



**REGULAMENTO CAMPEONATO NACIONAL
TODO TERRENO**



REGULAMENTO CAMPEONATO NACIONAL DE TODO TERRENO OPEN 2015

CAMPEONATO NACIONAL OPEN DE TODO O TERRENO 2015

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 7
 10. ORDEM DE PARTIDA 7
 11. CIRCULAÇÃO 8
 12. ASSISTÊNCIAS 8
 13. SEGUROS 10
 14. PUBLICIDADE 10
 15. CARTA DE CONTROLO 10
 16. ZONAS DE CONTROLO 11
 17. CONTROLOS HORÁRIOS 11
 18. CONTROLOS DE PASSAGEM E DE CRUZAMENTO 12
 19. SECTOR SELECTIVO 13
 20. REAGRUPAMENTOS E NEUTRALIZAÇÕES 14
 21. SINALIZAÇÃO DA PROVA 14
 22. PARQUE FECHADO 14
 23. VERIFICAÇÕES 15
 24. EQUIPAMENTO 16
 25. SEGURANÇA MÉDICA 17
 26. RECLAMAÇÕES / PROTESTOS 17
 27. CLASSIFICAÇÕES 18
 28. AJUDA EXTERIOR 19
 29. CASOS OMISSOS 19
 30. PROVAS 19
 31. VEÍCULOS, CLASSES E CATEGORIAS 20
 32. CALCULOS, PONTUÇÕES CNTT 22
 33. PRÉMIOS 23
 34. SINALIZAÇÃO DE PERCURSO 23
- ANEXO 1 – QUADS
- ANEXO 2 – UTV/BUGGY
- ANEXO 3 – GPS
- ANEXO 4 - NÚMEROS
- ANEXO 5 - SINALIZAÇÃO + DIAGRAMAS

1. ÂMBITO

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.

Calendário Nacional de TT 2015:

14-Mar	15-Mar	Raide TT Góis	Góis Moto Clube
11-Abr	12-Abr	Raide da Ferraria	Centro C.D.R da Ferraria
01-Mai	02-Mai	Baja TT de Reguengos	Sociedade Artistica Reguenguense
30-Mai	31-Mai	Baja TT Cidade Europeia do Desporto Loulé 2015	Clube Automóvel do Algarve
26-Jun	27-Jun	Baja TT Oleiros Proença Mação	Escuderia Castelo Branco
11-Set	12-Set	Baja TT Idanha	Escuderia Castelo Branco
22-Out	24-Out	Baja Portalegre 500	ACP

2. DEFINIÇÕES

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.

Será dada prioridade a provas mistas (Automóveis e motos).

São admitidos a participar todos os motociclos e quadriciclos (Quads, UTVs e Buggys) desde que em conformidade com as normas impostas pelo Código da Estrada. É da responsabilidade dos pilotos o cumprimento destas normas.

As provas desta disciplina que sejam organizadas sob a égide da FMP deverão obedecer a este regulamento naquilo que for aplicável.

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.

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 200 km. A duração total de uma prova todo-o-terreno não poderá ultrapassar dois dias (incluindo verificações, prólogo e distribuição de prémios) salvo autorização especial da FMP.

A distância total por etapa não pode ultrapassar 600 km. A quilometragem das etapas deverá estar adaptada à dificuldade da mesma de modo que se possa realizar totalmente de dia.

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

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

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

É estritamente proibido aos pilotos rodarem/treinarem nos concelhos onde se realiza a prova, nos TRINTA dias (30 dias) anteriores à sua realização. Fica da responsabilidade da organização a divulgação dos locais da prova no Regulamento Particular.

Ao piloto que infrinja esta regra, será impedida a participação na referida prova e poderá ser sancionado até à exclusão do Campeonato.

As provas disputadas sobre a égide da FMP deverão mencionar no regulamento particular que se desenrolarão conforme o presente regulamento.

A inscrição será feita em conformidade com o disposto no código desportivo.

3. REGULAMENTAÇÃO

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

- O código desportivo da FIM;
- Os regulamentos da FIM para ralis todo-o-terreno e taça do mundo FIM de Bajas (raides e bajas);
- O regulamento da FMP para o Todo-o-Terreno;
- O regulamento particular da prova.

3.2. Posto de Comando: As organizações terão de ter obrigatoriamente um Posto de Comando composto por: director de prova ou director adjunto, responsável do sistema GPS, cronometragem, responsável pela segurança, responsável pela protecção civil/polícia ou GNR e médico chefe. Estes elementos terão que estar em contacto permanente com as suas equipas no terreno, tendo a seu cargo a responsabilidade e respectiva coordenação.

3.3. O Director da prova é o responsável pela aplicação dos regulamentos durante o decorrer da prova. A prova estará sob o controle de um Júri constituído de acordo com o Código Desportivo da FIM e da FMP. O Director de Prova não pode tomar decisões sem dar conhecimento ao Presidente do Júri. O Júri tem poder para anular ou ratificar as decisões do Director de Prova. O Júri é composto por 3 elementos: 2 elementos nomeados pela FMP e 1 elemento pela organização, não sendo este o Director de Prova.

3.4. Em caso de acidente, o Júri da Prova terá a possibilidade de bonificar um Piloto, quando este parar para ajudar outro Piloto acidentado. Esta bonificação de tempo só poderá ser efectuada pelo Júri da Prova.

3.5. Todas as reclamações sobre estas aplicações ou todos os casos não previstos serão colocados à apreciação do Júri da Prova, que detém o exclusivo poder de decisão. As reclamações deverão ser apresentadas através da Direcção da Prova nos seguintes prazos:

3.5.1. Trinta (30) minutos após a publicação dos resultados oficiais.

3.6. Todas as eventuais modificações ou disposições suplementares 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. Serão igualmente comunicados o mais rapidamente possível às equipas e aos pilotos.

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

3.8. O Júri e Técnicos da prova deverão ser titulares de uma licença passada pela FMP (provas nacionais) ou licença passada pela FIM (provas internacionais) e ter participado há menos de três anos num seminário FMP ou FIM para ralis todo-o-terreno, consoante o tipo de licença.

3.9. A organização deverá enviar por email à FMP o Regulamento Particular da Prova, até 60 dias antes da data das verificações técnicas ou, em alternativa, três exemplares por correio.

- 3.10.** A organização deverá enviar à FMP, até 30 dias antes da prova, descrição da prova da qual constará:
- Mapa ou mapas, em escala apropriada, com o traçado do percurso;
 - Local de partida e chegada;
 - Quilometragem dos sectores selectivos e de ligação;
 - Hora prevista da partida do primeiro concorrente do parque fechado ou da partida da etapa;
 - Local das zonas de assistência e dos pontos de reabastecimento;
 - Número de controlos horários;
 - Descrição detalhada dos meios de segurança durante a prova;
 - Indicação do médico responsável da segurança médica da prova e respectiva carta de aceitação do cargo;
 - Seguro de prova – responsabilidade civil contra terceiros, conforme legislação em vigor (este poderá ser enviado oito dias antes da prova).

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

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

3.12. Penalidades às organizações:

O não cumprimento do disposto em 3.9. implicará a aplicação de uma multa no valor de 250 € (duzentos e cinquenta euros) se o regulamento for enviado até 30 dias antes da data das verificações técnicas e a anulação da prova, se o regulamento for enviado após aquele prazo.

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

O cancelamento de provas será objecto das seguintes penalizações: se o referido cancelamento ocorrer até 60 dias antes da data prevista, implicará para o Organizador uma penalidade de duas vezes a taxa de inscrição (550 €), se este ocorrer posterior aos 60 dias antes da data prevista a penalidade é de 825€.

4. TERMINOLOGIA

- Etapa:** Cada uma das partes da prova separada por uma paragem no mínimo de 6 horas.
- Sector de ligação:** Troço de itinerário compreendido entre dois controlos horários sucessivos.
- Sector selectivo:** Prova cronometrada de velocidade a disputar em percurso secreto.
- 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.
- Neutralização:** Tempo durante o qual as equipas são paradas pela Direcção da prova por qualquer razão.
- Parque fechado:** Zona em que nenhuma reparação ou intervenção é permitida.

Aditamento: Documento oficial emitido pela Direcção 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:

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

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 aquando da 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.

5.3. Os pilotos estrangeiros necessitam de obter junto da respectiva 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 pilotos e com os concorrentes devem estar identificados e presentes:

- Nas verificações técnicas e administrativas;
- Nas partidas e chegadas das etapas;
- Nas neutralizações e reagrupamentos.

Compete aos responsáveis pelas relações com os pilotos e concorrentes:

- Informar as equipas e manter com elas uma relação de concertação;
- Informar com precisão a todas as questões postas;
- Dar todas as informações ou indicações complementares relativas à regulamentação e ao desenrolar da prova;

- Evitar a transmissão ao Júri da Prova de questões que possam ser resolvidas através de explicações precisas, exceptuando as reclamações.

7. INSCRIÇÕES

- 7.1.** Todos os pilotos que desejem participar numa prova de todo-o-terreno devem preencher correctamente 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 motociclo inscrito por outro.
- 7.3.** Se durante as verificações técnicas a especificação do motociclo a verificar não corresponder à especificação do motociclo ou quadriciclo inscrito, poderá, sob proposta dos Comissários Técnicos, ser mudado, pelo Júri da Prova, para outra classe.
- 7.4.** O valor da inscrição será inteiramente reembolsado nas seguintes condições:
- Se a inscrição for recusada;
 - Se pelo menos 25% da totalidade da prova não se realizar (desde que sejam 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.

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 (ver Anexo 4). 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 objecto 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. Não deverão em caso algum tapar, mesmo parcialmente, a matrícula da moto.
- 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).
- 8.3.1. Os pilotos dos UTV e Buggy deverão obrigatoriamente colocar os números de prova em placas verticais fixas em ambos os lados na traseira do seu veículo.**
- 8.4.** 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.
- 8.5.** Marcas de identificação poderão ser postas durante as verificações técnicas que precedem a partida. 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.

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

8.7. 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

8.8. 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 10 pilotos prioritários correspondentes aos primeiros classificados do Campeonato Nacional Absoluto no 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.

9.1. Atribuição de números

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

- Numeração atribuída pela FMP aos Pilotos Prioritários;
- Segundo a classificação do Campeonato
- Deverão ser levadas em consideração as classificações em cada classe.
- Restantes números: Ao critério dos Organizadores, mediante a aprovação da FMP.
- 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".
- Nas provas internacionais disporão de mais cinco números reservados exclusivamente a pilotos estrangeiros.

10. ORDEM DE PARTIDA

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

10.1.1. 1ª Prova do Campeonato

- Pilotos Prioritários segundo a classificação do Campeonato nacional do ano anterior;
- Restantes números: por ordem numérica

10.1.2. Restantes provas

- Pilotos Prioritários segundo a classificação do Campeonato;
- Restantes números: por ordem numérica

10.3. Prólogo: Uma etapa/prólogo sob a forma de Sector Selectivo poderá ser realizada por decisão da organização. O tempo obtido nesta Etapa contará sempre para a classificação final da prova.

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

Nota: recomenda-se que sempre que possível o intervalo de partida entre os 10 primeiros pilotos seja alargado para 2 minutos.

O prólogo contará sempre para a classificação final. No caso de um piloto alinhar à partida mas não o completar, ser-lhe-á atribuído o tempo máximo concedido para percorrer o prólogo, apresentado no Regulamento Particular da Prova.

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 20 minutos. Contudo será, ainda assim, admitido à partida da etapa seguinte.

10.4. As partidas para a 2ª Etapa/Sector Selectivo serão segundo a classificação no prólogo **ou pela ordem indicada no ponto 10.1.**

Nas etapas seguintes segundo a última classificação da prova afixada.

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

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

Um a um, de dois em dois minutos para os primeiros 10 pilotos, e de 30 em 30 segundos 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 UTV/Buggy também no mínimo de 10 minutos.

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

10.6. Os atrasos na apresentação à partida do Prólogo ou da Etapa 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.

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

11. CIRCULAÇÃO

11.1. O briefing é obrigatório para todos os pilotos. Quando houver caderno de itinerários será distribuído durante o briefing. É obrigatório o cumprimento do itinerário indicado sob pena de desclassificação.

No briefing deverão, todos os pilotos, ser também informados de todas as alterações de última hora e outras questões pertinentes, nomeadamente os aspectos de segurança.

11.2. Durante toda a duração da prova todos os pilotos e respectivos motociclos e quadriciclos 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 - desclassificação.

11.3. É interdito, sob pena de desclassificação:

- a) **Rebocar (salvo entre pilotos em prova)** e fazer transportar a moto dentro do percurso selectivo;
- b) Bloquear ou dificultar, intencionalmente, a passagem dos outros concorrentes;
- c) Circular fora do percurso ou em sentido contrário a este.

11.4. Os agentes da autoridade que constatarem uma infracção às regras da circulação na via pública por parte de um concorrente deverão proceder da mesma forma que a utilizada para os outros utentes da mesma. No caso de os agentes decidirem não mandar parar o infractor, poderá ser pedido à organização a aplicação das sanções previstas.

Neste caso observar-se-ão as seguintes condições:

- a) A notificação deverá chegar 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) deverá ser suficientemente detalhada para que a identificação do infractor seja feita sem margem para dúvidas e deverá conter o local e a hora da ocorrência, e não deve ser susceptível de interpretações diversas.

11.5. Os pilotos que premeditadamente efectuem cortes/atalhos ao percurso, denotando comportamento antidesportivo, serão sancionados com penalizações a atribuir pelo Júri da Prova que poderão ir até à desclassificação. É obrigatória a passagem por todas as zonas onde exista marcação/sinalização da prova, devendo esta estar colocada maioritariamente no lado direito do percurso (consequentemente no lado direito do piloto).

12. ASSISTÊNCIAS

12.1. É recomendável a elaboração de um RoadBook para as assistências dos Pilotos, fornecido pelos organizadores.

Estas zonas (Assistência e Paddock) terão que ter boas condições, **capacidade conjunta para todas as equipas**, preferencialmente em zonas sem pó e recomendavelmente com pontos de electricidade na assistência e obrigatoriamente na zona de Paddock principal, para assim facilitar o trabalho das equipas de assistência.

12.2. Salvo disposição em contrário e mencionada no Regulamento Particular da prova, a assistência **ou reboque** só é permitida pelo próprio piloto ou por outro piloto regularmente inscrito e ainda em prova ou nas zonas de assistência definidas pelo organizador. Nestas são permitidas as 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 6.1 do código ambiental da FIM). A não utilização do Tapete Ecológico implica uma penalização de 30 seg.

É obrigatório a colocação de um Extintor validado, por cada equipa de assistência, durante a operação de abastecimento. **É recomendável a utilização de depósitos de enchimento rápido.** Deverá ainda ser criado um percurso alternativo para os pilotos que não efectuem assistência.

Os Abastecimentos só estão autorizados em zonas criadas para o efeito pela organização, exceptuando nas ligações num raio até 2 Km antes da entrada para o sector selectivo.

É proibido o abastecimento de combustível com o motor em funcionamento assim como a utilização de depósitos suplementares(*). O não cumprimento desta norma implica uma penalização de 30 minutos e, em caso de reincidência, a desclassificação.

12.3. O piloto deve abrandar ao entrar numa zona de assistência (ZA). 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 a moto desligada e empurrada à mão. O não cumprimento deste artigo implica a desclassificação.

12.4. O piloto tem que respeitar toda a sinalização existente na zona de assistência. O não cumprimento deste artigo implica a desclassificação.

12.5. 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.

13. SEGUROS

13.1. 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.

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

13.3. Em caso de ser necessário actuar 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.

14. PUBLICIDADE

14.1. É permitido às equipas afixar livremente toda a publicidade nas suas motos desde que:

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

14.2. Entende-se por publicidade obrigatória a referida em 8.1. Poderá ainda haver publicidade facultativa a definir no Regulamento Particular de cada prova.

15. CARTA DE CONTROLO

15.1. À partida de cada etapa os pilotos receberão uma carta de controlo onde figurarão os tempos parciais para percorrer cada sector de ligação e os tempos máximos autorizados para cada sector selectivo. 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.

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

15.3. A apresentação da carta de controlo nos diferentes controlos e exactidão 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.

15.4 A perda da carta de controlo implica a perda do direito de reclamação sobre os elementos que nela deveriam estar registados, a falta de apresentação terá uma penalização de 5 minutos.

16. ZONAS DE CONTROLO

16.1. Todos os controlos, tais como controlos horários de partida e chegada do troço selectivo e controlos de passagem serão sinalizados da seguinte forma (Anexo 6):

- 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.

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

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

16.4. 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.

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

17. CONTROLOS HORÁRIOS

17.1. Nos controlos horários, os controladores indicarão na carta de controlo a hora da apresentação que corresponde ao momento exacto 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 adoptar um andamento **excessivamente** lento.

17.2. A hora ideal de controlo é obtida somando ao tempo parcial para percorrer o sector de ligação ou sector selectivo 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, ou aquele que o precede.

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 fracção de minuto, até ao limite indicado no regulamento particular.

17.3. Para os sectores selectivos, 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 fotoeléctricas e registo impresso. Nos controlos de chegada os pilotos são autorizados a entrar por avanço sem incorrerem penalizações.

17.4. Quando um piloto não puder apresentar o motor da sua moto em funcionamento à chegada a um controlo horário, exceptuando 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 selectivo: 1 minuto por cada minuto de atraso.

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

17.6. A penalização "fora de prova" definida no regulamento particular pode ser modificada em qualquer momento por decisão do Júri da Prova sob proposta do Director de Prova. As equipas deverão ser informadas o mais rapidamente possível desta decisão.

17.7. 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 selectivo, devendo respeitar um intervalo mínimo de 2 minutos entre as duas para permitir que o piloto se prepare para a partida.

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

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

17.10. 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.

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

17.12. 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.

17.13. 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.

18. CONTROLOS DE PASSAGEM E DE CRUZAMENTO

18.1. Controlos de passagem

A fim de verificar se os concorrentes respeitam o itinerário estabelecido, serão implantados controlos de passagem ao longo do percurso. A falta da marcação de um controlo de passagem (carta de controlo) poderá implicar:

- Pilotos que falhem um controlo de passagem incorrerão numa penalização que irá de 60 min à exclusão;
- Pilotos que falhem uma segunda passagem num controlo serão desclassificados.
- 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 (Anexo 5):

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

18.2. Controlos de cruzamento

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

19. SECTOR SELECTIVO

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

19.2. Na partida para o sector selectivo, logo que a moto pare diante do controlo de partida, o controlador inscreverá na carta de controlo a hora real de partida da moto (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.

19.3. A partida para o sector selectivo à hora indicada na carta de controlo não poderá ser adiada, excepto em caso de força maior.

19.4. Uma partida efectuada 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 infracção.

19.5. A chegada do sector selectivo será "lançada", com os painéis dispostos da seguinte forma (Anexo 5):

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

19.6. 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-á 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).

19.7. Todo o piloto que se recuse a partir para o sector selectivo 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.

19.8. 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

19.9. A regulamentação específica das provas só de quads consta do Anexo 1.

19.10. 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 50 €, e procedimento disciplinar em caso de reincidência.

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

20. REAGRUPAMENTOS E NEUTRALIZAÇÕES

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

20.2. 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 directamente com o seu veículo para o parque fechado.

20.3. Devido a factores imprevisíveis a Direcção 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.

21. 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 incorrecto.

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.

No Anexo 5 apresentam-se as regras básicas a serem observadas neste capítulo.

22. PARQUE FECHADO

22.1. A prova decorre em regime de parque fechado. Isto é, com excepção de quando o veículo concorrente se encontra no percurso (do prólogo ou dos troços selectivos), nas assistências ou nos troços de ligação, está em parque fechado, e sujeito às respectivas regras. A vigilância do parque fechado, bem como o cumprimento do respectivo regime é da responsabilidade da organização da prova.

22.2. 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.

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

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

- Mexer na sua moto excepto para a colocar e retirar do parque fechado;
- Mexer na moto de outro concorrente;
- Fumar.

22.5. Se os comissários técnicos da prova constatarem que uma moto ou quadriciclo está em condições incompatíveis com a sua utilização normal, deverão informar imediatamente o Director da Prova que deverá mandar proceder às rectificações que julgar necessário.

Neste caso os minutos empregues na reparação serão considerados como minutos de atraso no sector de ligação. A fim de evitar que o concorrente procure recuperar o atraso, ser-lhe-á dada uma nova hora de partida na condição de o seu atraso ser inferior a 30 minutos.

22.6. Como excepção 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 acabadas antes da hora de partida, caso contrário o piloto será penalizado em 1 minuto por minuto de atraso.

22.7. 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 antes da sua hora de partida.

22.8. Deverá existir um parque de trabalho adjacente ao parque fechado, ou ligado a este através de um trajecto curto. Todo e qualquer trabalho na moto, incluindo o reabastecimento, deverão ser efectuados neste recinto.

22.9. 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.

22.10. Em casos excepcionais, quando o Parque Fechado é de grandes dimensões, devidamente autorizados pela FMP e quando conste do Regulamento Particular, pode o piloto deslocar o seu veículo (quad Utv Buggy) por acção 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 motociclos e pessoas no Parque Fechado. O não cumprimento destas normas implica a desclassificação.

22.11. Os motociclos colocados em Parque Fechado não são obrigados a possuir descanso lateral próprio, mas têm que estar em cima de um Tapete Ambiental aprovado (conforme artigo 6.1 do código ambiental da FIM).

23. VERIFICAÇÕES

23.1. Nas verificações Administrativas serão controlados as Licenças Desportivas; Cartão de Cidadão; Carta de Condução; Livrete do Motociclo e Carta Verde do Seguro tudo 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.

Nas Verificações Técnicas deverá ser apresentado o Passaporte Técnico, e controlados os Números Regulamentares; Luzes dianteiras e de stop, com instalação fixa e definitiva, que deve ser alimentada a todo o instante por um alternador accionado pelo motor do motociclo; Manetes de embraiagem e de travão; Matrícula; Número de quadro (tem que coincidir com o livrete) e Controlo de ruído; Esponja de protecção no volante.

É obrigatória a utilização de pneus ecológicos atrás nas Motos. Poderão ser utilizados os denominados pneus BAJA homologados pela FIM.

Nos Quads, os pneus têm que ser homologados com a marca Europeia para circulação (tem que existir no pneu a marca E seguida de um número).

É absolutamente necessário que as peças a marcar estejam limpas de marcações efectuadas previamente noutras corridas – Os pilotos têm que limpar as peças marcadas prova a prova.

23.2. O piloto deverá apresentar nas verificações técnicas o capacete, que deverá ser do tipo homologado (na falta de homologações de capacetes a nível nacional serão válidas as homologações consideradas pela FIM). Todos os capacetes deverão estar intactos e não deverão ter nenhuma alteração à sua construção. Após uma colisão, o capacete deverá ser apresentado ao Técnico para ser examinado.

23.3. A partida será recusada a qualquer piloto que não esteja em conformidade com as prescrições dos Regulamentos de Segurança da FIM e do Regulamento Particular da prova.

23.4. A qualquer momento durante a realização da prova, poderão ser efectuadas verificações complementares à moto, quad, utv, buggy e ao piloto. O piloto é responsável durante toda a prova pela conformidade técnica do seu veículo.

23.5. A não apresentação de um veículo às verificações, durante ou no final da prova, implica a desclassificação do mesmo. Se nestas verificações se constatar que o veículo pertence a outra classe que não a que está inscrito, a respectiva classificação deverá ser alterada. Em qualquer dos casos o piloto pode estar sujeito a outras penalidades quer na prova, quer a aplicar pela FMP.

23.6. Qualquer fraude constatada ou acto fraudulento praticado nas marcas de identificação será penalizada com a desclassificação. Todo o concorrente ou piloto que tenha ajudado ou facilitado a infracção será igualmente penalizado com a desclassificação sem prejuízo para sanções que possam vir a ser aplicadas pela FMP.

24. EQUIPAMENTO

24.1. Todo o condutor deve estar equipado com:

- GPS

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 (ver condições de utilização no Anexo 3).

- Capacete de protecção adequado e homologado (homologações FIM);
- Vestuário de protecção de material resistente apropriado e cobrindo a totalidade dos membros;
- Luvas e óculos;
- Botas próprias para competição.

24.2. É obrigatória a apresentação do capacete nas Verificações Técnicas.

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

25. SEGURANÇA MÉDICA

25.1. É aconselhável a presença de um helicóptero equipado com maca e equipamento de reanimação durante a realização dos troços selectivos. 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.

25.2. 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:

- Partida;
- Partida de troço selectivo;
- Todos os 50 km;
- Chegada do troço selectivo.

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.

26. RECLAMAÇÕES / PROTESTOS

26.1. Protestos sobre veículos

26.1.1. Até 30 (trinta) minutos após a **publicação da classificação oficial** de uma classe um piloto/concorrente pode apresentar por escrito e dirigido ao Director de Prova o protesto sobre áreas da moto de outro piloto dessa classe. Este protesto deve ser acompanhado de um depósito caução de 250 € (duzentos e cinquenta Euros) por área da moto sob protesto.

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

26.1.3. 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, do veículo será selado, para posterior verificação). A verificação técnica é efectuada 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 dos concorrentes protestantes são automaticamente verificadas.

26.1.4. 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.

26.2. Reclamações sobre classificações

Um piloto/concorrente pode apresentar por escrito e dirigida ao Director de Prova a reclamação sobre a classificação ou comportamento de outro piloto. A reclamação deve ser acompanhada de um depósito caução de 120 € (cento e vinte Euros), que será devolvido se vier a ser dada razão ao reclamante, e ser apresentada **nos prazos indicados no ponto 3.5.1**

26.3. 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 Direcção da FMP, até 5 (cinco) dias úteis após a publicação dos resultados oficiais.

27. CLASSIFICAÇÕES

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

27.2. As penalizações serão expressas em horas, minutos, segundos e fracções de segundo. A classificação final será obtida pela adição dos tempos realizados nos sectores selectivos (incluindo o Prólogo) e as penalizações (incurridas durante os sectores de ligação e outras penalizações expressas em tempo).

27.3. 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.

27.4. Em caso de empate será declarado vencedor aquele que alcançar o melhor tempo do prólogo. Se não tiver havido prólogo os concorrentes serão classificados ex-aequo.

27.5. As classificações oficiais da prova serão afixadas no quadro oficial da prova num período nunca superior a três horas depois do encerramento do controle de chegada.

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

27.7. No final do Campeonato serão atribuídos Diploma e Troféu ao piloto vencedor de cada um dos Campeonatos. A presença do piloto Campeão na Cerimónia Oficial de Entrega dos Diplomas e Troféus é obrigatória. O piloto que não esteja presente sem justificar a sua ausência perderá o direito ao título de Campeão em causa.

27.8. No final do Campeonato serão entregues Diplomas a Construtores e de Concorrente à marca e equipe Campeãs, desde que estes últimos sejam possuidores de Licença de Concorrente.

27.9. O resultado de um piloto que tenha sido desclassificado não será o resultado a deitar fora nas contas finais do campeonato. O resultado a deitar fora será o que tiver menos pontuação ou o que resultar de uma desistência. Um piloto que não se inscreva numa prova do CNTTO, poderá todavia deitar esse resultado/prova fora para as contas finais de Campeonato.

O caso particular de uma desclassificação por excesso de tempo (piloto excedeu o tempo limite de prova) será considerado como uma desistência.

28. AJUDA EXTERIOR

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

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

29. CASOS OMISSOS

Todos os casos omissos neste regulamento, apelos ou dúvidas na sua interpretação, serão julgados e resolvidos pela Comissão de Todo o Terreno da FMP e seus Delegados, em conformidade com os preceitos do Código Desportivo Internacional e dos Regulamentos aplicáveis.

30. PROVAS

A organização de uma prova pontuável para o CNTT deve:

- Pedir a inscrição até 30 de Setembro do ano anterior à realização da prova
- **Cumprir o que está estipulado nos pontos 3.9, 3.10 e 3.11**
- **Assegurar a promoção e divulgação prévia da prova tanto a nível nacional como regional**
- **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 respectivos acessos e coordenadas GPS.**
- **Assegurar um acompanhamento da corrida através da divulgação de resultados online e em directo**
- **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 efectuarem o seu trabalho.**
- **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**
- **Assegurar os espaços adequados para a presença das marcas que apoiam o CNTT.**
- O intervalo mínimo entre duas provas do CNTT é de dez dias.
- **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, actas, aditamentos, relatórios)**

31. VEÍCULOS, CLASSES E CATEGORIAS

31.1. São admitidos a participar todos os motociclos desde que em conformidade com as normas impostas pelo Código da Estrada. É da responsabilidade dos pilotos o cumprimento destas normas.

MOTOS

- **TT 1 – até 125 cc 2T ou até 250 cc 4T**
- **TT 2 – superior a 175 cc 2T ou até 450 cc 4T**
- **TT 3 – superior a 280 cc 2T e + de 450 cc 4T**

QUADS

- **TT Quad**

UTV/BUGGY

- **TT UTV**
- **TT BUGGY**

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.

Haverá uma classificação para cada classe do Campeonato, bem como uma Classificação Geral Individual.

31.2. Na CLASSE PROMOÇÃO podem participar:

- Os pilotos que tirem licença desportiva Geral ou TT pela primeira vez, ou que a tenham obtido há um ano (no máximo, só poderá ter sido possuidor de licença desportiva durante 2 anos, **2015** incluído);
- Pilotos com idade entre 16 e 21 anos – ou que mantenham os 21 anos durante o desenrolar do troféu - (estes podem ter licenças anteriores desde que não tenham classificações nas 4 primeiras posições das classes, em qualquer Campeonato Nacional);
- A classe escolhida é livre;
- O vencedor da "Classe Promoção" não poderá no ano seguinte voltar a participar na mesma.
- É interdita a participação na "Classe Promoção" aos pilotos:
 - Que tenham ficado classificados nos quatro primeiros lugares de qualquer classe de um Campeonato Nacional TT nos dois anos anteriores;
 - Que se tenham classificado nos quinze primeiros lugares da geral nos Campeonatos de MX, Enduro ou Todo-o-Terreno nos dois anos anteriores.

Existem ainda as classes de **PROMOÇÃO SENHORAS** e **PROMOÇÃO VETERANOS** que dão origem ao Troféu Nacional de Senhoras e ao Troféu Nacional de Veteranos, respectivamente. Nestas categorias serão classificados respectivamente os concorrentes do sexo feminino e os pilotos com mais de **40 anos**, independentemente da classe do motociclo usado. Não se poderão inscrever como Veteranos, pela primeira vez, os pilotos que nos dois anos anteriores se tenham classificado nos cinco primeiros lugares de qualquer classe do Campeonato Nacional de TT.

31.3. Na medição da cilindrada admite-se a tolerância correspondente à rectificação máxima de fábrica prevista na ficha técnica do motociclo. (1 mm no diâmetro salvo prova em contrário).

31.4. Cada motociclo/quadríciclo inscrito deve, durante a prova, estar em conformidade com o Código da Estrada, assim como possuir gerador próprio de corrente. 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).

31.5. Apenas poderão participar nas provas do Campeonato Nacional Open de Todo-o-Terreno, veículos devidamente documentados, matriculados, incluindo o respectivo seguro de circulação obrigatória, e equipados segundo o disposto no Código da Estrada, o presente regulamento, o Anexo 61 da FIM e o regulamento técnico de Enduro, Anexo 01 da FIM.

Poder-se-á retirar: pousa-pés do passageiro e painel de instrumentos. Todas as manetes, embraiagem, travão, etc., devem terminar em forma de esfera, tendo esta um diâmetro mínimo de 18mm.

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, o Anexo 61 da F.I.M. e o regulamento técnico de Enduro, Anexo 01 da F.I.M. (Excepção feita à obrigatoriedade dos pneus). Fica assim a FMP ilibada de qualquer responsabilidade sobre o veículo a partir deste momento.

O limite de ruído é de **116** DbA para as Motos, Quads e Utv/Buggy (com tolerância de 1 DBA durante e no final do evento – poderá ir até **117** DbA), medido de acordo com as especificações do regulamento técnico FIM aplicável às motos de TT. Os silenciosos devem passar um controlo de ruído durante as verificações técnicas e poderão ser marcados pelo verificador.

No caso de provas de mais de um dia, o piloto que deseje trocar ou reparar o silencioso 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.

Os Técnicos na presença do Júri poderão solicitar em qualquer parte do percurso uma medição de ruído. Caso o piloto esteja em transgressão será penalizado em 5 min, devendo resolver o problema na assistência mais próxima. Se não o fizer e caso se verifique (através de nova medição) que se mantém em transgressão, a penalização é a exclusão.

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 actuação fraudulenta, passível de sanções.

31.6. 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.

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

31.8. 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.

32. CÁLCULO DE PONTUAÇÕES

32.1 Nas Motos, Quads e UTV/BUGGY exclui-se para a pontuação final o pior resultado do total das classificações obtidas pelos pilotos nas provas do CNTTO (exclui-se a pior pontuação).

32.2. O resultado de um piloto que tenha sido desclassificado não será o resultado a deitar fora nas contas finais do Campeonato. O resultado a deitar fora será o que tiver menos pontuação ou o que resultar de uma desistência. Um piloto que não se inscreva numa prova do CNTTO, poderá todavia deitar esse resultado/prova fora para as contas finais de Campeonato.

O caso particular de uma desclassificação por excesso de tempo (piloto excedeu o tempo limite de prova) será considerado como uma desistência.

A totalidade da pontuação só será atribuída se forem cumpridos 75% da quilometragem inicialmente estipulada para os sectores selectivos da prova. Entre os 75% e os 50% será atribuída metade da pontuação. Abaixo dos 50%, a prova não será válida.

32.3. Aos vinte melhores classificados da Classificação Geral e de cada Classe serão atribuídos pontos conforme a seguinte tabela:

1º- 20 pontos	8º 8 pontos	15º e restantes 1 ponto
2º- 17 pontos	9º 7 pontos	
3º 15 pontos	10º 6 pontos	
4º 13 pontos	11º 5 pontos	
5º- 11 pontos	12º 4 pontos	
6º- 10 pontos	13º 3 pontos	
7º- 9 pontos	14º 2 pontos	

32.4. Nas Motos, Quads e UTV/BUGGY exclui-se para a pontuação final o pior resultado do total das classificações obtidas pelos pilotos nas provas do CNTTO (exclui-se a pior pontuação). Um piloto que não se inscreva numa prova do CNTTO, poderá todavia deitar esse resultado/prova fora para as contas finais de Campeonato.

O piloto que obtiver maior número de pontos na respectiva classificação absoluta ou da classe será declarado Campeão Nacional, ou Vencedor do troféu, da respectiva classe. Em caso de empate será declarado Campeão Nacional, ou Vencedor do Troféu, o piloto que tenha obtido maior número de primeiros lugares, segundos lugares e assim sucessivamente. Se mesmo assim a igualdade subsistir quanto ao vencedor, o resultado será dado em função do melhor resultado na última prova. Estas regras também se aplicam para desempate para qualquer lugar do campeonato ou troféu.

Haverá uma classificação geral para cada classe bem como uma classificação geral individual (tanto nas Motos como nos Quads como nos Utv/Buggy).

Serão Campeões Nacionais TT Open 2014 os primeiros classificados das Classes:

TT Open Motos, TT 1 Open Motos, TT2 Open Motos , TT 3 Open Motos

TT Open Quads

TT Open UTV/Buggy, TT Open UTV , TT Open Buggy

Serão Vencedores dos Troféus Nacionais TT 2014 os primeiros classificados das Classes:

Motos Promoção, Motos Veteranos, Motos Senhoras

Quad Promoção, Quad Veteranos e Quad Senhoras

Utv/Buggy Promoção, Utv/Buggy Veteranos e Utv/Buggy Senhoras

Cada classe, em cada prova, só atribuirá pontuação para o respectivo Campeonato ou Troféu se nela participarem os seguintes números mínimos de pilotos:

- Campeonato Nacional - 5 (cinco);
- Troféu Nacional – 3 (três);
- Troféu Nacional Senhoras – 2 (duas).

Não será atribuído título de campeão nacional, ou de vencedor de troféu, em qualquer classe que não tenha o referido número mínimo de pilotos em, pelo menos, 3 (três) provas.

33. PRÉMIOS

33.1. 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 penalização por ausência poderá ir até à desclassificação na prova.

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

33.3. Aos três primeiros classificados de cada classe (com o mínimo de 5 inscritos à partida), serão atribuídos troféus/taças. Serão ainda atribuídos troféus/taças aos seis primeiros da Classificação Geral.

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

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

33.6. No final do campeonato é realizada pela FMP uma Gala onde os campeões da classe 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.**

34. SINALIZAÇÃO DO PERCURSO

Com o objectivo 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.

34.1. 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.

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

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

34.4. 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).

34.5. Faz parte integrante da tarefa da direcção 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.

34.6. As indicações de mudança de direcção devem ser claras, de preferência constituída por setas vermelhas simples sobre fundo branco rectangular com 20 cm x 40 cm (ver figuras em anexo).

34.7. A identificação dos obstáculos - adiante referidos como extraordinários - susceptíveis 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.

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

34.9. 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.

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

34.11. Em anexo apresentam-se desenhos da sinalética destinada à satisfação dos requisitos dos pontos 6 a 9. Todas as organizações envolvidas na montagem de provas ao abrigo do RNTT deverão solicitar à FMP os moldes necessários à produção dos painéis.

34.12. Ao longo do percurso serão colocadas placas, de 10 em 10 km, indicando a distância que falta até à Zona de Assistência seguinte. No caso de outro tipo de provas (tipo etapas) deverão ser colocadas placas, de 2 em 2 km, com vista a facilitar a identificação dos locais de ocorrência de acidentes ou desistências.

34.13. 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.

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

ANEXO 1 – QUADS

1. DEFINIÇÃO

Quad é um veículo de todo-o-terreno com quatro pneus tipo balão 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 DE QUAD

Nenhuma restrição é imposta quanto à marca, construção ou género de motociclo 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. 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 tem que ser homologados com a marca Europeia para circulação (tem que existir no pneu a marca E seguida de um número).

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 accionado por uma manete fixa no guiador.

4.2. TRÁS:..... Um só travão atrás é suficiente sendo este accionado 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 que não ofereça perigo para com terceiros. Esta barra não pode ter arestas vivas ou pontas aguçadas.

5.2. Devem ser colocadas protecções laterais entre as rodas (vulgo Nerf-Bars). A largura destas protecções 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 protecções 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 por em risco a protecção 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 protecções 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 protecções.
- 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 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 accionado 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 accionado 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 os quads devem circular de luzes acesas e sem qualquer obstrução a estas como autocolantes ou similares.
- 9.3.** A largura máxima de um quad é de 1300 mm.

10. PROVAS EM CIRCUITO

- 10.1.** O circuito deverá ter uma extensão de 0,8 a 1,5 km, devendo estar devidamente balizado em toda a sua extensão.

- 10.2.** O circuito deve ser traçado por forma a impedir que um eventual despiste leve a que um quad invada um outro troço do circuito em sentido contrário ao da circulação normal da prova.
- 10.3.** A largura do circuito deverá permitir as ultrapassagens, pelo que este deverá ter uma largura mínima de 6 m em toda a sua extensão, podendo contudo ter, pontualmente, em zonas mais estreitas, a dimensão mínima de 5 m. As zonas mais estreitas que os 6 m não podem exceder 20% da extensão total do circuito.
- 10.4.** Se a partida for dada simultaneamente a todos os participantes, isto é, com a formação de uma grelha, a zona da partida deverá ser preferencialmente em recta, tendo a zona de partida uma largura mínima de 15 m e uma extensão mínima de 70 m.
- 10.5.** As partidas para o prólogo, ou para troços de um moto-rali, devem ser dadas com intervalos de um minuto, ou superior se as condições de segurança o exigirem (por exemplo muito pó ou nevoeiro).
- 10.6.** Uma zona de boxes deverá ser prevista com fácil acesso por parte dos concorrentes. Um comissário deverá regular, através da utilização de bandeiras, ou equipamento luminoso, o regresso dos quads à pista após a entrada nas boxes.
- 10.7.** A velocidade máxima de circulação na zona das boxes é de 15 km/h. O não cumprimento desta regra implica a penalização de 3 minutos na primeira vez e a desclassificação no caso de reincidência.
- 10.8.** Deverão existir, espalhados pela pista, comissários que assinalem aos concorrentes eventuais obstruções da pista (com uma bandeira amarela) ou que um concorrente está prestes a ser ultrapassado por outro mais rápido (bandeira azul). Estes comissários deverão estar colocados nas zonas mais difíceis do circuito, ou com pior visibilidade, e nunca deverão ser em número inferior a um por cada 500 m de circuito.

11. REALIZAÇÃO DA PROVA

- 11.1.** A prova deverá ser disputada em mangas de qualificação e uma manga final. Neste caso, o resultado final deverá ser obtido pela soma dos tempos obtidos nas mangas de qualificação e na manga final.
- 11.2.** Poderá ser sempre realizado um prólogo para definição da grelha de partida. O prólogo poderá consistir, por exemplo, na realização de uma volta ao circuito ou treinos cronometrados. Esta volta pode ser realizada com partidas com um intervalo entre concorrentes de, pelo menos, 1 minuto.

12. PARQUE FECHADO

- 12.1.** O Parque fechado deverá ser vedado e só será permitida a entrada aos Membros do Júri, Comissários Técnicos e aos Pilotos.
- 12.2.** Os pilotos poderão entrar e sair com os seus veículos do Parque fechado pela acção do seu motor, mas sempre a uma velocidade inferior a 10 km/h e sem pôr em perigo os restantes veículos ou pessoas no Parque Fechado.
- 12.3.** Os motociclos/quadríciclos colocados em Parque Fechado têm que estar em cima de um Tapete Ambiental aprovado (conforme artigo 6.1 do código ambiental da FIM).

ANEXO 2 – CLASSE / UTV-BUGGY

UTV-BUGGY é um veículo de todo-o-terreno com quatro rodas, uma em cada extremidade diagonal, consistido numa unidade integral completa com lugares para um ou dois pilotos sentados, dirigido por um volante. Terá que ter homologação do IMTT (Instituto da Mobilidade e Transportes Terrestres) como Quadriciclo.

UTV (Utility Task Vehicle) – Veículos produzidos por diversos fabricantes internacionais que utilizam motor de moto com caixa de velocidades automática.

BUGGY – Veículo de construção artesanal ou produzido em série essencialmente por fabricantes chineses.

Podem utilizar motores de auto ou de moto, com caixa integrada ou não e com comando manual ou automático.

Classe BUGGY

Pode alterar o motor desde que a sua cilindrada não ultrapasse os **2000cc** para motores com caixa de velocidades não integrada e com comando manual e 1400 cc para motores com caixa de velocidades integrada e com comando manual.

Classe UTV

Pode alterar o motor desde que a sua cilindrada não ultrapasse os 1100cc para motores com caixa de velocidades de comando automático.

O motor terá de estar colocado no local definido pelo construtor do chassis.

Não é permitido a utilização de motores turbo-comprimidos **salvo se fizer parte do veículo de série.**

Obrigatório a engrenagem de marcha trás accionada pelo piloto no interior do veículo.

Classe Promoção

Veículo livre

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

Características técnicas a preservar na classe UTV/BUGGY:

Os assentos devem ser ou terem sido homologados. No caso destes últimos devem estar em excelente estado de conservação.

As fixações devem ter no mínimo 4 pontos por assento, utilizando parafusos com o diâmetro mínimo de 8 mm.

As superfícies de contacto entre suporte, coque/chassis e contra placa serão no mínimo de 40 cm² para cada ponto de fixação.

A espessura mínima dos suportes e das contra placas será no mínimo de 3 mm para o aço e de 5 mm para os materiais em liga leve.

Uso obrigatório de redes laterais protetoras (na totalidade das laterais da cabine dos pilotos).

Uso obrigatório de cintos de 5 ou 6 pontos.

Pontos de fixação á carroçaria ou ao chassis ou à cabine ou à armadura de segurança: 2 para a faixa abdominal, 2 para as faixas dos ombros, 1 ou 2 para as faixas pélvicas.

Os Cintos devem ser ou ter sido homologados. No caso destes últimos devem estar em excelente estado de conservação.

Um corta-cintos deve encontrar-se permanentemente dentro da viatura e acessível ao piloto sentado e em posição de corrida (com cintos colocados)

É proibido fixar os cintos de segurança aos bancos ou aos seus suportes.

Os pontos de fixação devem ser instalados na carroçaria monobloco ou ao chassis ou á cabine, um independente para cada faixa, e o mais perto possível do eixo traseiro para as faixas dos ombros.

Um sistema de cintos não deve ser instalado com um banco sem apoio de cabeça ou com o apoio de cabeça integrado nas costas (sem abertura entre costas e apoio de cabeça).

E importante que os cintos não fiquem a roçar em arestas vivas.

As faixas dos ombros devem dirigir-se para trás e para baixo com um ângulo de 10º a 45º em relação á horizontal e desde o bordo superior do banco.

As faixas dos ombros também podem ser fixadas á armadura de segurança ou a uma barra transversal antiaproximação por uma volta de cinto.

Os cintos abdominais e entre pernas, não devem passar por cima dos lados do banco mas através dele.

Por cada ponto de fixação criado, devera ser usada uma placa em aço de reforço de pelo menos 3 mm de espessura e pelo menos 40 cm² de área.

Os veículos devem ter instalado um dispositivo de corta-circuitos.

O corta-circuitos geral deve cortar todos o circuitos eléctricos (bateria, alternador, ou dínamo, luzes, buzina, ignição, avisadores eléctricos, etc.) e deve igualmente parar o motor.

Este corta-circuito deve ser de modelo anti-deflagrante e deve poder ser accionado tanto do interior (pelo piloto ou co-piloto, enquanto tem os cintos apertados) como do exterior da viatura.

No interior, um interruptor principal deve estar indicado com off e on.

Os corta circuitos exteriores (2) devem ser colocados ao centro da face frontal da cabine, sob o para-brisas, um de cada lado, e ser facilmente acessível mesmo com viatura capotada.

Será claramente indicado por um relâmpago encarnado num triângulo azul.

Os corta-circuitos exteriores devem ser protegidos por material flexível (fixado no sentido de rolamento) que proteja o mesmo de contacto com elementos exteriores (pedras, ramos, etc.) que o possam activar sem necessidade.

As baterias devem ser colocadas fora do habitáculo e inseridas numa caixa estanque. Excepção para as baterias de gel.

Os Amortecedores são livres.

As bombas dos amortecedores não poderão ser fixadas próximo dos pilotos.

Largura máxima permitida é de 1915mm

EQUIPAMENTO LUMINOSO

Deve estar de acordo, em todos os pontos, com a convenção internacional sobre circulação em estrada.

As luzes de presença deverão estar constantemente acesas durante o desenrolar da prova.

Cada viatura deve dispor, no mínimo de:

- 2 faróis à frente
- 2 luzes de STOP

- 2 piscas indicadores de mudança de direcção

Devem ser colocados dois faróis de presença assim como dois farolins de STOP em duplicado na traseira da viatura.

Estas luzes devem estar nas duas extremidades traseiras nos ângulos superiores (Ponto mais alto na traseira).

Recomenda-se que estes farolins sejam de leds e com Ø de 100mm ou equivalente

EXTINTORES – SISTEMA DE EXTINÇÃO

Sistema automático:

Cada viatura deve estar equipada com um sistema de extinção automático de 4 kg.

Todo o sistema extintor deve ser á prova de fogo.

A botija extintor deve estar fixada horizontalmente e com pelo menos duas cintas metálicas e fora da cabine, embora dentro da estrutura do veículo.

O piloto e co piloto, normalmente sentados, com os cintos colocados devem poder disparar normalmente o sistema de extintores.

Dois dispositivos de disparo exterior deverão estar situados perto dos interruptores de corta circuitos e não combinados com eles, e deve ser identificado com um simbolo E vermelho dentro de um circulo branco.

Este sistema deve funcionar em qualquer posição da viatura.

Os tubos de repartição do produto extintor, devem ser apropriados aos produtos utilizados e não devem estar virados na direcção dos ocupantes.

Os dispositivos de disparo exteriores devem ser protegidos por material flexível (fixado no sentido de rolamento) que proteja o mesmo de contacto com elementos exteriores (pedras, ramos, etc.) que o possam activar sem necessidade.

Sistema manual:

Cada viatura deve estar equipada com um extintor de pelo menos 2 kg.

A cavilha dos extintores deverá ser retirada antes da partida para os sectores selectivos. (Este procedimento deverá ser verificado pelos comissários de partida)

Os ocupantes deste tipo de veículo devem estar protegidos por capacete, óculos e luvas, bem como fatos ignífugos. Não é permitida a condução com os membros a descoberto. O incumprimento implica a desclassificação.

ARMADURA DE SEGURANÇA

A montagem de uma armadura de segurança é obrigatória.

As armaduras de segurança não devem dificultar a entrada e saída dos pilotos.

Especificações dos materiais:

Aço carbono não de liga estirado a frio sem costura.

Dimensões mínima de 38 mm x 2.0.

(excepção para a classe TT Buggy)

A soldadura deverá ser feita em todo o perímetro de contacto dos tubos.

Ainda que uma boa aparência exterior não seja necessariamente uma garantia de qualidade das soldaduras, as soldaduras com mau aspecto nunca são sinal de um bom trabalho.

Nos locais onde o corpo dos ocupantes possa contactar com a armadura de segurança, devem ser colocadas protecções não inflamáveis.

Recomenda-se que a distância entre os capacetes dos pilotos e a armação de segurança no tejadilho seja no mínimo 5 cm. A parte de cima do tejadilho tem que ser fechada (Chapa, Fibra, Plástico) e com travamento, será obrigatório o travamento em asne na parte traseira (atrás das bacquets); Uma protecção eficaz devera ser colocada entre o motor e os assentos dos ocupantes para evitar a propagação directa das chamas em caso de incêndio.

O Depósito de Combustível terá de estar fixo ao chassi com material próprio e colocado dentro da zona de protecção do arco de segurança. As canalizações devem ser protegidas exteriormente contra todos os riscos de deterioração (pedras, corrosão, quebras mecânicas, etc.)

Corte automático de carburante:

E obrigatório que todas as canalizações de alimentação de carburante que abasteçam ou retornem do motor sejam equipadas com válvulas de corte automático situadas directamente junto ao reservatório desse carburante e que fechem automaticamente todas as canalizações de carburante sobre pressão, caso uma dela sofra uma rotura ou perda.

As canalizações de respiro devem também estar equipadas com uma válvula activada por gravidade, para o caso de capotamento.

Todas as bombas de carburante deveriam funcionar apenas quando o motor roda ou durante o arranque.

No caso de se utilizarem reservatórios de fabrico próprio, as canalizações de combustível devem ser trocadas por canalizações específicas para o efeito, sendo livre o seu percurso.

Os depósitos podem ser construídos em alumínio, 3 mm de espessura, ou em aço inox, 2 mm de espessura.

O orifício de enchimento e a sua entrada devem estar situados no exterior do veículo, o mais longe possível do sistema de escape.

O tubo de ventilação deve sair perto do tecto da viatura, ou dar uma volta o mais alto possível, e depois sair por baixo da viatura, do lado oposto á sua inserção no reservatório e do lado contrário do escape. Estes tubos devem terminar numa válvula auto-obturante.

As montagens de serie podem ser mantidas.

Uso de pneus: livre (balão, rali) assim como a medida da jante a utilizar. No entanto estes têm que ser homologados.

Existe um passaporte técnico com as características técnicas. Será obrigatório a sua apresentação nas verificações técnicas de cada prova.

ANEXO 3

Sistema de Localização de Concorrentes GPS / GSM

Descrição

O Sistema de Localização de Concorrentes “SLC” é um sistema baseado nas tecnologias GPS (Global Positioning System – Sistema de Posicionamento Global) e GSM (Global System for Mobile communications – Sistema Global para Comunicações Móveis) que permite obter a localização, velocidade e direcção de cada Concorrente, assim como estabelecer uma comunicação de voz entre o Centro Operacional e o mesmo.

O Equipamento de Localização comunica os seus dados ao servidor central a uma frequência pré definida, permitindo ao Centro Operacional saber em cada momento a localização de todos os concorrentes. O Equipamento de Localização pode também funcionar como um telemóvel, permitindo uma comunicação bidirecional com os concorrentes.

Além do controlo efectuado no Centro Operacional, o equipamento permite entrar em modo de emergência ao ser pressionado o botão de SOS durante alguns segundos. Este modo de emergência é comunicado ao servidor central, são enviados SMS’s (Short Message System – Sistema de Mensagens Curtas) com o alerta e localização aos números pré definidos e é efectuada uma chamada de voz para o número de emergência do Centro Operacional.

O Equipamento de Localização é à prova de água (IP65), tem um tamanho que lhe permite ser colocado num bolso de fácil acesso (77x47x20mm) e um peso bastante baixo (65g).

Normas de Utilização

1. O Equipamento de Localização será entregue aos concorrentes no parque fechado, antes do início de cada dia/etapa/secção, conforme o determinado pela organização. O mesmo equipamento deverá ser devolvido pelo Concorrente à entrada do parque fechado no fim de cada dia/etapa/secção, conforme o determinado pela organização.
2. No caso de um Concorrente não dar entrada em parque fechado (desistência, etc.), deverá entregar o equipamento no secretariado no mais breve espaço de tempo, e até à entrada do último Concorrente em parque fechado. No caso de não ser possível a entrega do equipamento no prazo indicado, por razões excepcionais, o Concorrente deverá entrar em contacto com a organização.
3. O Equipamento de Localização terá de ser transportado pelo Concorrente durante toda a competição, em bolso de fácil acesso. Deverá ser dada especial atenção para que o botão de SOS não seja accionado inadvertidamente.
4. O Concorrente fica proibido de desligar o equipamento enquanto se encontrar em prova e até ao momento da comunicação da desistência ao secretariado. No caso de incumprimento desta regra serão aplicadas sanções a determinar pelo Director de Prova e/ou Juri.
5. O uso injustificado do sistema de emergência, através do botão de SOS do Equipamento de Localização, obrigará ao pagamento de uma taxa de 100€ acrescida das despesas de comunicação e activação dos meios de socorro. O Director de Prova e/ou Juri poderão determinar outras sanções adicionais.

6. O Concorrente entrega no acto das verificações documentais uma caução monetária respeitante à boa utilização do sistema.
7. O Equipamento de Localização é entregue aos concorrentes, ficando os mesmos obrigados a devolver o Equipamento de Localização, sem danos. Quaisquer despesas resultantes da perda do equipamento, danos no mesmo e/ou utilização abusiva serão cobradas através da utilização da caução entregue pelo Concorrente.
8. O valor da Caução e Taxas de Utilização são as fixadas no Regulamento.



ANEXO 4

Números

ANEXO 5

Sinalização + Diagramas

PASSAPORTE TÉCNICO
MOTO/QUAD/UTV/BUGGY

Identificação do Veículo:

1- Nº. de quadro : - _____

2- Nome do Construtor: _____

3- Cilindrada: _____

4- Modelo: _____

5- Matricula: _____

Identificação de Proprietário:

1- Nome: _____

2- Cartão do Cidadão /BI: _____

3- Morada: _____

Identificação de Piloto:

1- Nome: _____

2- Nº. de Licença Desportiva FMP: _____

NOTAS:

Assinaturas

Piloto _____

FMP _____