



Regulamento desportivo 2020

Este regulamentos desportivos foi escrito por 4x4 Iberian King. Este documento é composto por 12 páginas, numeradas de 1 a 12 e não pode ser copiado ou usado, no todo ou em parte, sem o consentimento por escrito do 4x4 Iberian King.

Art. - 1 - TROFÉU 4x4 IBERIAN KING :

1.1. A Galimplant Sport, em conjunto com a RFEA, organiza para o ano de 2021, o **4x4 IBERIAN KING**.

1.2. Os regulamentos aplicáveis em ordem de prioridade serão:

- As prescrições comuns para campeonatos, taças e troféus.
- O presente Regulamento Desportivo e seus Anexos.
- O Regulamento Específico da competição.

Os seguintes troféus finais são estabelecidos:

- | | |
|---|---------|
| - Troféu para Pilotos 4x4 Iberian King | grupo A |
| - Troféu para Pilotos 4x4 Iberian King | grupo B |
| - Troféu para Pilotos 4x4 Iberian King | grupo C |
| - Troféu para Co-pilotos 4x4 Iberian King | grupo A |
| - Troféu para Co-pilotos 4x4 Iberian King | grupo B |
| - Troféu para Co-pilotos 4x4 Iberian King | grupo C |

Para ser elegível para o troféu final, você deve participar de pelo menos **3 dos 4 provas incluídas** no **4x4 IBERIAN KING**..

Art. - 2 - CANDIDATOS :

2.1. Estes troféus são abertos a atletas com estado ou licença internacional em vigor, de acordo com as regras de licenciamento RFEA 2020.

2.2. Também eles serão admitidos para todos os atletas em posse de uma licença válida emitida por qualquer um dos países membros da União Europeia, desde que o teste é inserido no calendário da FIA em conformidade.

2.3. Será obrigatório para se inscrever neste evento, enviar os formulários de inscrição para o organizador de cada evento devidamente preenchido em todas as seções, acompanhado da prova de pagamento da taxa de inscrição.

Art. - 3 –VEÍCULOS ADMITIDOS:

Haverá três grupos separados por categorias, dependendo do tamanho da roda.

Grupo **A**: veículos tubulares com rodas até 42 polegadas

Grupo **B**: veículos de série com rodas até 37 polegadas

Grupo **C**: veículos de série com rodas até 35 polegadas

Art. - 4 - DEFINIÇÃO :

4.1. O **4x4 IBERIAN KING** será composto de ~~cinco~~ **quatro** provas que combinam habilidade e destreza.

4.2. O layout deve ser feito dentro de um espaço limitado e diferentes tipos de terreno, tais como rochoso, areoso, pequenos vales, obstáculos ou lugares difíceis de se mover, fechada ao trânsito e deve ter o apropriado permite que ambas as Autoridades Competentes em importa, de acordo com a legislação, tanto a nível nacional e regional e / ou permissão dos proprietários das instalações, se o discurriese caminho por terra de propriedade privada.

4.3. Haverá três maneiras:

Grupo **A**, Grupo **B** e Grupo **C**

4.4. A prova terá lugar em áreas e setores e padrão adequadamente definidos, especificado no regulamento particular de cada teste. Ele será regido pelas normas descritas nas Regulamento Específico do **4x4 IBERIAN KING**.

4.5. Para que uma prova seja pontuação para o **4x4 IBERIAN KING** da modalidade extremo vai exigir um relatório favorável de uma comissão formada pelo Comitê Organizador e um representante dos pilotos.

4.6. A rota final e o layout do circuito será considerada como segredo para todos os efeitos e será publicada no dia anterior ao estabelecido para o início da Prova.

Art. - 5 - SEGURANÇA :

5.1. O pessoal de segurança nomeado pelo Organizador impedirá o acesso do público ao interior da rota designada para veículos, quando estão a mover-se em áreas confinadas.

5.2. Serviços médicos e de saúde:

5.2.1. Em cada prova deve nomear um Chief Medical Officer, haverá um mínimo de duas ambulâncias para a evacuação, cada prova terá um acesso com sinalização específica, ambas as rotas de entrada e de saída de evacuação, e indicação de onde estão localizados os serviços de emergência e médicos. O Regulamento Específico da provas deve conter o Hospital alertado em caso de evacuação de emergência.

Um serviço mínimo é estabelecido em qualquer caso por: 1 ambulância tipo SVA, 1 ambulância tipo SVB e um tipo de veículos de combate ao fogo.

É aconselhado uma ambulância TODO TERRENO e / ou tipo de VEÍCULO DE LIBERTAÇÃO tipo VIR aconselhado.

Todos equipados com pessoal adequado e serviços de saúde de acordo com as normas vigentes para estes veículos, que estão sob o comando e a direção do Chief de Serviços Medicos da Proba.

Todos os meios concertados devem ser colocados à disposição do Director de Prova pelo menos 30 minutos antes do início das operações diárias. Eles não podem deixar as instalações, nem a localização atribuída sem a

permissão relevante do Diretor ou Vice Segurança. Para este fim, o Organizador publicar uma guia de referência de programação para todas as partes envolvidas.

A instalação de uma clínica também é recomendado para Prontidão de Emergência e Primeiros Socorros, localizado próximo a atenção Paddock dedicado a ambos os participantes eo público em geral. Deve ser isolado e ter acesso controlado.

Todas as instalações de saúde devem ser claramente marcadas e seu acesso bem indicado, a sua localização deve aparecer em um mapa específico das regras específicas de provas.

5.3. Ambos piloto e co-piloto são obrigados a usar durante a prova, vestuário exterior à prova de fogo, proteção pescoço, capacete, luvas, tuda homologada com data efetiva. Se recomenda, meias, calças, camisa, balaclava e hans. A violação deste artigo implica a exclusão da Prova.

5.4. O lançamento do veículo não pode ser realizado sem que os cintos de segurança para todos os ocupantes estão devidamente fechado. A violação deste artigo pode resultar na desclassificação da equipe.

Art. - 6 - LICENÇA DE CONTROL :

6.1. Cada equipe receberá, no Briefing, o cartão de tempo para ser mantida durante tuda a prova e devolvê-lo aos organizadores na chegada. Distorção, perda ou não-apresentação deste, implicará a exclusão da Prova.

Art. - 7 – INÍCIO DA PROVA :

7.1. Todos os veículos devem ser submetidos às verificações administrativas e técnicas na hora prevista no Regulamento Especifico da Proba. Aparecer dentro de meia hora depois do fechamento destas, vai significar uma sanção. Excedido este tempo, o participante não será autorizado a sair. Todo competidor apresentado com atraso de mais do que 30 minutos por causa de força maior (como é entendido pelos Regentes e desde que o participante tem sido capaz de justificar totalmente a existência dessa causa), pode verificar, conforme determinado pelos Regentes até pelo menos uma hora antes do início da entrevista. (VER ARTIGO SOBRE PENALIDADES).

7.2. Após verificações e antes do início da prova, o Diretor de Carreira vai fazer uma Briefing para todos os pilotos e co-pilotos admitidos à saída, para comunicar todas as incidências da prova e abordar todas as questões que as equipes podem perguntar-lhe. O local e a hora do briefing será indicado no Regulamento Particular da Prova. A participação na Briefing pelo menos por um dos componentes do equipamento será obrigatória.

7.3. É permitida a participação de veículos ocupados por piloto e co-piloto, ou apenas por piloto. O co-piloto pode dirigir o veículo se sua licença for de piloto. Se durante o curso do teste e, devido a força maior, um dos membros da equipe (piloto ou copiloto) não puder continuar o teste, o outro membro da equipe poderá continuar a corrida.

7.4. Todas as provas terão um horário de início e um horário de término.

7.5. Antes da lista de veículos autorizados a sair, a ordem de saída da prova de prólogo será realizada da seguinte maneira:

- Um sorteio será realizado entre todos os participantes e por categorias.
- A ordem de saída da primeira etapa será a classificação do prólogo.
- A ordem de saída da segunda etapa será a classificação da primeira etapa.

O sistema de saída pode ser modificado pelo Diretor de Corrida por razões de segurança.

7.6. Os Comissários Esportivos podem, por razões de segurança ou força maior, modificar ou excluir uma área ou parte de uma rota. Este fim será comunicado o mais rápido possível a todas as equipes participantes.

7.7. Em caso de abandono devido a falha ou qualquer outra causa, os participantes devem entregar o cartão de controle a qualquer oficial da corrida e expressar sua vontade de se retirar voluntariamente do evento.

7.8. A ordem de partida para a corrida 1 será determinada pela Classificação provisória do prólogo, incluindo todas as penalidades que a Faculdade de Comissários Esportivos e / ou a Direção de Corrida possam aplicar.

7.8.2. Se devido a força maior, o prólogo não pôde ser executado ou teve que ser cancelado uma vez iniciado sem que nenhum veículo pudesse realizá-lo, a ordem de partida será determinada pelo sorteio realizado.

7.8.3. Se o prólogo tiver que ser suspenso ou cancelado quando um ou mais veículos já tiverem sido concluídos, a ordem inicial será determinada pela classificação dos veículos em ordem de tempo para aqueles que concluíram o prólogo, sendo o restante dos participantes classificados de acordo com a ordem determinada pelo sorteio.

7.8.4. A ordem inicial da corrida 2 será determinada pela classificação provisória da corrida 1, incluindo todas as penalidades que a Faculdade de Comissários Esportivos e / ou a Direção de Carreira possam aplicar..

7.8.4.1. Se, devido a força maior, a corrida 1 for suspensa ou cancelada, a ordem inicial da corrida 2 será determinada pelos resultados do prólogo.

7.8.4.2 Se o prólogo e a corrida 1 foram cancelados ou suspensos, os Artigos serão aplicados 7.8.2. y 7.8.3.

7.8.5. Se, devido a uma falha técnica ou uma infração esportiva, um veículo não estiver em posição de sair na posição designada, os Oficiais o colocarão no final de seu grupo. Se chegar a hora de sair novamente, os problemas persistem para torná-lo eficaz, ele será substituído no final da grade. Se os problemas persistirem, o veículo será autorizado a retornar ao parque de trabalho e poderá sair depois que os Comissários Técnicos e a Direção de Carreira verificarem que as anomalias foram corrigidas.

Art. - 8 - PARQUE DE TRABALHO :

8.1. O Organizador estabelecerá uma ou várias áreas específicas do Parque de Trabalho, nas quais os participantes poderão realizar todos os tipos de reparos em seus veículos. A situação disso será estabelecida no Regulamento Particular da Prova.

8.2. Na área de trabalho de cada equipe, o piso será protegido por uma lona para evitar derramamento no pavimento.

8.3. Na área de trabalho de cada equipamento, é obrigatório ter pelo menos um extintor de pó de pelo menos 2 kg.

8.4. Se o Parque de Trabalho estiver coberto, é OBRIGATÓRIO fornecer uma Zona de Abastecimento devidamente marcada, que só pode ser acessada pelo veículo, piloto e co-piloto, mecânica e Oficiais Autorizados.

8.5. Na zona de reabastecimento é estritamente proibido fumar, soldar, acender qualquer tipo de incêndio ou fazer reparos nos veículos.

8.6. Qualquer violação dos participantes a qualquer um desses artigos implicará a desqualificação do mangá atual. (Prologo, Corrida 1, Corrida 2, etc.) pode chegar em caso de reincidência à Desqualificação do Meeting.

Art. - 9 - PARQUE FECHADO :

9.1. Quando o organizador realiza as verificações administrativas e técnicas no dia anterior à corrida, ele deve habilitar um espaço de Parque Fechado e vigiado, que cubra desde o final das verificações até o momento do início da corrida. Se o Parque Fechado não estiver no mesmo circuito, os veículos serão chamados até onde as zonas estão localizadas.

9.2. Os veículos também entrarão na situação Parque Fechado ao final de cada prova e com as condições estabelecidas pelas Prescrições Comuns para Troféus, Copas e Campeonatos da Espanha.

Art. - 10 - EQUIPAMENTOS DE COMPUTADOR E COMUNICAÇÕES :

O organizador terá os recursos computacionais necessários para que as classificações possam ser feitas, tanto a final geral quanto as classes constituídas. No final do teste, as classificações finais oficiais, bem como as penalidades que cada participante teve em cada uma das zonas, devem ser atribuídas a cada participante e à mídia. Esses equipamentos de informática ou outros equipamentos fornecidos para essa finalidade devem estar disponíveis aos Oficiais de Teste para que eles possam executar os minutos correspondentes.

O organizador deve ter duas redes de transmissão diferenciadas:

A REDE 1 ligará os diferentes postos de controle ao longo do caminho ao Vice-Diretor e ao Diretor de Corrida.

A REDE 2, ligará o Diretor de Corrida ao Diretor Adjunto, ao Secretário, aos Comissários Esportivos e ao Diretor Médico.

Art. - 11 - QUADRO DE AVISOS :

O Organizador deve colocar, no mínimo, um **Quadro de Avisos** em um local previsto no Regulamento Particular de cada prova, no qual, além de colocar toda a documentação necessária e atualizada, deve

fornecer um plano detalhado da situação das áreas e setores, Ele pode ser substituído por uma placa on-line em seu site, facilmente consultada por dispositivos (smartphone ou similar).

Art. - 12 - DIREITOS DE INSCRIÇÃO:

12.1. Todos os registros devem ser feitos com o boletim fornecido pelo Organizador. Qualquer omissão ou indicação falsa, tanto do competidor, pilotos ou co-pilotos, quanto do veículo, pode levar à não autorização para sair..

12.2. O valor das taxas de registro contidas no Regulamento Particular da Prova inclui seguro esportivo contratado com o RFEdA. Para o ano em curso, essas taxas de inscrição dependerão da categoria do veículo participante (Grupo A, B ou C).

12.3. Antes do início das verificações e por motivos justificados de força maior, o competidor pode solicitar por escrito a mudança do copiloto.

12.4. Um piloto ou co-piloto só pode se registrar em um veículo.

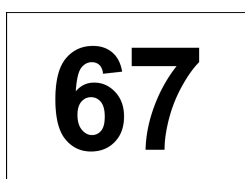
12.5. Os formulários de inscrição devem ser enviados ao organizador até 7 dias antes da celebração do teste, acompanhados das taxas de inscrição.

Art. - 13 - NUMERO DE ORDEM :

13.1. Cada participante designará seu próprio número de competição. Esses números podem não corresponder aos de outros participantes e os critérios de aceitação ou negação serão atribuídos pela ordem de inscrição no troféu.

13.2. O número correspondente a cada participante deve estar visível na frente, atrás e em cada lado do veículo. Qualquer outro número que possa criar confusão será proibido. Os participantes serão responsáveis pela limpeza dos números durante as competições, para que sejam visíveis o tempo todo.

13.4. Os números da competição serão colocados em quatro posições, duas laterais, uma frontal e uma traseira, seu tamanho mínimo será de 30 x 30 cm e os números terão uma altura mínima de 20 cm. Os números terão no mínimo 2 números, o tipo de letra "Arial Negrito" será usado e as cores de referência serão, para o Grupo A, fundo branco e números pretos; para o grupo B, fundo laranja (RGB: R-255, G-167, B-107) e números pretos e para o grupo C, fundo azul (RGB: R-0, G-216, B-255) e números pretos.



Grupo A



Grupo B



Grupo C

Art. - 14 - SEGURO :

14.1. Os organizadores de provas incluídas no calendário da RFEdA cumprirão os regulamentos estipulados em matéria de seguros pela entidade acima mencionada.

As leis e regulamentos esportivos atuais estabelecem que todas as provas estaduais e / ou internacionais realizados na Espanha devem possuir a licença organizacional obrigatória emitida pela Federação correspondente e / ou - na sua falta - pela CSD, que - em última instância - são responsáveis por esas provas.

14.2. Após a emissão da licença organizacional, uma vez cumpridos os requisitos estabelecidos, a prova é garantida com a cobertura e nos termos e condições estabelecidos pela Lei 21/2007, de 11 de julho, através da apólice de seguro contratada para o efeito pela RFEdA.

14.3. No caso de um acidente em que houve danos a pessoas ou bens, o competidor ou seu representante deve notificá-lo por escrito a um Comissário Esportivo ou - na sua falta - ao Diretor de Corrida, o mais rápido e dentro de um período máximo de 24 horas.

A referida declaração deve indicar as circunstâncias do acidente, bem como os nomes e endereços das testemunhas.

14.4. Os participantes são lembrados de que apenas os danos causados pelos organizadores e pelos pilotos titulares estão protegidos pela apólice de seguro contratada pela RFEdA, excluindo os danos que os pilotos ou carros participantes possam sofrer.

14.5. Independentemente do referido seguro de RC, os competidores e pilotos são livres de contratar, às suas próprias custas e com sua conveniência, o seguro individual que considerem apropriado.

14.6. Os competidores e pilotos, em caso de acidente, isentam a Entidade Organizadora de toda responsabilidade e renunciam a fazer qualquer reclamação contra eles.

Art. - 15 - CLASSIFICAÇÃO DAS PROVAS :

15.1. Em cada prova, uma Classificação Geral será estabelecida para todos os veículos participantes. Na Classificação Geral serão especificadas as posições obtidas por cada participante dentro do seu Grupo..

15.2. Dentro de cada Grupo, o participante que completar todas as voltas no circuito no menor tempo possível, ou percorrer a maior distância dentro do tempo definido para o teste, vencerá a Prova.

Art. - 16 - TROFÉUS E PRÊMIOS :

Troféus.

- Troféu piloto e co-piloto, top 5 de cada categoria em cada prova.
- Troféu para piloto e co-piloto, top 5 de cada categoria na classificação final.
- Entrega de medalhas a todos os participantes que terminam uma prova.

Prémios.

Para se qualificar para o prêmio final, é obrigatório, para o piloto, participar de 3 dos 4 eventos de aquecimento da mesma categoria.

Os prêmios, **tanto para provas como para final**, serão entregues somente quando essa categoria tiver pelo menos 6 veículos participantes.

- Prêmios em dinheiro para cada prova: - extremos	- 1º	1500 €
	- 2º	1000 €
	- 3º	500 €
	- 4º	troféu
	- 5º	troféu
- modificados	- 1º	800 €
	- 2º	400 €
	- 3º	200 €
	- 4º	troféu
	- 5º	troféu
- utv	- 1º	800 €
	- 2º	400 €
	- 3º	200 €
	- 4º	troféu
	- 5º	troféu

Os prêmios finais são especificados da seguinte forma:

- Prêmios finais em dinheiro: - extremos	- 1º	2000 €
	- 2º	1000 €
	- 3º	500 €
	- 4º	troféu
	- 5º	troféu
- modificados	- 1º	500 €
	- 2º	250 €
	- 3º	100 €
	- 4º	troféu
	- 5º	troféu
- série	- 1º	500 €
	- 2º	250 €

- 3º 100 €
- 4º troféu
- 5º troféu

Para estes prêmios finais, a Organização incluirá a entrega de materiais dos patrocinadores do 4x4 Iberian King (se houver), distribuídos entre todos os que participaram das ~~5 provas~~ 4 provas.

Art. - 17 - PONTUAÇÃO E RESULTADOS A SEREM MANTIDOS:

17.1. Para determinar o vencedor do 4x4 IBERIAN KING de cada categoria, os pontos serão atribuídos em cada prova e seguindo a ordem da Classificação Geral final.

Os pontos serão os seguintes:

CLASSIFICAÇÃO	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	10º	11º	12º	13º	14º	15º	16º	17º	18º	19º	20º	21º	22º
PONTOS	25	22	20	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

17.2. O vencedor do **4x4 IBERIAN KING** será o piloto que totalizar o maior número de pontos, após a realização de todos os testes, seguindo os mesmos critérios de pontuação estabelecidos no artigo 17.1 e levando em consideração os melhores resultados de todas as provas realizadas em cada modalidade..

17.3. Em caso de empate por pontos ao final de todas as provas realizadas, o vencedor será aquele que tiver mais tempo de competição.

Art. - 18 – OFICIAIS DAS PROAVS :

Em cada evento de pontuação, deve haver pelo menos os seguintes Oficiais:

- 3 COMISSÁRIOS ESPORTIVOS
- 1 DIRETOR DE CARREIRA
- 1 SECRETÁRIO DE CARREIRA
- 2 COMISSÁRIOS TÉCNICOS
- 1 CRONOMETRISTA
- COMISSÁRIOS DE ROTA (De acordo com as necessidades do circuito)

Art. - 19 - PERCORRIDO :

19.1. As provas serão compostas por áreas de difícil postagem, nas quais o fator tempo será decisivo na determinação da classificação final da prova.

19.2. A rota de uma área terá um comprimento máximo indicado no Regulamento Particular da Prova. Seu layout será devidamente delimitado com fitas presas ao chão ou com uma linha pintada. A fita e a linha terão uma largura máxima de 10 cm. Se você precisar usar estacas para fixar a fita, elas serão feitas de madeira.

19.3. Dentro do circuito, os reparos podem ser feitos nos veículos, esses reparos só podem ser realizados pelo piloto e co-piloto do veículo com os meios disponíveis a bordo. Em nenhum caso eles podem ter apoio de fora da prova. O transporte de peças ou ferramentas de reposição por outros participantes do teste também é permitido..

Art. - 20 - SEGURANÇA DO PERCORRIDO :

20.1. As áreas devem ser cercadas ou gravadas o suficiente para evitar a abordagem do público em seu layout. Em nenhum momento da proteção que contém o público e a fita ou linha pintada que delimita a rota dos veículos, eles podem ser inferiores a 2,5 mtrs. exceto que a irregularidade natural ou artificial da terra coloca o público a uma altura de mais de 2 metros.

20.2. A ordem de passagem das zonas em circunstâncias normais, será determinada pela ordem de chegada a essa área; no caso de nenhum esclarecimento pelas equipas, a decisão será tomada pelo comissário da zona..

20.3. Em cada área deve haver um serviço de extinção de incêndio.

20.4. O serviço de guindaste e reboque deve ter no mínimo 2 unidades.

Art. - 21 - DESENVOLVIMENTO DA PROVA :

21.1. Nenhum veículo pode lançar ou quebrar qualquer faixa de farol ou delimitador do setor enquanto estiver em execução, nem pode sair da rota delimitada.

21.2. Após o início do teste, nenhuma equipe pode trocar de motorista, co-motorista ou veículo.

21.3. O piloto e o copiloto (ou apenas o piloto, se aplicável) deverão aparecer a bordo do veículo no início de cada manga.

Art. - 22 - CLASSIFICAÇÃO DAS PROVAS :

Será regido pelo disposto no artigo 15 do Regulamento Desportivo do **4x4 IBERIAN KING**.

Art. - 23 - PENALIZACIONES :

- RECEBA AJUDA EXTERNA

DESCALIFICACIÓN

- EXCEDE 20 K / H. NO PARQUE DE TRABALHO

30 MINUTOS

- CURTAR A ROTA OU DESVIA DA MESMA	DESCALIFICACIÓN
- PERDER OU MODIFICAR O CARTÃO DE ROTA	30 MINUTOS
- NÃO DÊ O PASSO A OUTRO VEÍCULO MAIS RÁPIDO	30 MINUTOS
- NÃO USE OS CINTOS DE SEGURANÇA CORRETAMENTE FECHADOS EM TODAS AS VEZES QUANDO CIRCULAR	DESCALIFICACIÓN
- NÃO LEVAR AS AMBAS REDES DE SEGURANÇA DAS JANELAS CORRETAMENTE	DESCALIFICACIÓN
- BATA ABUSIVA A OUTROS VEÍCULOS	DESCALIFICACIÓN
- COMPORTAMENTO ANTIDEPORTIVO	DESCALIFICACIÓN
- DEIXAR LIXO EM ÁREAS DE TRABALHO	500 €
- PRESENTE DENTRO DA PRÓXIMA MEDIA HORA NO ENCERRAMENTO DAS VERIFICAÇÕES	100 €
- ENVIE PASSADO MAIS DE 30 MIN. DEPOIS DO ENCERRAMENTO DAS VERIFICAÇÕES	250 €
- NÃO ESTAR PRESENTE NO BRIEFFING POR PARTE DE PILOTO OU COPILOTO	300 €