

REGULAMENTO CAMPEONATO NACIONAL
TODO TERRENO OPEN 2021



Aprovado pela Direção em 08/03/2021

Inclui Aditamento n.º 1 de 25/05/2021 e Aditamento n.º 2 de 24/08/2021

Índice

1.	ÂMBITO	3
2.	DEFINIÇÕES	3
3.	REGULAMENTAÇÃO	3
4.	TERMINOLOGIA	5
5.	PILOTOS ADMITIDOS	5
6.	RELAÇÕES COM OS PILOTOS E CONCORRENTES	6
7.	INSCRIÇÕES	6
8.	IDENTIFICAÇÃO	7
9.	PILOTOS PRIORITÁRIOS	8
10.	ATRIBUIÇÃO DE NUMEROS	8
11.	ORDEM DE PARTIDA	8
12.	CIRCULAÇÃO	9
13.	ASSISTÊNCIAS	12
14.	SEGUROS	14
15.	PUBLICIDADE	14
16.	CARTA DE CONTROLO	14
17.	ZONA DE CONTROLO	15
18.	CONTROLOS HORÁRIOS	15
19.	CONTROLOS DE PASSAGEM E DE CRUZAMENTO	17
20.	SECTOR SELECTIVO	17
21.	REAGRUPAMENTOS E NEUTRALIZAÇÕES	18
22.	SINALIZAÇÃO DA PROVA	19
23.	PARQUE FECHADO	19
24.	VERIFICAÇÕES	20
25.	EQUIPAMENTOS	23
26.	SEGURANÇA MÉDICA	24
27.	RECLAMAÇÕES / PROTESTOS	24
28.	CLASSIFICAÇÕES	25
29.	AJUDA EXTERIOR	25
30.	CASOS OMISSOS	26
31.	PROVAS	26
32.	VEÍCULOS, CLASSES E CATEGORIAS	26
33.	CÁLCULO DE PONTUAÇÕES	30
34.	PRÉMIOS	31
35.	SINALIZAÇÃO DO PERCURSO	32
36.	LISTA DE PENALIZAÇÕES	33
	ANEXO 1 – QUADS	36
	ANEXO 2 – REGULAMENTO TÉCNICO SSV 2021	39
	ANEXO 3 – SIMBOLOGIA DO ROAD BOOK	57
	ANEXO 4 - EQUIPAMENTO DE SEGURANÇA E LOCALIZAÇÃO GPS/GSM STELLA III	58
	ANEXO 5 - INSTALAÇÃO E MANUAL DO UTILIZADOR GPS/GSM STELLA III	66

1. ÂMBITO

1.1. O Regulamento Nacional de Todo-o-Terreno (RNTT) é um conjunto de regras e procedimentos estabelecidos pela Federação de Motociclismo de Portugal (FMP), de acordo com os códigos e regulamentos da Federação Internacional de Motociclismo (FIM), e que rege todas as manifestações desportivas de todo-o-terreno.

2. DEFINIÇÕES

2.1. Uma prova de todo-o-terreno é uma prova desportiva disputada fora de estrada, em terreno variado e com percurso secreto, que tem por fim testar a resistência dos pilotos e das máquinas.

2.2. Será dada prioridade a provas mistas (Automóveis e Motos).

2.3. São admitidos a participar todos os motociclos, quadriciclos, e SSV desde que em conformidade com as normas impostas pelo Código da Estrada, o presente regulamento e seus anexos. É da responsabilidade dos pilotos o cumprimento destas normas.

2.4. Serão admitidos à partida veículos de duas ou quatro rodas com matrícula especial emitida pela FMP, para as provas do CNTT, ao abrigo do Decreto de Lei nº180/2014, de 24 de Dezembro.

2.5. A FMP analisará anualmente os pedidos de inscrição de provas todo-o-terreno no calendário nacional (pontuáveis ou não para o campeonato) a fim de estabelecer o respectivo calendário.

2.6. O percurso cronometrado pode ser dividido em etapas com um ou mais sectores selectivos e sectores de ligação, sendo que a extensão mínima do total de sectores selectivos não poderá ser inferior a 300 km. A duração total de uma prova todo-o-terreno não poderá ultrapassar três dias (incluindo verificações, prólogo e distribuição de prémios) salvo autorização especial da FMP.

2.7. O programa da prova deverá ser o seguinte:

- a) Sexta-feira (16h-22h): Verificações documentais e técnicas.
- b) Sábado-Prólogo mais sector selectivo
- c) Domingo-Sector selectivo
- d) Entrega de prémios (13/14h)

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

2.9. O tempo máximo para percorrer cada um dos sectores selectivos deverá constar no regulamento particular de cada prova.

2.10. As provas poderão ser do tipo em linha ou em circuito a percorrer várias vezes (prova por voltas). Neste último caso cada categoria deverá disputar uma prova separada.

2.11. A distância máxima entre pontos de reabastecimento (ZA) é de 85 km.

2.12. É estritamente proibido sob todas as formas aos concorrentes, pilotos e navegadores rodarem/treinarem o percurso da prova.

2.13. O Percurso será mantido secreto até 15 dias antes da prova, altura em que serão divulgados os Mapas Oficiais e, a partir dessa data, qualquer piloto que seja detetado no percurso e identificado pelas autoridades, oficiais do clube organizador da prova ou membros da FMP será impedido de participar nessa prova podendo incorrer em processo disciplinar por parte da FMP.

3. REGULAMENTAÇÃO

3.1. Uma prova todo-o-terreno é disputada em conformidade com:

- a) O código desportivo da FIM;
- b) Os regulamentos da FIM de Rallies Todo Terreno e Taça do Mundo de Bajas;
- c) O código desportivo da FMP;

- d) O regulamento da FMP para o Todo-o-Terreno (CNTT);
- e) O regulamento particular da prova.

3.2. Posto de Comando: As organizações terão de ter obrigatoriamente um Posto de Comando composto por:

- a) Diretor de prova ou adjunto, responsável do sistema GPS, cronometragem, responsável pela segurança, responsável pela proteção civil/polícia ou GNR e médico chefe/adjunto.
- b) Estes elementos terão que estar em contacto permanente com as suas equipas no terreno, tendo a seu cargo a responsabilidade e respetiva coordenação.

3.3. O Diretor da prova é o responsável pela direção e o desenrolar do evento de acordo com as regras e regulamentos. A prova estará sob o controle de um Júri constituído de acordo com o Código Desportivo da FIM e da FMP. O Diretor de Prova não pode tomar decisões sem dar conhecimento ao Presidente do Júri, exceto em situações de emergência, caso em que dará conhecimento ao Presidente de Juri logo que possível. O Júri tem poder para anular ou ratificar as decisões do Diretor de Prova. O Júri é composto por 3 elementos: 2 elementos nomeados pela FMP e 1 elemento pela organização, não podendo ser membro do Júri o Diretor de Prova.

3.4. Em caso de acidente, o Júri da Prova terá a possibilidade de retirar o tempo perdido por um Piloto no auxílio a outro Piloto acidentado.

3.5. Todas as eventuais modificações ou disposições suplementares ao Regulamento Particular serão anunciadas por aditamentos datados, numerados e assinados. Estes aditamentos, após aprovação pela FMP, farão parte integral do Regulamento Particular e serão afixados no quadro oficial de afixação da prova.

3.6. À FMP caberá designar os seus delegados, um dos quais será também o Presidente do Júri.

3.7. O Júri e Técnicos da prova deverão ser titulares de uma licença passada pela FMP (provas nacionais) ou licença passada pela FIM (provas internacionais).

3.8. A organização deverá enviar por email à FMP o Regulamento Particular da Prova, até 30 dias antes da data das verificações técnicas.

3.9. A organização deverá apresentar ao Presidente do Júri durante a 1ª reunião a descrição da prova da qual constará:

- a) Mapa ou mapas, em escala apropriada, com o traçado do percurso;
- b) Local de partida e chegada;
- c) Quilometragem dos sectores seletivos e de ligação;
- d) Hora prevista da partida do primeiro concorrente do parque fechado ou da partida da etapa;
- e) Local das zonas de assistência e dos pontos de reabastecimento;
- f) Número de controlos horários;
- g) Descrição detalhada dos meios de segurança durante a prova;
- h) Indicação do médico responsável da segurança médica da prova;
- i) Seguro de prova – responsabilidade civil contra terceiros, conforme legislação em vigor.

Para além destes elementos, o organizador terá de obter as autorizações dos proprietários dos terrenos onde se desenrolará a prova, autorizações das Câmaras Municipais, ICNF e comandos da GNR e PSP envolvidos, e outros a que a legislação aplicável obrigue.

3.10. A organização deverá publicar e enviar à FMP, até 5 dias úteis antes do início da prova, a lista final de pilotos inscritos.

3.11. Penalidades às organizações

3.11.1. O não cumprimento do disposto em 3.8. implicará a aplicação de uma multa no valor de 500 € (quinhentos euros) se o regulamento não for enviado até 30 dias antes da data das verificações técnicas.

3.11.2. O não cumprimento do disposto em 3.10 implicará a aplicação de multas a estipular pela FMP consoante a gravidade do incumprimento.

3.11.3. O cancelamento de provas será objeto das seguintes penalizações: se o referido cancelamento ocorrer até 60 dias antes da data prevista, implicará para o Organizador uma penalidade de 1.000 €; se este ocorrer posterior aos 60 dias antes da data prevista a penalidade é de 1.500€.

4. TERMINOLOGIA

4.1. Etapa: Cada uma das partes da prova separada por uma paragem no mínimo de 6 horas.

4.2. Sector de ligação: Parte de itinerário compreendido entre dois controlos horários sucessivos. É expressamente proibido a utilização de reboques durante as ligações para todas as categorias.

4.3. Sector selectivo: Prova cronometrada de velocidade a disputar em percurso secreto.

4.4. Reagrupamento: Paragem prevista pela organização para permitir, por um lado, um retorno à hora ideal e, por outro, o reagrupamento das equipas que se mantêm em prova. Os tempos de paragem podem ser diferentes para cada equipa.

4.5. Neutralização: Tempo durante o qual os concorrentes são parados pela Direção da Prova por qualquer razão.

4.6. Parque fechado: Zona em que nenhuma reparação ou intervenção é permitida.

4.7. Aditamento: Documento oficial emitido pela Direção de Prova e destinado a modificar, precisar ou completar o Regulamento Particular da Prova, fazendo parte integrante dele. Os aditamentos são numerados, datados e aprovados da seguinte forma:

- a) Pela FMP, até ao início das verificações;
- b) Pelo Júri da Prova durante toda a duração da prova;
- c) As equipas devem acusar a receção através de assinatura de protocolo ou outro meio.

4.8. Carta de controlo: Ficha destinada a recolher os carimbos ou marcas dos diferentes controlos previstos no percurso.

5. PILOTOS ADMITIDOS

5.1. Os pilotos devem obrigatoriamente ser portadores de uma Licença Desportiva para TT ou Geral passada pela FMP ou FIM válida para o ano em curso. Os Pilotos com idade superior a 50 anos além do atestado médico, são obrigados a apresentar Eletrocardiograma de esforço para obtenção de licença desportiva.

5.2. Poderão ser admitidos a participar os pilotos com a idade mínima de 16 anos titulares de uma licença de condução correspondente ao tipo de motociclo ou quadriciclo utilizado. Para a categoria “Mini TT” será permitida a participação a pilotos a partir dos 11 anos com autorização parental.

5.3. Os pilotos estrangeiros necessitam de obter junto da respetiva Federação autorização específica de participação em cada prova. Estes poderão no fim do Campeonato sagrarem-se Campeões Nacionais Open.

5.4. Todos os participantes no evento obrigam-se a cumprir o Código Desportivo, Regulamentos e demais legislação aplicável, e aceitam submeter-se à jurisdição e disciplina da FMP.

5.5. Qualquer comportamento de qualquer participante contrário às referidas leis, códigos e regulamentos será julgado pelo Júri da Prova, que decidirá da penalização que poderá ir até à desclassificação, sem prejuízo de outras sanções disciplinares ou criminais aplicáveis.

5.6. Os pilotos são também responsáveis pelo comportamento das pessoas que integram a sua equipa e assistência, pelo que podem ser igualmente penalizados e sancionados pelo comportamento dessas pessoas, nos termos referidos no número anterior.

6. RELAÇÕES COM OS PILOTOS E CONCORRENTES

6.1. Os responsáveis pelas relações com os concorrentes deveram ser titulares de uma licença FMP, devendo estar identificados e presentes:

- a) Nas verificações técnicas e administrativas;
- b) Nas partidas e chegadas das etapas;
- c) Nas neutralizações e reagrupamentos.

6.2. Compete aos responsáveis pelas relações com os pilotos e concorrentes:

- a) Informar as equipas e manter com elas uma relação de concertação;
- b) Responder a todas as questões colocadas;
- c) Dar todas as informações ou indicações complementares relativas à regulamentação e ao desenrolar da prova;
- d) Evitar a transmissão ao Júri da Prova de questões que possam ser resolvidas através de explicações precisas, excetuando as reclamações.

7. INSCRIÇÕES

7.1. Todos os pilotos que desejem participar numa prova de todo-o-terreno devem preencher corretamente a ficha de inscrição na prova e enviá-la ao Secretariado da prova acompanhada do montante da inscrição até à data definida no Regulamento Particular. De acordo com o Regulamento Particular de cada prova a taxa de inscrição poderá ser minorada em 50% para os pilotos que aceitem a publicidade facultativa da organização.

7.2. Até ao momento das verificações o concorrente poderá livremente substituir o veículo inscrito por outro.

7.3. Se durante as verificações técnicas a especificação do veículo a verificar não corresponder à especificação do veículo inscrito, poderá, sob proposta dos Comissários Técnicos, ser transferido para outra classe.

7.4. O valor da inscrição será inteiramente reembolsado nas seguintes condições:

- a) Se a inscrição for recusada;
- b) Se pelo menos 25% da totalidade da prova não se realizar (desde que seja por motivos imputados ao organizador);

7.5. Com a assinatura da ficha de inscrição na prova o concorrente aceita submeter-se a todas as Leis, Códigos e Regulamentos aplicáveis à prova.

7.6. É da responsabilidade do piloto verificar se todos os elementos que constam na ficha das verificações documentais e técnicas estão corretamente preenchidos, não podendo estes ser alterados após a realização da prova.

8. IDENTIFICAÇÃO

8.1. A Organização de uma prova todo-o-terreno fornecerá a cada piloto três placas e um dorsal (facultativo para as organizações) com os números de prova, sendo as medidas máximas das placas de 18 cm x 22 cm. As placas terão o fundo branco, sendo os números pretos.

No caso de o campeonato ter um patrocinador da responsabilidade da FMP, o espaço reservado a este patrocinador será objeto de acordo com os organizadores das provas.

8.2. As placas deverão ser colocadas visivelmente durante a totalidade da prova, à frente e nas partes laterais.

8.3. Os pilotos dos Quads deverão obrigatoriamente ser portadores de um dorsal com os números de prova atrás, bem como placa vertical fixa na traseira (para colocação dos números).

8.4. Os pilotos dos SSV deverão obrigatoriamente colocar os números de prova em placas verticais fixas em ambas as laterais na proximidade da traseira do seu veículo e na zona frontal do tejadilho do lado direito.

8.5. Em qualquer momento da prova, a perda ou má colocação de uma placa de prova, ou do dorsal, no caso de existir, poderá ser passível de penalização conforme previsto no Regulamento Particular.

8.6. Durante as verificações técnicas que precedem a partida, são marcadas com uma pintura as seguintes peças do veículo: Chassi, motor e silenciador(es).

Em qualquer momento da prova, os Comissários Técnicos podem verificar a presença dessas marcas. A falta ou falsificação de uma marca de identificação será punida com a desclassificação.

8.7. A organização deverá usar braceletes de identificação dos pilotos. A sua falta não declarada durante a prova implica a desclassificação.

8.8. No caso da existência de dorsais, o Organizador deverá providenciar para que nestes exista espaço para o piloto colocar a sua publicidade. Este espaço será na frente, a toda a largura do dorsal, com uma altura mínima de 20 cm e cujo limite superior deverá estar a cerca de 10 cm do ponto mais baixo do decote do dorsal

8.9. O material do dorsal deve ser de tecido leve e de preferência perfurado.

9. PILOTOS PRIORITÁRIOS

A FMP elabora todos os anos uma lista de 5 (10 nos SSV) pilotos prioritários correspondentes aos primeiros classificados do Campeonato Nacional Absoluto de cada categoria do ano anterior, a quem serão reservados números, que deverão ser mantidos em todas as provas.

O número 1 será sempre atribuído ao Campeão Nacional Absoluto de TT do ano anterior.

10. ATRIBUIÇÃO DE NUMEROS

10.1. Para a atribuição dos números de competição aos pilotos inscritos, verificar-se-á:

- a) Numeração atribuída pela FMP aos Pilotos Prioritários;
- b) Segundo a classificação do Campeonato;
- c) Deverão ser levadas em consideração as classificações em cada classe;
- d) Restantes números: Ao critério dos Organizadores, mediante a aprovação da FMP;
- e) A FMP e o organizador dispõem de 5 números (Jokers), para atribuir a pilotos reconhecidamente rápidos que não se encontrem dentro do escalão dos "prioritários";
- f) Nas provas internacionais disporão de mais cinco números reservados exclusivamente a pilotos estrangeiros.

Categoria	Numeração
Motociclos	1 - 99
Quads	101 - 199
SSV	801 - 999

11. ORDEM DE PARTIDA

11.1. A Partida para a 1ª Etapa será dada de acordo com a seguinte ordem:

- a) 1ª Prova do Campeonato:
 - Pilotos Prioritários: Segundo a classificação do CNTT do ano anterior;
 - Restantes pilotos: Segundo a classificação do CNTT do ano anterior.
- b) Restantes provas:
 - Pilotos Prioritários: segundo a classificação actual do Campeonato dentro dos 5 (10 nos SSV) primeiros;
 - Restantes pilotos: segundo a classificação actual no Campeonato.

11.2. Prólogo: Obrigatório. O tempo obtido contará sempre para a classificação final da prova.

11.3. As partidas para a etapa/prólogo serão dadas, no mínimo, com um intervalo de 30 segundos entre cada piloto.

No caso de um piloto alinhar à partida do Prólogo mas não o completar, ser-lhe-á atribuído o tempo máximo concedido para percorrer o prólogo, apresentado no Regulamento Particular da Prova, mais uma penalização de 15 minutos.

No caso de um piloto não alinhar à partida do prólogo ser-lhe-á atribuído o tempo máximo concedido para percorrer o prólogo apresentado no Regulamento Particular da Prova, mais uma penalização de 30 minutos. Contudo será, ainda assim, admitido à partida da etapa seguinte.

11.4. As partidas para a 2ª Etapa/Sector Seletivo serão ordenadas pela classificação no prólogo.

Nas etapas seguintes serão ordenadas pela última classificação da prova afixada.

No caso de uma Etapa conter mais do que um Sector Seletivo, a partida para o 2º Sector Seletivo dessa etapa será pela ordem de chegada ao final do Sector Seletivo anterior.

11.5. Motos e Quads deverão partir em conjunto para os setores seletivos a disputar após o prólogo, sempre que tal medida se justificar e em particular quando o número de participantes numa das disciplinas for reduzido. As partidas serão dadas de acordo com os tempos realizados no prólogo.

11.6. Recomenda-se que a partida para cada etapa seja feita, no mínimo, com o seguinte intervalo:

De dois em dois minutos para os primeiros 15 pilotos, de minuto em minuto para os seguintes.

O intervalo entre a última Moto e o primeiro Quad deve ser no mínimo de 10 minutos e entre o último Quad e o primeiro SSV deve ser no mínimo de 20 minutos.

Quando Motos e Quads participarem em conjunto o intervalo entre a última Moto/Quad e o primeiro SSV deve ser no mínimo de 20 minutos.

Outro tipo de partidas poderão ser aceites pela FMP dadas as características da prova, as condições meteorológicas e o número de concorrentes.

11.7. O piloto que não se apresente na partida de um sector selectivo, ou que não o termine, ou que não o complete dentro do tempo máximo permitido será penalizado da seguinte forma:

- a) Tempo máximo do SS + 30 minutos (terminou o SS e não o completou no tempo máximo permitido);
- b) Tempo máximo do SS + 60 minutos (Iniciou e não terminou o SS);
- c) Tempo máximo do SS + 2 horas no caso de não se ter apresentado na partida (excluindo o prólogo).

11.8. Os atrasos na apresentação à partida de Etapa, de Prólogo ou de Setor Seletivo serão penalizados à razão de um minuto por minuto de atraso. A partida será recusada a todos os pilotos que se apresentem com um atraso superior a trinta minutos (30 min) em relação à sua hora ideal de partida.

11.9. As penalizações referentes à Etapa Prólogo serão averbadas só no final do Sector Seletivo seguinte (para efeitos de partida para a 2ª etapa será sempre considerado o tempo do Prólogo sem penalizações).

12. CIRCULAÇÃO

12.1. No briefing, cuja presença é expressamente recomendada, pilotos/navegadores serão informados de todas as alterações de última hora e outras questões pertinentes, nomeadamente os aspetos de segurança. Nenhum piloto/navegador poderá alegar desconhecimento de uma informação quando esta foi dada no briefing. Quando houver caderno de itinerário, este será distribuído durante o briefing.

12.2. Durante toda a duração da prova todos os pilotos/navegadores e respetivos Motociclos, Quads e SSVs, deverão estar obrigatoriamente em conformidade com o prescrito no Código da Estrada. Todas as infracções ao prescrito no Código da Estrada serão penalizadas da seguinte forma:

- a) 1ª infracção - 30 min;
- b) 2ª infracção - 60 min;
- c) 3ª infracção - até à desclassificação.

Os SSV que durante o evento (desde a abertura das verificações administrativas até ao levantamento dos veículos em parque fechado no ultimo dia de prova) sejam detetados por um oficial da prova a circular na via publica e durante a prova com luzes (azuis, amarelas, pisca-pisca,...) que não estão de acordo com o código da estrada serão penalizados com as penalizações descritas neste artigo.

Não é permitido os SSV circularem nos sectores selectivos, troços de ligação ou via pública sem as 4 rodas completas (jante e pneu). À infracção desta regra é atribuído 30 minutos de penalização.

12.3. É interdito, sob pena de desclassificação:

- a) Rebocar (salvo entre pilotos em prova) e fazer transportar o veículo dentro do percurso selectivo assim como nas ligações da prova.
- b) Bloquear ou dificultar a passagem dos outros concorrentes;
- c) Circular fora do percurso ou em sentido contrário a este.
- d) Aos pilotos e navegadores circularem, durante todo o tempo da competição quando a viatura esteja em movimento, sem estarem devidamente fixos no seu banco através dos cintos de segurança.

12.4. A participação pelos agentes de autoridade à organização da prova de qualquer infracção à regras de circulação na via pública implicará para o piloto infrator a aplicação das respetivas sanções desportivas, desde que:

- a) A notificação chegue à organização por via oficial e por escrito, antes da publicação das classificações oficiais da prova em que a infracção foi cometida;
- b) A notificação (relatório) seja suficientemente detalhada para que a identificação do infrator seja feita sem margem para dúvidas e contenha o local e a hora da ocorrência, e não seja suscetível de interpretações diversas.

12.5. CONTROLO DE VELOCIDADE

Nas zonas definidas como zonas de controlo de velocidade, a velocidade dos pilotos, nos troços da Estrada, bem como nos sectores Selectivos, será limitada; o valor desta limitação será indicado no road book.

Além disso, é responsabilidade do piloto adaptar sua velocidade às populações locais e ao trânsito.

Estas zonas serão marcadas no road book por uma caixa marcada "SZ" (início da zona), uma caixa FZ (final da zona) e a velocidade máxima permitida. A ausência de sinais de indicação de velocidade não pode ser motivo de protesto. O sinal sonoro ou sinal de alarme não é uma informação oficial para indicar a Zona de Controlo de Velocidade. Se houver um alerta sonoro e/ou visual, ele deve ser disparado a 5km/h antes da instrução.

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

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

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

Os controlos de velocidade serão feitos por meio do GPS.

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

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

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

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

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

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

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

Total das penalizações: 15 minutos.

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

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

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

Cálculo: $1 \times 2' + 2 \times 1'$

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

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

O Júri da prova pode dar uma desclassificação se a reincidência nos excessos de velocidade for considerada intencional.

12.6. CEDÊNCIA DE PASSAGEM

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

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

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

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

12.7. CORTES/ATALHOS

12.7.1. Os pilotos serão monitorizados pelo equipamento de controlo. Os que efectuem cortes ou atalhos no percurso, serão sancionados com penalizações. É obrigatória a passagem por todas as zonas definidas pela sinalética/roadbook/GPS. No caso da sinalética, esta deverá estar colocada maioritariamente no lado direito do percurso (consequentemente no lado direito do piloto).

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

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

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

12.7.3. Cálculo da penalização a ser atribuída:

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

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

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

13. ASSISTÊNCIAS

13.1. É obrigatório que a localização destas zonas (Assistência e Paddock) seja devidamente identificada, sendo recomendável a elaboração de um RoadBook para as equipas de assistência. Estas zonas terão que ter boas condições de acesso e operacionalidade, capacidade conjunta para todas as equipas, preferencialmente em zonas sem pó e obrigatoriamente pontos de eletricidade na zona de Paddock, para assim facilitar o trabalho das equipas de assistência.

13.2. Salvo disposição em contrário e mencionada no Regulamento Particular da prova, a assistência fora das zonas de assistência definidas só é permitida pelo próprio piloto ou por outro piloto regularmente inscrito e ainda em prova.

Nas zonas de assistência definidas pelo organizador como ZA é permitida a assistência, nomeadamente reparações, mudanças de pneus e reabastecimentos, executadas por outros que não o piloto.

Durante as operações de abastecimento o motor tem que estar parado, sendo obrigatório a utilização de um Tapete Ambiental aprovado (conforme artigo 4.1 do código ambiental da FIM).

O tapete ambiental é composto por duas faces: a face superior é constituída por material absorvente, a face inferior por material impermeável. A não utilização ou a má utilização do Tapete Ecológico apropriado às dimensões do veículo, implica uma penalização de 1 minuto. Dimensões mínimas recomendadas dos tapetes ecológicos: Motociclos 160x100 cm, Quads 200x150 cm, SSV 400x200 cm (podem ser usados 1 ou mais tapetes de modo a proteger toda a superfície do solo que o veículo ocupa).

Nas zonas de assistência identificadas pelo organizador como GAZ, só será permitido o abastecimento e a entrega de água e de bens alimentares assim como óculos ou luvas.

13.3. É obrigatório que cada equipa de assistência esteja equipada com um extintor dentro do prazo de validade, com uma capacidade mínima de 5 Kg, e num raio de 1 metro do abastecimento do veículo. O extintor deve estar visível e próximo do elemento que está a realizar o abastecimento. O não cumprimento desta regra implica uma penalização de 10 minutos por cada infração.

13.4. É obrigatório a quem abastece os veículos, estar equipado com balaclava ignífuga e óculos de proteção.

O não cumprimento desta regra implica uma penalização de 10 minutos por cada infração.

13.5. O abastecimento só pode ser efetuado com equipamentos manuais, sob pena de penalização de 10 minutos por cada infração.

13.6. Os Abastecimentos só são autorizados nas zonas de assistência definidas pela organização (ZA ou GAZ) ou em postos de combustível público.

As organizações devem evitar zonas de assistência a menos de 2 km da entrada ou saída de qualquer setor seletivo.

As organizações devem recomendar o abastecimento em postos de combustível público durante as ligações entre sectores selectivos, e assim evitam zonas de assistência e o transporte de gasolina dentro das carrinhas dos concorrentes. E a mesma recomendação deve ser indicada aos concorrentes antes de regressarem ao padock de assistência.

13.7. Para todos os veículos a zona de assistência/gaz será de velocidade limitada a 30Km/Hora, controlada pelo GPS, no caso de incumprimento será atribuída ao piloto uma penalização pelo Júri da Prova.

13.8. Os veículos SSV estão obrigados a entrar em todas as zonas de assistência ZA / GAZ no decorrer dos sectores selectivos. Os veículos estão obrigados a permanecerem imobilizados por um período mínimo de 2 minutos (o controlo deste tempo é da responsabilidade da equipa) dentro destas zonas, e com o motor do veículo desligado.

Durante a operação de abastecimento com combustível não é permitido qualquer intervenção mecânica.

O não cumprimento desta regra implica uma penalização de 10 Minutos por cada infração.

13.9. Na categoria SSV o abastecimento pode ser efetuado com o piloto e/ou com o navegador a bordo.

O abastecimento tem de ser efetuado com o motor desligado e, com as portas abertas ou as redes laterais de segurança em baixo ou as janelas das redes de segurança abertas.

Um elemento da assistência deve estar munido de um extintor de pelo menos 5kg.

O incumprimento de qualquer destas regras é penalizado com 10 Minutos.

13.10. A circulação em sentido contrário ao da prova numa ZA é proibida. Caso o piloto ultrapasse o local da sua equipa de assistência deverá retroceder com o veículo desligado e empurrado à mão. O não cumprimento deste artigo poderá ir até à desclassificação.

13.11. O piloto tem que respeitar toda a sinalização existente na zona de assistência. O não cumprimento deste artigo poderá ir até à desclassificação.

13.12. Os pilotos serão responsáveis pelas suas assistências e pelo comportamento das pessoas que as integram. As atitudes anti-desportivas ou de falta de respeito à ordem vigente durante uma prova, por parte das pessoas que integram uma assistência, poderão vir a ser reflectidas em sanções a aplicar ao piloto. Estas sanções poderão ser do tipo exclusão da prova (decididas pelo Júri da Prova), quer passíveis de processo disciplinar no âmbito do Código de Disciplina da FMP.

14. SEGUROS

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

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

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

15. PUBLICIDADE

15.1. É permitido às equipas afixar livremente toda a publicidade nos seus veículos desde que:

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

15.2. Entende-se por publicidade obrigatória a referida no artigo 8.1. deste regulamento. Poderá ainda haver publicidade facultativa a definir no Regulamento Particular de cada prova.

16. CARTA DE CONTROLO

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

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

16.3. A apresentação da carta de controlo nos diferentes controlos e exatidão das inscrições serão da inteira responsabilidade do piloto sob pena de desclassificação. Somente os

controladores estão autorizados a inscrever a hora na carta, manualmente ou por meio de um aparelho que imprima.

16.4. A perda da carta de controlo implica a perda do direito de reclamação sobre os elementos nesta registada, bem como uma penalização de 5 minutos.

16.5. Serão atribuídos a todos os pilotos horários de partida para os Sectores Seletivos, exceto àqueles que tenham confirmado a sua desistência mediante a entrega da carta de controlo ao diretor de prova ou a outro membro da organização .

17. ZONA DE CONTROLO

17.1. Todos os controles, tais como controles horários de partida e chegada do troço seletivo e controles de passagem serão sinalizados da seguinte forma:

a) O início da zona de controlo é indicado por um painel de aviso com fundo amarelo; 100 m depois um painel com fundo vermelho define o local do controlo.

O fim da zona de controlo é indicado por um painel com o fundo bege e 3 barras pretas transversais, colocado 100 m após o painel com fundo vermelho;



b) Toda a zona de controlo, isto é, toda a zona compreendida entre o painel com o fundo amarelo e o painel com o fundo bege é considerada como parque fechado. A duração da paragem não deve exceder o tempo necessário para a operação de controlo.

17.2. É proibido entrar numa zona de controlo em direção que não a definida no itinerário da prova, ou reentrada numa zona de controlo após a carta de controlo preenchida, sob pena de desclassificação.

17.3. A hora ideal é da exclusiva responsabilidade do piloto que poderá ir verificá-la a pé no relógio oficial do controlo.

17.4. Os postos de controlo horário deverão iniciar o seu funcionamento uma hora antes da hora de passagem ideal do primeiro concorrente, e terminarão o seu funcionamento uma hora após a hora ideal de passagem do último concorrente, salvo decisão em contrário do Director de Prova.

17.5. Os pilotos são obrigados, sob pena de desclassificação, a seguir as instruções do chefe de controlo que será sempre assistido por um controlador.

18. CONTROLOS HORÁRIOS

18.1. Nos controlos horários, os controladores indicarão na carta de controlo a hora da apresentação que corresponde ao momento exato em que o piloto apresenta a carta de controlo ao controlador. Entre o painel de entrada na zona e o posto de controlo é interdito ao piloto parar ou adotar um andamento excessivamente lento.

18.2. A hora ideal de controlo é obtida somando ao tempo parcial para percorrer o sector de ligação ou sector seletivo a hora da partida de cada sector. Estes tempos são expressos em horas, minutos e segundos sendo sempre indicados de 00:00:01 a 24:00:00.

O piloto não incorre em penalização por avanço se a hora de entrada na zona de controlo corresponder ao minuto ideal de controlo.

Para os sectores de ligação o piloto não incorre em penalização por atraso se a hora de apresentação da carta de controlo ao controlador corresponder ao decorrer do minuto ideal de controlo.

Toda a diferença entre a hora real e hora ideal de controlo será penalizada à razão de um minuto por minuto ou fração de minuto, até ao limite indicado no regulamento particular.

18.3. Para os sectores seletivos, incluindo o prólogo, os tempos de chegada serão, no mínimo, registados ao segundo quando a sua extensão exceda os 25 km, e registados em centésimos de segundo sempre que a sua extensão seja inferior a 25 km. Para tal devem ser usados relógios munidos de células fotoelétricas e registo impresso. Nos controlos de chegada os pilotos são autorizados a entrar por avanço sem incorrerem penalizações.

18.4. Quando um piloto não puder apresentar o motor do seu veículo em funcionamento à chegada a um controlo horário, excetuando o controlo horário de saída do Parque Fechado, será penalizado da seguinte forma:

- a) Num controlo horário: 1 minuto, por cada minuto de atraso;
- b) Na partida para o sector seletivo: 1 minuto por cada minuto de atraso.

18.5. Toda a inobservância praticada por um piloto no que respeita às regras de procedimento de entrada numa zona de controlo, conforme atrás definido, será objeto de um relatório escrito por parte do responsável pela zona de controlo que será entregue ao Diretor de Prova.

18.6. Num controlo horário de chegada de um sector de ligação, o controlador deverá inscrever na carta de controlo, por um lado a hora de chegada ao controlo e, por outro, a hora provisória de partida para o sector seletivo, devendo respeitar um intervalo mínimo de 2 minutos entre as duas para permitir que o piloto se prepare para a partida.



18.7. Depois de controlar no controlo horário, o piloto deverá seguir imediatamente para a partida para o sector seletivo. O controlador inscreverá a hora real de partida para o sector seletivo. Se existir uma divergência entre as duas inscrições, fará fé a hora de partida para o sector seletivo, salvo decisão em contrário do Júri da Prova.

18.8. O regulamento particular deverá indicar os tempos máximos entre controlos horários consecutivos, bem como as respetivas penalizações por incumprimento.

18.9. Deverão ainda ser identificados no regulamento particular da prova as “Zona de Controlo Virtual” que funcionam a partir dos dados fornecidos pelo sistema GPS.

Estas zonas, que deverão ser perfeitamente identificadas pelo organizador da prova, serão equiparadas a zonas de controlo horário. Poderão ainda, no caso de interrupção da corrida,

serem utilizadas para novo ponto de partida assim que a organização da prova para aí desloque uma equipa de controladores para esse efeito.

18.10. É obrigatória a existência, nos controlos de tomada de tempos, de dois relógios devidamente sincronizados para prevenir problemas devido a avarias num dos relógios

18.11. O pessoal mínimo para qualquer zona de tomada de tempos é de três, além do pessoal necessário na zona de stop (zona em que é registado o tempo na carta de controlo do concorrente) que permita o cabal desempenho desta missão em tempo compatível com o desenrolar da prova.

18.12. Na zona de tomada de tempos um dos elementos será responsável pelo registo dos tempos e os outros dois terão a única missão de registar, independentemente, a ordem em que os concorrentes cruzam a linha de tomada de tempos. Estas duas listas bem como o registo do(s) relógio(s) deverão ser presentes ao Júri da prova.

19. CONTROLOS DE PASSAGEM E DE CRUZAMENTO

19.1. Controlos de passagem

A fim de verificar se os concorrentes respeitam o itinerário estabelecido, serão implantados controlos de passagem ao longo do percurso. A organização irá disponibilizar ao público através do site oficial, ou do site da equipa de cronometragem, a visualização da evolução da classificação da prova através dos CPs, ou de locais definidas para o efeito, no mínimo em cada 100Kms. A falta da marcação de um controlo de passagem (carta de controle) poderá implicar:

- Pilotos que não passem em um ou mais controlos de passagem serão penalizados conforme definido no Regulamento Particular;
- Pilotos que não parem num controlo de passagem com controlador, serão penalizados em 5 minutos.

A zona de controlo será definida com painéis, com um símbolo com o diâmetro mínimo de 60 cm colocados da seguinte forma:

- Painel amarelo com carimbo (início de zona);
- 100 metros depois, painel vermelho com carimbo (posto de controlo);
- 100 metros depois, painel final bege com três barras pretas transversais.



19.2. Controlos de cruzamento

Os cruzamentos com estradas de alcatrão, via-férrea ou vias de grande movimento deverão ser assinalados de forma que o concorrente tenha conhecimento da sua existência e possa seguir as instruções dos controladores.

20. SECTOR SELECTIVO

20.1. É interdito aos pilotos circular no sentido inverso ao do sector seletivo sob pena de desclassificação.

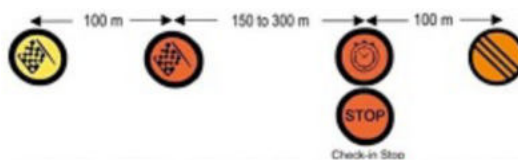
20.2. Na partida para o sector seletivo, logo que o veículo pare diante do controlo de partida, o controlador inscreverá na carta de controlo a hora real de partida do veículo (hora e minuto). Seguidamente anunciará os 30 segundos, 15 segundos, e os últimos cinco segundos um a um, após o que será dado o sinal de partida que deverá ser seguido do arranque imediato do piloto.

20.3. A partida para o sector seletivo à hora indicada na carta de controlo não poderá ser adiada, exceto em caso de força maior.

20.4. Uma partida efetuada antes do sinal do controlador será penalizada com 2 minutos. Esta penalização não exclui sanções mais graves que poderão ser aplicadas pelo Júri da Prova, particularmente no caso de repetição da infração.

20.5. A chegada do sector seletivo será "lançada", com os painéis dispostos da seguinte forma:

- Painel amarelo com bandeira de xadrez (no início da zona);
- 100 m depois, o painel vermelho (chegada lançada);
- A uma distância de 150 a 300 m dois painéis vermelhos (relógio e stop);
- Finalmente 100 m depois painel bege com três barras pretas transversais.



20.6. Uma paragem voluntária entre o painel amarelo de início de zona e o painel de stop é proibida sob pena de desclassificação.

A cronometragem far-se-à sobre a linha de chegada (tomada de tempo).

A uma distância de 100 a 300 metros após a chegada, o piloto deverá parar no controlo horário sinalizado por um relógio vermelho e pelo painel vermelho de stop.

No Stop, o controlador inscreverá na carta de controlo do piloto a hora de chegada (hora, minuto e segundo) que será igualmente a hora de partida para o sector de ligação seguinte (hora e minuto).

20.7. Todo o piloto que se recuse a partir para o sector seletivo à hora e na posição que lhe for indicada será penalizado de acordo com o regulamento particular da prova, podendo esta penalização ir até à desclassificação.

20.8. Nas provas por voltas só serão classificados os pilotos que tenham percorrido no mínimo:

- Provas com 2 voltas, 2 voltas;
- Provas com 3 voltas, 3 voltas;
- Provas com 4 ou mais voltas pelo menos 75% das voltas.

20.9. Qualquer piloto que se tenha retirado da Prova é obrigado a comunicá-lo à Organização, entregando a sua Carta de Controlo a qualquer Oficial de Prova, a retirar os números de prova ou a cruzá-los e não continuar no itinerário da prova. O não cumprimento desta regra implica sanções que podem ir até multa de 100 €, e procedimento disciplinar em caso de reincidência.

20.10. O piloto é obrigado a procurar/retomar o percurso da prova sempre que alguma anomalia acontecer (perda, falta de marcação). Este deverá ter a perceção da falta de marcação (geralmente existente de 150 em 150 m) e no caso de não existir procurar a continuação desta no percurso correto.

21. REAGRUPAMENTOS E NEUTRALIZAÇÕES

21.1. Os reagrupamentos servem para reduzir os intervalos mais ou menos importantes que se criam entre os pilotos.

21.2. À sua chegada ao reagrupamento, os pilotos entregarão ao controlador a sua carta de controlo e receberão instruções sobre a sua hora de partida.

Em seguida devem dirigir-se imediatamente e diretamente com o seu veículo para o parque fechado.

21.3 Devido a fatores imprevisíveis a Direção da Prova poderá ter que neutralizar a prova. No caso de Neutralização, uma nova partida será dada de acordo com a ordem de chegada ao local onde a prova foi neutralizada ou na falta desta de acordo com a ordem de passagem no controlo anterior.

22. SINALIZAÇÃO DA PROVA

A segurança dos pilotos durante uma prova de todo o terreno começa na escolha do percurso, de forma a evitar zonas potencialmente perigosas. No entanto, nem sempre se conseguem evitar estas zonas pelo que uma forma de minimizar os riscos é o de fazer uma marcação cuidada.



A marcação de uma pista deve ser sempre feita por excesso e em antecipação, prevendo a velocidade a que os pilotos se deslocam e o facto de alguma da marcação poder ser retirada por elementos estranhos à prova.

Num eventual corte de uma fita/manga em zona crítica, a Organização deverá colocar uma sinalização de percurso incorreto.

Recomenda-se que a marcação seja supervisionada por alguém com experiência de competição todo o terreno em moto, e que um critério uniforme seja mantido em todo o percurso.

Toda a marcação deve estar na sua maioria no lado direito do sentido do percurso.

23. PARQUE FECHADO

23.1. A prova decorre em regime de parque fechado. Isto é, com exceção de quando o veículo concorrente se encontra no percurso (do prólogo ou dos troços seletivos), nas assistências ou nos troços de ligação, está em parque fechado, e sujeito às respetivas regras. A vigilância do

parque fechado, bem como o cumprimento do respetivo regime é da responsabilidade da organização da prova.

23.2. O parque fechado deve ser delimitado e fechado de forma a impedir a entrada de todas as pessoas não autorizadas. O espaço deverá ser claramente delimitado e vigiado por um número suficiente de comissários a fim de que apenas as pessoas autorizadas tenham acesso ao mesmo. Os comissários encarregues do controlo do parque fechado deverão estar perfeitamente identificados de modo a que sejam facilmente reconhecidos por todos os interessados e em especial pelos pilotos.

23.3. O acesso ao parque fechado é estritamente interdito a todas as pessoas com exceção dos membros do júri, dos comissários técnicos e dos pilotos. Estes últimos apenas poderão ter acesso para pôr e retirar as suas Motos/Quads/SSV. Esta operação deverá ser executada o mais rapidamente possível, devendo o piloto abandonar o parque fechado sem demora.

23.4. No parque fechado é interdito ao piloto, sob pena de desclassificação:

- Mexer na sua Moto/Quad/SSV exceto para a colocar e retirar do parque fechado;
- Mexer na Moto/Quad/SSV de outro concorrente;
- Fumar.

23.5. Se os comissários técnicos da prova constatarem que uma Moto/Quad/SSV não está em condições de circular em segurança, deverão informar imediatamente o Diretor da Prova que deverá mandar proceder às retificações que julgar necessárias.

23.6. Como exceção ao regime de parque fechado, mas sob a responsabilidade de um controlador, é permitido ao piloto, no parque fechado de partida, de reagrupamento ou de final de prova, substituir as luzes da frente ou traseiras ou um pneu furado. Estas reparações deverão estar finalizadas antes da hora de partida, caso contrário o piloto será penalizado em 1 minuto por minuto de atraso.

23.7. Para sair do parque fechado de partida, de reagrupamento ou de fim de prova, o piloto será autorizado a entrar no parque fechado 10 minutos (20 minutos no caso de ter que colocar um roadbook) antes da sua hora de partida.

23.8. O Organizador só é obrigado a manter a vigilância do parque fechado até uma hora após a abertura do mesmo no final da prova. A hora previsível desta abertura deverá constar do Regulamento Particular.

23.9. O piloto pode deslocar o seu veículo (Moto/Quad/SSV) por ação do motor, desde que o faça a uma velocidade inferior a 10 km/h e de forma a não pôr em causa a segurança dos outros veículos e pessoas no Parque Fechado. O não cumprimento destas normas implica a desclassificação.

23.10. Os motociclos colocados em Parque Fechado são obrigados a possuir descanso lateral próprio. Os motociclos, Quads e SSV têm que estar em cima de um Tapete Ambiental aprovado (conforme artigo 4.1 do código ambiental da FIM).

24. VERIFICAÇÕES

24.1. Nas verificações Administrativas serão controlados:

- a) Licenças Desportivas;
- b) Cartão de Cidadão;
- c) Carta de Condução;
- d) Certificado de Matrícula
- e) Carta Verde do Seguro

Todos os documentos em formato original.

A fim de facilitar as verificações documentais e simplificar os procedimentos, as organizações poderão receber antecipadamente cópia dos documentos a apresentar. Neste caso, os pilotos deverão enviar para as organizações toda a documentação necessária, antes da realização da prova.

No momento das verificações apenas será obrigatório a apresentação do documento de identificação.

24.2. Nas Verificações Técnicas todos os motociclos e quads devem estar de acordo com o presente regulamento e seus anexos, e o Technical Rules Bajas da FIM.

Os veículos SSV devem estar de acordo com o presente regulamento, o anexo 2 deste, e o FIM Off-Road Additional Technical Regulation.

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

Serão penalizados com desclassificação os SSV que durante a prova incumpram os seguintes artigos do Anexo 2 - Regulamento Técnico SSV 2021:

- (15.) Rodas;
- (12.) Motor;
- (8.5) Largura dos eixos, dianteiro e traseiro;

É absolutamente necessário que as peças a marcar, estejam limpas de marcações efetuadas previamente noutras corridas.

Os pilotos têm que limpar as peças marcadas prova a prova.

Itens principais a verificar:	Motociclos	Quads	SSVs
Certificado de matrícula	x	x	x
Passaporte técnico FMP			x
Números regulamentares	x	x	x
Nº de chassi	Marcação com pintura		
Luzes dianteiras, traseiras, presença e de travagem (stop)	x	x	x
Luzes traseiras de pó			x
Interruptor corta corrente	x	x	x
Placa de matrícula	x	x	x
Protecção do pinhão e cremalheira da transmissão	x	x	
Guiador (extremidades, protecção central e manetes)	x	x	
Descanso lateral	x		
Largura do Veículo		Grupo G – 1300 mm	1900 mm

		Grupo H – 1400 mm	
Motor	Marcação com pintura nos meios cárteres		Marcação com pintura no bloco dos cilindros
Silenciador(es)	Marcação com pintura		
Controlo de som (art.º 01.79 Technical Rules Bajas da FIM)	Nível máximo de ruído 117.0 dB/A		
Pneus	Artº 01.47 Technical Rules Bajas da FIM	Art.º 15.2 anexo 2 RNTT - FMP	
Capacetes	Art.º 01.70 Technical Rules Bajas da FIM	Art.º 20.1 anexo 2 RNTT - FMP	
Proteção de peito e costas (colete)	Homologação de acordo com EN 1621-2, EN 1621-3 ou EN 14021		
Sistema Head and Neck Support “HANS” ou outro Frontal Head Restraint “FHR”		Homologação Organização Internacional SNELL, SFI, ...	
Fato completo, luvas, meias, Balaclava, roupa interior e botas resistentes ao fogo		Homologação Organização Internacional SNELL, SFI, ...	

24.3. Deverá ser apresentado nas verificações técnicas os equipamentos de segurança descritos na tabela do artigo 24.2 deste regulamento.

Todas as etiquetas de homologação dos equipamentos de segurança devem ser visíveis. As homologações devem estar dentro do prazo de validade.

Todos os capacetes deverão estar intactos e não deverão ter nenhuma alteração à sua construção. Após uma colisão, o capacete deverá ser apresentado ao Comissário Técnico para ser examinado.

24.4. A partida será recusada a qualquer piloto/navegador que não esteja em conformidade com as prescrições dos Regulamentos: Campeonato Nacional todo terreno Open 2021 da FMP, e do Regulamento Particular da prova.

24.5. A qualquer momento durante a realização da prova, poderão ser efetuadas verificações complementares ao Motociclo, Quad, SSV e ao piloto/navegador. Os concorrentes são responsáveis durante toda a prova pela conformidade técnica do seu veículo e os seus equipamentos de segurança. O tempo despendido durante estas verificações será repostos aos concorrentes. Caso os comissários técnicos verifiquem que o veículo não reúne condições de segurança devem imediatamente informar o director de prova e o presidente do júri. Estes podem deliberar a não continuação do veículo em prova.

24.6. A não apresentação de um veículo às verificações, durante ou no final da prova, implica a desclassificação do mesmo. Em qualquer dos casos o piloto pode estar sujeito a outras penalidades na prova ou a aplicar pela FMP.

24.7. Qualquer fraude constatada ou ato fraudulento praticado nas marcas de identificação será penalizada com a desclassificação. Todo o concorrente ou piloto que tenha ajudado ou

facilitado a infração será igualmente penalizado com a desclassificação sem prejuízo de outras sanções que possam vir a ser aplicadas pela FMP.

25. EQUIPAMENTOS

25.1. Todos os veículos devem estar equipados com:
- GPS/ou similar.

Será fornecido pela organização um equipamento de localização (GPS), homologado pela FMP, em todas as provas do campeonato e troféus nacionais. Este dispositivo é obrigatório e terá de ser transportado, devidamente acondicionado, pelos pilotos durante o desenrolar da prova.

Os custos e o valor de caução serão mencionados no Regulamento Particular da prova.

25.2. É obrigatória a apresentação dos equipamentos de proteção individual dos pilotos e co-pilotos nas Verificações Técnicas.

A FMP não poderá ser responsabilizada por lesões que possam resultar de falta de equipamento específico ou defeituoso nas suas provas.

25.2.1. Será obrigatório que os pilotos dos Motociclos e Quads usem o seguinte equipamento de protecção individual:

- a) Calças de proteção e camisola de manga comprida;
- b) Colete de proteção homologado pela norma EN 1621-2, EN 1621-3 ou EN 14021. A etiqueta de homologação deve estar visível;
- c) Botas de Proteção de Enduro/MX compostas de pele e material plástico;
- d) Luvas de proteção próprias para moto;
- e) Óculos de proteção de Enduro/MX com ou sem roll-offs. O uso de "tear offs" é proibido por respeito pelo meio ambiente.
- f) Uso de capacetes de proteção homologados. Este deverá ser utilizado devidamente apertado e deverá ter um sistema próprio de fixação. Estão proibidos os capacetes sem "queixeira" ou que esta seja amovível;
- g) Os capacetes têm que ter homologação internacional conforme art.º 01.70 Technical Rules Bajas da FIM. A etiqueta de homologação deve estar visível.
- h) O Capacete é um equipamento de segurança, sendo proibido adaptar ou prender câmaras ou outros acessórios neste.
- i) Os cabelos compridos terão que ser contidos dentro do capacete.

25.2.2. Será obrigatório que os pilotos e co-pilotos dos SSV usem o seguinte equipamento de proteção individual:

- a) O vestuário obrigatório e à prova de fogo por ocupante é: fato completo, meias, botas, balaclava, roupa interior e luvas. Todos estes itens devem estar homologados por uma norma de uma Organização Internacional de segurança do desporto motorizado (SFI,...), a etiqueta de homologação deve ser visível;
- b) É obrigatória a utilização de restrição frontal da cabeça "HANS – Head and Neck Support" ou dispositivos alternativos "FHR – Frontal Head Restraint" homologados por uma Organização Internacional de segurança do desporto motorizado, incluindo o capacete;
- c) As etiquetas de homologação devem ser visíveis;
- d) Não é permitido conduzir sem o uso destes elementos obrigatórios durante a prova;
- e) Capacetes: Proibido modificar ou fazer furos no capacete.
- f) Os capacetes devem ser aprovados para uso do FHR e ter as fixações de fita ou cordão FHR no capacete instaladas pelos seus fabricantes.

- g) Os capacetes devem estar em conformidade com uma das seguintes Normas:
- SNELL SA 2015, com uma etiqueta SNELL legível
 - SFI - 31.2A Design de face completa com uma etiqueta SFI legível
 - Ou outra de uma organização internacional de segurança do desporto motorizado, com uma etiqueta de homologação legível.
- h) As homologações devem estar dentro do prazo de validade.

25.2.3. Os concorrentes que durante a prova não usem um dos equipamentos de proteção descritos nos art.º 25.2.1. e art.º 25.2.2. são penalizados do seguinte modo:

- 1ª infração: 10 minutos por item de proteção;
- 2ª infração: 30 minutos por item de proteção penalizado na 1ª infração;
- 3ª infração: desclassificação.

25.3. A partida pode ser recusada a um piloto que não se apresente devidamente equipado.

25.4. A colocação de câmaras nos SSV requer autorização e respetiva verificação prévia.

26. SEGURANÇA MÉDICA

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

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

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

- a) Partida;
- b) Partida de troço seletivo;
- c) Todos os 50 km;
- d) Chegada do troço seletivo.

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

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

27. RECLAMAÇÕES / PROTESTOS

27.1. Protestos sobre veículos

27.1.1. Até 30 (trinta) minutos após a publicação da classificação oficiosa de uma classe, um piloto/concorrente pode apresentar por escrito e dirigido ao Director de Prova o protesto sobre o veículo de outro piloto dessa classe, que será decidido pelo Juri da Prova. Este protesto deve ser acompanhado de um depósito caução de 500 € (Quinhentos Euros).

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

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

(Ao apresentar o protesto, o veículo do concorrente protestante será também verificado.

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

27.2. Reclamações sobre classificações

Até 30 (trinta) minutos após a publicação da classificação oficiosa de uma classe, um piloto/concorrente pode apresentar por escrito e dirigida ao Diretor de Prova a reclamação sobre a classificação ou comportamento de outro piloto, que será decidido pelo Júri da Prova. A reclamação deve ser acompanhada de um depósito caução de 250 € (duzentos e cinquenta Euros), que será devolvido se vier a ser dada razão ao reclamante.

27.3. Recurso

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

28. CLASSIFICAÇÕES

28.1. A cronometragem será da responsabilidade da Organização e do Diretor de Prova e deverá ser feita de acordo com o estipulado no artigo 17 deste regulamento.

28.2. As penalizações serão expressas em horas, minutos, segundos e frações de segundo. A classificação final da Prova será obtida pela adição dos tempos realizados nos sectores seletivos (incluindo o Prólogo) e as penalizações (incorridas durante os sectores de ligação e outras penalizações expressas em tempo).

28.3. Aquele que obtiver o menor tempo será proclamado o vencedor da prova, o seguinte será o segundo e assim sucessivamente. As classificações por classes serão determinadas da mesma forma.

28.4. Em caso de empate será declarado vencedor aquele que alcançou o melhor tempo no último setor seletivo. Se o empate subsistir vence o que alcançou o melhor tempo no penúltimo setor seletivo e assim sucessivamente até ao prólogo.

28.5. As classificações oficiais da prova serão afixadas no quadro oficial da prova num período nunca superior a uma hora depois do encerramento do controlo de chegada.

28.6. Na folha de classificação é obrigatória a colocação do número de Licença Desportiva do piloto.

29. AJUDA EXTERIOR

Está proibida qualquer ajuda exterior, exceto a assistência recebida nas zonas oficiais de assistência.

A expressão “Ajuda Exterior” significa toda a ação que implique um contacto com o Motociclo/Quad/SSV, ou o fornecimento de qualquer tipo de peça por qualquer pessoa que não seja o piloto, um outro piloto ainda em prova ou um Oficial no exercício das suas funções.

É permitida a entrega de água e de bens alimentares bem como óculos ou luvas.

30. CASOS OMISSOS

Todos os casos omissos neste regulamento, ou dúvidas na sua interpretação, serão julgados, pelo Júri da Prova ou pela Comissão de Todo terreno da FMP em conformidade com os preceitos do Código Desportivo FMP, do Código Desportivo FIM e dos Regulamentos FIM para Rallies e Bajas Todo Terreno.

31. PROVAS

A organização de uma prova pontuável para o CNTT deve:

- a) Solicitar a inscrição até 30 de Setembro do ano anterior à realização da prova;
- b) Cumprir o que está estipulado nos pontos 3.9, 3.10 e 3.11;
- c) Assegurar a promoção e divulgação prévia da prova tanto a nível nacional como regional;
- d) Assegurar atempadamente a divulgação pública do programa da prova, horários, lista de inscritos e posteriormente de participantes, percurso e locais recomendados para ver a prova, com os respetivos acessos e coordenadas GPS;
- e) Assegurar um acompanhamento da corrida através da divulgação de resultados online e em direto;
- f) Assegurar para a Comunicação Social um responsável pelas relações com Imprensa e um Gabinete de Imprensa que disponha de Internet e dos meios adequados para os jornalistas e agências de comunicação efetuarem o seu trabalho;
- g) Assegurar a reportagem televisiva da prova e providenciar os meios e os apoios necessários para que a equipa de reportagem de televisão efetue o seu trabalho;
- h) Assegurar os espaços adequados para a presença das marcas que apoiam o CNTT.
- i) O intervalo mínimo entre duas provas do CNTT é de dez dias;
- j) A organização deverá, no prazo de 48 horas após o final da prova, fazer chegar à FMP o dossier da prova (lista de inscritos, lista de participantes, classificações, atas, aditamentos, penalizações, relatórios);

32. VEÍCULOS, CLASSES E CATEGORIAS

32.1. São admitidos a participar todos os veículos desde que em conformidade com o presente regulamento e as normas impostas pelo Código da Estrada. É da responsabilidade dos pilotos o cumprimento destas normas.

Todos os casos que possam suscitar dúvidas quanto à classe a que deva pertencer um veículo serão analisados pelo Júri da Prova presente nas verificações técnicas.

CAMPEONATOS NACIONAIS DE TODO TERRENO			
CATEGORIA	CLASSES		
	TT OPEN ABSOLUTO		
MOTOCICLOS	TT1 Motociclos: 2T < 150 cc 4T < 250 cc	TT2 Motociclos: 2T ≥ 150 cc e < 250 cc	TT3 Motociclos: 2T ≥ 250 cc 4T ≥ 450 cc

		4T ≥ 250 cc e <450 cc	
QUADS	QUADS OPEN - Veículos da categoria III do grupo G (2 rodas motrizes) ou do grupo H (4 rodas motrizes), art.º 01.05 Technical Rules Bajas da FIM.		
SSV	SSV OPEN ABSOLUTO		
	SSV TT1 - Motores com Turbocompressor - Cilindrada menor que 1050 cc	SSV TT2 - Motores atmosféricos - Cilindrada menor que 1050 cc	
TROFÉUS NACIONAIS DE TODO TERRENO			
MOTOCICLOS	MINI TT1 - Pilotos com 11, 12 ou 13 anos de idade no dia 1 Janeiro 2021 - Motos a 2T < 85cc e motos a 4T < 150cc		
	MINI TT2 - Pilotos com 13, 14 ou 15 anos de idade no dia 1 Janeiro 2021 - Motos a 2T < 150cc		
	MOTOS PROMOÇÃO		
	VETERANOS		
	SENHORAS		
	JUNIORES		
QUADS	QUADS PROMOÇÃO		
	QUADS VETERANOS		
	QUADS SENHORAS		
	QUADS JUNIORES		
SSV	SSV PROMOÇÃO		
	SSV VETERANOS		
	SSV SENHORAS		
	SSV JUNIORES		
	SSV STOCK		

32.2. CLASSE PROMOÇÃO MOTO/QUAD/SSV

Destina-se a todos os pilotos que não tenham obtido qualquer tipo de licença FMP nos últimos 3 anos (2019, 2020 e 2021), salvo uma licença de um evento, em cada ano (2019, 2020, e 2021). Os três primeiros pilotos classificados da classe Promoção no final do campeonato, não poderão repetir esta classe no ano seguinte.

32.3. CLASSE STOCK SSV

A classe STOCK deve ser entendida como a base de entrada e desenvolvimento da categoria SSV. Esta classe pretende servir os concorrentes que pela primeira vez competem de SSV, e / ou os concorrentes que pretendem competir com custos limitados ou controlados.

32.3.1. Seguindo este espírito, a base e ponto de partida desta classe são os veículos na sua forma original tal como estão disponíveis no mercado ao consumidor.

32.3.2. As alterações obrigatórias nos veículos desta classe são a instalação dos equipamentos de segurança conforme o Anexo 2 – Regulamento técnico SSV 2021:

- (3.3) Blindagem do depósito de combustível;
- (5.) Armadura de segurança;
- (6.) Bancos;
- (7.) Cintos;
- (9.3) Redes laterais de protecção;
- (13.1) Corta circuitos eléctricos;
- (18.) Extintores de incêndio;

- (19.)Luzes.

32.3.3. Serão ainda aceites algumas modificações, de carácter facultativo, que visem aumentar a segurança dos concorrentes, e a fiabilidade dos veículos. Essas modificações são:

- Guarda-lamas dianteiro fixos à carroçaria;
- Suporte(s) de roda(s) suplente(s) e respetivo equipamento para troca de roda;
- Instalação de pré filtros de ar ou snorkel;
- Sistema de arrefecimento da correia de transmissão;
- É permitido substituir as tubagens dos travões por tubagens em malha de aço ou similares.

32.3.4. Na eventualidade de os troféus monomarca virem a ter uma classe STOCK, deverão respeitar este regulamento.

32.3.5. No final do campeonato, o concorrente desta classe com mais pontos será consagrado vencedor do Troféu STOCK SSV 2021.

32.3.6. Qualquer omissão ou exceção a este regulamento, será alvo de avaliação da Comissão de Todo o Terreno da FMP.

32.4. Existem ainda as classes de SENHORAS e VETERANOS que dão origem ao Troféu Nacional de Senhoras e ao Troféu Nacional de Veteranos. Nestas classes serão classificados respetivamente, as pilotos do sexo feminino e os pilotos que no 1º dia do ano do CNTT tenham completado 45 anos ou mais.

32.5. Classe JÚNIOR destina-se a todos os pilotos com menos de 25 anos (no 1º dia do ano do CNTT) e serem detentores de uma carta de condução válida para o veículo inscrito.

32.6. Para a categoria SSV existirá um Campeonato e um Troféu Nacional destinado aos Navegadores das classes desta categoria.

32.7. CLASSE HOBBY

32.7.1. A Classe Hobby destina-se exclusivamente a pilotos não federados, a quem será concedida uma autorização de participação válida para cada evento.

32.7.2. Só podem participar na Classe Hobby pilotos nacionais ou estrangeiros sem licença desportiva em qualquer federação de motociclismo nos últimos três anos (2019, 2020 e 2021).

32.7.3. A Classe HOBBY tem uma taxa de inscrição por prova, que inclui o seguro de acidentes pessoais previsto nos artigos 2º, 5º, nº 1 e nº 2, e 15º do Decreto-Lei nº10/2009, de 12 Janeiro.

32.7.4. O Boletim de Inscrição devidamente preenchido bem como a correspondente taxa e Declaração do Piloto em como não tem quaisquer contra-indicações para a prática da modalidade, nos termos do artigo 40º, nº 2 2, da Lei 5/2007, de 16 de Janeiro, podem ser enviados ou entregues à Organização o mais tardar nas verificações Documentais no dia da Prova, mas sempre antes do seu início.

32.7.5. A Organização compromete-se a enviar uma listagem nominal dos participantes na Classe Hobby para a FMP e para a SER SEGUROS antes do início das provas.

32.7.6. Existirá uma classe Hobby em cada uma das categorias Motociclos, Quads e SSV.

32.7.7. Estes devem estar devidamente documentados, matriculados, incluindo o correspondente seguro de circulação obrigatório, e equipados segundo o disposto no Código da Estrada, o regulamento de Todo Terreno da FMP e da Federação Internacional de Motociclismo (FIM).

32.7.8 A atribuição dos números da Classe Hobby é efectuada pela Organização, de preferência sequencialmente pela ordem que os pilotos se apresentem nas verificações administrativas.

32.7.9. A Classe HOBBY poderá ter percursos de menor extensão em relação à prova do Campeonato de TT.

32.7.10. A classe hobby não pontua para qualquer campeonato ou troféu, tendo apenas uma classificação por prova onde serão distribuídos troféus aos três primeiros classificados.

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

O nome do piloto deverá figurar em cada lado do veículo, em local bem visível, com a dimensão mínima de 10 X 3 cm. Será também obrigatória a colocação em local visível de um autocolante com medidas aproximadas de 10 x 3 cm fornecido pela Organização com o número de telefone a contactar em caso de acidente e/ou desistência (Número SOS).

32.9. Cabe ao concorrente responsabilizar-se que no momento da apresentação do veículo na Verificação Técnica, este cumpra com o disposto no Código da Estrada, o presente regulamento e os seus anexos. Fica assim a FMP ilibada de qualquer responsabilidade sobre o veículo.

O limite de ruído é de 117.0 dB/A para as Motos, Quads e SSV.

Durante e no final do evento o limite de ruído é de 118.0 dB/A, medido de acordo com as especificações do art.º 01.79 Technical Rules Bajas da FIM.

Os Silenciadores devem passar pelo controlo de som durante as verificações técnicas e são marcados com uma pintura pelo verificador.

No caso de provas de mais de um dia, o piloto que deseje trocar ou reparar o(s) silenciador(es) depois do último controlo, e antes de entrar em parque fechado, ser-lhe-á concedido 30 min adicionais, a partir da hora de entrada do último controlo horário. Durante este período o piloto poderá solicitar o número de testes que desejar. Se o veículo passar no controlo de som, o silenciador será marcado com uma marcação de pintura. Se o veículo não passar no controlo de som, será aplicada a penalização da ordem (1ª, 2ª, 3ª) da respetiva transgressão.

Os comissários técnicos FMP poderão solicitar em qualquer parte do percurso ou antes dos veículos entrarem em parque fechado um controlo de som. Caso o veículo esteja em transgressão, o piloto será penalizado em 15 min (1ª transgressão), 60 minutos (2ª transgressão), desclassificação (3ª transgressão).

Os pilotos dos veículos em transgressão devem resolver o problema na assistência mais próxima, e solicitarem o controlo de som no próximo controlo horário, para se proceder a marcação do silenciador(es) com uma nova pintura.

O simples facto de apresentar um veículo às verificações técnicas é considerado como uma declaração do piloto da conformidade do veículo com as normas técnicas da Prova e com o Código da Estrada em vigor. A não ser cumprida é considerada atuação fraudulenta, passível de sanções.

32.10. No Anexo 1 é apresentado o regulamento específico a aplicar aos QUADS, contudo a estes veículos também lhes será aplicado o presente Regulamento com as correspondentes adaptações.

32.11. No Anexo 2 é apresentado o regulamento específico a aplicar aos SSV, contudo a estes veículos também lhes será aplicado o presente Regulamento com as correspondentes adaptações.

32.12. Os pilotos serão responsáveis pelas suas assistências e pelo comportamento das pessoas que as integram. As atitudes anti-desportivas ou de falta de respeito à ordem vigente durante uma prova por parte das pessoas que integram uma assistência poderão vir a ser refletidas em sanções a aplicar ao piloto. Estas sanções poderão ser do tipo exclusão da prova (decididas pelo Júri da Prova), quer passíveis de processo disciplinar no âmbito do Código de Disciplina da FMP.

33. CÁLCULO DE PONTUAÇÕES

33.1. Nas Motos e Quads, o cálculo da classificação final do campeonato ou troféu é obtido pelo somatório de, no máximo, as 6 melhores pontuações obtidas pelo concorrente em provas do campeonato.

Nos SSV o cálculo da classificação final do campeonato ou troféu é obtido pelo somatório de, no máximo, as 7 melhores pontuações obtidas pelo concorrente em provas do campeonato.

33.2. A totalidade da pontuação da tabela de classificação do campeonato ou troféu só será atribuída se forem cumpridos 75% da quilometragem inicialmente estipulada para os sectores seletivos da prova (incluindo o prólogo).

Entre os 75% e os 50% será atribuída metade da pontuação.

Entre os 50% e os 25% será atribuída 25% da pontuação.

Abaixo dos 25% a prova não atribuirá pontuação.

O valor dos pontos será calculado à décima da unidade, sendo arredondado ao valor inteiro mais próximo (exemplos: 6,5 é arredondado para 7, o valor 6,4 é arredondado para 6 pontos).

Os navegadores SSV só terão pontuação se permanecerem a totalidade da corrida a bordo do veículo.

33.3. Aos pilotos classificados em cada evento na Classificação Geral e de cada Classe serão atribuídos pontos para a tabela de classificação do campeonato ou troféu, conforme a seguinte tabela:

Classificação	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	≥15
Pontos	25	20	16	13	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

Aos vencedores dos sectores seletivos, incluindo o prólogo, em cada um dos eventos do CNTT nas várias classes dos campeonatos nacionais que compõem o CNTT (não se aplica aos troféus), será atribuído um (1) ponto extra por cada vitória em cada sector seletivo. No caso de o piloto não terminar a prova (desistência, desclassificação, etc.) a pontuação extra não será atribuída, nem beneficiará o piloto seguinte ou qualquer outro.

33.4. O piloto/navegador que obtiver maior número de pontos na respetiva classificação final absoluta ou da classe será declarado Campeão Nacional, ou Vencedor do Troféu, da respetiva classe.

Em caso de empate será declarado Campeão Nacional, ou Vencedor do Troféu, o piloto que tenha obtido nas classificações finais dos eventos maior número de primeiros lugares, segundos

lugares e assim sucessivamente.

Se mesmo assim a igualdade subsistir quanto ao vencedor, o desempate será desfeito em função do melhor classificado na última prova.

Categoria	Títulos FMP
MOTOCICLOS	Campeão Nacional Open MOTOS Absoluto Campeão Nacional Open MOTOS TT1 Campeão Nacional Open MOTOS TT2 Campeão Nacional Open MOTOS TT3
QUADS	Campeão Nacional Open Quads
SSV	Campeão Nacional Open SSV Absoluto (piloto e navegador) Campeão Nacional Open SSV TT1 (piloto e navegador) Campeão Nacional Open SSV TT2 (piloto e navegador)
MOTOCICLOS	Vencedor Troféu Nacional MOTOS Promoção Vencedor Troféu Nacional MOTOS Senhoras Vencedor Troféu Nacional MOTOS Veteranos Vencedor Troféu Nacional MOTOS Juniores
QUADS	Vencedor Troféu Nacional QUADS Promoção Vencedor Troféu Nacional QUADS Senhoras Vencedor Troféu Nacional QUADS Veteranos Vencedor Troféu Nacional QUADS Juniores
SSV	Vencedor Troféu Nacional SSV Promoção (piloto e navegador) Vencedor Troféu Nacional SSV Senhoras (piloto e navegadora) Vencedor Troféu Nacional SSV Veteranos (piloto e navegador) Vencedor Troféu Nacional SSV Juniores (piloto e navegador) Vencedor Troféu Nacional SSV Stock (piloto e navegador)

Haverá uma classificação geral para cada categoria (Motos, Quads e SSV) bem como classificações por classes.

Serão Campeões Nacionais TT Open 2021 e Vencedores de Troféus Nacionais TT Open 2021 os primeiros classificados das seguintes categorias e classes.

Não será atribuído título de Campeão Nacional, em qualquer categoria ou classe que não tenha a participação de um mínimo de 5 (cinco) pilotos, em pelo menos 4 (quatro) provas.

Não será atribuído título de Vencedor do Troféu Nacional, em qualquer categoria ou classe que não tenha a participação de um mínimo de 3 (três) pilotos, 2 (duas) no caso das Senhoras, em, pelo menos, 4 (quatro) provas.

Para este efeito, considera-se que o piloto participou na prova desde inicie o prólogo ou o primeiro setor seletivo.

33.5. Troféu Equipas

Da classificação geral tanto dos SSV como das Motos será apurada uma classificação equipas para os pilotos que estejam inscritos com este tipo de licença. Serão contabilizados em cada prova para cada equipa os dois melhores resultados SSV e o melhor resultado moto.

34. PRÉMIOS

34.1. A cerimónia de prémios deverá ser realizada, no máximo, uma hora após a publicação das classificações oficiais. Será obrigatório a presença dos 3 primeiros classificados da Geral, bem como o vencedor de cada classe. A ausência injustificada e reportada pelo clube organizador poderá vir a ser penalizada com a perda de pontos, a atribuir pelo Júri da prova.

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

34.3. Aos três primeiros classificados de cada classe (com o mínimo de 5 inscritos à partida), serão atribuídos troféus/taças. Para a classe de Senhoras (com o mínimo de 2 inscritos à partida) serão atribuídos troféus/taças às três primeiras classificadas serão ainda atribuídos troféus/taças aos cinco primeiros da classe.

34.4. O Regulamento Particular deve mencionar o local e a hora da entrega dos prémios, que se deve efetuar após a homologação dos resultados oficiais.

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

34.6. No final do campeonato é realizada pela FMP uma Gala onde os campeões das categorias e classes têm direito a um troféu e diploma. Serão ainda entregues Diplomas a Construtores bem como a Concorrentes, desde que estes últimos sejam possuidores de Licença de Concorrentes. As respetivas pontuações terão em linha de conta as duas primeiras marcas ou concorrentes em cada prova e classe, implicando sempre a presença mínima de cinco participantes.

Será ainda realizada uma entrega de prémios para os vencedores/as dos Troféus Nacionais, assim como para os 2º e 3º do Campeonato Nacional.

35. SINALIZAÇÃO DO PERCURSO

Com o objetivo de uniformizar a sinalética utilizada na marcação de provas de Todo-o-Terreno e na identificação de obstáculos, indicam-se as regras básicas a respeitar.

35.1. A marcação do percurso deverá ser feita com o recurso a manga plástica de cor colocada maioritariamente no lado direito do percurso. Devem existir também sinais apropriados.

35.2. É proibido utilizar manga vermelha e branca na marcação ordinária do percurso.

35.3. A manga vermelha e branca está reservada à identificação dos obstáculos do percurso.

35.4. A manga de sinalização do percurso deve ser preferencialmente de cor viva ou, no caso de ser branca, ter inscrições em destaque (desde que não sejam vermelhas).

35.5. Faz parte integrante da tarefa da direção da prova a remoção de toda a manga encontrada nos percursos ou nas suas imediações, pertencente a um evento aí anteriormente realizado, sob pena de induzir em erro os concorrentes e prejudicar desnecessariamente a segurança da prova.

35.6. As indicações de mudança de direção devem ser claras, de preferência constituída por setas vermelhas simples sobre fundo branco retangular com 20 cm x 40 cm.

35.7. A identificação dos obstáculos - adiante referidos como extraordinários - suscetíveis de apresentar perigo especial para os concorrentes, respeitará a sinalética anexa, em painéis de fundo branco com 40cm x 50 cm, colocados ao alto, com inscrições a vermelho ou a preto.

35.8. A distribuição ao longo do percurso dos painéis de identificação de obstáculos deverá ser feita criteriosamente, tendo em conta o objetivo principal que é o de realçar a aproximação às zonas de perigo extraordinário.

35.9. Sempre que, pela sua natureza excepcional e inesperada se justifique, deverá ser utilizada dupla marcação à aproximação do obstáculo. Nestes casos a distância entre os painéis nunca deverá ser inferior a 20 metros.

35.10. Num eventual corte de uma fita/manga em zona crítica, a organização deverá colocar uma sinalização de percurso incorreto.

35.11. No art.º 22 apresentam-se desenhos da sinalética destinada à satisfação dos requisitos dos artigos 35.6 a 35.9. Todas as organizações envolvidas na montagem de provas ao abrigo do CNTT deverão solicitar à FMP os moldes necessários à produção dos painéis.

35.12. Ao longo do percurso serão colocadas placas, de 20 em 20 km, indicando a distância que falta até à Zona de Assistência seguinte.

35.13. Exemplos dos sinais e fitas usados na marcação de uma prova devem ser mostrados aos pilotos no briefing e/ou junto ao quadro oficial durante as verificações.

35.14. A organização é responsável pela remoção total das marcações e sinalização dispostas ao longo da prova após o seu termo.

36. LISTA DE PENALIZAÇÕES

Resumo das penalizações	Artigo nº	Penalização
Treino do percurso	2.14	Impedido de participar na prova
Falta da marcação nas peças: Chassi, motor e silenciador(es)	8.6	Desclassificação
Falta da bracelete de identificação do concorrente	8.7	Desclassificação
Alinhar à partida do Prólogo mas não o completar	11.3	Tempo Máximo RP + 15 minutos
Não alinhar à partida do prólogo	11.3	Tempo Máximo RP + 30 minutos

Terminou o SS e não o completou no tempo máximo permitido	11.7 a)	Tempo Máximo RP + 60 minutos
Iniciou e não terminou o SS	11.7 b)	Tempo Máximo RP + 60 minutos
Não se apresente na partida de um sector selectivo	11.7 c)	Tempo Máximo RP + 2 horas
Atrasos na apresentação à partida de Etapa, de Prólogo ou de Setor Seletivo	11.8	60 segundos por minuto de atraso
Atrasos superior a 30 minutos na apresentação à partida de Etapa, de Prólogo ou de Setor Seletivo	11.8	A partida será recusada
Infracções ao prescrito no Código da Estrada	12.2	1ª infração - 30 min 2ª infração - 60 min 3ª infração-até à desclassificação
Rebocar e fazer transportar o veículo dentro do percurso selectivo assim como nas ligações da prova	12.3 a)	Desclassificação (Júri)
Bloquear ou dificultar a passagem dos outros concorrentes	12.3 b)	Desclassificação (Júri)
Circular fora do percurso ou em sentido contrário a este	12.3 c)	Desclassificação (Júri)
Excesso de velocidade	12.5	Até à desclassificação (júri)
Cedência de passagem	12.6.3	1ªInfração – 2 minutos, 2ªInfração – 5 minutos 3ªInfração –até à desclassificação.
Sair do percurso marcado e atravessar campos agrícolas...	12.7.2	Até à desclassificação (Júri)
Corte ou atalho	12.7.3.	Penalização (seg.) = (Percurso marcado – Percurso do veículo) X 10 segundos
A não utilização ou a má utilização do Tapete Ecológico apropriado às dimensões do veículo	13.2	1 minuto
Falta de extintor na assistência	13.3	10 minutos por infração
Assistente sem balaclava ignífuga e óculos de proteção	13.4	10 minutos por infração
O abastecimento só pode ser efetuado com equipamentos manuais	13.5	10 minutos por infração
Abastecimento dos SSV nas ZA/GAZ	13.8 13.9	10 minutos por infração
Circulação em sentido contrário ao da prova numa ZA	13.10	Até à desclassificação (Júri)
Perda da carta de controlo	16.4	5 minutos
Atraso ou avanço no controlo horário	18.2	1 minuto por cada minuto de atraso ou avanço

Não apresentar o motor do seu veículo em funcionamento à chegada a um controlo horário ou partida de um SS	18.4	1 minuto, por cada minuto de atraso
Pilotos que não passem em um ou mais controlos de passagem	19.1 a)	Penalizados conforme definido no Regulamento Particular
Pilotos que não parem num controlo de passagem com controlador	19.1 b)	5 minutos
Partida efetuada antes do sinal do controlador	20.4	2 minutos
Recuse a partir para o sector seletivo à hora e na posição que lhe for indicada	20.7	Penalizado de acordo com o Regulamento Particular
Não comunicar à organização a desistência	20.9	Até 100 €
Falta de equipamentos de proteção	25.2.3.	1ª infracção: 10 minutos por item de proteção; 2ª infracção: 30 minutos por item de proteção penalizado na 1ª infracção; 3ª infracção: desclassificação.
Controlo de Som	32.9	1ª infracção: 15 minutos; 2ª infracção: 60 minutos 3ª infracção: desclassificação

ANEXO 1 – QUADS

1. DEFINIÇÃO

Quad é um veículo de todo-o-terreno com quatro rodas, tendo uma roda em cada extremidade diagonal, consistido numa unidade integral completa com lugar apenas para um piloto sentado, dirigido por um guiador.

2. CATEGORIA QUAD

São admitidos nesta categoria Veículos da categoria III do grupo G (2 rodas motrizes) ou do grupo H (4 rodas motrizes), art.º 01.05 Technical Rules Cross-Country Rallies da FIM.

Nenhuma restrição é imposta quanto à marca, construção ou género de quadriciclo para além das especificadas seguidamente. Contudo o Quad deve apresentar uma estrutura sólida e resistente à prática da modalidade.

Poderá ser recusada a partida a um veículo que não respeite estas condições no critério do Comissário Técnico.

3. RODAS / PNEUS

3.1. O diâmetro máximo das jantes é de 12 polegadas no grupo G e de 15 polegadas no grupo H. É interdito o uso de rodas de raios.

3.2. As rodas traseiras devem estar protegidas com guarda-lamas de material sintético macio.

3.3. O tipo de pneus, assim como o desenho do mesmo é livre.

A altura dos tacos não pode ser superior a 20 mm ou inferior a 5 mm.

A forma e as dimensões externas não estão sujeitas a qualquer limitação. No caso do TT, os pneus têm que ser homologados com a marca Europeia para circulação (tem que existir no pneu a marca E seguida de um número).

A marcação DOT é igualmente aceite.

3.4. A superfície do pneu não pode estar equipada com qualquer tipo de pregos, anti-derrapantes, correntes especiais, etc.

3.5. É interdito o uso de pneus tipo “Scoop” (nervuras radiais contínuas) nas rodas traseiras.

4. TRAVÕES

4.1. FRENTE- Cada roda da frente deve estar munida de um travão de disco acionado por uma manete fixa no guiador.

4.2. ATRÁS- Um só travão atrás é suficiente sendo este acionado pelo pé direito.

4.3. Nos Quads de cilindrada inferior a 200 cc é autorizado o uso de travões de tambor.

5. PROTECÇÃO

5.1. Uma barra deve ser colocada à frente, de forma a não oferecer perigo para com terceiros. Esta barra não pode ter arestas vivas ou pontas aguçadas.

5.2. Devem ser colocadas proteções laterais entre as rodas (vulgo Nerf-Bars). A largura destas proteções não pode ser inferior à largura das rodas e devem estar colocadas acima do nível dos eixos das rodas, não ultrapassando $\frac{3}{4}$ da sua altura. Estas proteções devem estar fechadas com cintas ou material similar resistente, de modo a evitar o contacto dos pés do piloto com o chão ou com as rodas.

5.3. É interdita a participação de um Quad cujo equipamento possa colocar em risco a proteção do piloto ou de terceiros. Em caso de dúvida a decisão do Comissário Técnico é soberana.

6. GUIADOR

6.1. O punho do acelerador deve fechar por si próprio logo que o piloto o solte.

6.2. Os punhos devem ser fixados (colados ou com um arame), por forma a que não se soltem com a humidade. Não devem estar danificados na extremidade para não deixar o guiador desguarnecido.

6.3. As proteções das mãos podem ser fixadas na extremidade do guiador, a fim de que numa eventual queda os braços do piloto não fiquem presos entre o guiador e estas proteções.

6.4. Todas as manetes, embraiagem, travão, etc., devem terminar em forma de esfera, tendo estas um diâmetro mínimo de 18mm.

6.5. Um corta circuitos obrigatório, deve ser montado de modo a funcionar logo que o piloto deixe o seu Quad.

6.6. O corta circuitos deve interromper o circuito primário de ignição e deve ter um cabo para chegada e outro para retorno da corrente. Deve estar colocado o mais perto possível do centro do guiador e deve ser acionado através de um fio não elástico, de comprimento e espessura adequados, fixado ao piloto. Um cabo em espiral (semelhante ao fio de telefone) com um comprimento máximo de 1m é autorizado.

7. LUZES

7.1. Os Quads devem estar munidos de um ou dois faróis de luz branca à frente e um farolim de luz vermelha atrás, com instalação fixa e definitiva, que deve ser alimentada a todo o instante por um alternador acionado pelo motor do motociclo;

8. PLACAS DE NÚMERO

8.1. Três placas de número são exigidas.

8.2. Estas placas deverão ser de material flexível e macio e fixadas verticalmente. As dimensões mínimas são de 25 cm de largura e 20 cm de altura.

8.3. Estas placas deverão ser fixadas da seguinte forma: uma à frente ao nível do farol, ou faróis, dianteiro; uma na traseira do veículo, na vertical, para que seja perfeitamente visível lateralmente, com 2 números ("bandeira") Caso os faróis estejam fixados no guiador a placa dianteira deverá estar colocada abaixo destes.

9. GENERALIDADES

9.1. O veículo deve estar tecnicamente em perfeito estado e deve responder às exigências dos comissários técnicos.

9.2. Durante a realização da prova devem circular de luzes acesas e sem qualquer obstrução a estas como autocolantes ou similares.

9.3. A largura máxima é de 1300 mm nos quads do grupo G e de 1400 mm do Grupo H. Os veículos que durante a prova estejam em infracção com esta regra são desclassificados da prova.

ANEXO 2 – REGULAMENTO TÉCNICO SSV 2021

Índice

1.	DEFINIÇÃO	40
2.	REQUISITOS	40
3.	DEPÓSITO DE COMBUSTÍVEL	40
4.	CHASSI	42
5.	ARMADURA DE SEGURANÇA	42
6.	BANCOS	43
7.	CINTOS DE SEGURANÇA	44
8.	CARROÇARIA.....	46
9.	INTERIOR	47
10.	TRANSMISSÃO	48
11.	PESO MÍNIMO DOS SSV	50
12.	MOTOR	50
13.	EQUIPAMENTO ELÉTRICO	51
14.	SUSPENSÕES.....	51
15.	RODAS.....	52
16.	SISTEMA DE TRAVAGEM	53
17.	DIREÇÃO	53
18.	EXTINTORES DE INCÊNDIO.....	53
19.	LUZES	55
20.	PILOTO/CO-PILOTO EQUIPAMENTO	55
21.	CLASSE STOCK SSV.....	56

1. DEFINIÇÃO

SSV (Side-by-Side Vehicle) são veículos motorizados movidos por um único motor térmico, com quatro rodas, de duas ou quatro rodas motrizes (designados 4X2 ou 4X4), equipados com um sistema de direção e um volante, controlado pelo piloto. Os bancos do piloto e co-piloto estão posicionados "lado a lado".

Os SSVs estão originalmente projetados para 1, 2 ou 4 passageiros e equipados com todos os equipamentos exigidos na convenção internacional sobre circulação em vias públicas. É obrigatório estes veículos possuírem um seguro de circulação e uma placa de matrícula aprovada pelo Instituto de Mobilidade e Transporte (IMT), ou entidade equivalente, no caso de viaturas com registo no estrangeiro.

2. REQUISITOS

2.1 Motor

Motor a gasolina atmosférico.

Motor a gasolina sobrealimentado.

2.2 Materiais

Somente se explicitamente autorizado pelo presente regulamento, o uso dos seguintes materiais é proibido, exceto os que correspondam exatamente ao material usado nos mesmos componentes do veículo original.

- Liga de titânio
- Liga de magnésio
- Materiais Cerâmicos

2.3 Placa de matrícula

A placa de matrícula original deve ser instalada na parte traseira do veículo.

Deve estar sempre visível e com iluminação própria.

2.4 Parafusos, porcas e anilhas

Salvo indicação em contrário, todos os acessórios roscados devem ser fabricados com ligas de aço ou ligas de alumínio.

3. DEPÓSITO DE COMBUSTÍVEL

3.1 Original ou Homologado

O depósito de combustível tem de ser o original do veículo ou outro com homologação de uma organização internacional para a segurança do desporto motorizado. A etiqueta de homologação deve ser visível.

3.2 Número Depósitos de combustível

No máximo 2 depósitos

3.3 Capacidade dos depósitos de combustível

A capacidade máxima combinada nos depósitos de combustível é 130 litros

3.4 Blindagem dos depósitos de combustível

Todos os veículos devem ter uma blindagem (liga de alumínio ou chapa de aço de 6 mm de

espessura mínima) montada diretamente no chassi debaixo de qualquer parte do (s) depósito (s) combustível situada a menos de 200 mm acima do plano definido pela face inferior dos tubos mais baixos do chassi. A área a proteger é definida pela projeção vertical dos depósitos de combustível neste plano.

3.5 Alojamento dos depósitos de combustível

Os depósitos de combustível não originais (safety fuel cells) devem estar contidos em uma caixa à prova de vazamentos firmemente fixada ao chassi e/ou armadura de segurança, cujas especificações mínimas são as seguintes:

- Construção sanduíche "Plástico Reforçado com Vidro + Kevlar ou Carbono + Kevlar com uma camada intermediária de material absorvente" com espessura de parede mínima de 10 mm
- Liga de alumínio com espessura mínima de parede de 3 mm exceto nas áreas de montagem no chassi.

Uma tampa à prova de vazamentos, feita de material não inflamável, de fácil acesso e removível apenas com o uso de ferramentas, deve ser instalada na proteção dos tanques, a fim de permitir a verificação do prazo de validade.

Nenhuma parte desta carcaça pode estar situada a menos de 40 mm acima da face inferior dos tubos mais baixos do chassi que estão situados dentro da projeção vertical do depósito de combustível.

A caixa não deve estar:

- Longitudinalmente a menos de 800 mm para trás da linha central do eixo dianteiro
- Transversalmente a menos de 50 mm (para dentro) da parte externa dos tubos do arco de segurança principal
- Verticalmente a menos de 200 mm de qualquer ponto da parte superior do arco de segurança principal.

3.6 Posição dos depósitos de combustível

Qualquer depósito de combustível deve estar localizado dentro da estrutura principal do veículo.

Se o depósito de combustível original for mantido, nenhuma alteração será necessária. Se um depósito adicional for montado, esse depósito deve estar em conformidade com este regulamento.

3.7 Bocal de enchimento dos depósitos de combustível

O bocal de enchimento do depósito de combustível deve estar localizado fora da cabine (cockpit).

3.8 Saída dos depósitos de combustível

A saída do respiro e a mangueira do depósito de combustível deve ser mantida longe de áreas quentes. Deve ser instalada uma válvula de segurança, e permanecer visível durante todo o (s) procedimento (s) de verificação técnica; deve fechar automaticamente por gravidade em caso de capotamento.

A mangueira de respiro deve ser elevada até próximo ao limite superior do chassi e novamente direcionada para baixo.

3.9 Linhas de combustível

As mangueiras de combustível devem ser resistentes ao combustível e devem ter uma pressão de rutura mínima de 10 bar e uma temperatura mínima de operação de 80 ° C.

Recomenda-se que todas as tubulações de combustível que alimentam (ou retornam) ao motor sejam equipadas com válvulas de corte combustível automáticas, posicionadas diretamente ao lado do tanque de combustível e devem fechar automaticamente todas as tubulações sob pressão em caso de rutura ou perda.

3.10 Arrefecimento de combustível

A instalação de radiadores de combustível é autorizada no circuito de retorno ao depósito.

4. CHASSI

4.1 Chassi

Apenas chassis tubulares em ligas de aço são autorizados.

4.2 Componentes originais

A posição dos seguintes componentes deve permanecer inalterada (a menos que especificado de outra forma) em relação ao veículo original:

- Pontos de montagem da suspensão e componentes do amortecedor
- Motor e seus suportes
- Peças de transmissão (caixa de engrenagens / diferenciais)
- Rack de direção
- Caixa do pedal

5. ARMADURA DE SEGURANÇA

5.1 Geral

A instalação de uma Armadura de Segurança é obrigatória.

É obrigatório a armadura de segurança ter uma placa de identificação do fabricante e o nº de série.

A armadura de segurança deve estar em conformidade com o REGULAMENTO TÉCNICO ADICIONAL PARA OFF-ROAD da FIM.

5.2 Altura mínima

A altura mínima da gaiola de segurança é de 1050 mm entre a base do chassis (no local dos bancos) medida num ponto a 300 mm para a frente do fundo do arco principal e uma linha que una (pelo exterior) o arco principal e o arco frontal de segurança.

Os dois arcos de segurança têm de ser altos o suficiente para que uma linha estendida entre o topo do arco principal e o topo do arco frontal (ou membro transversal que liga os dois semi-arcos laterais) passe pelo menos 50 mm acima do topo do capacete de um piloto sentado normalmente e com os cintos de segurança colocados.

5.3 Periferia da armadura de segurança

Dentro do Habitáculo, é proibida a passagem dos seguintes elementos entre as longarinas do painel da carroçaria e a armadura de segurança:

- Cabos eléctricos
- Tubagem transportando fluidos

- Tubagem do sistema de extinção de incêndio.

5.4 Proteção nas costas do piloto / co-piloto

Os bancos do piloto e co-piloto devem ser protegidos por uma parte integrante da estrutura da armadura de segurança, imediatamente posicionada atrás dos seus bancos (arco principal de segurança). Esta parte deve ser mais larga do que seus ombros e se estender acima deles quando eles estão sentados normalmente com o cinto de segurança colocado.

Recomenda-se a colocação de um painel de proteção eficaz entre o motor e todas as partes mecânicas, por um lado, e os bancos dos ocupantes, por outro, a fim de evitar a passagem direta das chamas em caso de incêndio.

Este painel de proteção deve ser estanque, à prova de chamas e construído em aço ou liga de alumínio, com uma espessura mínima de 2 mm. Esta proteção deve preencher toda a superfície definida pelo contorno do arco de segurança principal.

Deve ser montado atrás dos bancos e deve estar em contacto com o arco de segurança principal da armadura de segurança.

Não é permitida qualquer tipo de abertura neste painel.

6. BANCOS

6.1 Homologação

Todos os bancos dos ocupantes devem ser homologados por uma norma de uma Organização Internacional de Segurança do desporto motorizado.

A etiqueta de homologação deve ser visível.

A homologação deve estar dentro do prazo de validade

6.2 Fixações dos bancos

Cada banco deve ser fixo ao chassi por meio de pelo menos 4 suportes, 2 na frente e 2 na parte traseira do assento.

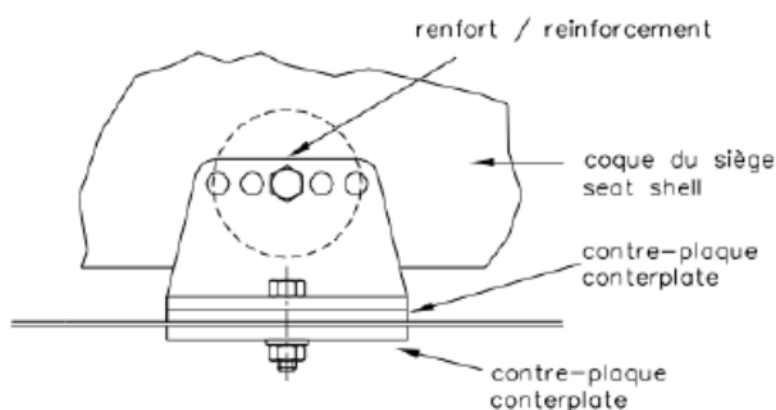


Figura 1

Os suportes devem ser fixos ao banco e ao chassi por meio de parafusos com diâmetro mínimo de 8 mm (qualidade 8.8 ou superior) e contra-placas. Os assentos devem ter reforço nos locais de fixação.

A espessura mínima dos suportes e contra-placas é de 3 mm para aço e 5 mm para materiais de liga leve. A dimensão longitudinal mínima de cada suporte é de 6 cm.

A área mínima de contato entre o suporte, chassi e contraplaca é de 40 cm² para cada ponto de montagem.

7. CINTOS DE SEGURANÇA

7.1 Homologação

É obrigatório o uso de cintos de segurança homologados por uma norma de uma Organização Internacional de segurança do desporto motorizado para cada ocupante. A etiqueta de homologação deve ser visível. A homologação deve estar dentro do prazo de validade.

Não é permitido misturar peças de conjuntos de cintos. Apenas conjuntos completos, de fabricação própria, podem ser usados.

Os cintos de segurança devem ser substituídos após cada colisão grave e sempre que o cinto for cortado, desgastado ou enfraquecido devido à acção de produtos químicos ou luz solar.

Qualquer conjunto de cintos de segurança que não funcione perfeitamente deve ser substituído.

Os cintos de segurança devem ser utilizados na sua configuração de homologação sem nenhuma modificação ou remoção de peças e conforme as instruções do fabricante.

7.1. Pontos de ancoragem dos cintos de segurança

É proibido que os cintos de segurança sejam fixos aos bancos ou aos seus apoios. Os pontos de ancoragem do veículo de série podem ser usados.

Caso não seja possível a instalação nos pontos de ancoragem de série, devem ser instalados no chassi novos pontos de ancoragem, um separado para cada alça o mais recuado possível para as alças.

Deve-se ter cuidado para que os cintos não sejam danificados por atrito com arestas vivas.

As localizações geométricas recomendadas dos pontos de ancoragem são mostradas na figura 2.

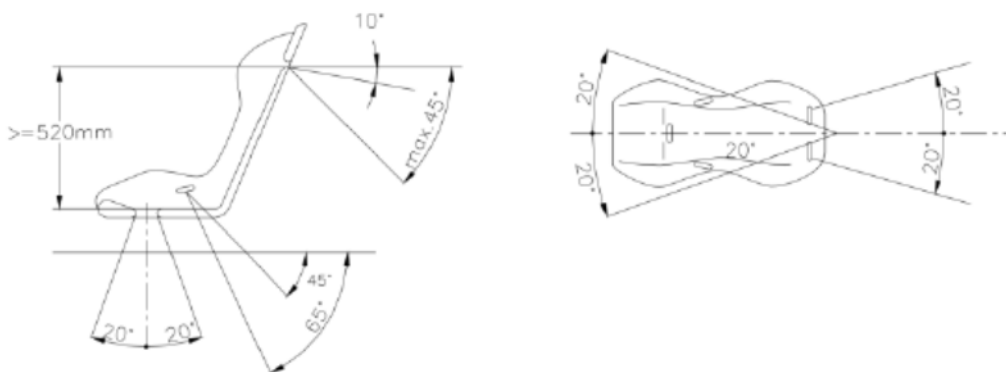


Figura 2

No sentido descendente, os cintos devem ser direccionados para trás e devem ser instalados de forma que não façam um ângulo de mais de 45 ° com a horizontal do rebordo superior do encosto, embora seja recomendado que este ângulo não ultrapasse 10 °.

Os ângulos máximos em relação ao eixo do assento são 20 ° divergentes ou convergentes

(medição em projeção horizontal).

Os pontos de ancoragem que criam um ângulo mais alto com a horizontal, não devem ser usados.

Se a montagem nas fixações de origem do veículo for impossível, os cintos de ombro podem ser fixos ou apoiadas em um tubo transversal traseiro fixado à armadura.

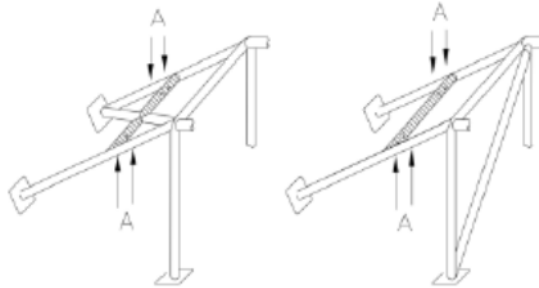


Figura 3

Os cintos também podem ser fixos à armadura de segurança ou a uma barra de reforço por meio de um laço, e também podem ser fixos aos pontos de ancoragem superiores dos cintos traseiros, ou ser fixos ou apoiadas em um reforço transversal soldado entre os estribos da armadura (ver Figura 3) ou em reforços tubulares transversais.

Neste caso, a utilização de armadura transversal está sujeita às seguintes condições:

- O reforço transversal deve ser um tubo de dimensão mínima 38 mm x 2,5 mm ou 40 mm x 2 mm de aço carbono sem costura, com tensão de cedência mínima de 350 N / mm²
- A altura deste reforço deve ser tal que os cintos dos ombros para trás, fiquem orientadas para baixo com um ângulo entre 10 ° e 45 ° em relação à horizontal a partir do rebordo do encosto, sendo recomendado um ângulo de 10 °.
- Os cintos da cintura e da virilha devem passar pelas aberturas laterais do assento para envolver e segurar a região pélvica na maior superfície possível.
- Os cintos da cintura devem se ajustar firmemente na curva entre a crista pélvica e a parte superior da coxa. Sob nenhuma condição devem ser usados sobre a região do abdômen.
- Os cintos podem ser fixos por laços ou parafusos, mas neste último caso deve ser soldado um inserto para cada ponto de montagem.



Figura 4

Essas inserções devem ser posicionadas no tubo de reforço e os cintos devem ser fixos às inserções usando parafusos M12 8.8 (padrão ISO, mínimo) ou especificação 7/16 UNF.

Cada ponto de ancoragem deve ser capaz de suportar uma carga de 1470 daN, ou 720 daN para

as correias de entrepernas.

No caso de um ponto de fixação para duas tiras (proibido para tiras de ombro), a carga considerada deve ser igual à soma das cargas exigidas.

Para cada novo ponto de ancoragem criado, deve ser utilizada uma placa de reforço de aço com área superficial de pelo menos 40 cm² e espessura de pelo menos 3 mm.

A eficácia e longevidade dos cintos de segurança estão directamente relacionadas à maneira como são instalados, usados e mantidos.

Eles também devem ser substituídos se as peças de metal ou fivelas estiverem tortas, deformadas ou enferrujadas.

7.2. Libertação dos cintos de segurança

É obrigatório transportar durante toda a prova, dois cortadores de cintos no habitáculo.

Eles devem ser facilmente acessíveis para o piloto e co-piloto quando sentados com os cintos fixos, e sem terem de usar qualquer ferramenta manual.

Além disso, é recomendado que para competições que incluam passagens por vias públicas, os cintos sejam equipados com sistemas de libertação de botão.

8. CARROÇARIA

8.1 Geral

O veículo deve ser equipado com seu painel de corpo original com possíveis modificações locais (itens de segurança).

Todas as partes do painel do corpo da carroçaria devem estar cuidadas e totalmente acabadas, sem peças temporárias ou improvisadas e sem cantos vivos.

Nenhuma parte do painel do corpo pode apresentar arestas ou pontas afiadas.

Nenhum componente mecânico pode ser visível de cima, com excepção de amortecedores, braços de suspensão, eixo de transmissão transversal, radiadores, ventiladores, rodas e rodas sobressalentes, incluindo seus pontos de ancoragem e acessórios.

8.2 Proteções

É obrigatório um teto para protecção da tripulação, a espessura mínima deve ser de 2 mm se for de aço, liga de alumínio ou material Compósito.

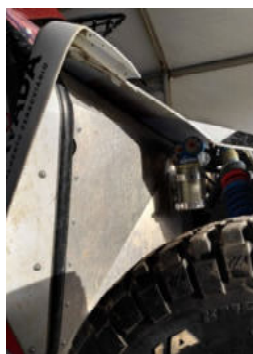


Figura 5

Recomenda-se a instalação de um painel de protecção (figura 5) na frente dos pés dos ocupantes, em ambos os lados do SSV. Este painel de protecção deve ser de aço, alumínio ou material Compósito com espessura mínima de 2 mm. Este painel deve ser fixo aos tubos do chassi.

Recomenda-se o uso de guarda-lamas frontais fixos aos painéis laterais da carroçaria.



Figura 6

8.3 Exterior

O comprimento total máximo é de 3550 mm sem rodas sobressalentes.

A largura máxima do painel da carroçaria é de 1900 mm excluindo espelhos retrovisores e / ou rodas sobressalentes.

8.4 Espelhos retrovisores

O veículo deve ser equipado com dois espelhos retrovisores, um de cada lado do veículo, para proporcionar uma visão eficiente da parte traseira. Cada espelho deve ter uma área mínima de 90 cm².

8.5 Largura dos eixos dianteiro e traseiro

A largura máxima é de 1900 mm.

8.6 Dispositivo aerodinâmico

Idêntico ao veículo original, nenhuma modificação autorizada.

Todas as peças com influência aerodinâmica e todas as partes do painel da carroçaria devem ser fixas de forma rígida à parte totalmente suspensa do veículo (chassis / unidade da carroçaria); eles não devem ter nenhum grau de liberdade, devem ser fixos com segurança e devem permanecer imóveis em relação a esta parte quando o veículo estiver em movimento.

8.7 Proteções inferiores

A instalação de proteções inferiores é autorizada nas seguintes condições:

- Devem respeitar a distância ao solo
- Devem ser amovíveis
- Devem proteger apenas as seguintes partes: motor, radiador, intercooler, caixa de velocidades, diferencial central, diferencial traseiro, eixo de transmissão (longitudinal e transversal), subchassi, peças de suspensão, sistema de direção e linha de escape.

9. INTERIOR

9.1 Segurança interior

O habitáculo deve ser projetado de forma a garantir o conforto e a segurança dos ocupantes.

Nenhuma parte pode apresentar arestas ou pontas afiadas.

Nenhuma parte mecânica pode passar dentro do interior da cabine. Qualquer equipamento que

possa envolver risco deve ser protegido ou isolado e não deve ser colocado na cabine.

Os veículos devem ter aberturas laterais que permitam a rápida saída do piloto / co-piloto.

9.2 Escotilhas de inspeção

Escotilhas de inspeção são autorizadas nas anteparas do habitáculo.

9.3 Redes de proteção

O SSV tem de estar equipados com redes de proteção lateral fixas nos arcos laterais da armadura de segurança e nas portas usando um sistema de libertação rápida.

Recomenda-se o uso de fixações "clip".

Se o SSV estiver equipado com uma janela articulada as redes podem ser fixas ao aro da janela.

Estas estruturas de fixação das redes devem ser rígidas, de modo a evitar a entrada de qualquer objeto dentro do habitáculo.

As fixações da rede não devem ser removíveis sem o uso de ferramentas.

Essas redes devem ter as seguintes características:

- Largura mínima das tiras: 19 mm
- Tamanho mínimo da abertura das malhas: 25 x 25 mm
- Tamanho máximo da abertura das malhas: 60 x 60 mm

A abertura lateral circunscrita pelos tubos do arco de segurança lateral, frontal, traseiro e a parte superior da porta deve ser completamente fechado pelas redes de protecção.

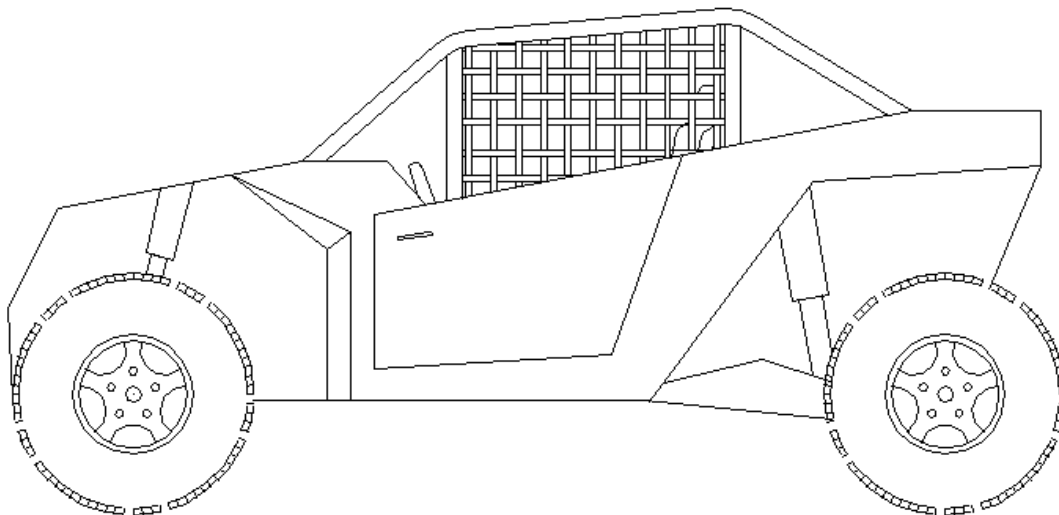


Figura 7

10. TRANSMISSÃO

A transmissão completa (exceto especificação em contrário) do veículo original deve ser mantida sem modificações.

São permitidas modificações a fim de desativar os sistemas ativos se necessário.

Todas as peças devem estar disponíveis, como peças de reposição, através da rede comercial do Fabricante.

10.1 Veio de transmissão

Os veios de transmissão são livres, mas devem ser feitos de aço. Além disso, devem ser sólidos, inteiros e as juntas devem ser provenientes de um veículo de série.

A localização do veio de transmissão deve ser idêntica à do veículo original e deve respeitar as seguintes condições:

- Pode estar situado dentro ou fora da cabine.
- Se passar dentro da cabine deve ser fechado com chapa aço de espessura mínima 1,5 mm.
- A chapa de aço deve ser fixa com segurança ao chassi.

10.2 O túnel de transmissão

A instalação de um túnel de transmissão é obrigatória se o veio de transmissão estiver localizado dentro do habitáculo, e puder ser instalado nas seguintes condições:

- Deve envolver o eixo longitudinal em todo o comprimento do habitáculo.
- Deve ser feito de chapa de aço com espessura mínima de 1,5 mm, ou tubo de aço com espessura mínima de 3,0 mm.
- O túnel de transmissão deve ser fixado de forma segura ao piso ou ao chassi, de forma a evitar que seja destacado durante o uso normal ou em caso de acidente.
- Toda a superfície do túnel de transmissão deve estar livre de qualquer tipo de orifício, com exceção da parte que o fixa ao piso ou chassi.

Se instalado fora do habitáculo, um mínimo de duas correias de segurança de aço, com espessura mínima de 3 mm e comprimento mínimo de 250 mm, devem ser instaladas em cada eixo longitudinal para evitar que atinja o solo em caso de quebra.

Caso algum depósito de combustível ou óleo esteja próximo do túnel de transmissão, é obrigatório que o depósito tenha proteção extra nas paredes próximas do túnel.

10.3 Caixa de velocidades

A carcaça da caixa de velocidades e da caixa do diferencial têm de ser a original do veículo. É permitido a instalação de um sistema de lubrificação adicional.

10.4 Sistema CVT

Idêntico ao veículo original / nenhuma modificação autorizada.

Pode-se usar qualquer correia de transmissão.

Um sistema de arrefecimento da correia por ar é autorizado.

10.5 Comando manual ou semiautomático ou automático

Idêntico ao veículo original / nenhuma modificação autorizada.

10.6 Lubrificação

Um dispositivo adicional de lubrificação e arrefecimento de óleo é permitido (bomba de circulação, radiador e entradas de ar)

10.7 Embraagem

Livre, mas o princípio de funcionamento e o diâmetro devem permanecer idênticos ao veículo / nenhuma modificação autorizada.

10.8 Cilindro principal e depósito

O cilindro e o reservatório de óleo hidráulico são livres.

11. PESO MÍNIMO DOS SSV

Sem peso mínimo

12. MOTOR

12.1 Cilindrada

A cilindrada máxima é 1050 cm³ para motores atmosféricos e sobrealimentados.

É obrigatório que o motor seja o do fabricante original do veículo.

12.2 Unidade de controlo electrónico (ECU) e software de controlo do motor

A ECU é livre.

O motor só deve poder ser posto a funcionar com a alavanca da caixa de velocidades na posição Neutral/Parking ou com o pedal de travão pressionado.

Esta proteção de segurança do veículo original deve ser mantida, e estar operacional durante todo o evento.

12.3 Sistema de admissão de ar

A escolha do elemento do filtro de ar e sua posição são livres. A caixa-de-ar e as suas tubagens são livres. Quaisquer modificações não devem afetar a estrutura do veículo.

12.4 Sistema de sobrealimentação

As dimensões do sistema de sobrealimentação / turbo são livres.

12.5 Linha de escape e silenciadores

O motor deve estar equipado com o(s) silenciador(es).

A(s) saída(s) do(s) silenciador(es) devem ser horizontais e posicionadas na direcção longitudinal do veículo. Estas têm de estar situadas dentro do perímetro do veículo definido pelo chassis, e painéis da carroceria.

A extremidade do(s) silenciador(es) não deve ultrapassar a periferia do corpo do veículo.

O(s) terminal(ais) do(s) silenciador(es) devem ser visíveis.

O rebordo do terminal do silenciador tem de ser boleado (não cortante).

Os gases de escape devem ser expelidos pela parte traseira, mas não de forma a levantar poeira, sujar os ou os travões.

Todos os gases de escape devem passar pelo(s) silenciador(es).

Não são permitidas linhas de escape com by-pass aos silenciadores.

12.6 Blindagem térmica do sistema de exaustão

Elementos de blindagem térmica no sistema de escape ou em componentes próximos ao sistema de escape são autorizados, mas devem ser amovíveis.

12.7 Radiador

A posição do radiador é livre, mas proibido no habitáculo. Os ventiladores e suas posições são livres.

12.8 Depósitos de expansão

A posição dos depósitos de expansão é livre, mas proibida no habitáculo do piloto e co-piloto.

12.9 Sistema de lubrificação

Radiador, permutador de óleo / água, tubos, termostato, filtros e filtros da bomba são livres.

Se o sistema de lubrificação incluir um respiro de cárter do tipo aberto, ele deve ser equipado de forma que o óleo flua para um tanque colector (capacidade mínima: 1 litro).

É autorizada a instalação de um ou vários ventiladores para refrigeração do óleo do motor.

12.10 Cárter de óleo

Idêntico ao veículo original / nenhuma modificação autorizada.

12.11 Permutador de calor do sistema de sobrealimentação

Intercooler

As dimensões deste componente e o modo de transferência de calor são livres.

Suportes e posição do permutador de calor

Os suportes de apoio e sua posição são livres, mas não podem ser colocados dentro da cabine.

13. EQUIPAMENTO ELÉTRICO

13.1 Corta circuitos eléctricos

Os interruptores corta circuitos eléctricos podem ser livremente alterados em relação ao seu uso, posição ou número no caso de acessórios adicionais. O interruptor geral deve ser um modelo à prova de faísca e deve cortar todos os circuitos eléctricos, bateria, alternador, luzes, buzinas, ignição, controles eléctricos, etc. e também deve desligar o motor. Devem ser instalados pelo menos três interruptores gerais:

- Um dentro da cabine: Deve ser acessível ao piloto e co-piloto sentados e com os cintos de segurança colocados.
- Dois fora da cabine: um de cada lado junto ao arco frontal da armadura de segurança e devem ser facilmente acessíveis mesmo com o veículo deitado de lado ou sobre o teto.

13.2 Bateria

A localização da (s) bateria (s) é livre, mas a bateria deve ser do tipo seco se estiver na cabine.

14. SUSPENSÕES

14.1 Braços de suspensão

Os braços de suspensão são livres mas devem ser fabricados em aço.

14.2 Amortecedores

Apenas um amortecedor por roda é autorizado. Os amortecedores são livres, mas seus pontos de montagem no chassi devem permanecer idênticos aos do veículo de origem.

São proibidas quaisquer ligações entre amortecedores, apenas são permitidas as ligações dos pontos de fixação do amortecedor que passam pelo chassis; estes não devem ter nenhuma outra função.

14.3 Molas

Uma mola helicoidal pode ser substituída por duas ou mais molas do mesmo tipo, concêntricas ou em série, desde que possam ser montadas sem quaisquer modificações além das especificadas neste artigo.

14.4 Barras estabilizadoras

Livre, mas apenas uma barra estabilizadora por eixo é permitida.

O ajuste das barras estabilizadoras a partir do habitáculo é proibido.

Os sistemas de barra estabilizadora devem ser exclusivamente mecânicos, não sendo possível ativação ou desativação.

Quaisquer conexões entre as barras estabilizadora dianteira e traseira são proibidas.

15. RODAS

15.1 Jantes

O máximo diâmetro permitido é 381 mm (15").

As jantes e dispositivos de bloqueio do talão devem ser feitos de aço ou liga de alumínio.

15.2 Pneus

Os pneus devem ser do tipo off-road com diâmetro máximo de 770 mm (30 polegadas) medido a 1,2 [barR] e desmontados do veículo (roda completa).

Recomenda-se a marca de homologação "E" e o número, conforme definido pelo Regulamento R75 da ONU para veículos, devem estar presentes nas paredes laterais dos pneus dianteiros e traseiros.

A marca de aprovação DOT também é aceite.

É permitida apenas uma válvula de ar por roda e ela deve ser fixada ao aro por um único orifício, que tem diâmetro máximo de 12 mm e está posicionado na face externa do aro.

15.3 Sistema para encher / esvaziar os pneus

É proibida a utilização de qualquer sistema de enchimento / esvaziamento dos pneus com o veículo em movimento. A operação de encher / esvaziar deve ser realizada apenas com o veículo parado.

15.4 Roda sobresselente

É permitido o veículo transportar no máximo 2 rodas sobressalentes, a sua posição é livre.

16. SISTEMA DE TRAVAGEM

16.1 Discos de travão

É obrigatório todas as rodas estarem equipadas com um disco de travão.

O diâmetro máximo dos discos é 290 mm.

16.2 Pinças de travão

As pinças devem ter no máximo 4 pistões.

É permitida a montagem de espaçadores nas pinças de travão.

16.3 Travão de Mão

Se o veículo original estiver equipado com travão de mão, a função deve ser mantida.

17. DIREÇÃO

17.1 Geral

A ligação entre o volante e as rodas deve ser mecânica e contínua.

17.2 Volante

O volante pode ser removível da coluna de direção por meio de um mecanismo de libertação rápida. Este mecanismo deve ser constituído por uma flange concêntrica ao eixo do volante, de cor amarela e instalada na coluna de direção atrás do volante.

17.3 Barras / rótulas de direção

Livres, mas devem ser intercambiáveis (sem modificação) com os do veículo original.

17.4 Coluna de direcção

Livre, mas se o veículo de origem estiver equipado com um dispositivo de absorção de energia OEM (Original Equipment Manufacturer), ele deve ser mantido (sem modificação).

O sistema de bloqueio da fechadura anti-roubo da direcção deve ficar inoperante.

17.5 Direção hidráulica

Idêntico ao veículo original / nenhuma modificação autorizada.

18. EXTINTORES DE INCÊNDIO

18.1 Geral

Todos os veículos devem estar equipados com uma instalação de um sistema extinção de fogo e um extintor manual de 2 kg acessível ao piloto e co-piloto sem necessidade de sair do habitáculo.

As seguintes informações devem estar visíveis em cada extintor:

- Capacidade
- Tipo de extintor de incêndio
- Peso ou volume do extintor de incêndio
- Data em que o extintor foi verificado, que não deve ser superior a dois anos após a data de enchimento ou a data da última verificação, ou a data de validade correspondente.

Todos os equipamentos de extinção devem resistir ao fogo.

18.2 Extintores de incêndio permitidos

AFFF, FX G-TEC, Viro3, pó ou qualquer outro extintor homologado.

18.3 Quantidade mínima

- AFFF 2,4 litros
- FX G-TEC 2,0 kg
- Viro3 2,0 kg
- NOVEC 1230 2,0 kg
- Pó Químico 2,0 kg

18.4 Pressão

Todos os extintores devem ser pressurizados de acordo com as instruções do fabricante, exceto para extintores de pó com pressão mínima de 8 [bar] e máxima de 13,5 [bar].

Além disso, cada extintor quando abastecido com AFFF deve estar equipado com um meio de verificação da pressão do conteúdo.

18.5 Localização

É obrigatório que o extintor portátil esteja facilmente acessível para o piloto e o co-piloto, sentados normalmente com os cintos de segurança colocados e o volante no lugar.

Todos os extintores devem ser protegidos adequadamente. O extintor com ligação à tubagem de metal com bicos distribuídos pelo compartimento do motor e depósito de combustível também pode estar situado na Bagageira, desde que esteja a pelo menos 300 mm dos painéis da carroçaria em todas as direções horizontais.

18.6 Fixação

Deve ser fixado por no mínimo 2 cintas metálicas aparafusadas.

Além disso, apenas as fixações de metal de libertação rápida, com tiras de metal, são aceites. O material do sistema de fixação deve operar dentro da faixa de temperatura de -15°C a +80°C.

18.7 Tubos

Tubos de plástico são proibidos e tubos de metal são obrigatórios (a menos que especificado de outra forma).

18.8 Disparo dos extintores

Os meios de disparo devem ser marcados com a letra “E” em vermelho dentro de um círculo branco de pelo menos 10 cm de diâmetro com uma borda vermelha.

Um dos manípulos de disparo deve estar dentro da cabine e deve ser acessível ao piloto e co-piloto sentados e com os cintos de segurança colocados.

Dois manípulos fora da cabine: um de cada lado junto ao arco frontal da armadura de segurança e devem ser facilmente acessíveis mesmo com o veículo deitado de lado ou sobre o teto.

18.9 Bicos

Os bicos injetores devem estar montados no compartimento do motor (turbocompressor, coletores de escape, e outras zonas de risco de iniciar um incêndio) e pelo menos um bico injetor

próximo das ligações do depósito de combustível.

18.10 Cavilha de segurança

A cavilha de segurança do extintor deve ser retirada antes de entrarem nos sectores seletivos, facilmente visível e marcada com uma fita vermelha de 20x200mm (como mostrado abaixo). Este procedimento será sempre verificado pelos comissários no início, bem como em qualquer outro momento durante sectores seletivos. O não cumprimento deste procedimento de segurança resultará em penalidades a serem definidas pelo júri.



Figura 8

19. LUZES

19.1 Geral

O equipamento de iluminação deve cumprir em todos os pontos a Convenção Internacional sobre Tráfego Rodoviário.

Todo o equipamento de iluminação deve ser mantido em perfeito estado de funcionamento, e ligado, durante toda a competição.

19.2 Luzes obrigatórias

Cada veículo deve estar equipado com pelo menos:

- 2 Faróis dianteiros (presença, médios e máximos)
- 2 Faróis traseiros de presença e iluminação da placa da matrícula
- 2 Faróis de travagem com superfície mínima de 50 [cm²]
- 4 Indicadores de mudança de direção, dois na frente e dois na parte traseira
- Luzes de emergência (aviso)
- 2 Faróis de luzes de pó traseiros vermelhos adicionais geminados ou colocados nas laterais com uma altura mínima de 1,25 [m] do solo fixados no exterior do veículo.

20. PILOTO/CO-PILOTO EQUIPAMENTO

O vestuário obrigatório e à prova de fogo por ocupante é: fato completo, meias, balaclava, botas, luvas e roupa interior. Não é obrigatório o co-piloto usar luvas.

Todos esses itens devem ser homologados por uma norma de uma Organização Internacional de Segurança do desporto motorizado (SFI,...).

É obrigatória a utilização de Apoio de Cabeça e Pescoço "HANS" ou dispositivos alternativos de Apoio de Cabeça Frontal "FHR" homologados por uma norma de uma Organização Internacional de Segurança do desporto motorizado.

Homologação dentro do prazo de validade.

Não é permitido conduzir sem o uso destes elementos obrigatórios durante a prova.

20.1 Capacetes

Proibido modificar ou fazer furos no capacete.

O capacete deve ser aprovado para uso do FHR ou HANS, e ter as fixações do cordão ou fita do FHR no capacete instaladas pelos fabricantes do capacete.

Os capacetes devem estar em conformidade com os seguintes padrões:

- SNELL SA 2015, com uma etiqueta SNELL legível
- SFI - 31.2A Face completa com uma etiqueta SFI legível
- Ou outra de uma organização internacional de segurança do desporto motorizado, com uma etiqueta de homologação legível.

As homologações devem estar dentro do prazo de validade.

21. CLASSE STOCK SSV

A classe STOCK deve ser entendida como a base de entrada e desenvolvimento da categoria SSV.

O veículo base desta classe tem de estar conforme a sua forma original, tal como estão disponíveis no mercado ao consumidor.

As alterações obrigatórias nos veículos desta classe são a instalação dos equipamentos de segurança conforme os seguintes artigos deste Regulamento técnico:

- (3.3.) Blindagem do depósito de combustível;
- (5.) Armadura de segurança;
- (6.) Bancos;
- (7.) Cintos;
- (9.3) Redes laterais de protecção;
- (13.1) Corta circuitos eléctricos;
- (18.) Extintores de incêndio;
- (19.) Luzes.

São aceites algumas modificações, de carácter facultativo, que visem aumentar a segurança dos concorrentes e a fiabilidade dos SSV. Essas modificações são:

- Guarda-lamas dianteiro fixos à carroçaria;
- Suporte(s) de roda(s) suplente(s) e respetivo equipamento para troca de roda;
- Instalação de pré filtros de ar ou snorkel;
- Sistema de arrefecimento da correia de transmissão;
- É permitido substituir as tubagens dos travões por tubagens em malha de aço ou similares.

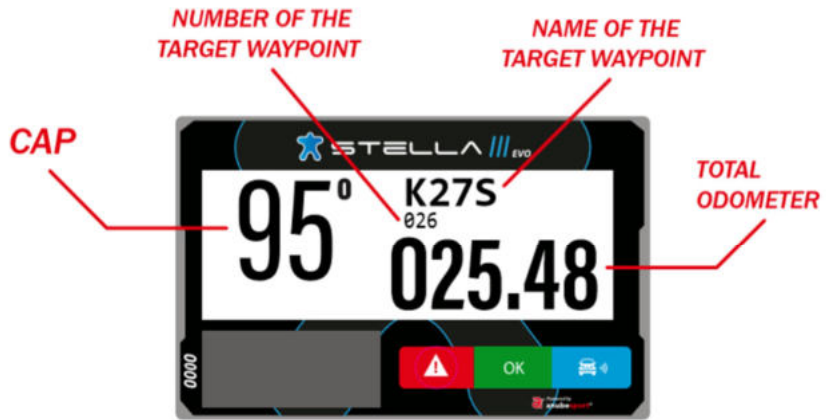
ANEXO 3 – SIMBOLOGIA DO ROAD BOOK

Symbols for the Road Book

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

ANEXO 4 - EQUIPAMENTO DE SEGURANÇA E LOCALIZAÇÃO GPS/GSM STELLA III

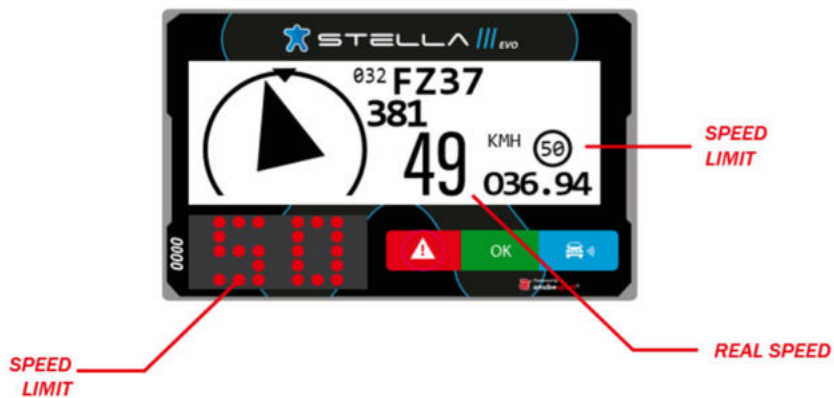
MAIN SCREEN



WAYPOINT PROXIMITY



SPEED ZONE



REQUEST MEDICAL ATTENTION IMMEDIATELY



SOS



CAUTION VEHICLE STATIONARY



3 sec.
BREAKDOWN



DANGER 3 !!!



Notification 300m before an area marked in the roadbook as "Danger 3"

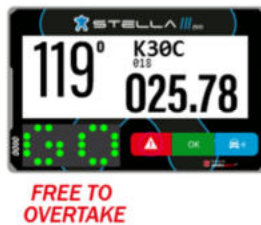
OVERTAKING / BLUE FLAG



OVERTAKING / BLUE FLAG



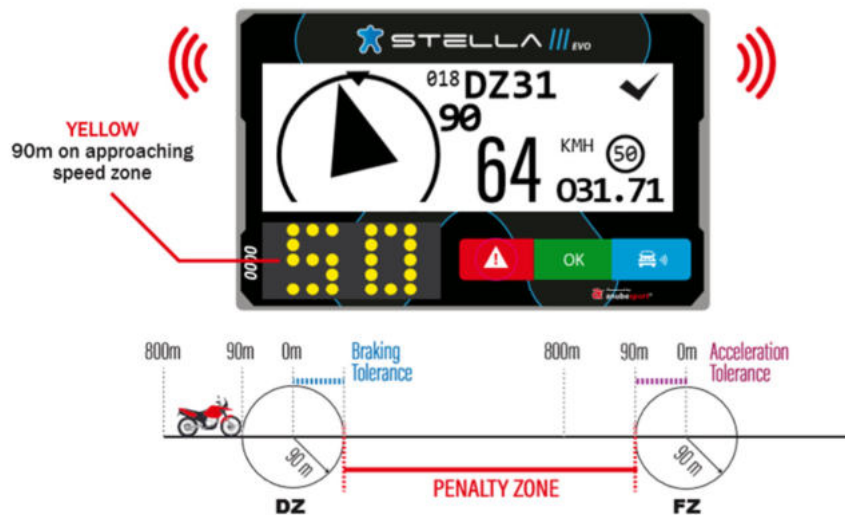
OVERTAKING / BLUE FLAG



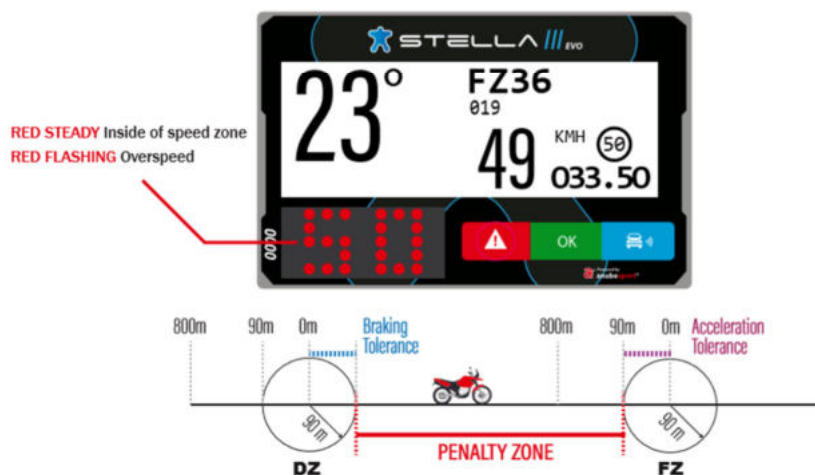
SPEED LIMIT



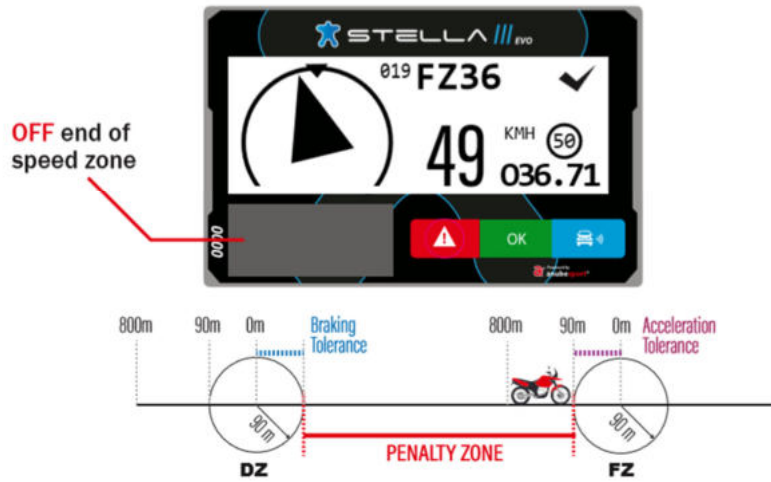
SPEED LIMIT



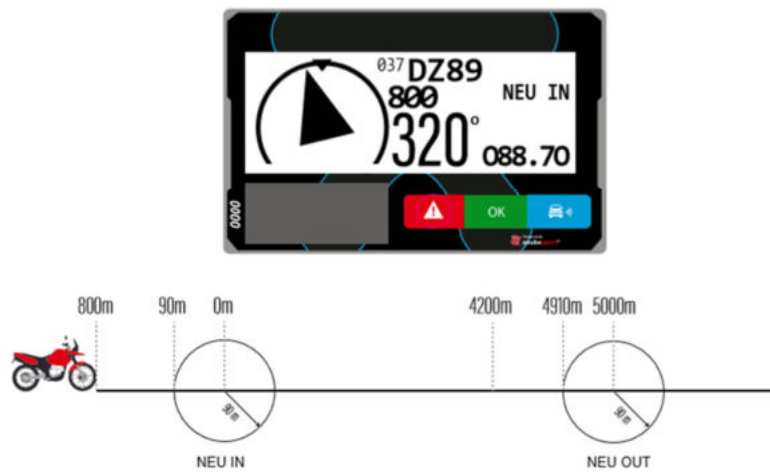
SPEED LIMIT



SPEED LIMIT



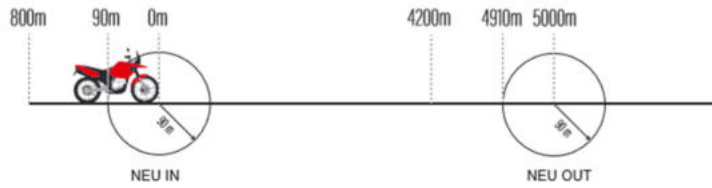
NEUTRALIZATION ZONE



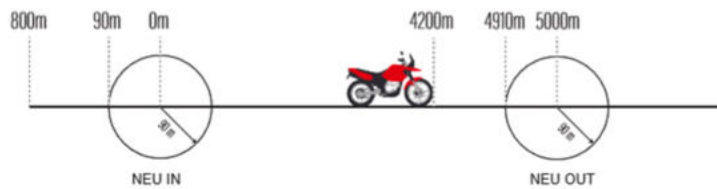
NEUTRALIZATION ZONE



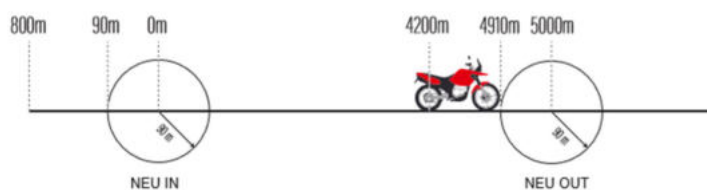
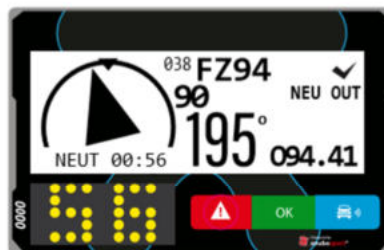
NEUTRALIZATION ZONE



NEUTRALIZATION ZONE



NEUTRALIZATION ZONE



NEUTRALIZATION ZONE



MESSAGES



WAYPOINTS LIST



TOTAL ODOMETER RESET TO ZERO



OK



ANEXO 5 - INSTALAÇÃO E MANUAL DO UTILIZADOR GPS/GSM STELLA III



- 1 - Antena Iridium
- 2 - Cabo de alimentação
- 3 - Cabo RF
- 4 - Antena RF
- 5 - Base/Montante
- 6 - Antena GPS
- 7 - Adesivo
- 8 - Cintas
- 9 - Manual do Utilizador

IMPORTANTE

Para o teste e verificação funcional, todos os veículos devem ter através da instalação do suporte, do cabo de alimentação, e das antenas.

1. PODER CORD

- Ligar o fio vermelho à extremidade positiva da bateria 12V (+), e o fio cinzento à extremidade negativa (GRD). O cabo de alimentação deve ser ligado directamente à bateria (sem interrupções e sem contacto na fonte de alimentação).

- Um fusível de 3A (não incluído) deve ser ligado ao fio vermelho.

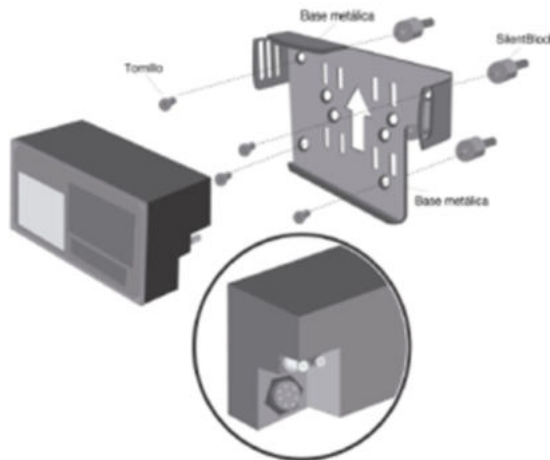
- Levar o cordão para o local onde o STELLA III EVO vai ser instalado. Todos os outros fios devem ser isolados, não podem tocar.



2. BASE / MOUNT

ATV: O suporte pode ser fixado à barra do cabo ou a uma placa metálica perto do sistema de navegação.

- Carro e SSV: O suporte pode ser fixado ao painel, ou às barras da gaiola de rolos. Os botões STELLA III EVO, devem ser visíveis e acessíveis ao participante (piloto/navegador) mesmo quando estão sentados e com os cintos de segurança apertados.



IMPORTANTE

Deixar as cordas (antena e bateria) no lugar com pelo menos 10 cm de reserva para facilitar o manuseamento.

Pelo menos 5 cm de espaço atrás do suporte (canto inferior direito) para permitir espaço para o cabo eléctrico/conexões.

3. GPS ANTENNA

- A antena GPS deve ser instalada horizontalmente e sem obstruções em direcção ao céu. Em carros e SSV, pode ser montada no telhado, no capô, ou no painel de instrumentos. No ATV, fixar ao guarda-lamas. Para maior firmeza, recomenda-se cobri-la com fita adesiva (não metálica ao montá-la a uma superfície metálica) e puxá-la (quando fixada a peças macias ou plásticas).



4. ANTENA IRIDIUM

A antena Iridium deve ser instalada horizontalmente e sem obstruções em direcção ao céu. Em carros e SSV, pode ser montada no telhado, no capô, ou no painel de instrumentos. Em ATV, fixar ao guarda-lamas. Para maior firmeza, recomenda-se cobri-la com fita adesiva (não metálica quando montada numa superfície metálica) e puxá-la (quando fixada a peças macias ou plásticas).



5. GPS ANTENNA

A antena de radiofrequência deve ser instalada verticalmente às barras da gaiola (carros e SSV) e aos garfos (ATV). É obrigatório utilizar separadores (incluídos no kit) para evitar o contacto com peças metálicas e a fibra de carbono que a rodeia.

Uma vez montadas as antenas, levar os cabos de ligação SMA para a base/montante onde será instalado o STELLA III EVO.

