



FEDERAÇÃO DE MOTOCICLISMO DE PORTUGAL
REGULAMENTO GERAL DE ENDURO 2015

ÍNDICE

1. DEFINIÇÃO
2. PERCURSO
3. PUBLICAÇÃO DO REGULAMENTO PARTICULAR (R.P.)
4. JURISDIÇÃO
5. CLASSIFICAÇÃO
6. PARAGEM ANTECIPADA DA PROVA
7. LICENÇAS DOS PILOTOS
8. NÚMERO DE INSCRIÇÕES
9. ENCERRAMENTO DAS INSCRIÇÕES
10. CLASSES
11. ILUMINAÇÃO, AVISADOR ACÚSTICO
12. VERIFICAÇÕES
13. CONTROLO DOS MOTOCICLOS DURANTE A PROVA
14. SUBSTITUIÇÃO DO MOTOCICLO OU MUDANÇA DE CLASSE
15. PARQUE FECHADO
16. ZONAS DE PARTIDA
17. ORDEM DE PARTIDA
18. PREPARAÇÃO PARA A PARTIDA
19. PARTIDA
20. ABASTECIMENTO
21. PROIBIÇÃO DE RECORRER A UMA FORÇA MOTRIZ EXTERIOR
22. AJUDA EXTERIOR
23. COMUNICAÇÕES PROIBIDAS
24. ABANDONO
25. SINALIZAÇÃO
26. REGRAS DE CIRCULAÇÃO
27. SEGUROS (Responsabilidade Civil)
28. ZONAS IMPRATICÁVEIS
29. CONTROLOS HORÁRIOS
30. CRONOMETRAGEM
31. CARTA DE CONTROLO E FICHA DE CONTROLO DE PASSAGEM
32. SINALIZAÇÃO DOS CONTROLOS HORÁRIOS
33. DISPOSIÇÕES NOS CONTROLOS HORÁRIOS
34. TOLERÂNCIA DE CHEGADA
35. EFEITO DAS PENALIZAÇÕES NOS CONTROLOS HORÁRIOS
36. LIMITE DE ATRASO
37. PEDIDO DE TOLERÂNCIAS ESPECIAIS
38. CONTROLO DURANTE O PERCURSO
39. PROVAS ESPECIAIS
40. CONTROLOS HORÁRIOS NAS PROVAS ESPECIAIS
41. VERIFICAÇÕES FINAIS
42. LISTA DE PENALIZAÇÕES
43. ACEITAÇÃO DAS DECISÕES OFICIAIS
44. PEDIDO DE CLARIFICAÇÃO
45. PROTESTOS E RECLAMAÇÕES
46. RECURSO
47. COMPOSIÇÃO DO JÚRI - INTERPRETAÇÃO DO REGULAMENTO
48. RESULTADOS
49. REQUISITOS MÉDICOS MÍNIMOS PARA A MODALIDADE ENDURO
50. SITUAÇÕES OMISSAS



GENERALIDADES

1. DEFINIÇÃO

O Enduro é uma prova de regularidade, que se desenvolve total ou parcialmente por veredas e caminhos, pistas ou estradas abertas à circulação viária normal. No seu itinerário integrar-se-ão várias provas classificativas – especiais – que são provas organizadas em troços fechados ao tráfego normal e cujo conjunto é geralmente determinante para o estabelecimento da classificação geral do Enduro.

2. PERCURSO

O percurso deve ser praticável em quaisquer condições atmosféricas por motociclos da classe 1, categoria A1.

Devem realizar-se pelo menos 3 voltas ao percurso em cada dia de prova (exceção feita às classes Enduro Cup e Hobby).

Cada volta deve ter uma distância máxima de 60 Km, incluindo a distância das especiais.

O tempo máximo para percorrer cada volta ao percurso deverá rondar a 2.00h.

O tempo total por dia de competição deve ser superior a cinco horas e inferior a sete horas, incluindo os quinze minutos do último controlo horário, baseado em tempos **B**.

3. PUBLICAÇÃO DO REGULAMENTO PARTICULAR

O Regulamento Particular deve conter todas as questões descritas no modelo tipo de Regulamento Particular, controlos horários, programa, taxa de inscrição, morada e email do Clube organizador, oficiais de prova, demais informação, e deverá obrigatoriamente ser tornado público pelo menos três semanas antes da realização da Prova.

O referido Regulamento deverá ser enviado à Federação de Motociclismo de Portugal (FMP) para aprovação com a antecedência mínima de 1 mês antes do início da prova. Toda a prova cujo Regulamento Particular não seja enviado no referido prazo, poderá ser cancelada pela FMP, sendo o Clube Organizador responsável pelas correspondentes penalidades.

Durante as Verificações Documentais e quando a equipa de cronometragem presente utilize transponders, os pilotos que ainda não tenham adquirido o respectivo suporte para a fixação na moto terão de o fazer sendo o seu custo de 5,00€ não reembolsável (quem ã o tiver na moto não necessita de adquirir outro).

4. JURISDIÇÃO

A prova é supervisionada por um Júri que interpretará e decidirá de acordo com o Código Desportivo, o Regulamento particular, os Regulamentos das várias categorias e classes de Enduro, o Regulamento Geral de Enduro e Regulamento da Federação Internacional de Motociclismo (FIM) de Enduro. Os pilotos terão direito a indicar um Comissário Desportivo para o Júri. Este Comissário deverá ser possuidor de licença desportiva apropriada e ser indicado à FMP pelo menos um mês antes do início da Prova.

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.

Qualquer comportamento de qualquer participante contrário às referidas leis, códigos e regulamentos será julgada pelo Júri da Prova, sem prejuízo de outras sanções disciplinares ou criminais aplicáveis.

Os pilotos são responsáveis pelo comportamento das pessoas que integram a sua equipa e assistência, podendo ser sancionados quer pelo Júri quer em processo disciplinar da FMP.

5. CLASSIFICAÇÃO

A classificação será obtida de acordo com as penalizações referidas no artigo 42º e o somatório dos tempos obtidos nas provas especiais referidas no artigo 39º. O piloto que totalizar a menor penalização e, em caso de igualdade, o menor tempo total nas provas especiais será o vencedor da sua Classe.

Nas provas de mais de um dia, um piloto que não se tenha classificado num dia poderá alinhar no dia seguinte desde que satisfaça as seguintes condições:

- 5.1. Terá obrigatoriamente que passar a linha de 20mt no primeiro dia (ou seja, partir e desistir).
- 5.2. Deve apresentar o seu motociclo para uma nova verificação nunca antes da hora ideal prevista para a sua chegada desse dia e até 60 minutos após esta hora como máximo.
- 5.3. O chassis do motociclo tem de ser o marcado nas Verificações Técnicas iniciais da prova.
- 5.4. O motociclo deve ser submetido a uma inspeção técnica completa, incluindo o teste de ruído.
- 5.5. O Campeonato Nacional de Enduro bem como os seus Troféus são OPEN. Os pilotos estrangeiros que participem nas diferentes categorias recebem o prémio da prova, a pontuação da classificação obtida e serão declarados Campeões Nacionais ou Vencedores de Troféu caso conquistem o maior número de pontos nos respectivos Campeonatos ou Troféus.

6. PARAGEM ANTECIPADA DA PROVA

Se uma prova for interrompida pelo Júri poderá não ser recomeçada.

Se a prova for interrompida antes de a maioria dos pilotos ter completado pelo menos metade da distância total, o dia é declarado nulo e não válido; se é interrompida após a maioria dos pilotos terem completado pelo menos metade da distância total, o Júri decidirá se o dia é declarado nulo e não válido, ou declarará os resultados e prémios que considere justos de acordo com as circunstâncias.

INSCRIÇÕES

7. LICENÇAS DOS PILOTOS

Os pilotos devem ser portadores de uma Licença Desportiva para Enduro ou Geral passada pela FMP ou Licença para Enduro FIM válida para o ano em curso. A **autorização HOBBY de um dia de prova** poderá ser adquirida no próprio local junto de um membro da Comissão de Enduro.

Serão admitidos a participar pilotos a partir da idade mínima de 14 anos, titulares de uma licença de condução correspondente ao tipo de motociclo utilizado.

Os pilotos com idade superior a 50 anos devem apresentar na FMP atestado médico com Electrocardiograma de Esforço, até 15 dias antes da prova a fim de ser concedida autorização de participação pelo médico da FMP.

Os pilotos estrangeiros necessitam de obter junto da respectiva Federação a autorização de participação (start permission) para cada prova.

Será obrigatório o uso de uma **Bracelete** (quando fornecida pela organização) pelo piloto durante toda a prova. O piloto que a perca ou danifique fica obrigado a informar no Controlo Horário seguinte. Se o piloto identificado sem bracelete não corresponder ao inscrito na corrida implicará a desclassificação.

A assinatura por parte do piloto das folhas de verificação administrativa e técnica implica a sua total responsabilidade pelos documentos pessoais e do motociclo por si apresentados em ambas as verificações.

8. NÚMERO DE INSCRIÇÕES

Qualquer prova pode ser anulada se o número de inscrições recebidas for insuficiente. A Organização tem o direito de fixar o número mínimo e máximo de inscrições, que deve ser aprovado pela FMP e publicado no Regulamento Particular.

Se houver inscrições em excesso, o método de selecção deve ser estipulado no Regulamento Particular. Os pilotos que estejam classificados nos dez primeiros lugares do campeonato, bem como os dez melhores classificados no ano anterior terão prioridade de inscrição, sempre que tenham realizado a sua inscrição a tempo e da forma regulamentar.

9. ENCERRAMENTO DAS INSCRIÇÕES

O encerramento das inscrições terá lugar seis dias úteis antes da realização da prova.

10. CLASSES

Todos os motociclos correspondentes a uma das seguintes classes, da Categoria 1, Grupo A1, serão admitidas a participar numa prova. Os motociclos devem estar conforme o Regulamento técnico da FIM anexo 01 “Enduro”.

CAMPEONATO NACIONAL ENDURO				
CATEGORIA	CLASSES			
ELITE	ELITE 1 Motociclos: - 2T ≤ 150cm ³ - 4T ≤ 250cm ³		ELITE 2 Motociclos: - 2T > 175cm ³ - 4T > 290cm ³	
OPEN	OPEN Motociclos 2t e 4t com cilindrada livre			
TROFÉU NACIONAL DE VERDES	VERDES I Motociclos: - 2T < 150cm ³ - 4T < 250cm ³	VERDES II Motociclos: - 2T > 175cm ³ e < 250cm ³ - 4T > 290cm ³ e < 450 cm ³	VERDES III Motociclos: - 2T > 290cm ³ - 4T > 475cm ³	VETERANOS - Motociclos 2t e 4t com cilindrada livre. - Pilotos com idade ≥ 40 anos.
				SUPER VETERANOS - Motociclos 2t e 4t com cilindrada livre; - Pilotos com idade ≥ 48 anos SENHORAS - Motociclos 2t e 4t com cilindrada livre
HOBBY	- Motociclos 2t e 4t com cilindrada livre; - Pilotos não federados nos últimos 3 anos (2013, 2014 e 2015)			



CATEGORIA ELITE

- A categoria ELITE fará todo o percurso delineado pelas organizações.
- Podem correr Motociclos 2T e 4T divididos nas duas classes (ELITE1 e ELITE2) conforme a cilindrada.
- Será obrigatório o uso de pneu ecológico traseiro.
- Os vencedores destas classes serão declarados CAMPEÃO NACIONAL ENDURO ELITE 1 ou ELITE 2.
- Além da classificação por classes haverá ainda uma classificação absoluta em cada prova que ditará o CAMPEÃO NACIONAL ABSOLUTO.

CATEGORIA OPEN

- A categoria OPEN terá alternativas ao percurso delineado.
- Podem correr Motociclos 2T e 4T com cilindrada livre.
- Percorrerá a Extreme na sua totalidade ou parcialmente (sujeito a avaliação da Comissão Enduro).
- Será obrigatório o uso de pneu ecológico traseiro.
- O vencedor desta classe será declarado CAMPEÃO NACIONAL ENDURO OPEN.

CATEGORIA VERDES / VETERANOS / SUPER VETERANOS / SENHORAS / ENDURO CUP

- Estas classes têm várias alternativas ao percurso delineado, e percorrem as Extremes total ou parcialmente, consoante avaliação da Comissão de Enduro.
- As Classes Super Veteranos e Enduro Cup efectuarão apenas duas voltas ao percurso.
- A Classe de Senhoras efectuará o mesmo número de voltas que as Classes Verdes 1, 2 e 3.
- A Classe Youth Cup só pontuará no caso da existência de 3 ou mais pilotos.
- Será obrigatório o uso de pneu ecológico ou pneu homologado traseiro (“E” ou “DOT”).
- Os vencedores das Classes Verdes 1, Verdes 2, Verdes 3, Super Veteranos e Senhoras serão declarados Vencedores dos respectivos Troféus Nacionais.
- Além da classificação por classes (Verdes I, II e III) haverá ainda uma classificação absoluta em cada prova que ditará o VENCEDOR ABSOLUTO DO TROFEU NACIONAL.
- A Classe VETERANOS, embora inserida na Categoria VERDES será um Campeonato Nacional, de onde sairá um CAMPEÃO NACIONAL de VETERANOS.

CATEGORIA HOBBY

- Só podem participar na Classe Hobby, pilotos nacionais ou estrangeiros, sem licença desportiva em qualquer federação ou modalidade motociclisticas nos últimos três anos (2013, 2014 e 2015).
- Esta classe tem várias alternativas ao percurso delineado, e percorre as Extremes parcialmente ou não percorre, consoante avaliação da Comissão de Enduro.
- A Classe Hobby efectuará apenas duas voltas ao percurso.
- Será obrigatório o uso de pneu ecológico ou pneu homologado traseiro (“E” ou “DOT”).
- A Classe Hobby terá apenas uma classificação em cada prova, sendo distribuídos troféus aos três primeiros classificados, não pontuando para qualquer campeonato ou troféu.

10.1 Placas de Número

As placas de número para o Campeonato Nacional de Enduro serão as seguintes :

• ELITE	Fundo Amarelo	Número Preto
• OPEN	Fundo Vermelho	Número Preto
• VERDES 1, 2 e 3	Fundo Verde	Número Branco
• VETERANOS	Fundo Preto	Número Branco
• SUPER VETERANOS	Fundo Cinza	Número Branco
• SENHORAS	Fundo Rosa	Número Branco
• ENDURO CUP	Fundo Branco	Número Preto
• HOBBY	Fundo Azul	Número Branco

11. ILUMINAÇÃO, AVISADOR ACÚSTICO

Cada motociclo inscrito deverá estar conforme os requisitos do Código da Estrada em vigor, nomeadamente no que respeita ao avisador acústico e ao velocímetro.

São obrigatórias luzes, fixas e definitivas, que devem ser alimentadas por um alternador accionado pelo motor do motociclo.

O farol dianteiro deverá ter um diâmetro do vidro de pelo menos 100 mm, ou uma superfície equivalente quando não for circular.

A matrícula do motociclo deve figurar sobre uma placa solidamente fixa ao guarda-lamas traseiro (não pode ser escrita à mão sobre o guarda-lamas).

A placa de matrícula ou a sua cópia deve ser em material flexível e não cortante, não podendo ultrapassar a largura do guarda-lamas.

Deve constar o nome do piloto no motociclo em lugar bem visível (depósito de combustível ou tampas laterais).

12. VERIFICAÇÕES

12.1. É obrigatória a presença do piloto nas Verificações Administrativas e Técnicas.

Nas Verificações Administrativas serão controlados os originais dos seguintes documentos:

- Licença Desportiva;
- Bilhete de Identidade;
- Carta de Condução;
- Livrete do Motociclo;
- Seguro (Carta Verde).

Nas Verificações Técnicas (cujos detalhes serão publicados no Regulamento Particular), as peças mencionadas abaixo serão marcadas com o número do participante a fim de assegurar a sua identificação:

- Quadro - 1 pintura (na coluna da direcção do lado direito);
- Rodas - 2 pinturas (uma em cada cubo);

- Cárters centrais do motor - 1 pintura
- Silencioso - 1 pintura (em cada silencioso)

É 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**. As peças marcadas devem ser as utilizadas durante toda a prova, devendo estar no seu lugar na altura do exame final, sejam ou não essenciais para o funcionamento do motociclo. A substituição de peças marcadas, ou a transgressão destas regras, é proibido. A penalidade pela violação destas disposições é a desclassificação, com excepção do disposto no artigo 12.2.

O acesso ao parque fechado não é autorizado a motociclos sem descanso lateral ou central fixo ao chassi.

- 12.2. Os silenciosos devem passar um controlo de ruído durante as Verificações Técnicas e serão marcados pelo Organizador. As marcas de pintura nos cubos das rodas, no cárter e nos silenciosos devem ser resistentes ao calor.

Para as reparações, controlos, etc., nas provas de mais de um dia aplicar-se-á a seguinte regra:

- O piloto que deseje reparar ou mudar o silencioso depois do último Controlo Horário, e antes de entrar no Parque Fechado, ser-lhe-ão concedidos 30 minutos adicionais a partir da hora de entrada no último controlo horário para realizar este trabalho.
- O piloto pode solicitar os controlos de ruído que deseje durante os 30 minutos concedidos.
- Depois dos 30 minutos, o piloto deverá apresentar a sua máquina ao Oficial encarregado do controlo de ruído. Se o teste for positivo o silencioso será marcado com a pintura oficial.
- Passados os 30 minutos, se o nível de ruído ultrapassar as normas prescritas (112,0 DbA – método dos 2m/2s) o piloto será excluído de participar na partida do segundo dia.
- **Durante a prova (incluindo antes de entrar em parque fechado no final de cada dia), o comissário técnico, pode realizar o teste de ruído a qualquer motociclo. O tempo despendido para realizar este teste será garantido ao piloto.**
- Se durante o teste, o motociclo exceder em 1 dba o máximo permitido (112,0 DbA – poderá ir até 113,0 DbA), o piloto será penalizado com 60 segundos da primeira vez, e excluído do dia de competição a segunda vez.
- Se o motociclo não passar no controlo de teste de ruído, o piloto deve resolver o problema imediatamente, antes do próximo controlo de teste de ruído.

- 12.3. **O nível de ruído de cada motociclo será de 112,0 DbA** e verificado conforme os regulamentos técnicos da FIM, Anexo “Enduro”, antes do silencioso ser marcado. **Haverá uma tolerância de 1 DbA no decorrer e final do evento (poderá ir até 113,0 DbA).**

- 12.4. O piloto assinará a Ficha de Verificação Técnica, certificando desta maneira que os elementos foram correctamente marcados. Após esta assinatura por parte do piloto, este fica inteiramente responsável pelos elementos descritos nesta.

Nesta Ficha deve constar o número de matrícula e o número do quadro do motociclo.

- 12.5. O piloto, e só este, está autorizado a mudar as partes do motociclo que não estejam marcadas, em qualquer parte do percurso.

Toda a violação desta regra será considerada como uma infracção ao Art. 22 e implicará a Exclusão.

- 12.6. No percurso fora das zonas de assistência, os pilotos apenas podem usar peças ou ferramentas por si transportadas ou recebidas de outro piloto ainda em prova ou de um oficial da prova no exercício das suas funções. É proibida, em qualquer circunstância, a utilização de equipamento de soldadura. No entanto, só o piloto está autorizado a efectuar reparações no seu motociclo.

Por serem consideradas zonas funcionando como parque fechado é proibida a execução de qualquer trabalho, bem como a recepção de quaisquer peças ou ferramentas, na zona de partida até à linha dos 20 m, bem como nas zonas dos Controlo Horários desde as bandeiras amarelas até à linha dois metros depois de passar a mesa de controlo no sentido do percurso.

- 12.7. **É obrigatória a utilização de gasolina vendida no comércio normal, de 95 ou 98 octanas, ou a homologada pela FIM.**

13. CONTROLO DOS MOTOCICLOS DURANTE A PROVA

A Organização pode verificar, em qualquer momento e local, uma ou várias peças marcadas de cada motociclo. Se faltar alguma marca ou existir alguma dúvida, o Oficial responsável por esse controlo marcará a parte afectada com uma cor diferente, e, no Controlo Final do dia, o Director de Prova juntamente com o Delegado Técnico examinará a máquina e fará uma informação ao Júri sobre as medidas tomadas.

14. SUBSTITUIÇÃO DO MOTOCICLO OU MUDANÇA CLASSE

Depois da data de encerramento das inscrições, qualquer mudança na marca ou classe do motociclo está sujeita a um pedido por escrito indicando as razões da mudança. Este pedido deve chegar ao Director da Prova antes das Verificações Técnicas. No caso da mudança de classe este pedido deverá ser entregue pelo menos 48 horas antes das Verificações.

Durante o campeonato ou troféu qualquer piloto pode mudar de classe. No entanto, se já tiver pontuado para o Campeonato ou Troféu da classe de que muda não poderá pontuar para o Campeonato ou Troféu da nova classe para que muda.

ORGANIZAÇÃO GERAL

15. PARQUE FECHADO

- 15.1. Cada Prova é disputada em regime de Parque Fechado, o que significa que, excluindo o tempo no percurso e o tempo gasto em cada dia antes da partida, os motociclos estão à guarda da Organização.

A Organização é responsável pelos motociclos depositados em Parque Fechado. Esta responsabilidade cessa uma hora após a abertura do Parque Fechado.

- 15.2. O Parque Fechado deverá estar delimitado e vedado a fim de proibir a entrada a toda e qualquer pessoa não autorizada. A zona deverá estar claramente vedada e vigiada por um número suficiente de Oficiais para assegurar que nenhuma pessoa não autorizada possa penetrar ou ter acesso aos motociclos. A entrada e saída do Parque Fechado devem estar claramente marcadas (não deverão ser locais coincidentes).

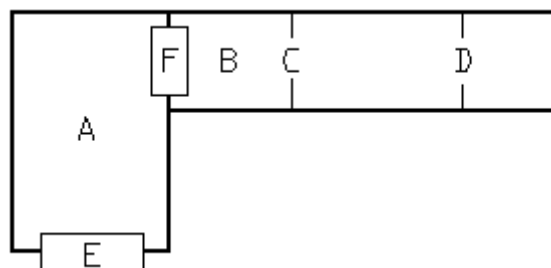
Os Oficiais responsáveis pelo controlo do Parque Fechado devem ser portadores de distintivo que seja facilmente identificável por todos os interessados e em especial pelos pilotos.

- 15.3. O acesso ao Parque Fechado está estritamente proibido, à excepção dos membros do Júri, do director da Prova, de certos Oficiais especialmente designados e dos pilotos para pôr e retirar os seus motociclos. Depois de carimbar a Carta de Controlo no último Controlo Horário antes de entrar no Parque Fechado, o piloto deverá, sem demora, parar o motor e empurrar o seu motociclo até ao interior do Parque Fechado (qualquer infracção implica a exclusão).

Durante o percurso entre o último Controlo Horário e o Parque Fechado é proibido abastecer de gasolina ou de outros fluidos, ou efectuar reparações no motociclo. Os pilotos que não cumpram estas normas serão excluídos.

- 15.4. No interior do Parque Fechado e sob a pena de Exclusão da Prova, é proibido ao piloto:
- Tocar no motociclo de outro piloto;
 - Tocar no seu próprio motociclo, salvo para entrar ou para sair deste recinto;
 - Fumar;
 - Entrar ou sair do parque fechado com o motor em funcionamento (salvo quando especificado no RP da prova).
- 15.5 **Os motociclos colocados em Parque Fechado são obrigados a possuir descanso lateral ou central próprio bem como estarem em cima de um Tapete Ambiental aprovado (conforme artigo 6.1 do código ambiental da FIM).** Devem ainda permanecer sem qualquer tipo de cobertura.
- 15.6 **A abertura do Parque Fechado no final da prova será feita 60 minutos após a chegada do último motociclo.**
16. ZONA DE PARTIDA
- Esta zona compõe-se de:
- Parque Fechado;
 - Zona de partida propriamente dita.
- 16.1. O Parque Fechado é uma Zona delimitada em que o acesso é controlado por Oficiais da Prova. O seu acesso é apenas autorizado nos casos do Art. 15.3. O parque fechado deverá ter uma única entrada e uma única saída para a zona de partida.
- 16.2. A Zona de Partida propriamente dita, é a Zona contígua ao Parque fechado onde os pilotos aguardam o Sinal de Partida e no fim da qual se encontra a linha de 20 mt. É proibido efectuar reparações no motociclo na Zona de Partida até á linha dos 20mt. A penalização por esta infracção é a Exclusão.
- 16.3. Os motociclos dos pilotos permanecerão em Parque Fechado sob a custódia da Organização a partir do momento fixado no Regulamento Particular até à Partida da primeira etapa diária, e a partir do final da etapa até à Partida do dia seguinte. O acesso ao Parque Fechado está definido no Art. 15.3.

DISPOSIÇÃO DO PARQUE FECHADO E ZONA DE PARTIDA



LEGENDA

- A Parque Fechado
- B Zona de Partida
- C Linha de Partida

- D Linha dos 20 m
- E Entrada do Parque Fechado
- F Entrada da Zona de Partida

16.4. **É proibido pôr o motor do motociclo em marcha na Zona de Partida antes de ser dado o Sinal de Partida. A violação desta regra implica 60 segundos de penalização.**

16.5. O acesso à Zona de Partida só está autorizado às pessoas mencionadas no Art. 15.3

17. ORDEM DE PARTIDA

A ordem de partida das categorias é a seguinte:

- 1º ELITE
- 2º OPEN
- 3º VERDES
- 4º HOBBY

A ordem de partida das classes da categoria ELITE é:

1ª Prova	2ª Prova	3ª Prova	4ª Prova	5ª Prova	6ª Prova	7ª Prova	8ª Prova
Elite 1	Elite 2	Elite 1	Elite 2	Elite 1	Elite 2	Elite 1	Elite 2
Elite 2	Elite 1	Elite 2	Elite 1	Elite 2	Elite 1	Elite 2	Elite 1

A ordem de partida das classes da categoria OPEN é:

1ª Prova	2ª Prova	3ª Prova	4ª Prova	5ª Prova	6ª Prova	7ª Prova	8ª Prova
Open	Open	Open	Open	Open	Open	Open	Open

A ordem de partida das classes da categoria VERDES é:

1ª Prova	2ª Prova	3ª Prova	4ª Prova	5ª Prova	6ª Prova	7ª Prova	8ª Prova
Verdes I	Verdes II	Verdes III	Veteranos	Verdes I	Verdes II	Verdes III	Veteranos
Verdes II	Verdes III	Veteranos	Verdes I	Verdes II	Verdes III	Veteranos	Verdes I
Verdes III	Veteranos	Verdes I	Verdes II	Verdes III	Veteranos	Verdes I	Verdes II
Veteranos	Verdes I	Verdes II	Verdes III	Veteranos	Verdes I	Verdes II	Verdes III

Após as Classes Verdes I, Verdes II, Verdes III e Veteranos sairão, por esta ordem, as classes Super Veteranos, Senhoras, Enduro Cup e Hobby.

Na primeira prova do Campeonato a ordem de partida dentro de cada classe será a ordem da classificação nessa classe do campeonato do ano anterior. Nas provas seguintes será pela classificação do campeonato em curso.

A ordem de partida da Classe Hobby será estabelecida pela organização.

17.1 Ordem de Partida SUPER ESPECIAL (provas de dois dias e facultativa)



A ordem de partida da SE será no sentido inverso à classificação e por classes.

17.2. Atribuição de números

Os números serão atribuídos por classe, (Elite, Open, Verdes, Veteranos, Super Veteranos, Senhoras, Enduro Cup) aos pilotos que pontuaram no campeonato do ano anterior. O número corresponderá à classificação final da classe no campeonato do ano transacto.

Os números para a Classe Hobby serão atribuídos pela Organização.

Se um piloto quiser um número específico deverá fazer o pedido à FMP até um mês antes da 1ª prova.

ELITE 1 (1-49); ELITE 2 (50-99); OPEN (100-149); VERDES 1 (150-199); VERDES 2 (200-249); VERDES 3 (250-299); VETERANOS (300-339); SUPER VETERANOS (340-359); SENHORAS (360-369); ENDURO CUP (370-399); HOBBY (400-499);

Os números serão fixos para todas as classes e para todo o campeonato, excepção feita á Classe HOBBY.

18. PREPARAÇÃO PARA A PARTIDA

Em cada dia antes do início da Prova, os pilotos deverão entrar no Parque Fechado, 5 minutos antes da hora prevista para a sua Partida, devendo deslocar o seu motociclo em direcção à saída do Parque Fechado. No Parque Fechado não poderá ser realizado qualquer trabalho no motociclo, sob pena de Exclusão.

19. PARTIDA

19.1. No início de cada etapa diária, os pilotos receberão o sinal de Partida à hora exacta que está prevista para cada um deles. Durante o minuto que se segue ao sinal de Partida, o piloto deve pôr o motor do seu motociclo em marcha na Linha de Partida e cruzar, sob a impulsão do motor, a outra linha que se encontra a uma distância de 20 m.

19.2. Se um piloto não está na Linha de Partida quando se dá o sinal de partida, não será penalizado, desde que traga o seu motociclo para a Linha de Partida e o ponha em marcha cruzando a linha dos 20 m dentro do minuto que se segue ao seu sinal de partida. Os pilotos que cheguem com atraso à Linha de Partida, serão penalizados com 60 segundos por cada minuto ou fracção de atraso. Neste caso, o minuto em que o piloto chegue à Linha de Partida será considerado como a nova hora de partida e, antes que este minuto expire, o piloto deverá realizar o procedimento de partida conforme estipulado no Art. 19.1. Não há qualquer tolerância de atraso no Controlo Horário de Partida.

Os pilotos que cheguem com mais de **15 minutos** de atraso à linha de partida serão excluídos e não poderão alinhar à partida.

19.3. Todos os motociclos devem ser postos em marcha quer com o pedal de arranque quer com qualquer dispositivo eléctrico ou mecânico. Esta operação exclui a rotação da roda motriz. Se o motociclo parar antes de ter cruzado a linha dos 20 m, o piloto deve repor o motociclo em marcha e cruzar esta linha dentro do minuto que se segue ao seu sinal de partida afim de não ser penalizado. Um piloto que não cruze a linha dos 20 m com o motor movendo o motociclo no minuto que se segue ao seu sinal de partida, será **penalizado com 10 segundos**.

19.4. Um piloto que seja penalizado por não ter posto o motor do seu motociclo em marcha e cruzado a linha dos 20 m no minuto que se segue ao seu sinal de partida, ou que este pare entre a Linha de Partida e a linha dos 20 m, não deve regressar à Zona de Partida, estando obrigado a deslocar o seu motociclo na direcção do percurso e atravessar a linha dos 20 m a fim de não incomodar

os outros pilotos, podendo então por o motor em marcha da forma que entender (sem ajuda exterior), mas realizando sempre esta operação após a linha dos 20 m.

- 19.5. Um piloto que esteja a ser examinado um caso de exclusão e que deseje partir, poderá fazê-lo, salvo se for impedido pelo director de prova por razões de segurança.

20 ABASTECIMENTO

- 20.1. Não se concede nenhum tempo adicional para as operações de abastecimento, que devem ser efectuadas durante o tempo de prova. A regra relativa ao combustível e ao abastecimento está definida no Regulamento Técnico, Anexo 01 “Enduro” da FIM.
- 20.2. O abastecimento só pode ser efectuado nas Zonas de Assistência. **A penalização por abastecer fora da zona atrás definida é a Exclusão.**
- 20.3. Não pode ser transportado nenhum combustível a não ser num depósito que se encontre fixado de forma permanente ao motociclo, sob pena de Exclusão.
- 20.4. Nas zonas de assistência os mecânicos podem efectuar qualquer tipo de reparação, excepto mudar os pneus.
- 20.5. **Durante as operações de abastecimento o motor tem que estar parado.** O não respeitar esta disposição é penalizado com a Exclusão. O abastecimento deverá ainda ser feito sobre 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.**

21. PROIBIÇÃO DE RECORRER A UMA FORÇA MOTRIZ EXTERIOR

Durante toda a Prova o motociclo não pode ser deslocado por outra forma que não seja pela acção do seu motor, por acção muscular do seu piloto, ou por acção de uma força natural, sob pena de Exclusão.

22. AJUDA EXTERIOR

- 22.1. 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, ou fornecimento de qualquer tipo de peça ou produto levada a cabo por qualquer pessoa que não seja o piloto ou um Oficial no exercício das suas funções. A penalização por esta infracção implica a Exclusão.
- 22.2. Os pneus podem ser mudados, unicamente, na zona de assistência antes do último Controlo Horário de cada dia, entre as bandeiras branca e amarela, mas só o piloto pode efectuar esta reparação.

23. COMUNICAÇÕES PROIBIDAS

Está proibido aos pilotos, sob pena de Exclusão, o fazer-se acompanhar durante o percurso, ou utilizar meios de comunicação móveis ou electrónicos.

24. ABANDONO

Qualquer piloto que se tenha retirado da Prova é obrigado a informar a Organização, devendo entregar a sua Carta de Controlo a qualquer Oficial de Prova e retirar os números de prova do motociclo ou a cruzá-los com fita autocolante, não podendo continuar no itinerário oficial. O não cumprimento desta regra implica sanções que podem ir desde multa de 50 até 200 euros, e sem prejuízo de procedimento disciplinar em caso de reincidência.

25. SINALIZAÇÃO

25.1. O itinerário oficial está indicado na Ficha da Prova (ver Art. 31) e sinalizado. Na Ficha da Prova indicar-se-ão os Controlos Horários nos quais é permitida assistência. As distâncias oficiais devem ser consideradas como exactas.

É da responsabilidade do piloto encontrar e seguir este itinerário, e o facto de se ter perdido não será aceite como desculpa em caso de atraso ou falta de um Controlo Horário ou de Passagem.

Durante a Prova é proibido abandonar o itinerário ou percorrê-lo em sentido inverso; os pilotos que não cumpram esta regra sofrerão uma pena que poderá ir até à Exclusão.

Nos quinze dias anteriores à prova é proibido treinar ou rodar num raio de 15 km do parque fechado, sob pena de não ser autorizado a participar na prova.

25.2. Nas zonas onde os pilotos devem seguir um percurso bem definido, por exemplo um Prado, um terreno acidentado ou uma vereda, etc., a organização deve assinalar claramente e com precisão estas passagens (deverão ser balizadas com fita).

25.3. O Campeonato Nacional de Enduro tem uma marcação “tipo” que deverá ser utilizada em todas as indicações oficiais. Tanto percurso como especiais devem seguir essa marcação “tipo” de maneira a não criar dúvidas aos pilotos. Os pilotos deverão seguir o itinerário marcado á vista, sendo que poderão escolher o trilho ou vereda, desde que estejam sempre em contacto visual com a marcação, excepção feita ao exposto no ponto 25.2.

25.4. A anteceder os cruzamentos com estradas abertas à circulação de tráfego normal, em especial as com estradas de alcatrão deverá ser montado um sinal de STOP. O não respeitar deste sinal pelos pilotos é penalizado com a Exclusão.

26. REGRAS DE CIRCULAÇÃO

Os pilotos devem cumprir o Código da Estrada em vigor, nomeadamente ao percorrerem estradas e localidades. A infracção às suas regras pode ser passível de Exclusão.

27. SEGUROS (Responsabilidade Civil)

A Organização deverá contratar um seguro de Responsabilidade Civil para prova desportiva, **através ou não da FMP, que cumpra a legislação em vigor para este tipo de eventos (cf. artigos 12º e 13º do DL 291/2007, de 21 de Agosto).**

28. ZONAS IMPRATICÁVEIS

Se durante a Prova o Director de Prova ou o Presidente do Júri constatarem que uma zona se tornou impraticável ou que as suas condições são tais que não pode ser transposta sem ajuda exterior (ver Art. 22) este poderá eliminar da Prova toda a Zona afectada até ao próximo Controlo Horário. Esta decisão caso seja tomada pelo Director de Prova terá de ser ratificada pelo Júri.

FUNIONAMENTO E CONTROLO

29. CONTROLOS HORÁRIOS

Os Controlos Horários estarão colocados:

29.1. Na Zona de Partida, início de cada etapa diária e no início da Super Especial (se esta existir).

29.2. Na entrada do Parque Fechado, no final de cada dia e no final da Super Especial (se esta existir), será concedida a “Tolerância de Chegada” - o piloto poderá entrar por avanço no controlo).

- 29.3. Nos pontos intermédios escolhidos pela Organização. A sua localização, bem como o tempo previsto para fazer o percurso entre estes pontos, estarão indicados na Ficha da Prova. As distâncias estarão calculadas e medidas com a precisão de km. A distância entre dois Controlos Horários consecutivos não pode ser superior a 35 km nem inferior a 5 km. Por razões de segurança, poderá haver Controlos Horários em que não é permitida a assistência e nos quais se substituirão as bandeiras brancas por bandeira brancas com uma cruz a negro.
- 29.4. Nos pontos escolhidos pela Organização antes das Provas Cronometradas.
- 29.5. A velocidade média entre os diferentes Controlos Horários não deve exceder 50 km/h, independentemente do estado do terreno e das condições meteorológicas.
- 29.6. Em caso de força maior, como por exemplo o agravamento das condições meteorológicas, o Director de Prova/Júri pode mudar a média prevista para um valor mais baixo (pode passar do tempo oficial para um alternativo), imediatamente antes do início de cada volta. Estas médias devem figurar na Ficha da Prova (possibilidade de mudar de tempos A para tempos B).
- 29.7. Nas provas de dois dias, o tempo entre o penúltimo controlo horário (pré-finish) e o controlo horário final é 15 minutos. No Pré-Finish não é permitido ter qualquer ajuda exterior e todas as reparações ou alterações efectuadas na moto terão que ser feitas pelo piloto com as suas próprias ferramentas (transportadas na sacoches ou no seu equipamento). Este deverá ser marcado como um controlo normal sem assistência.

30. CRONOMETRAGEM

- 30.1. A tomada de tempos em todos os Controlos horários efectuar-se-á em minutos. O instrumento de cronometragem utilizado deve estar conforme as prescrições do Art. 06.52 do Regulamento FIM de “Enduro”, e deverá funcionar sob o controlo de um Cronometrista Oficial.
- 30.2. A hora oficial de prova será a indicada pelo Relógio Padrão colocado na partida.

31. CARTA DE CONTROLO E FICHA DE CONTROLO DE PASSAGEM

- 31.1. No primeiro dia de prova a Ficha de Controlo de Passagem (vulgarmente designada por “cartão do pica”) é fixada pela organização no motociclo no Parque Fechado e a Carta de Controlo é entregue ao piloto na partida.

No segundo dia de prova nova Ficha de Controlo é fixada pela organização no motociclo no parque Fechado e nova Carta de Controlo é entregue ao piloto à saída do Parque Fechado no final do primeiro dia ou na partida do dia seguinte.

Os pilotos são os únicos responsáveis para que a sua Carta de Controlo e a sua Ficha de Controlo de Passagem sejam correctamente marcadas em todos os Controlos Horários e Controlos de Passagem respectivamente.

A Carta de Controlo indicará o tempo atribuído para fazer o percurso entre Controlos Horários, sendo o piloto o único responsável pela hora marcada na sua carta de controlo (deverá sempre verificar se a hora marcada foi a hora efectiva de passagem na linha imaginária das bandeiras amarelas).

- 31.2. Qualquer piloto que não faça marcar a sua Carta de Controlo num Controlo Horário, que modifique a marcação, ou utilize a carta de controlo de um outro piloto, será excluído da Prova.
- 31.3. Qualquer piloto que perca acidentalmente a sua Carta de Controlo ou a sua Ficha de Controlo de Passagem deverá solicitar outra no Controlo Horário ou Controlo de Passagem seguinte. Esta nova Carta deverá ser utilizada a partir desse controlo e em todos os seguintes, sendo que com a perda de qualquer carta o piloto perderá o direito de reclamar sobre os elementos que dela constavam, não sofrendo no entanto qualquer penalização em tempo.

- 31.4. Qualquer piloto que não passe num Controlo Horário ou num Controlo de Passagem será excluído.
- 31.5. O piloto é obrigado a parar em todos os Controlos Horários e de Passagem (desde que estes últimos estejam devidamente identificados), fazer carimbar ou marcar a sua carta e obedecer às instruções dos Comissários. O não cumprimento destas regras implica a Exclusão.

32. SINALIZAÇÃO DOS CONTROLOS HORÁRIOS

Os Controlos Horários estarão sinalizados com uma Bandeira/Placard Branca colocada a cerca de 200 m antes da Mesa de controlo e com uma Bandeira/Placard Amarela a cerca de 10 m antes da referida mesa se este for com assistência. No caso de não ser permitida assistência, a Bandeira/Placard Branca deverá ter uma linha preta na diagonal e estar colocada a cerca de 70 m antes da Mesa de controlo e com uma Bandeira/Placard Amarela a cerca de 10 m antes desta. Estas bandeiras/Placards devem ser colocadas em local a todo o momento visível pelos pilotos.

33. DISPOSIÇÕES DOS CONTROLOS HORÁRIOS

Um relógio sincronizado com o aparelho de cronometragem do posto de controlo (que só pode ser considerado como informativo) estará colocado junto à Bandeira/Placard Amarela. A hora de cruzamento desta linha é a hora de entrada no Controlo. O piloto depois de passar a Bandeira/Placard Amarela (linha imaginária) com o seu motociclo, deverá apresentar imediatamente a sua Carta de Controlo ao Oficial presente. O piloto que parar entre a Bandeira/Placard Amarela e a mesa de controlo será penalizado em 60 segundos.

Qualquer piloto pode entrar no Controlo Horário Final antes da hora prevista sem ser penalizado. Em cada Controlo Horário a Organização deve ter uma lista de controlo em que se registará, por ordem cronológica, os números dos pilotos que passem nesse Controlo, bem como o tempo da passagem em horas e minutos. Estão proibidas as listas pré-impressas.

34. TOLERÂNCIA DE CHEGADA

Não existe qualquer tolerância, quer por atraso quer por avanço, na hora ideal de chegada aos Controlos Horários, excepto no Controlo Horário final onde se pode entrar por avanço.

A hora ideal de chegada compreende os 60 segundos do minuto estipulado. Um piloto que chegue a um Controlo Horário antes ou depois desses 60 segundos, será penalizado com 60 segundos por cada minuto ou fracção de minuto que exceda ou falte em relação à sua hora ideal.

35. EFEITO DAS PENALIZAÇÕES NOS CONTROLOS HORÁRIOS

Cada secção entre Controlos Horários constitui por si uma prova. Após uma penalização por atraso ou por avanço o piloto terá de adicionar à hora de chegada marcada na carta o tempo previsto para a secção seguinte para obter a nova hora ideal de chegada ao próximo controlo.

ÚLTIMA HORA MARCADA NA CARTA = HORA DE SAÍDA PARA CONTROLO HORÁRIO SEGUINTE

36. LIMITE DE ATRASO

O piloto da Categoria Elite que chegue a um Controlo Horário com mais de 15 minutos de atraso relativamente à sua hora ideal inicialmente prevista está automaticamente excluído. No caso da Categoria Open esta tolerância é de 30min. Nas Categorias VERDES e HOBBY a tolerância é de 60 minutos. De qualquer forma o piloto poderá, sob sua responsabilidade continuar a Prova até que o Director da Prova tome a sua decisão final.

37. PEDIDO DE TOLERÂNCIAS ESPECIAIS

Se um piloto puder demonstrar ao Júri que se atrasou em consequência de circunstâncias excepcionais, alheias à sua vontade, como por exemplo um atraso causado por prestar os primeiros socorros a outro piloto ferido em caso de acidente grave, ser-lhe-á concedido uma tolerância suplementar. O pretexto de ter sido atrasado por outro piloto que lhe bloqueou a passagem não é aceite como fundamento para qualquer tolerância.

38. CONTROLO DURANTE O PERCURSO

Além da obrigação de parar e fazer marcar a sua Carta de Controlo em todos os Controlos Horários, o piloto deve também parar e fazer marcar a sua Ficha de Controlo em todos os Controlos de Passagem do percurso. Estes podem ou não estar assinalados na Ficha da Prova mas, existindo, devem estar assinalados com Bandeiras/Placards Azuis, em cada lado do percurso, colocadas 100 m antes do controlo.

Em cada controlo de Passagem a Organização deve ter uma lista de controlo em que se registam o número e sequência de passagem dos pilotos. Se o piloto perder a ficha de controlo deverá solicitar outra em substituição.

Qualquer piloto cuja passagem não esteja registada em todas as listas de controlo será excluído.

Qualquer piloto que não cumpra o itinerário estabelecido e devidamente indicado para a sua categoria (Elite, Open, Verdes) incorre numa penalização entre 1 a 5 min.

É estritamente proibido que os membros das equipas dos pilotos utilizem motos com números de competição (iguais ou não aos do piloto). As placas devem estar sem qualquer número. O não cumprimento implica uma penalização ao respectivo de 60 segundos.

39. PROVAS ESPECIAIS

Em cada dia terão lugar provas especiais que se desenrolarão como a seguir se descreve e serão cronometradas segundo as disposições do Regulamento Técnico da FIM Anexo “Enduro”.

O número mínimo de provas especiais num Enduro é de quatro por dia, exceptuando casos de força de maior. Todas as provas especiais necessitam da aprovação do Júri.

As provas especiais devem estar devidamente marcadas e com sinalização do “INICIO” e do “FIM”, de modo a serem reconhecidas a pé pelos pilotos no dia anterior ao início da prova.

39.1. Durante a prova, nomeadamente no decorrer das provas especiais, qualquer atitude ou comportamento de um membro de equipa ou assistência de um Piloto, considerada fraudulenta ou antidesportiva implicará a desclassificação do Piloto. **É também interdito aos membros das equipas estar dentro da especial a dar quaisquer indicações a qualquer piloto da sua equipa, nomeadamente a indicar o percurso/linha a seguir. Esta indicação poderá ser efectuada mas somente fora da especial. O não cumprimento implica a penalização de 60 segundos ao piloto em questão.**

39.2. Disputar-se-ão pelo menos duas provas cronometradas em circuito fechado, vulgarmente designadas por motocross (**Cross Test - CT** - na designação internacional), podendo ser utilizado o mesmo circuito em cada volta.

Estas deverão ter um percurso que deve durar entre 3 a 8 min, não serão demasiado difíceis nem demasiado perigosas, e estarão especialmente marcadas para este fim. **Devem ter obstáculos normalmente existentes na pistas de motocross, devendo-se evitar saltos duplos, podendo ou não ser cronometradas na 1ª volta (decisão do Júri da Prova).**

Nas zonas perigosas deve existir uma zona de segurança com uma largura mínima de 2 metros, no interior da qual está proibido o acesso do público.

A partida será dada numa linha com o motociclo parado e com o motor em marcha. O Piloto deve cruzar a linha de chegada sem parar até á linha de 30 m, prosseguindo depois o percurso em direcção ao controlo horário seguinte. A cronometragem efectuar-se-á em 1/100 de segundo.

O traçado deve ser escolhido de modo a que não seja excedida a média de 50 km/h.

- 39.3. A classificação dos pilotos nestas Provas Especiais e nas diferentes categorias será feita com base nos tempos realizados. **Um piloto que voluntariamente ou involuntariamente saía da especial e que não reentre no mesmo ponto de saída deverá ser penalizado com o máximo de 5 min.**

É proibido treinar no percurso destas provas especiais, podendo no entanto ser reconhecidas a pé antes do início da prova. Qualquer treino destas provas implicará exclusão e qualquer modificação realizada por pilotos, mecânicos, assistentes ou team managers (excepção feita se for o organizador por razões de segurança) é proibida. Um piloto que beneficie de qualquer modificação será penalizado com um mínimo de 1min.

- 39.4. Deve estar previsto em cada dia pelo menos um Troço Cronometrado, vulgarmente designado por **Enduro Test – ET**. Estas provas serão do tipo cronometrada em linha e o seu traçado não pode ser perigoso mas deve incluir obstáculos típicos de enduro. Na Enduro Test 75% da sua distância deve ser fora dos caminhos de normal circulação, incluindo de tractores ou motociclos, ou seja, o percurso terá de ser virgem evitando os caminhos existentes.

A partida será dada numa linha com o motociclo parado e o motor em marcha. O Piloto deve cruzar a linha de chegada sem parar até á linha de 30 m, prosseguindo depois o percurso em direcção ao controlo horário seguinte. A cronometragem efectuar-se-á em 1/100 de segundo.

Por decisão do Júri a primeira passagem na Enduro Test poderá não ser cronometrada, e todas as passagens terão uma duração de 4 a 10 min.

- 39.5. Por segurança as provas especiais do tipo troço cronometrado terão de reunir as seguintes condições:

- O percurso deve ser escolhido de modo a que a velocidade média não ultrapasse os 50 km/h. Se esta média for ultrapassada a passagem pode ser declarada sem efeito e as seguintes poderão ser anuladas.
- Marcar-se-á com fita todas as zonas que não estejam limitadas por um limite natural ou caminho definido.
- Recomenda-se um controlo cada 500 m com rádio com comunicação com o final da especial.
- No início da especial deverá haver um veículo tipo 4x4 com um médico ou equipe primeiros socorros.
- O início e o fim do troço deverá ser acessível a qualquer veículo, não podendo estes locais estar a mais de 30 minutos de um Centro Hospitalar.
- Recomenda-se que o troço possa ser percorrido por um veículo 4x4 ou ter estrada paralela à vista.

- 39.6. **A Cross Test e a Enduro Test devem ter o seu início e fim no mesmo local.**

- 39.7. Deve realizar-se uma especial **Extreme Test - EX** em cada volta ao percurso. Esta poderá não ser cronometrada na 1ª passagem, consoante decisão do Júri da prova. Só os pilotos da Categoria ELITE fazem esta especial na totalidade. Por decisão da Comissão de enduro as categorias OPEN e VERDES poderão realizar a especial parcialmente e a categoria HOBBY poderá realizar parcialmente ou nem sequer realizar. Esta especial deve demorar entre 1 a 2 min, ter pequenas trialeiras com grau de dificuldade médio, ribeiros secos e outros obstáculos típicos de enduro, não devendo ultrapassar a média horária de 30 Km/h.

39.8. SUPER ESPECIAL – SE

- Poderá realizar-se nas provas de dois dias por decisão da organização, sendo obrigatória para todas as categorias.
- As organizações que a decidirem organizar devem fazer a Super Especial no final do primeiro dia, à noite, devendo ser instaladas luzes artificiais. Esta SE deve ter início entre as 17h00e as 19h00 no máximo. A duração deve ser no mínimo entre 1minuto e 30 segundos até o máximo de 3 minutos.
- Na Super Especial, os pilotos partirão classe por classe, no sentido inverso da classificação provisória do campeonato.
- A Super Especial deverá ser efectuada num campo plano (+- 5000m2), com partidas de dois a dois, e com um traçado em forma de 8 para que ambos os pilotos efectuem o mesmo percurso.
- A Super Especial é considerada a 1ª especial do segundo dia, sendo o tempo obtido somado aos tempos do segundo dia.
- Se um piloto não se apresentar a tempo na partida da SE, de acordo com a formação em pares ordenada pela organização, deverá esperar até ao fim da sua classe para partir, não lhe sendo concedida qualquer tolerância de tempo relativamente à sua hora ideal de controlo horário.
- Se um piloto não finalizar a SE por queda ou problema mecânico, ele ou outra pessoa poderão trazer a sua mota para a Zona de Assistência. A mota terá que ser novamente verificada antes de entrar em parque fechado. O seu tempo da SE será equivalente ao tempo do último piloto da sua classe mais um minuto de penalização. O piloto poderá iniciar a sua corrida normalmente no dia seguinte.

40. CONTROLOS HORÁRIOS NAS PROVAS ESPECIAIS

A partida para uma prova especial deve estar assinalada com um painel dizendo “Partida” e o final com um painel dizendo “Fim”. Por outro lado o traçado deve estar assinalado de acordo com o Art. 25.2.

Deve estar traçada no solo uma linha de partida, e o Cronometrista, ou outro Oficial nomeado para o efeito, dará o sinal de partida. Por cada minuto deverão partir dois pilotos (se estiverem a partir dois por minuto) ou três por minuto (se estiverem a partir três por minuto) na sequência de 30 ou 20 segundos respectivamente. Depois de dado o sinal de partida, o piloto pode partir imediatamente, se o piloto não partir nos 30 ou 20 segundos que lhe estão atribuídos, consoante os casos, poderá ser penalizado em tempo com o mínimo de 30 segundos.

O piloto, depois de ter franqueado a linha de chegada, deve continuar o percurso sem parar (tem que cumprir uma distância mínima de 30mt), sendo o tempo realizado o registado no momento em que franqueia a linha.

41. VERIFICAÇÕES FINAIS

Nas Verificações Finais, ou nos 30 minutos que se seguem a estas Verificações, podem ser verificados os motociclos, incluindo os seus motores, que tenham terminado a Prova. Estas verificações podem ser solicitadas pelo Júri de Prova ou mediante protesto oficial de um piloto. Se se verificar a falta de qualquer marcação ou peça referidas no artigo 12.1, ou se se demonstrar que a cilindrada do motor não está nos limites estipulados para a classe em que está inscrito, o piloto será excluído.

42. LISTA DE PENALIZAÇÕES

42.1. Em dinheiro

- Não comunicar à Organização o abandono - multa de 50 até 200 euros (Art. 24)

42.2 Em tempo

- Ultrapassar o nível de ruído 1ª vez - 60 segundos (Art. 12.2)
- Pôr em marcha o motor na zona de partida antes do sinal de partida - 60 segundos (Art. 16.4)
- Não cruzar a linha dos 20 m dentro do minuto que se segue ao sinal de partida - 10 seg. (Art.19)
- Por cada minuto, ou fracção, de atraso na linha de partida- 60 segundos (Art. 19.2)
- A não utilização do Tapete Ecológico - 30 segundos (Art. 20.5)
- Parar entre a Bandeira/Placard Amarela e a mesa de controlo - 60 segundos (Art. 33)
- Chegar com avanço ou atraso ao Controlo Horário, por cada minuto ou fracção - 60 segundos (Art. 34 e 35)
- Qualquer piloto que não cumpra o itinerário estabelecido e devidamente indicado para a sua categoria (Elite, Open, Verdes) incorre numa penalização entre 1 a 5 min. (Art. 38)
- Um piloto que voluntariamente ou involuntariamente saía da especial e que não reentre no mesmo ponto de saída deverá ser penalizado com o máximo de 5 min. (Art.39.3)
- Indicação de linha/traçado dentro das especiais – 60 segundos (Art. 39.1)
- Demora em partir numa Prova Especial - mínimo 30 segundos. (Art. 40)

42.4. Exclusão

- Ultrapassar o nível de ruído autorizado (Art. 12.2)
- Falta da marcação, inicial ou subsequente (Art. 12 e 13)
- Comportar-se contrariamente às regras no Parque Fechado (Art. 15.4)
- Entrar no Parque Fechado com o motor em marcha. Abastecer ou efectuar reparações no trajecto entre o Controlo Horário Final e o Parque Fechado (Art. 15.3)
- Reparções efectuadas dentro da Zona de Partida, antes do sinal de Partida (Art. 16.2)
- Chegar com mais de 15 minutos de atraso à Linha de Partida (Art. 19.2)
- Abastecer fora das zonas oficiais de abastecimento, ou transportar combustível dentro de recipientes que não seja o depósito de gasolina (Art. 20.2/3)
- Não desligar o motor durante o abastecimento (Art. 20.5)
- Utilizar uma forma de impulsão não autorizada (Art. 21)
- Receber ajuda exterior (Art. 22)
- Contactos não autorizados com acompanhantes (Art. 23)
- Abandonar o percurso, percorrê-lo em sentido contrário ou não respeitar o percurso indicado (Art. 25)
- Treinar ou rodar no percurso antes da prova (Art. 25.1)
- Não respeitar o sinal de STOP nas intersecções do percurso (Art. 25.4)
- Violação do Código de Estrada (Art. 26)

- Modificação da Carta de Controlo ou da Ficha de Controlo, ou utilização da Carta de Controlo de outro piloto (Art. 31.2)
- Falhar um Controlo Horário ou um Controlo de passagem (Art. 31.4)
- Não parar num Controlo Horário ou de passagem, ou não seguir as instruções dum comissário (Art. 31.5)
- Chegar a um Controlo Horário mais de 15/30/60 minutos, consoante a classe, depois da sua hora ideal (Art. 36)
- Treinar as Provas Especiais (Art. 39)
- Cilindrada superior à indicada na Ficha de Inscrição (Art. 41)

43. ACEITAÇÃO DAS DECISÕES OFICIAIS

Todos os pilotos estão obrigados a aceitar todos os resultados, medidas, distâncias e decisões oficiais e autorizam a sua publicação pelos Organizadores da forma que estes entenderem mais conveniente. O piloto é obrigado a colocar toda a publicidade que esteja ligada à Prova. Este compromete-se igualmente a não fazer nenhuma publicidade dos resultados antes da sua publicação oficial pela Organização.

44. PEDIDO DE CLARIFICAÇÃO

Todo o pedido de clarificação em relação a resultados de uma das etapas diárias deve ser dirigido por escrito ao Director de Prova ou a um dos seus delegados dentro dos limites de tempo prescritos nos Art.45.

45. PROTESTOS E RECLAMAÇÕES

45.1. Protestos sobre motos

45.1.1. Em qualquer momento da prova os técnicos poderão fazer inspeções aos motociclos dos veículos.

45.1.2. Até 30 (trinta) minutos após a entrada em Parque Fechado da última moto de uma categoria um piloto pode apresentar por escrito e dirigido ao Director de Prova o protesto sobre a moto de outro piloto dessa classe. Este protesto deve ser acompanhado de um depósito caução de 250,00€ (duzentos e cinquenta Euros).

45.1.3. Depois de elaborado o protesto proceder-se-à à verificação da conformidade da moto com o regulamento técnico aplicável (caso esta não possa ser executada de imediato, a moto será selada, 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 e montagem da moto sob protesto, bem como de todos os outros pedidos de verificação feitos pelo Comissário Técnico (no caso de não existência de mecânico por parte do piloto, a verificação poderá ser efectuada pelo técnico na presença do piloto. No entanto a responsabilidade por alguma anomalia criada com a desmontagem é da responsabilidade o piloto).

45.1.4. 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.

45.2. Protestos sobre a gasolina – **è obrigatório a utilização de gasolina vendida no comércio normal, de 95 ou 98 octanas, ou a Homologada pela FIM.**

45.2.1. Até 30 (trinta) minutos após a entrada em Parque Fechado da última moto de uma categoria um piloto pode apresentar por escrito e dirigido ao Director de Prova o

protesto sobre a gasolina da moto de outro piloto dessa classe. Este protesto deve ser acompanhado de um depósito caução de 1.000,00€ (milEuros).

45.2.2. Se os resultados da análise à gasolina vierem a dar razão ao protestante a caução por ele depositada ser-lhe-á devolvida e os custos das análises serão suportados pelo protestado, devendo o seu pagamento ser efectuado na FMP até 15 (quinze) após a notificação dos resultados das análises.

45.2.3. Se os resultados da análise à gasolina vierem a dar razão ao protestado a caução depositada pelo protestante suportará os custos das análises.

45.3. Reclamações sobre classificação ou comportamento de outro piloto

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 120,00€ (cento e vinte Euros) que será devolvido se vier a ser dada razão ao reclamante, e ser apresentada nos seguintes prazos:

- a) até 30 (trinta) minutos após a entrada em Parque Fechado do último piloto da classe, se a reclamação dizer respeito a um piloto.
- b) até 30 (trinta) minutos após a publicação dos resultados provisórios se a reclamação dizer respeito aos resultados do dia ou a uma prova especial.
- c) até 1 (uma) hora após a recepção da resposta por escrito do Director de Prova a um pedido de clarificação que tenha sido formulado de acordo com o art. 44º

46. 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.

47. COMPOSIÇÃO DO JÚRI - INTERPRETAÇÃO DO REGULAMENTO

A interpretação do presente Regulamento e do Regulamento Particular é da competência do Júri, que tem igualmente o poder de resolver qualquer outra questão não prevista neste Regulamento.

47.1. Composição do Júri

Em todas as Provas o Júri será composto, pelo menos por um Presidente e dois Comissários Desportivos com direito a voto. O Presidente do Júri e um dos membros do Júri serão nomeados pela FMP; o outro membro do Júri será nomeado pelo Organizador. Os membros do Júri terão de possuir licença desportiva apropriada.

47.2. O Presidente do Júri

O Presidente do Júri pode anular ou ratificar decisões do Director de Corrida.

O presidente do Júri pode anular, modificar ou rectificar qualquer zona ou situação imediata de corrida que possa ocorrer.

O Presidente do Júri pode convocar reuniões abertas aos Delegados, às quais podem assistir, sem direito a voto, as seguintes pessoas:

- O Director de Prova (se não for membro do Júri caso em que tem direito a voto).
- O Comissário Técnico.
- O Chefe Cronometrista.
- Membros da Direcção da FMP.
- O Comissário Desportivo indicado pelos pilotos.

- Todas as pessoas que possam ser requeridas pelo Presidente do Júri.

O Presidente do Júri possui voto de qualidade em caso de empate.

47.3. O Director de Prova

O Director de prova é nomeado pelo organizador e deve ser titular de uma licença de Director de Prova, concedida pela FMP ou pela FIM.

Antes de ser Director de Prova deverá ter sido Director Adjunto noutra prova pontuável para o Campeonato Nacional de Enduro.

As provas do Campeonato Nacional de Enduro têm obrigatoriamente um Director Adjunto.

O Director de Prova deve dar conhecimento das suas decisões ao Presidente do Júri.

47.4. Oficiais

Será obrigatória a exibição da lista de oficiais responsáveis presentes na manifestação no quadro oficial de prova. Estes deverão ser possuidores de uma licença de oficial emitida pela FMP.

48. RESULTADOS

Os resultados provisórios oficiais - tempos e penalizações de cada dia – são publicados antes da reunião do Júri do final do dia.

Os resultados finais oficiais serão publicados o mais rápido possível, após a reunião do Júri no final do dia, na qual serão decididas quaisquer eventuais reclamações. Em provas com dois dias, não poderá ser dada a partida no segundo dia sem os resultados finais oficiais do primeiro dia serem publicados ou comunicados aos pilotos.

Compete ao Organizador enviar à FMP os resultados finais oficiais no prazo de 24 horas após a conclusão da prova, de preferência por email.

A cerimónia de entrega de prémios deverá ser efectuada logo após a chegada da última moto. É obrigatória a presença dos três primeiros classificados de cada classe sob pena de sanção monetária de 50€. Esta sanção será de imediato anulada se o organizador não conseguir realizar a referida entrega num prazo máximo de 2.00h após a chegada do último concorrente.

No final da Época serão atribuídos Diploma de Campeão e Troféu ao piloto vencedor de cada um dos Campeonatos Nacionais, bem como troféus aos segundos e terceiros classificados, e ainda troféus aos três primeiros classificados dos Troféus Nacionais. **É obrigatória a presença dos pilotos na Cerimónia de Entrega dos Diplomas e Troféus, sob pena de sanção.**

No final da Época serão ainda entregues Diplomas à Marca e à Equipa Campeãs, desde que estas últimas sejam possuidoras de Licença de Concorrentes.

49. REQUISITOS MÉDICOS MÍNIMOS PARA A MODALIDADE ENDURO

Relembra-se toda e qualquer organização de serviços/cobertura médica de uma competição sob a égide da FMP, que deve constar um médico, chefe dos serviços médicos (C.S.M.) para responsável do conjunto de meios médicos e paramédicos postos à disposição pelo organizador/promotor da prova.

- Veículos Tipo A em número suficiente para serem colocados em locais particularmente difíceis do percurso e especiais.
- 1 ou mais veículos tipo B.
- 1 ou mais veículos tipo C colocados nos locais apropriados ao circuito e especiais.
- Presença obrigatória de material de comunicação rádio em todos os veículos médicos.
- Um ou mais postos apeados ao longo da pista.



Qualquer veículo medicalizado (tipo B) poderá substituir o não medicalizado (tipo C)

Três grandes grupos de veículos podem ser simultânea ou isoladamente utilizados no contexto de uma prova de Motociclismo a saber:

TIPO A - Veículo de intervenção rápida em caso de acidente, podendo intervir de forma inicial, eventualmente em zonas de má acessibilidade, a fim de assegurar socorro imediato e gestos de urgência vital.

Pode tratar-se de um veículo de 2 ou 4 rodas, em 4X4 ou carro, identificado por logo visível e equipado com material médico de urgência, providos de meios de comunicação com a direcção de prova.

TIPO B - Ambulância de suporte avançado de vida, que deverá assegurar a eventualidade de centro de reanimação móvel.

TIPO C - Ambulância de suporte básico de vida, capaz de efectuar transporte de feridos em maca em condições razoáveis

50. SITUAÇÕES OMISSAS

Todas as situações omissas neste regulamento serão decididas pela Comissão de Enduro da FMP.