



FEDERAÇÃO DE MOTOCICLISMO DE PORTUGAL
REGULAMENTO SUPER ENDURO 2015

ÍNDICE

1. DEFINIÇÃO
2. PERCURSO
3. PUBLICAÇÃO DO REGULAMENTO PARTICULAR (R.P.)
4. JURISDIÇÃO
5. CLASSIFICAÇÃO
6. LICENÇAS DOS PILOTOS
7. NÚMERO DE INSCRIÇÕES
8. ENCERRAMENTO DAS INSCRIÇÕES
9. CLASSES
10. PLACAS DE NÚMEROS
11. ILUMINAÇÃO, AVISADOR ACÚSTICO
12. VERIFICAÇÕES
13. SUBSTITUIÇÃO DO MOTOCICLO
14. ATRIBUIÇÃO DE NÚMEROS
15. PREPARAÇÃO PARA A PARTIDA E PARAGEM ANTECIPADA DA PROVA
16. TEMPO DAS COMPETIÇÕES
17. ABASTECIMENTO
18. SINAIS OFICIAIS
19. AJUDA EXTERIOR
20. SEGUROS (Responsabilidade Civil)
21. CRONOMETRAGEM
22. VERIFICAÇÕES FINAIS
23. ACEITAÇÃO DAS DECISÕES OFICIAIS
24. PEDIDO DE CLARIFICAÇÃO
25. PROTESTOS E RECLAMAÇÕES
26. RECURSO
27. COMPOSIÇÃO DO JÚRI - INTERPRETAÇÃO DO REGULAMENTO
28. RESULTADOS
29. PRÉMIOS
30. REQUISITOS MÉDICOS MÍNIMOS PARA A MODALIDADE SUPER ENDURO
31. SITUAÇÕES OMISSAS

GENERALIDADES

1. DEFINIÇÃO

Super Enduro é um evento que se desenrola num estádio, utilizando motos tipo enduro num percurso com obstáculos e elementos naturais e artificiais (pedras, troncos, água, lenha, terra, areia), similares aos que se encontram numa prova de Enduro.

2. PERCURSO

Cada volta deve ter uma distância mínima de 300mt e o tempo mínimo para o piloto mais rápido deve estar compreendido entre 45seg e 1 minuto. A largura da pista será de 5 a 6 mt e deverá existir pelo menos 2mt entre cada uma das pistas para que seja fácil a evacuação de um piloto.

3. PUBLICAÇÃO DO REGULAMENTO PARTICULAR

O Regulamento Particular deve conter todas as questões descritas no modelo tipo de Regulamento Particular, 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.

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, o Regulamento Geral de Enduro e Regulamento da Federação Internacional de Motociclismo (FIM) de Super Enduro.

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

O vencedor da corrida é o piloto que ultrapassa a linha de chegada na primeira posição.

A corrida considera-se oficialmente terminada quando é mostrada a bandeira de xadrez ao vencedor.

Os pilotos que seguem o vencedor serão parados quando passarem a linha de chegada (bandeira de xadrez).

O piloto tem que estar sempre em contacto com a sua moto quando esta passar a linha de chegada.

Todos os pilotos que participem nas mangas de qualificação ou corrida, serão classificados pela ordem de passagem pela linha de chegada e número de voltas completadas. Ex: os pilotos que acabem na mesma volta do vencedor serão classificados pela ordem de passagem pela linha de chegada, seguidos dos pilotos com menos uma volta e assim sucessivamente.

Para serem classificados, os pilotos têm que cruzar a linha de chegada dentro de um período de 2 min após a passagem pela linha de chegada do vencedor, bem como terem completado 75% do número de voltas deste.

Todos os resultados deverão ser homologados e só serão considerados oficiais depois de passar o tempo para qualquer protesto. No caso da existência de um protesto, os resultados serão suspensos até uma decisão ser tomada pelo Júri de prova.

O Campeonato Nacional de Super Enduro é um campeonato OPEN. Os pilotos estrangeiros que participem recebem o prémio da prova, a pontuação da classificação obtida e serão declarados Campeões Nacionais.

Os primeiros 15 pilotos em cada manga de corrida receberão pontos de acordo com a tabela:

1º.	20 pontos	6º.	10 pontos	11º.	5 pontos
2º.	17 pontos	7º.	9 pontos	12º.	4 pontos
3º.	15 pontos	8º.	8 pontos	13º.	3 pontos
4º.	13 pontos	9º.	7 pontos	14º.	2 pontos
5º.	11 pontos	10º.	6 pontos	15º.	1 pontos

A classificação final de cada evento do Campeonato Nacional de Super Enduro será o resultado da soma dos pontos obtidos pelo pilotos nas diversas mangas da corrida.

Em relação ao Campeonato, será a soma do resultado final em cada um dos eventos.

6. LICENÇAS DOS PILOTOS

Os pilotos devem ser portadores de uma Licença Desportiva para Enduro, Super 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. 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.

7. 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.

Os valores de inscrição são fixos e serão:

- PRESTIGE – 20,00€
- HOBBY – 30,00€

8. ENCERRAMENTO DAS INSCRIÇÕES

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

9. CLASSES

Todos os motocicletos correspondentes a uma das seguintes classes, da Categoria 1, Grupo A1 e Categoria 2, Grupo C serão admitidas a participar numa prova. Os motocicletos devem estar conforme o Regulamento técnico da FIM anexo 01 “ Super Enduro”.

Enduro 1: De 100cc a 150cc 2T

De 175cc a 250cc 4T

Enduro 2: De 175cc a 250cc 2T

De 290cc a 450cc 4T

Enduro 3: De 290cc a 500cc 2T

De 475cc a 650cc 4T

As Categorias existentes no Campeonato Nacional de Super Enduro são:

- PRESTIGE

- HOBBY

CATEGORIA PRESTIGE

- Podem correr Motociclos 2T e 4T de cilindrada Livre.
- O vencedor desta classe será declarado CAMPEÃO NACIONAL SUPER ENDURO.

CATEGORIA HOBBY

- Só podem participar na Classe Hobby, pilotos nacionais ou estrangeiros, sem licença desportiva em qualquer federação ou modalidade motociclistica nos últimos três anos (2013, 2014 e 2015).
- 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. PLACAS DE NÚMERO

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

- | | | |
|------------|---------------|---------------|
| • PRESTIGE | Fundo Amarelo | Número Preto |
| • HOBBY | Fundo Azul | Número Branco |

11. ILUMINAÇÃO, MATRICULA, DESCANSO

São obrigatórias luzes fixas e definitivas na moto, não necessitando no entanto de trabalhar (o motociclo deverá manter o “look” Enduro).

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

Não é obrigatória a presença da matrícula no motociclo.

A existência de descanso será facultativa.

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

12. VERIFICAÇÕES

12.1. **Não é obrigatória a presença do piloto nas Verificações Administrativas e Técnicas. Estas poderão ser efectuadas pelo seu mecânico.**

Nas Verificações Administrativas serão controlados os originais dos seguintes documentos:

- Bilhete de Identidade
- Licença Desportiva

Nas Verificações Técnicas, a peça mencionada abaixo será marcada com o número do participante a fim de assegurar a sua identificação:

- Silencioso - 1 pintura (em cada silencioso)
- Quadro do motociclo

12.2. Os silenciosos devem passar um controlo de ruído durante as Verificações Técnicas e serão marcados pelo Organizador.

- 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 da próxima manga.
- Cada piloto poderá marcar dois silenciosos por corrida (mota e um suplente de acordo com o artº 01.31 das regras técnicas do Super Enduro).

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

13. SUBSTITUIÇÃO DO MOTOCICLO

Depois da data de encerramento das inscrições, qualquer mudança na marca do motociclo está sujeita a um pedido por escrito indicando as razões da mudança remetida ao Director da Prova.

Um piloto que tenha um problema na moto, poderá utilizar outra moto que não esteja a correr nesse momento, desde que esta esteja previamente verificada.

14. ATRIBUIÇÃO DE NÚMEROS

Os números serão atribuídos por classe - Prestige e Hobby.

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.

15. PREPARAÇÃO PARA A PARTIDA E PARAGEM ANTECIPADA DA PROVA

A partida será colectiva, com os motores a trabalhar, e com um máximo de 16 pilotos na grelha.

A grelha será organizada com os primeiros 8 pilotos na primeira linha e numa segunda os restantes (esta deverá compreender 1mt de largura em cada linha de partida).

Os procedimentos de partida são:

4 Minutos	Na zona de pré-grelha, será mostrada a placa de 4 min e toda a zona fica inacessível aos mecânicos/assistentes e Team Managers.
Antes da Partida	Depois de um sinal/apito, todas as pessoas deverão abandonar o local. O piloto deverá se preparar para a partida.
Preparativos	Depois do sinal/apito, o acesso á grelha estará aberto. Uma vez escolhida a posição na grelha, o piloto não poderá trocar. As únicas pessoas autorizadas na grelha serão TV, Oficiais e pilotos. Todas as outras terão que se manter na zona pré-grelha.
15seg precedentes	Os acessos tanto às zonas de pré-grelha e grelha estarão encerrados. Se um piloto tiver um problema mecânico na zona de pré-grelha e não o conseguir reparar, não poderá aceder á grelha. A penalidade de não respeitar esta regra será a desqualificação da manga em questão. Se um piloto tiver um problema mecânico na grelha, não poderá receber ajuda de qualquer tipo. A penalidade de não respeitar esta regra será a desqualificação da manga em questão.

Assim que o Director de Prova der o sinal:

- A) Uma placa com a indicação de 15 seg será mostrada e todos os pilotos deverão estar preparados para a largada. Esta placa será mostrada durante 15seg.
- B) No final dos 15seg, uma outra placa de 5seg será mostrada e a grelha deverá ser baixada entre 5 a 10seg depois desta ser posicionada.

Se por alguma anomalia técnica a grelha não funcionar, uma bandeira VERDE poderá ser usada para dar a partida. Neste caso o Director de Prova vai para uma lateral da grelha, e assim que baixar a bandeira verde a corrida terá o seu início.

Qualquer “falsa” partida será indicada pelo Director de Prova ou Presidente Júri mostrando uma bandeira vermelha. Neste caso, o piloto deverá regressar imediatamente para a zona de pré-grelha e uma nova partida será dada o mais breve possível.

Se a manga fôr interrompida por uma bandeira vermelha antes de metade desta estar concluída, uma nova partida deverá ser de imediato preparada. Os pilotos deverão regressar de imediato ao paddock.

Se a manga fôr interrompida por uma bandeira vermelha depois de metade desta estar concluída, a classificação será obtida pelas posições na respectiva volta, desde que todos os pilotos tenham completado pelo menos 2 voltas.

16. TEMPO DAS COMPETIÇÕES

a) A competição disputa-se da seguinte forma:

- 1 manga qualificação para PRESTIGE de 6 minutos mais uma volta (apuram para as mangas finais os 8 primeiros classificados, transitando os restantes para a manga de repescagem).
- 1 manga qualificação para HOBBY de 6 minutos mais uma volta (apuram para as mangas finais os 8 primeiros classificados, transitando os restantes para a manga de repescagem).
- 1 manga PRESTIGE de repescagem de 6 minutos mais uma volta apurando os restantes 8 pilotos.
- 1 manga HOBBY de repescagem de 6 minutos mais uma volta apurando os restantes 8 pilotos.

Nota: Estas mangas só se realizam com o mínimo de 9 pilotos. Caso este número seja inferior, os pilotos são apurados directamente para as mangas finais.

- As mangas finais serão compostas de 6 minutos mais uma volta para ambas as Classes (PRESTIGE e HOBBY).

- **Haverá um total de 3 mangas finais para cada Classe, sendo que a segunda manga será invertida, ou seja, os pilotos entrarão na grelha pela ordem inversa de classificação nas qualificações.**

- Classe PRESTIGE conta para efeito de Campeonato e Classificação Geral o somatório da classificação obtida nas três mangas.

Classe HOBBY não terá qualquer classificação, apenas receberá os respectivos prémios de corrida através do somatório de pontos das três mangas.

b) A última volta será contada quando da primeira passagem pela linha de chegada do piloto que se encontre em primeiro lugar, quando completado o tempo indicado.

c) As Organizações são obrigadas a indicar por meio de relógio ou painéis o tempo ou o número de voltas que faltam para o final da manga.

d) Um intervalo mínimo de 45 minutos é obrigatório entre cada corrida (manga) de cada classe, exceptuando a manga de repescagem. Os 45 minutos começam 5 minutos após o primeiro classificado ter passado a linha de chegada.

17. ABASTECIMENTO

17.1. O abastecimento só pode ser efectuado nas Zonas de Assistência. **A penalização por abastecer fora da zona atrás definida é a Exclusão.**

17.2. **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.**

18. SINAIS OFICIAIS

A sinalização oficial deverá ser indicada por meio de bandeiras, com as dimensões mínimas de 750x600 mm e nas seguintes cores:

Bandeira vermelha agitada: Paragem obrigatória para todos os pilotos.

Bandeira preta fixa com n.º do piloto: Paragem para o piloto em questão.

Bandeira amarela agitada: Perigo imediato, preparar para parar. Proibido ultrapassar, proibido saltar.

Bandeira branca com cruz vermelha: Corpo médico na pista, avançar com extrema precaução. Os pilotos deverão contornar cada salto um a um sem efectuar qualquer ultrapassagem até passar a zona sinalizada.

Bandeira azul agitada: Atenção, deve ceder passagem a um concorrente que lhe vai dar uma volta de avanço.

Bandeira de xadrez preta e branca: Fim da prova.

A idade mínima para ocupar os postos de sinalização é de 16 anos.

19. AJUDA EXTERIOR E PENALIDADES

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.

As seguintes situações implicam a desclassificação dos pilotos na manga/corrída:

a) Fazer obstrução premeditada ou tentar prejudicar outros pilotos.

b) Circular em sentido contrário ao indicado para o percurso, excepto quando a máquina de um piloto pára no ataque a uma subida - neste caso o piloto poderá inverter o sentido da marcha, utilizando unicamente a força da gravidade e de uma só vez, atendendo às instruções prévias dos fiscais de pista.

- c) Não cobrir o percurso delineado, excepto quando por motivos alheios à sua vontade o piloto sai da pista e, ao voltar à mesma por outro lugar (que não o de saída), não ganhe tempo ao seu percurso normal - neste caso não haverá motivo para desclassificação.
- d) É interdito o uso de intercomunicadores, quer em treinos quer em competição. A violação desta regra implica a desclassificação do infractor.
- e) Ultrapassar ou saltar qualquer obstáculo na amostragem da bandeira branca com a cruz vermelha.
- e) O piloto que não coloque a(s) sua(s) moto(s) no Paddock após o termo da prova, salvaguardando-se a hipótese e apenas que o mesmo não esteja presente por motivo de acidente ou assistência médica.
- f) O piloto que seja assistido por terceiros para ultrapassagem da linha de chegada em caso de avaria mecânica.

As seguintes situações implicam que a penalização a aplicar aos pilotos será de 2 minutos sobre o tempo decorrido após ter ultrapassado a linha de chegada:

- g) O motociclo do piloto deverá ter sempre colocado no decorrer da corrida/manga, o(s) silencioso(s) (ponteira(s) do escape), caso o(s) mesmo(s) por qualquer imprevisto venha(m) a sair do local ou a cair(em), o piloto deverá parar no local próprio para a assistência, logo que possível, e nunca deverá atravessar a linha de chegada sem esta(s) devidamente colocada(s).
Salvaguarda-se a situação de quando o piloto já ultrapassou na última volta da corrida a zona de assistência, e que, como é óbvio, não poderá voltar atrás pelo que não será penalizado.
- h) Fornecer qualquer tipo de informação ao piloto fora da zona de assistência.

20. 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).**

21. CRONOMETRAGEM

A tomada de tempos efectuar-se-á em segundos. 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.

As equipas de cronometragem deverão possuir “transponders” para efectuar prova. Em termos de obtenção dos resultados, as equipas de cronometragem deverão cumprir os seguintes requisitos:

- a) Garantir a realização dos serviços sem “transponders”.
- b) Apresentação de “online” na zona de assistência.
- c) Listagens dos Treinos, Classificações das mangas e da Geral.

22. 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.

23. 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.

24. PEDIDO DE CLARIFICAÇÃO

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

25. PROTESTOS E RECLAMAÇÕES

25.1. Protestos sobre motos

- 25.1.1. Em qualquer momento da prova os técnicos poderão fazer inspeções aos motociclos dos veículos.
- 25.1.2. Até 30 (trinta) minutos após a entrada em Paddock 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).
- 25.1.3. 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).
- 25.1.4. 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.

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

- 25.2.1. Até 30 (trinta) minutos após a entrada em Paddock 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€ (mil Euros).
- 25.2.2. 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.
- 25.2.3. Se os resultados da análise à gasolina vierem a dar razão ao protestado a caução depositada pelo protestante suportará os custos das análises.

25.3. 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 Paddock 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

26. 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. 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.

27.1. 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.

27.2. 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.

27.3. 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.

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

28. 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. 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 será atribuído Diploma de Campeão e Troféu ao piloto vencedor, bem como troféus aos segundos e terceiros classificados.

29. PRÉMIOS

a) Os prémios são atribuídos até ao 5º LUGAR da classificação da Classe PRESTIGE conforme tabela abaixo indicada:

Prémios para a Classe PRESTIGE – em Euros

1º	250,00
2º	150,00
3º	75,00
4º	50,00
5º	30,00

Prémios para a Classe HOBBY – Troféus ou material promocional

b) Para que os pilotos tenham direito ao prémio de classificação, deverão perfazer pelo menos 75% do percurso do vencedor de uma das mangas e desde que cortem a meta até 5 minutos após o mesmo.

c) Os organizadores deverão atribuir pelo menos 3 Troféus aos 3 primeiros classificados das corridas de HOBBY.

d) A entrega dos Troféus deverá ser feita logo após o final da respectiva manga e o pagamento dos prémios trinta minutos após a publicação dos resultados finais, excepto se houver lugar a reclamações.

e) É obrigatória a presença do piloto para receber os prémios a que tem direito, salvo motivo justificado aceite pela organização ou de ordem médica.

30. REQUISITOS MÉDICOS MÍNIMOS PARA A MODALIDADE SUPER 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.

- 1 ou mais veículos tipo B.
- 1 ou mais veículos tipo C.
- 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

31. SITUAÇÕES OMISSAS

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