velocidade anunciado ou publicado para uma determinada área por um veículo de prova ou veículos de apoio: penalização de uma posição.
- 10.1.16. Conduzir a mais do que 20 Km/h acima do limite de velocidade anunciado ou publicado para uma determinada área por um veículo de prova ou veículos de apoio: desqualificação.
- 10.1.17. Fazer corta-mato: desqualificação.
- 10.1.18. Abuso ou excesso de batidas traseiras num veículo mais lento: desqualificação.
- 10.1.19. Qualquer competidor ou membro de equipa de apoio que se desloque ao longo do percurso em veículos não registados, antes do final da prova, poderá sujeitar-se a penas de até e incluindo a desqualificação e suspensão. O apoio externo só é permitido no percurso, ou perto do percurso durante a prova, nas áreas designadas para assistência ou reabastecimento. À Organização reserva-se o

direito de avaliar cada situação e responder adequadamente. Situações que envolvem segurança ficam a critério dos Diretores. Se um veículo avariar no percurso, ou capotar, e requerer assistência para solucionar o problema, A Associação A Caminho da Aventura/Clube Norte X4 aprova as seguintes opções. Qualquer desvio destas opções pode resultar em desqualificação dos participantes.

- 10.1.19.1. O Piloto ou Copiloto que esteja com o veículo no momento da avaria pode deslocar-se a pé até uma área oficial designada para assistência, à sua escolha, a fim de obter equipamento ou peças necessárias à reparação do veículo. A exceção do que é detalhado abaixo, se qualquer outra pessoa fornecer equipamento ou peças para um veículo participante, o participante estará sujeito a desqualificação. Equipamentos ou peças obtidos em qualquer lugar que não seja uma área oficial designada para assistência, sujeitará o participante à desqualificação.
- 10.1.19.2. Qualquer outro veículo registado como estando em competição na prova pode recolher equipamentos ou peças, apenas e só, numa área oficial designada para assistência e, em seguida, entregar esse equipamento ou peças ao veículo com avaria. O veículo registado como estando em competição na prova e que recolha e entregue o equipamento ou as peças, deve movimentar-se na direção correta no percurso. Movimentar-se na direção contrária no percurso sujeitará ambos os veículos (veículo avariado e veículo de entrega) a desqualificação. Se qualquer veículo de assistência ou outro veículo não registado e competindo no evento, entregarem equipamento ou peças a um veículo avariado, sujeitarão o veículo participante com avaria a desqualificação. Nenhum participante que tenha terminado oficialmente o evento ou que tenha desistido pode voltar a entrar no percurso e entregar equipamento ou peças a um veículo com avaria. Com a permissão dos Diretores Executivos ou do Diretor de Prova, veículos DNF ou veículos que tenham oficialmente terminado a prova, podem entrar no percurso após o encerramento, através do checkpoint imediatamente a seguir ao ponto onde se encontra o veículo com avaria e recuperar o veículo avariado e devolvê-lo às boxes como um DNF, desde que ao fazê-lo não atravessem qualquer parte do percurso ainda ativa.
- 10.1.19.3. Veículo de competição a deslocar-se no sentido contrário durante a prova, antes da conclusão oficial da mesma: desqualificação.
- 10.1.19.4. Veículos de assistência a deslocarem-se no percurso antes da conclusão oficial da prova: desqualificação.
- 10.1.19.5. Para minimizar o impacto ambiental e minimizar o congestionamento do tráfego no percurso, a Organização proporcionará Equipas Oficiais de Resgate para auxiliar no reposicionamento dos veículos que tenham capotado. Os participantes podem utilizar este serviço, se disponível, ou outra assistência externa (ou seja, a assistência de espectadores), APENAS para posicionar o veículo sobre as quatro rodas. Uma vez corrigida esta situação mais nenhuma ajuda externa, de qualquer tipo, é permitida. Se capaz de continuar depois de reposicionado, o veículo pode continuar no percurso sem penalizações. Se o veículo não pode continuar depois de reposicionado, mas não represente, na opinião dos Oficiais, um obstáculo para o fluxo do tráfego, os participantes podem tentar reparar o veículo e continuar, mas não pode receber qualquer assistência externa ao fazê-lo. Veja a secção MEIO AMBIENTE para mais informação e regras e considerações relativas aos problemas

ambientais.

- 10.1.19.6. Qualquer veículo participante que estiver impossibilitado de continuar e tenha sido reposicionado com ou sem assistência externa, e que, como resultado de ter sido reposicionado representa, na opinião dos Oficiais de Prova, um impedimento ao fluxo de tráfego, pode ser recolocado no, ou removido do percurso, por meio de Equipas Oficiais de Resgate ou de outra assistência externa, mas só ao ponto em que já não representem um impedimento ao fluxo de tráfego. Uma vez o veículo reposicionado ou removido, os participantes podem tentar reparar o veículo e continuar, mas não podem receber qualquer ajuda externa ao fazê-lo.
- 10.1.19.7. Os pontos acima estão sujeitos a um mínimo de 2 horas de penalização até desqualificação, conforme decidido pela CED. Uma segunda ocorrência de assistência externa resulta na desqualificação para o resto da época.
- 10.1.20. Fora das áreas de assistência aprovadas, os participantes não podem receber qualquer tipo de ajuda na reparação de um veículo danificado. Em nenhum momento pode uma equipa aceitar ajuda externa de espectadores para ultrapassar um obstáculo (por exemplo, empurrando ou puxando um veículo). Exceto conforme detalhado acima, no interesse de minimizar o impacto ambiental e/ou evitar o congestionamento do tráfego, nenhum participante poderá receber qualquer ajuda. Em nenhum momento, independentemente das circunstâncias, poderá um participante receber ajuda externa que injustamente o beneficie. Receber aconselhamento ou orientação para ultrapassar um obstáculo e que não seja de um competidor pode ser considerado como ajuda externa. Os participantes que recebem ajuda externa, exceto o detalhado acima, estão sujeitos a desqualificação.
- 10.1.21. Nenhum participante ou qualquer outra pessoa, exceto um Oficial do evento, pode remover, alterar ou recolocar marcações no percurso. Qualquer pessoa que o faça estará sujeita a desqualificação e/ou expulsão imediata da área do evento e poderá ser banida de futuros eventos da Associação A Caminho da Aventura / Clube Norte X4.
- 10.1.22. O reconhecimento do percurso e o conhecimento assim obtido são da responsabilidade de cada participante na prova. O reconhecimento do percurso tem de ser feito de forma segura e sensata. Condução insegura e / ou irresponsável durante o reconhecimento do percurso sujeitará os participantes a penalizações de até e incluindo desqualificação e suspensão. A participação no reconhecimento do percurso é por conta e risco dos participantes, e pode não fazer parte do programa oficial do evento. Todos os reconhecimentos do percurso devem ser conduzidos de acordo com as Regras de Trânsito da República de Portugal. Os participantes devem estar cientes e respeitar, qualquer regras ou regulamentos sobre o uso de propriedade pública ou provada. Os participantes envolvidos no reconhecimento do percurso têm sempre de considerar a segurança como a maior prioridade e, estar cientes de que poderá haver outras pessoas nas zonas que estão a fazer o reconhecimento.

11 CHECK-POINTS / POSTOS DE CONTROLO E CRUZAMENTOS

11.1 Todos os veículos têm de entrar em cada checkpoint / posto de controlo ou cruzamento de estrada designado a uma velocidade segura. Passagem em excesso de velocidade através de qualquer checkpoint / posto de controlo ou cruzamento de estrada designada, é proibida. Passagem em excesso de velocidade através de qualquer checkpoint / posto de controlo ou cruzamento de estrada designado resultará em desqualificação. Velocidade de segurança é definida como uma velocidade na qual o veículo pode efetuar uma paragem controlada sem comprometer a integridade física de ninguém nas imediações do checkpoint / posto de controlo ou cruzamento de estrada designados.

11.2 Não é permitido ultrapassar num raio de cem metros (100m) de um checkpoint / posto de controlo ou cruzamento de estrada, exceto se for dada ordem por um Oficial de Prova. O não cumprimento sujeitará o participante à desqualificação ou a uma penalização de tempo de 15min para cada ocorrência, a critério da CED.

11.3 Incapacidade de parar e avançar de um posto de controlo (ou seja, incapacidade de chegar a uma paragem completa / full-stop): 15 min de penalização de tempo para cada ocorrência.

11.4 Passagem em velocidade excessiva e insegura através de um posto de controlo: desqualificação.

12 BOXES

12.1 Boxes fixas ou Equipas de Assistência fora das áreas designadas ou movimentando-se em áreas restritas: desqualificação.

12.2 Condução imprudente em Áreas de Assistência ou em quaisquer vias de acesso por veículos inscritos na prova (participantes e assistência): desqualificação.

12.3 A nenhum veículo que não ostente a autorização para entrar em zonas de assistência será permitido o acesso, como prescrito neste Regulamento.

12.4 O Piloto Registado tem de assumir a responsabilidade pelas ações da sua equipa de assistência, equipa de apoiantes, e todos os outros associados à sua equipa. Todos os elementos da equipa de assistência têm de ter colocada a pulseira de acesso às boxes. Sem exceções. Penalizações por não cumprimento poderão ser:

12.4.1 Infrações de primeiro nível (menores):

12.4.1.1 Primeiro incumprimento, aviso e pessoa sem pulseira colocada fora da área restrita até que seja colocada. Segundo incumprimento resultará numa penalização de 5 min por cada pessoa sem pulseira na zona restrita a ser aplicada ao tempo final de prova do Piloto Registado.

12.4.2 Infrações de segundo nível (maiores):

- 12.4.2.1 Desqualificação automática se qualquer pessoa sem pulseira tocar no veículo de prova seja por que motivo for ou se der qualquer tipo de assistência para o veículo, piloto ou copiloto. Mais uma vez, o Piloto Registrado assume toda a responsabilidade pela área de assistência da sua equipa. Se alguém está na sua área sem pulseira é considerado que esta pessoa está sob a sua alçada, conheça-a ou não. Deve vigiar a sua área.
- 12.5A nenhuma pessoa sob suspensão dada pela Organização será permitida a participação em qualquer evento ou permitida a sua entrada nas boxes ou na zona do percurso.
- 12.6 Qualquer veículo de assistência circulando no ou perto do percurso poderá implicar a desqualificação do participante. Qualquer veículo de assistência circulando numa área restrita poderá implicar a desqualificação do participante. Qualquer veículo de assistência que pare num cruzamento do percurso poderá implicar a desqualificação do participante. Qualquer veículo de assistência que pare numa estrada próxima do percurso e não numa área oficial designada poderá implicar a desqualificação do participante.
- 12.7 Boxes ou áreas de assistência (fixas ou móveis), localizadas em qualquer outro ponto para além do que oficialmente designados como áreas de assistência: desqualificação.
- 12.8 Qualquer concorrente, membro da equipa ou outro titular de autorização de acesso às boxes / áreas de assistência, que tome parte em qualquer manifestação nas boxes, no percurso ou nas imediações, antes, durante ou depois da prova, ficará sujeito a expulsão da zona, a suspensão de eventos futuros da Associação A Caminho da Aventura / Clube Norte X4 e possível ação legal.
- 12.9 O limite máximo de velocidade em todas as principais vias de acesso às boxes e em todas as áreas de assistência será de 25 Km/h para todos os veículos. Limite máximo de velocidade em todas as outras vias de acesso será de 50 Km/h. A Organização reserva-se o direito de alterar os limites de velocidade. Penalizações de velocidade:
- 12.9.1 Primeiro incumprimento: 10 min adicionados ao tempo total;
 - 12.9.2 Segundo incumprimento: 30 min adicionados ao tempo total;
 - 12.9.3 Terceiro incumprimento: desqualificação.
- 12.10 O Capitão de Ponto de Assistência determinará o tamanho e limites da zona de assistência.
- 12.11 Todas as zonas de abastecimento têm de estar pelo menos a 15 metros dos limites do percurso. Nenhuma área de assistência pode ficar localizada nos primeiros 15 metros anteriores a uma curva ou nos 30 metros imediatos a uma curva. Equipas de Assistência localizadas dentro dessa área ou a menos de 30 metros do percurso ficarão sujeitas a penalizações de até e incluindo 1 hora, no mínimo, ou desqualificação, a critério da CED.
- 12.12 Todas as áreas de assistência têm de ter um extintor de 8kg de classe ABC com aprovação EU. Esta

capacidade pode também ser obtida com a combinação de vários extintores (no mínimo de 2kg) igual a 8kg.

- 12.13 Todos os extintores de incêndio têm de estar totalmente carregados e com o selo de inspeção com validade de pelo menos um ano e têm de estar sempre acessíveis. Controlos aleatórios poderão ser feitos para avaliação e penalizações de tempo podem ser equacionadas se os extintores não estiverem prontos a ser utilizados.
- 12.14 Todas as crianças pequenas e animais de estimação têm de ser mantidas fora da área imediata onde os veículos se vão reabastecer e reparar. Animais de estimação têm de ser mantidos com trela. São proibidas fogueiras entre o percurso e as boxes. Fogueiras poderão não ser permitidas de todo devido a leis e regras governamentais.
- 12.15 Todos os participantes são responsáveis pela limpeza das áreas de assistência usadas durante o evento.
- 12.16 Todos os recipientes de combustível têm de ser mantidos fora de contacto com o solo e ser armazenados sobre uma barreira impermeável. O reabastecimento dos veículos tem de ocorrer com uma lona ou barreira entre o veículo e o solo. As lonas têm de estar livres de orifícios que podem resultar num vazamento de combustível para o solo. Produtos de absorção de fluidos são altamente recomendados. As equipas responsáveis por derramamento de combustível para o solo são responsáveis por despesas de limpeza. Qualquer equipa de reabastecimento fora de um local de assistência aprovado ou sem uma lona, pode enfrentar desqualificação.

13 COMUNICAÇÕES

- 13.1 Todas as informações sobre as frequências utilizadas serão apresentadas numa adenda deste livro de regras, nas semanas anteriores ao evento, ou fornecido aos participantes no local. Todas as transmissões de rádio ou de outro tipo que possam interferir com o controlo de comunicações da Organização são estritamente proibidas em caso de Emergência Médica. Todos os veículos de corrida ou de apoio com equipamentos de rádio estão estritamente proibidos de interferir com ou corromper comunicações da corrida em todo o tipo de frequências, seja banda de rádio amadora, banda de cidadão, banda de marinha e banda de aviação. São proibidos amplificadores de sinal que excedam a potência de 25 watts. Todos os participantes devem verificar as frequências de rádio antes de cada evento.

14 SEGURANÇA AMBIENTAL

- 14.1 Todos os veículos têm de levar um saco de lixo plástico grande descartável para limpar o solo contaminado em caso de capotamento. O saco pode ser deixado ao lado do percurso para os oficiais de prova recolherem.

15 INFRAÇÕES / PENALIZAÇÃO

15.1 Os diretores executivos, o diretor de prova e o Inspetor Técnico Principal têm autoridade para penalizar, desqualificar, ou suspender qualquer participante por violar as regras técnicas.

15.2 A lista de infrações seguinte é uma linha guia utilizada pela Organização para avaliar penalizações. Esta linha guia não quer dizer que estas são as únicas infrações possíveis, nem as únicas infrações que podem ser avaliadas contra qualquer participante num evento organizado pela Associação A Caminho da Aventura / Clube Norte X4.

15.2.1 Corte de Caminho

15.2.1.1 Infração menor, como perder-se ou falhar uma curva, em que não haja uma vantagem competitiva, irá resultar num aviso para a primeira ocorrência, e numa penalização de 5 vezes o tempo ganho estimado para a segunda ocorrência. Se houver vantagem competitiva resultará numa penalização de 5 vezes a vantagem competitiva para a primeira ocorrência, e um mínimo de 1 hora até desqualificação para a segunda ocorrência.

15.2.1.2 Infração maior, corte de caminho deliberado ou “enganos” repetitivos resultarão num mínimo de 1 hora de penalização até desqualificação para a primeira ocorrência e uma referência ao ponto para a segunda ocorrência.

15.2.2 Conduta prejudicial para a Organização ou para o evento: qualquer ação considerada prejudicial para a Organização ou para o evento em específico irá resultar desde uma desqualificação automática para o resto da época até ser banido permanentemente, a critério do Comité de Ética e Disciplina.

15.2.3 Qualquer participante desqualificado de um evento por qualquer razão perde todo e qualquer prémio, prémio monetário, pontos e contingências ganhas nesse evento. Os participantes não serão restituídos de qualquer parte do valor da inscrição.

16 PROTESTOS E RECLAMAÇÕES

16.1 Um cartão vermelho será apresentado a cada participante no momento da inscrição. Cada concorrente pode apresentar uma queixa à CED durante o evento por meio de um cartão vermelho. O cartão vermelho pode ser apresentado no próximo checkpoint disponível ou na linha de chegada se não houver mais checkpoints antes da linha de chegada. As reclamações como cartão vermelho são para utilização contra outros participantes e seguintes infrações durante o decorrer da prova:

16.1.1 Veículo saiu do percurso e cortou caminho;

16.1.2 Veículo recebeu ajuda externa;

16.1.3 Reabastecimento sem uma lona de combustível agindo como barreira impermeável;

16.1.4 Conduta antidesportiva;

16.1.5 Batidas excessivas ou abusivas num carro mais lento.

16.2 O participante que acreditar ter sido lesado por um item do livro de regras, por ação ou omissão de um Diretor, Oficial de prova ou outro participante tem o direito a apresentar uma reclamação junto da CED. Essa reclamação deve ser apresentada ao Diretor de Prova, o mais tardar 30 minutos após a conclusão da prova.

17 ANEXO A

17.1 GLOSSÁRIO DE TERMOS, ACRÓNIMOS E ABREVIACÕES

17.1.1 **DESQUALIFICAÇÃO AUTOMÁTICA** - Desqualificação atribuída imediatamente a um participante, quer tenha ou não concluído o evento, pelo Diretor de Evento ou Diretor de Prova, a critério do organizador do KOP para certas infrações graves. O participante que sofrer desqualificação automática deve ser informado pelo Diretor do Evento, ou Diretor de Prova e, quando assim for informado, deve deixar imediatamente o percurso, pelos meios possíveis mais seguros e rápidos, sem interferir com quaisquer outros participantes ainda em competição. O não cumprimento acarretará multas e / ou suspensão.

17.1.2 **CO-PILOTO** - A pessoa que está registada no formulário de inscrição do evento KOP como o copiloto de um veículo e que está qualificado para o conduzir ou ser ocupante durante o decurso da prova. O copiloto deve assinar todos os formulários de inscrição e entrada, pessoalmente, durante o tempo normal de inscrição, ao mesmo tempo que o Piloto registado, bem como as autorizações para uso da sua imagem.

17.1.3 **PARTICIPANTE** - A pessoa ou pessoas que ocupam o veículo durante o evento. O Piloto registado e copiloto(s) (se presente) são os participantes.

17.1.4 **MEMBRO DA ASSISTÊNCIA** - Qualquer pessoa associada, agindo em nome de, ou a trabalhar para uma equipa, a troco de compensação ou não, é um membro da assistência. Os membros da assistência incluem, mas não estão limitados a:

grupo da área de assistência, operadores de rádio, operadores do combustível, mecânicos, voluntários, pessoal de apoio, cozinheiros, cheerleaders, meninas do guarda-chuva, etc.

17.1.5 **PRAZO DE TEMPO LIMITE** - O máximo de tempo permitido a um participante para completar o percurso/evento ou cruzar a linha de chegada. Calculado como o tempo total decorrido entre o horário de início do participante.

17.1.5.1 O momento em que encerra a linha de chegada ou o tempo em que o checkpoint imediatamente depois da posição atual do participante encerra, o que ocorrer primeiro.

17.1.6 **DESQUALIFICAÇÃO** - O estado de ser desqualificado. Um resultado oficial do evento atribuído a participantes para determinadas violações das regras. Da desqualificação resulta o participante deixar de ser elegível para quaisquer pontos, bolsas ou prémios, relativos ao evento do qual foi desqualificado. Ao participante que é desqualificado não é atribuída nenhuma classificação, pontuação ou tempo de finalização. A desqualificação pode ser decidida após a prova pela CED ou, para



certas infrações graves, pode ser atribuída imediata e automaticamente a um participante pelo Diretor de Evento, ou Diretor de Prova. O último caso é conhecido como desqualificação automática.

- 17.1.7 **DNF** - Did Not Finish/não terminou - O resultado oficial do evento atribuído a participantes que não terminarem o percurso / prova ou não completarem o percurso / prova dentro do tempo máximo permitido.
- 17.1.8 **DNS** - Did Not Start/ não iniciou - O resultado oficial do evento atribuído a participantes que não começaram o percurso / prova, se incapaz ou proibido de fazê-lo, por regulamento ou decisão.
- 17.1.9 **PILOTO REGISTRADO** - A pessoa que está registada no KOP nos documentos oficiais como o principal operador de um veículo durante o evento. O Piloto deve assinar todos os formulários do KOP e é responsável por todos os impostos e taxas que podem ser requeridos a partir do prémio em dinheiro resultante do evento, ou prémios. O Piloto deve ter no mínimo 18 anos de idade no início do evento e deve estar ao volante do veículo no início e no final do evento. O Piloto deve assinar pessoalmente todos os formulários e as autorizações de uso de imagem.
- 17.1.10 **BRIEFING/ REUNIÃO COM OS PARTICIPANTES** - A reunião pré- competição presidida pelos Diretores em que são fornecidas informações importantes e específicas sobre o evento aos participantes. A participação na reunião é obrigatória.
- 17.1.11 **EQUIPA** - Uma entidade a competir no evento e constituída por um veículo registado, um Piloto registado, e de zero a três copilotos registados.
- 17.1.12 **PROVA** - A competição entre os participantes conduzindo veículos 4x4.
- 17.1.13 **BATIDAS EXCESSIVAS/ ABUSIVAS** - Deliberadamente entrarem contacto com um outro veículo com a intenção de danificar, ou perturbar o veículo ou seus ocupantes. Deliberadamente entrar em contacto com um outro veículo com negligência intencional para a segurança dos ocupantes do outro veículo ou para com a integridade ou a condição do outro veículo ou possíveis danos que esse contacto possa causar ao outro veículo.
- 17.1.14 **FINAL DA PROVA** - O final da prova é definido como o tempo em que o último participante termina o percurso / prova ou cruza a linha de chegada, ou o momento em que a linha de chegada / último checkpoint fecha, o que ocorrer primeiro.
- 17.1.15 **PARQUE-FECHADO** - Um lugar específico, com acesso restrito, para ser usado com a finalidade de pré-prova e / ou inspeção pós-prova de um veículo.

- 17.1.16 **INFRAÇÃO** - O não cumprimento, desrespeito, desobediência de qualquer regra, regulamento, prática, procedimento, requisito, ou especificação constatedos regulamentos do King of Portugal, incluindo quaisquer regras especiais ou regulamentações complementares.
- 17.1.17 **KING OF PORTUGAL** - Prova realizada pela "A Associação Caminho da Aventura/Clube Nortex4", em Vimioso, Portugal, em total parceria com a marca "King of the HAMMERS™" por Hammerking Productions Inc.
- 17.1.18 **KOP** - Abreviação de "KING OF PORTUGAL".
- 17.1.19 **AJUDA EXTERNA** - Qualquer ato físico, ação ou outro tipo de ajuda recebida por qualquer participante, de qualquer pessoa, que não esteja registada como membro da equipa participante ou membro dos Oficiais de Prova.
- 17.1.20 **PARTICIPANTE** - Qualquer pessoa, a qualquer título, participando de KOP. Competidores, sua equipa assistência e pessoal de apoio e patrocinadores da equipa são todos os participantes.
- 17.1.21 **EQUIPA DE ASSISTÊNCIA** - Um membro da tripulação, ou membros, que trabalham especificamente nos boxes durante um evento.
- 17.1.22 **BOLSA** - Prémio em dinheiro concedido de acordo com as diretrizes específicas do evento. A Bolsa do evento deve ser anunciada na reunião de pilotos e ser paga depois do evento.
- 17.1.23 **QUALIFICAÇÃO / PRÓLOGO** - Um evento em que os concorrentes competem para se qualificarem para uma posição na linha de partida.
- 17.1.24 **PROVA/CORRIDA** - Competição de velocidade e / ou de resistência, contrarrelógio e / ou outros veículos.
- 17.1.25 **CARTÃO VERMELHO** - Um bilhete, ficha, cartão ou outro, fornecido a cada piloto antes do evento que pode ser usado para relatar uma violação das regras que tenham testemunhado ou de apresentar uma reclamação junto dos Diretores ou da CED.
- 17.1.26 **REGRAS** - Normas, regulamentos, especificações e orientações publicadas no Livro de Regulamentos com a finalidade de garantir a condução segura, justa e ordenada do evento.
- 17.1.27 **CORTA-MATO / CORTAR CAMINHO** - Qualquer desvio do percurso marcado por qualquer razão que não passa pelo descrito no regulamento.
- 17.1.28 **INÍCIO DO EVENTO** - O início do evento é definido como o momento em que a reunião dos pilotos tem início.

17.1.29 **REGULAMENTO PARTICULAR** - Regras que são suplementares ao disposto no Regulamento do King of Portugal, ou que alteram, suspendem ou modificam as regras e os regulamentos existentes.

17.1.30 **EQUIPA** - A pessoa ou pessoas, identificadas por um nome de equipa associado a um particular e específico registo de Piloto e a um veículo que tenha um número oficial do evento, atribuído. Na maioria dos casos uma equipa será composta por um Piloto, Copiloto (s), vários membros de assistência e, possivelmente, representantes dos patrocinadores. No entanto, no caso de um carro de corridas de assento único, é possível que uma única pessoa, (Piloto) e um veículo registado constituam toda a equipa.

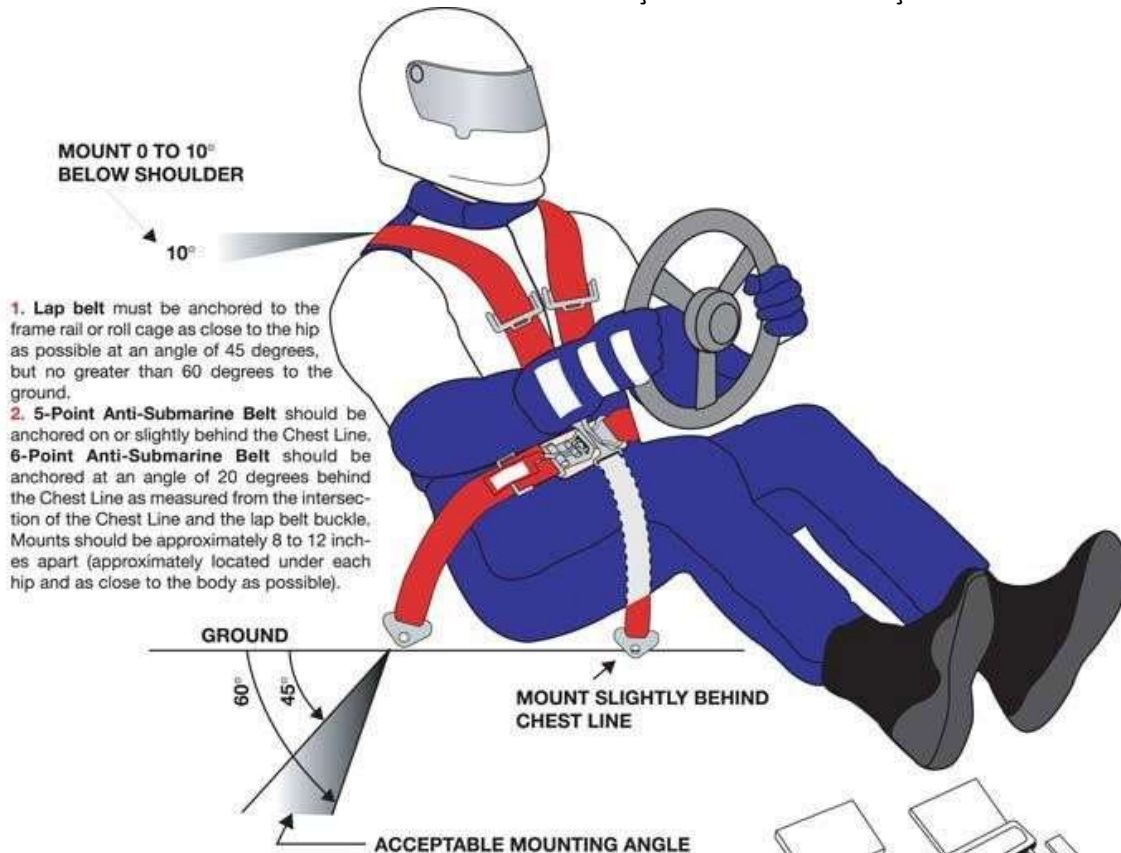
17.1.31 **REGULAMENTOS TÉCNICOS** - Conjunto de regras, regulamentos e especificações estabelecidas no Livro de Regulamentos do King of Portugal que regem os requisitos técnicos, de design e equipamentos para os veículos, competidores e equipas de assistência que participam no evento.

17.1.32 **CONDUTA ANTI-DESPORTIVA** - Conduta incompatível com os princípios gerais internacionalmente aceites de fair-play e desportivismo, como entendido pelos Diretores do King of Portugal.



18 ANEXO B

18.1 Esclarecimentos sobre o sistema de retenção e a colocação do mesmo

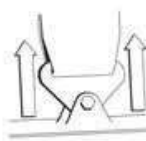


1. Lap belt must be anchored to the frame rail or roll cage as close to the hip as possible at an angle of 45 degrees, but no greater than 60 degrees to the ground.
2. 5-Point Anti-Submarine Belt should be anchored on or slightly behind the Chest Line.
- 6-Point Anti-Submarine Belt should be anchored at an angle of 20 degrees behind the Chest Line as measured from the intersection of the Chest Line and the lap belt buckle. Mounts should be approximately 8 to 12 inches apart (approximately located under each hip and as close to the body as possible).

MOUNTING BRACKETS

Mounting brackets should be installed at an angle that is compatible with the direction of pull on the webbing under full load. Preferred mount is in a double shear with allowance for the bolt-in bracket to pivot and align toward the direction of the load as shown in Figure 1.

FIGURE 1



CORRECT

FIGURE 2



INCORRECT

FIGURE 1 AND FIGURE 2

All mounting brackets should be attached directly to the frame or chassis of the car and installed to limit the driver's body travel both upward and forward. Do not weld around or near belts or belt hardware.

Minimum specification for bolts and washers to attach the seat belts, harnesses and anti-submarine belt hardware are Grade 8.

"LOCKING" the 3-bar Slide Adjuster shown in Steps 1 through 4 is **VERY IMPORTANT**. The 3-Bar Slide Adjuster must be located as close as possible to the Bolt-in bracket or Roll Bar (In Wrap Around design).



WARNING

THIS ARTICLE IS SOLD WITHOUT WARRANTY EXPRESSED OR IMPLIED. NO WARRANTY OR REPRESENTATION IS MADE AS TO THIS PRODUCT'S ABILITY TO PROTECT THE USER FROM ANY INJURY OR DEATH. THE USER ASSUMES THAT RISK. THE EFFECTIVENESS, WARRANTY AND LONGEVITY OF THIS EQUIPMENT ARE DIRECTLY RELATED TO THE MANNER IN WHICH IT IS INSTALLED, USED AND/OR MAINTAINED. THE USER ASSUMES THE RISK. NO WARRANTY OR REPRESENTATION IS MADE AS TO ITS ABILITY TO PROTECT AGAINST SERIOUS INJURY OR DEATH WHICH MIGHT RESULT FROM CIRCUMSTANCES BEYOND THE CONTROL OF

the ultimate iberian race[®]



Wing Portugal

the ultimate iberian race