

TÍTULO II - REGULAMENTO TÉCNICO E DESPORTIVO DAS ESCALAS ESCALA 1/8 TODO-O-TERRENO

(Art.º 1º n.º 1 alínea a) do R.T.D.)

CAPÍTULO I - REQUISITOS GERAIS

Art.º 1º - Requisitos das Pistas

1. PISO: O piso das pistas de todo-o-terreno deve ser maioritariamente em terra batida.
2. LIMITES:
Largura mínima: 4 metros (entre as linhas de marcação).
Largura máxima: 6,50 metros.
Comprimento mínimo: 200 metros (aconselhável entre 240 e 300 metros).
3. TRAÇADO DA PISTA: O traçado da pista deve incluir curvas à esquerda e à direita e deve ter uma recta com um comprimento mínimo de 45 metros.
4. LINHAS DE MARCAÇÃO: A linha de partida/chegada deve estar pintada/marcada a toda a largura da pista, de preferência em frente da posição de registo dos tempos. Não podem ser desenhadas outras linhas nos cantos para além das linhas de marcação.
5. GRELHA DE PARTIDA: Para partidas do tipo Le Mans, (em "espinha") estarão localizadas 11 linhas numeradas na bermã da pista, num ângulo de 20-45 graus em relação à pista, com um mínimo de 2 metros e um máximo de 4 metros de distância entre si. As linhas devem ter de 70 a 100 cm. de comprimento. A primeira linha de partida deve estar localizada a mais de 10 metros de distância da curva seguinte.
6. PALANQUE: O clube organizador deverá numerar o local no palanque que irá ser atribuído a cada piloto, de uma forma bem visível do ponto mais afastado da pista. A distância máxima do meio do palanque dos condutores até ao ponto mais afastado da pista deve ser de 60 metros.
7. ZONA DE REABASTECIMENTO E A ZONA DAS BOXES: Devem ser claramente distintos da pista principal e tão perto quanto possível do palanque dos pilotos. A saída de e para a pista principal deve estar situada numa parte lenta da pista.
8. BARREIRAS DE SEGURANÇA: As barreiras interiores devem evitar o corte das curvas e impedir os carros de alcançarem outras zonas da pista (cortes de pista). Estas barreiras devem estar posicionadas e dimensionadas para impedir os carros de voarem para lá da barreira exterior, ou seja, para a zona do público.
9. LOCALIZAÇÃO DOS PISTADORES: Os postos dos pistadores devem estar posicionados em intervalos de 30 metros à volta da pista e não devem obstruir a visão dos condutores.
10. MESA PARA AFINAÇÃO DE MOTORES: O clube organizador deverá providenciar uma mesa exclusiva para afinação de motores, em zona coberta, contudo afastada da mesa de trabalho dos mecânicos.
11. COMPRESSORES DE AR: É necessário no mínimo um (1) compressor de ar de cubicagem nunca inferior a 100 litros, com pelo menos duas (2) saídas de ar.
12. TANQUE DE LAVAGEM: São imprescindíveis no mínimo duas torneiras de água corrente

CAPÍTULO II - DAS PROVAS

Art.º 2º - Provas de Âmbito Nacional

1. A competição de âmbito nacional da escala 1/8 Todo-o-terreno compreende um Campeonato Nacional composto por 6 provas, contando para a classificação geral final os 5 melhores resultados, um Campeonato Regional disputado em duas regiões - Norte e Centro/Sul, cada um composto por 6 provas, contando para a classificação geral final os 5 melhores resultados de cada, a Taça de Portugal (prova única) e o Open (prova única de abertura).
2. As inscrições no Campeonato Nacional obrigam ao pagamento antecipado das 6 provas, podendo ser efectuado através de 6 cheques pré-datados que serão descontados à medida que as mesmas se forem realizando. Se o piloto não comparecer o cheque é descontado na mesma.
3. O Campeonato nacional é disputado por 48 pilotos.
 - a) Os 24 melhores pilotos do Campeonato Nacional do ano anterior;
 - b) Mais os 12 primeiros classificados do Campeonato Regional Norte;
 - c) Mais os 12 primeiros classificados do Campeonato Regional Sul;
4. Se porventura houver desistências de pilotos previstos no ponto anterior, por uma forma sequenciada retoma-se mais uma vez a classificação do campeonato do ano anterior até completar o total de 48 pilotos.
5. Na circunstância de ainda assim não estarem preenchidos todos os lugares, serão seleccionados os pilotos do 13º lugar até ao 24º dos dois campeonatos regionais definido que seja o ranking de acesso ao Campeonato Nacional.
6. Definição do Ranking de acesso ao Campeonato nacional, em sequência:
 - a) Os 24 melhores resultados do campeonato Nacional do ano anterior;
 - b) Mais os 12 primeiros classificados do campeonato Regional Norte;
 - c) Mais os 12 primeiros classificados do Campeonato Regional Centro/Sul
 - d) Mais os piores classificados do Campeonato Nacional do ano anterior;
 - e) Mais os pilotos do 13º lugar ao 24º dos dois Campeonatos Regionais definido que seja o Ranking.
7. Aquando do início do Campeonato Nacional se ainda assim não houver 48 pilotos o acesso às provas do Campeonato Nacional tornar-se-á livre mediante as seguintes condições:
 - a) O piloto interessado em correr inscreve-se directamente para o clube, até às 18 horas do dia anterior ao da prova, sendo a sua candidatura escalonada pelo Ranking de acesso Campeonato Nacional, e mediante o pagamento de uma taxa adicional (5,00 Euros) que reverte para o clube.
 - b) Só serão aceites inscrições "livres" de quantidade igual à diferença de 48 pilotos para o n.º de pilotos pré-inscritos no Campeonato Nacional .

- c) Os pilotos assim inscritos pontuam na prova, nunca no Campeonato Nacional.
 d) O piloto assim inscrito não poderá efectuar mais de 2 provas no Campeonato Nacional do mesmo ano.
8. Todas as séries de qualificação terão a duração de 5 minutos mais o tempo para terminar a última volta com o máximo de 45 segundos.
9. Todas as sub-finais terão a duração de 20 minutos e a final 45 minutos.
10. ÁRBITROS: Em provas do Campeonato Nacional as organizações devem providenciar para que estejam presentes 2 árbitros.
11. PISTADORES: Os pistadores são obrigatórios e serão fornecidos pelo clube organizador. Devem ser experientes e usar luvas ou outro material de protecção. Devem ainda permanecer nos seus postos durante a corrida, à excepção daqueles que se encontrarem em movimento. Nenhum piloto ou mecânico pode ser usado como pistador.

Art.º 3º - Horário das Provas

1. CAMPEONATO NACIONAL

O Campeonato Nacional realiza-se em dois dias, ao Sábado com duas séries qualificativas e no Domingo com as restantes 3 séries de qualificação. Das 5 séries de qualificação contam para a classificação geral as 3 melhores.

Horário para Sábado:

13:00h	Abertura das instalações		
13:05h	Reunião de Pilotos.		
13:30h	Verificações Técnicas		
	Confirmação de frequências - Depósito de Licenças Desportivas - Depósito de rádios		
	Início dos Treinos Livres - Havendo oportunidade 1 série de treinos cronometrados.		
15:00h	1ª Série de Qualificação - Manga 1	16:15h	2ª Série de Qualificação - Manga 3
15:15h	1ª Série de Qualificação - Manga 2	16:30h	2ª Série de Qualificação - Manga 4
15:30h	1ª Série de Qualificação - Manga 3	16:45h	2ª Série de Qualificação - Manga 5
15:45h	1ª Série de Qualificação - Manga 4	17:00h	2ª Série de Qualificação - Manga 1
16:00h	1ª Série de Qualificação - Manga 5	17:15h	2ª Série de Qualificação - Manga 2

As Verificações Técnicas são obrigatórias para os pilotos que efectuem os treinos ou as mangas de qualificação de Sábado.

Os treinos realizam-se por mangas com o máximo de 10 pilotos com pré-inscrição livre em quadro afixado para o efeito onde deverão defender a compatibilidade das frequências. Os treinos serão organizados de forma livre sendo da inteira responsabilidade do Director de Prova.

As séries de mangas de qualificação são cronometradas e realizam-se por mangas pré definidas pelo Ranking.

Horário para Domingo:

08:10h	Abertura das instalações		
08:15h	Reinício das Verificações Técnicas		
	(Para os pilotos que não efectuaram os treinos e qualificações de Sábado).		
08:30h	Depósito de rádios		
08:45h	Reunião de Pilotos		
09:15h	3ª Série de Qualificação - Manga 5	10:30h	4ª Série de Qualificação - Manga 2
09:30h	3ª Série de Qualificação - Manga 1	10:45h	4ª Série de Qualificação - Manga 3
09:45h	3ª Série de Qualificação - Manga 2	11:00h	4ª Série de Qualificação - Manga 4
10:00h	3ª Série de Qualificação - Manga 3	11:15h	4ª Série de Qualificação - Manga 5
10:15h	3ª Série de Qualificação - Manga 4	11:30h	4ª Série de Qualificação - Manga 1
11:45h	5ª Série de Qualificação - Manga 5		
12:00h	5ª Série de Qualificação - Manga 4		
12:15h	5ª Série de Qualificação - Manga 3		
12:30h	5ª Série de Qualificação - Manga 2		
12:45h	5ª Série de Qualificação - Manga 1		
12:50h	Intervalo para Almoço		
14:00h	1/8 Final		
14:55h	1/4 Final		
15:50h	Semifinais		
17:05h	Final		
18:10h	Entrega de Prémios		

2. CAMPEONATO REGIONAL

O Campeonato Regional realizam-se num único dia, ao Domingo com treinos livres no Sábado.

Os Campeonatos Regionais terão um total de participantes que será o resultado das inscrições efectivadas directamente para a sede do clube organizador até às 18 Horas do dia anterior ao da prova, mais aqueles que se inscreverem no próprio dia da prova.

Horário para Sábado:

- 13:00h Abertura das instalações
- 13:45h Reunião de Pilotos
- 14:00h Verificações Técnicas
Confirmação de frequências - Depósito de Licenças Desportivas
Início dos Treinos Livres
- 18:00h Encerramento da Pista

As verificações técnicas são obrigatórias para os pilotos que efectuem os treinos.

Os treinos realizam-se por mangas com o máximo de 10 pilotos com inscrição livre, onde os pilotos se organizam por mangas com pré-inscrição em quadro afixado para o efeito, onde deverão defender a compatibilidade das frequências. Os treinos serão organizados de forma livre e da inteira responsabilidade do Director de Prova

Horário para Domingo:

- 08:10h Abertura das instalações
- 08:15h Reinício das Verificações Técnicas (Para os pilotos que não efectuaram os treinos de Sábado).
- 08:30h Depósito de rádios
- 08:45h Reunião de Pilotos
- 09:15h 1ª Série de Qualificação
- 10:30h 2ª Série de Qualificação
- 11:45h 3ª Série de Qualificação
- 12:50h Intervalo para Almoço
- 14:00h 1/8 Final
- 14:55h 1/4 Final
- 15:50h Semifinais
- 17:05h Final
- 18:10h Entrega de Prémios

Nota: Sempre que nos apuramentos para as sub-finais se verifique menor número de mangas ou menor número de sub-finais, em termos horários as provas referidas serão preenchidas por aquelas outras que se seguem no horário. Este horário não deixa de ser uma proposta, pois é da total competência do Director de Prova a sua aferição e adaptação.

3. TAÇA DE PORTUGAL E OPEN:

A Taça de Portugal e o Open terá uma manga de qualificação no Sábado de tarde, sendo antecedida de treinos livres da responsabilidade do Director de Prova.

No dia seguinte as qualificativas serão completadas com mais duas mangas seguidas das sub-finais e final.

Dada a circunstância de a quantidade de pilotos ser decisiva para a consertação e adaptação do horário o Director de Prova procederá ao anúncio do melhor horário de prova.

A Taça de Portugal e o Open terão um total de participantes que será o resultado das inscrições efectivadas directamente para a sede do clube organizador até às 18 Horas do dia anterior ao da prova, mais aqueles que se inscreverem no próprio dia da prova.

Art.º 4º – Qualificações

1. Nas provas dos Campeonatos Nacionais, Campeonatos Regionais, Taça de Portugal e Open as mangas serão constituídas por um máximo de 10 pilotos, sendo organizadas em função do seu posicionamento no Ranking Nacional.
2. Cada piloto do Campeonato Nacional deverá correr no máximo de 5 séries de mangas e 3 séries de mangas nos Campeonatos Regionais, Taça de Portugal e Open. Sendo obrigatório fazer pelo menos uma volta numa das séries para conseguir o apuramento para as sub-finais.
3. No Campeonato Nacional de cada 5 séries, somam-se os 3 melhores resultados para determinar o ranking final.
4. No Campeonato Regional, Taça de Portugal e Open de cada 3 séries, somam-se as 2 melhores resultados para determinar o ranking final.
5. A partida para as mangas será dada no sistema de qualificação com “partida lançada”, assim, após o anúncio a pista deverá ser aberta para a manga.
6. A sessão de treino terá a duração de 3 minutos. Após 2 minutos de treino é anunciado com aviso sonoro que falta 1 minuto para início da cronometragem, outro aos 30 segundos, outro aviso aos 10 segundos e finalmente o anúncio de início de manga.
7. Após o início da cronometragem cada carro tem 5 minutos para efectuar a sua manga,
8. ORGANIZAÇÃO DAS SÉRIES:
 - a) A 1ª série será organizada pela seguinte ordem de mangas:
Se houver 6 mangas, ordem das mangas: n.º 1, 2, 3, 4, 5, 6;
Se houver 5 mangas, ordem das mangas: n.º 1, 2, 3, 4, 5;
Se houver 4 mangas, ordem das mangas: n.º 1, 2, 3, 4;
Se houver 3 mangas, ordem das mangas: n.º 1, 2, 3;
 - b) A 2ª série será organizada pela seguinte ordem de mangas:
Se houver 6 mangas, ordem das mangas: n.º 3, 4, 5, 6, 1, 2;
Se houver 5 mangas, ordem das mangas: n.º 3, 4, 5, 1, 2;
Se houver 4 mangas, ordem das mangas: n.º 3, 4, 1, 2;

Se houver 3 mangas, ordem das mangas: n.º 2, 3, 1;

c) A 3ª série será organizada pela seguinte ordem de mangas:

Se houver 6 mangas, ordem das mangas: n.º 5, 6, 1, 2, 3, 4;

Se houver 5 mangas, ordem das mangas: n.º 5, 1, 2, 3, 4;

Se houver 4 mangas, ordem das mangas: n.º 1, 2, 3, 4;

Se houver 3 mangas, ordem das mangas: n.º 3, 1, 2;

11. SISTEMA DE QUALIFICAÇÃO POR PONTOS: A classificação geral após mangas de qualificação será obtida do seguinte modo :

a) Em cada série o piloto mais rápido será pontuado com o máximo de pontuação que será igual ao resultado da soma aritmética do n.º de pilotos presentes mais 5 (cinco);

b) O 2º classificado na série terá o máximo menos 2 (dois);

c) O 3º classificado na série terá o máximo menos 3 (três);

d) Os restantes pilotos terão entre si menos 1 (um) ponto.

Nota: O piloto mais pontuado será o "pole position".

12. DESEMPATE PONTUAL: Em cada série, em caso de empate, os pontos serão igualmente atribuídos a cada piloto.

No caso de dois ou mais condutores terem a mesma pontuação, a seguinte melhor pontuação determina a posição.

Se ainda assim não se resolver com a próxima série, então o condutor com maior número de voltas e melhores tempos na sua melhor pontuação, determina a posição.

Art.º 5º - Finais

1. Os primeiros 14 pilotos da classificação geral após as mangas serão apurados directamente para as semifinais. Ficando os números ímpares na série A e os pares na série B, do 15º ao 28º serão apurados para os 1/4 de final, do 29º ao 48º serão apurados para os 1/8 de final. As séries "A" das sub-finais serão compostas pelos pilotos que tenham obtido lugar "ímpar" após a qualificação e as séries "B" das sub-finais serão compostas pelos pilotos que tenham obtido lugar "par" após a qualificação.

2. De cada sub-final inferior serão apurados para a seguinte os 3 primeiros classificados de cada série.

3. Das semifinais para a final serão apurados os 5 primeiros classificados de cada série.

4. Nas sub-finais são sempre realizadas primeiro a série A, seguida da série B.

5. Não será dada autorização para mudanças entre as sub-finais A e B.

CAPÍTULO III - DOS PROCEDIMENTOS DE CORRIDA

Art.º 6º - Procedimento dos Pilotos

1. Antes de cada manga o piloto deve recolher o seu transponder e fixá-lo devidamente no seu carro.

2. Assim que o Director de Prova o permita deve recolher o seu rádio, ligá-lo e colocar o carro na linha de partida.

3. Os pilotos devem permanecer de pé junto aos seus números no palanque.

4. Os mecânicos devem ficar, nas boxes, por baixo do local do piloto.

Art.º 7º - Procedimentos de Partida

1. No caso de partidas tipo Le Mans, dos 10 segundos até aos 3 segundos antes da partida será efectuada uma contagem decrescente através do sistema sonoro. Aos 3 segundos antes da partida o Director de Prova baixará a bandeira de partida anunciando "Mecânicos fora". Neste ponto, os carros serão libertados pelos mecânicos, nunca mais lhes podendo tocar. Passados os 3 segundos a bandeira estará completamente para baixo, e soará um sinal sonoro dando início à sub-final ou final.

2. Os carros devem permanecer nas linhas, sem que qualquer parte toque a linha de partida.

3. O sinal de partida oficial accionará também os Sistemas de Cronometragem.

Art.º 8º - Verificações Técnicas

1. As verificações devem pelo menos incidir sobre: o motor, o escape, a capacidade do depósito, o peso e as dimensões do chassis.

2. É obrigatória a marcação do chassi. A parte marcada do carro, normalmente o chassis principal, apenas pode ser trocada com a aprovação do Director de Prova, mas a peça marcada originalmente deve permanecer com a organização até que a prova tenha terminado (a menos que o Comissário decida de outro modo).

CAPÍTULO IV - PENALIZAÇÕES

Art.º 9º - Falsas Partidas

As penalizações a aplicar nas falsas partidas são as seguintes:

1. Quando qualquer parte do carro toca a linha de partida ou produza uma antecipação de saída será penalizado com um "Stop and Go" de 10 segundos.

2. Nos últimos três segundos, antes da partida para uma sub-final ou final, se o mecânico mantiver o carro seguro será penalizado com "Stop and Go" de 10 Segundos.

CAPÍTULO V - REGULAMENTO TÉCNICO

Art.º 10º - Especificações Técnicas

1. DIMENSÕES DO MODELO:

Comprimento geral:	730mm Máximo
Largura geral:	310mm Máximo
Base da roda:	270/330mm
Altura geral:	250mm máximo

(Incluindo o arco de segurança com compressão de suspensão cheia - esta medida não inclui a antena de recepção).

- a) A largura do carro deve ser medida colocando-o numa base equipada com 2 barras laterais de 20mm de altura espaçadas entre si 310 mm e construída de tal forma que o carro possa rolar livremente entre eles.
- b) A base e os barras laterais devem ser construídas em material de alta qualidade devidamente endurecido para evitar distorção.
- c) O carro deve rolar livremente entre as protecções laterais com qualquer conjunto de rodas direccionadas na posição de avanço independentemente da extensão da compressão ou ângulo de rodagem da suspensão.
- d) O comprimento e a altura do carro devem ser medidos numa caixa de dimensões internas de 730 x 310mm, a qual deve estar provida de meio para medir a altura.
- e) A medição da distância entre eixos pode ser feita por simples medida das distâncias do eixo central com a suspensão em qualquer posição, mas os Directores da Prova devem estar preparados para fazerem verificações mais exactas em caso de dúvida ou protesto. Sugere-se que as rodas sejam removidas e as ponteiras das rodas firmemente colocadas nos blocos enquanto se procede às medidas mais precisas.
- f) É da responsabilidade do condutor garantir que o seu carro cumpra sempre com os regulamentos na pista e os organizadores da corrida podem verificar qualquer carro em qualquer altura para verificar se está conforme as regras durante todo o evento.
- g) Se um carro exceder os limites das dimensões na verificação imediatamente após a corrida devido a existência de danos inequívocos provenientes da corrida pode evitar a desclassificação.
- h) Durante a Inspeção Técnica, somente o condutor, um mecânico e o Delegado do Clube podem estar presentes, para além dos comissários da corrida.

2. ASA TRASEIRA

Pode ser adaptado uma asa traseira de tamanho total máximo de 217mm de comprimento e 77mm de largura.

3. PESO MÍNIMO

peso mínimo do carro é de 3 Kg para carros 4 WD (com tracção às quatro rodas) .

4. MOTOR

Os motores de combustão interna deverão ter uma cilindrada máxima de 3.5 cc.

5. ESCAPE

Todos os carros devem estar equipados com painéis de escape, aprovadas e homologadas na listagem EFRA.

6. DEPÓSITO DE COMBUSTÍVEL

A capacidade do tanque de combustível deve corresponder a 125cc incluindo todos os tubos e filtros até ao carburador. O tanque deve ser medido usando a seringa de medição oficial da EFRA ou, em caso de dano da seringa oficial, uma seringa com o padrão DIN. A capacidade do tanque de combustível não deve ser ajustada por inserção de qualquer objecto solto .

7. PNEUS

Todos os pneus devem ser pretos com excepção das letras do lado.

8. APARÊNCIA

Os carros devem ter uma representação razoável do estilo de carro usado para todo-o-terreno, com desenho e áreas frontais e laterais suficientes para permitirem uma visão clara dos números que serão colados no decorrer da corrida.

FIM

Aprovado na Assembleia Geral de 22/02/2003