



**REGULAMENTO CAMPEONATO NACIONAL  
TODO TERRENO**



**REGULAMENTO CAMPEONATO NACIONAL DE TODO TERRENO OPEN 2018**

## **CAMPEONATO NACIONAL OPEN DE TODO O TERRENO 2018**

### **Índice**

1. ÂMBITO
  2. DEFINIÇÕES
  3. REGULAMENTAÇÃO
  4. TERMINOLOGIA
  5. PILOTOS ADMITIDOS
  6. RELAÇÕES COM OS PILOTOS E CONCORRENTES
  7. INSCRIÇÕES
  8. IDENTIFICAÇÃO
  9. PILOTOS PRIORITÁRIOS
  10. ATRIBUIÇÃO DE NÚMEROS
  11. ORDEM DE PARTIDA
  12. CIRCULAÇÃO
  13. ASSISTÊNCIAS
  14. SEGUROS
  15. PUBLICIDADE
  16. CARTA DE CONTROLO
  17. ZONAS DE CONTROLO
  18. CONTROLOS HORÁRIOS
  19. CONTROLOS DE PASSAGEM E DE CRUZAMENTO
  20. SECTOR SELECTIVO
  21. REAGRUPAMENTOS E NEUTRALIZAÇÕES
  22. SINALIZAÇÃO DA PROVA
  23. PARQUE FECHADO
  24. VERIFICAÇÕES
  25. EQUIPAMENTO
  26. SEGURANÇA MÉDICA
  27. RECLAMAÇÕES / PROTESTOS
  28. CLASSIFICAÇÕES
  29. AJUDA EXTERIOR
  30. CASOS OMISSOS
  31. PROVAS
  32. VEÍCULOS, CLASSES E CATEGORIAS
  33. CALCULOS, PONTUAÇÕES CNTT
  34. PRÉMIOS
  35. SINALIZAÇÃO DE PERCURSO
- ANEXO 1 – QUADS  
ANEXO 2 – SSV/  
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 2018:

|                   |   |                                     |
|-------------------|---|-------------------------------------|
| 16 e 17 de Março  | Pinhal  | Escuderia de Castelo Branco         |
| 7 e 8 Abril       | Algarve   | Clube Automóvel do Algarve          |
| 28 e 29 Abril     | Ferraria  | C.C.R.D da Ferraria                 |
| 25 a 27 de Maio   | BAJA TT CAPITAL DOS VINHOS DE PORTUGAL<br>Reguengos | Sociedade Artística<br>Reguenguense |
| 7 e 8 de Setembro | Idanha  | Escuderia de Castelo Branco         |
| 22 e 23 Setembro  | Gois  | Gois Moto Clube                     |
| 25 a 27 Outubro   | Portalegre  | 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, SSVs) 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 diretor adjunto, responsável do sistema GPS, cronometragem, responsável pela segurança, responsável pela proteção 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 respetiva 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 efetuada 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 Direção 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 seletivos 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 respetiva 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 objeto 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 Direção da Prova por qualquer razão.

**Parque fechado:** ..... Zona em que nenhuma reparação ou intervenção é permitida.

**Aditamento:** ..... Documento oficial emitido pela Direção 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 receção 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 respetiva 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, excetuando as reclamações.

#### 7. INSCRIÇÕES

7.1 Todos os pilotos que desejem participar numa prova de todo-o-terreno devem preencher corretamente 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).

8.3a Os pilotos dos SSV 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 5 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.

## **10. ATRIBUIÇÃO DE NUMEROS**

10.1 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.

## **11. ORDEM DE PARTIDA**

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

#### 11.1.1 1ª Prova do Campeonato

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

#### 11.1.2 Restantes provas

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

11.3 Prólogo: Uma etapa/prólogo sob a forma de Sector Seletivo poderá ser realizada por decisão da organização. O tempo obtido nesta Etapa contará sempre para a classificação final da prova. A primeira Prova do Campeonato terá de ter obrigatoriamente prólogo.

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

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.

11.4.1 - As partidas para a 2ª Etapa/Sector Seletivo serão segundo a classificação no prólogo ou pela ordem indicada no ponto 10.1, no caso de não se ter sido disputado um prólogo.

Nas etapas seguintes segundo a última classificação da prova afixada.

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

11.4.2 - Motos e Quads deverão partir em conjunto para os setores seletivos a disputar após o prólogo, sempre que tal medida se justificar e em particular quando o número de participantes numa das disciplinas for reduzido. As partidas serão dadas de acordo com os tempos realizados no prólogo.

11.4.3 - Recomenda-se que a partida para cada etapa seja feita, no mínimo, com o seguinte intervalo: **de dois em dois minutos para os primeiros 15 pilotos, de minuto em minuto 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 SSV deve ser no mínimo de 15 minutos. Quando Motos e Quads participarem em conjunto o intervalo entre a última Moto/Quad e o primeiro SSV deve ser no mínimo de 15 minutos.

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

**11.4.4 - No caso de um piloto alinhar à partida de um Sector Seletivo mas não o completar, ser-lhe-á atribuído o tempo máximo concedido para percorrer o Sector Seletivo, acrescidos de eventuais penalizações no percurso (tais como ausência de passagem nos CPs) apresentado no Regulamento Particular da Prova.**

**No caso de um piloto não alinhar à partida do Sector Seletivo ser-lhe-á atribuído o tempo máximo concedido acrescidos de eventuais penalizações no percurso (tais como ausência de passagem nos CPs) apresentado no Regulamento Particular da Prova, mais uma penalização de 20 minutos. Contudo será, ainda assim, admitido à partida da etapa seguinte.**

**No caso em que as Etapas têm mais de um Sector Seletivo, se um piloto alinhar à partida do um 1º Sector Seletivo da Etapa mas não a completar, ser-lhe-á atribuído o tempo máximo concedido para percorrer os Sectores Seletivos que compõem a Etapa, acrescidos de eventuais penalizações no percurso (tais como ausência de passagem nos CPs) apresentado no Regulamento Particular da Prova.**

**No caso de um piloto não alinhar à partida em nenhum dos Sectores Seletivos que compõem a Etapa ser-lhe-á atribuído o tempo máximo concedido para percorrer cada um dos Sectores Seletivos que compõem a Etapa, acrescidos de eventuais penalizações no percurso (tais como ausência de passagem nos CPs), apresentado no Regulamento Particular da Prova, mais uma penalização de 20 minutos, por cada Sector Seletivo. Contudo será, ainda assim, admitido à partida da etapa seguinte.**

11.5 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.

11.6 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).

## **12. CIRCULAÇÃO**

12.1 No briefing, cuja presença é expressamente recomendada, pilotos/navegadores serão informados de todas as alterações de última hora e outras questões pertinentes, nomeadamente os aspetos de segurança. Nenhum piloto/navegador poderá alegar desconhecimento de uma informação quando esta foi dada no briefing. Quando houver caderno de itinerário, este será distribuído durante o briefing.

12.2 Durante toda a duração da prova todos os pilotos/navegadores 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.

12.3 É interdito, sob pena que poderá ir até à desclassificação:

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

12.4 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 infrator seja feita sem margem para dúvidas e deverá conter o local e a hora da ocorrência, e não deve ser suscetível de interpretações diversas.

### **12..5 DO CONTROLO DE VELOCIDADE.**

**12.5.1 – CONTROLO DE VELOCIDADE – Será estipulado no Regulamento particular da prova a identificação das zonas do percurso às quais são impostos limites de velocidade. As referidas zonas serão também identificadas no equipamento de controlo, nos Road Book e será colocada sinalização no percurso.**

**12.5.2 – A fiscalização do cumprimento do limite de velocidade é efetuado em função dos dados registados pelo equipamento de controlo, não sendo consideradas para este efeito o Road Book e a sinalização colocada no percurso.**

**12.5.2 - Quando os veículos se aproximam de uma zona de controlo de velocidade, o equipamento de controlo apresentará a velocidade máxima autorizada no monitor LED, a amarelo intermitente. Este sistema de alerta será ativado 100m antes de se aproximar da zona de velocidade controlada.**

**12.5.3 – Quando um piloto não respeitar o limite de velocidade, o Júri da Prova e após análise dos elementos disponibilizados pela equipa gestora do equipamento de controlo, pode decidir e penalizar o piloto infrator, as penalizações da atribuir pelo Júri da Prova são cumulativas, sendo as seguintes; 1ªInfracção – 2 minutos, 2ªInfracção – 5 minutos e 3ªInfracção ou mais – fica à consideração do Júri da Prova.**

### **12.6. – DA CEDÊNCIA DE PASSAGEM (CATEGORIA SSV)**

**12.6.1 - Na categoria SSV quando o veículo se aproxima de outro veículo a uma distância média de 200m, o piloto deverá solicitar pelo equipamento de controlo, o pedido de ultrapassagem. Quando o veículo da frente receber o sinal de cedência de passagem, está obrigado a ceder a passagem à viatura que o precede.**

**12.6.2 - As alterações à distância média entre os dois veículos e o sinal de cedência de passagem fornecido ao equipamento de controlo do veículo da frente são estipulados no regulamento particular da prova, ou em aditamento a este no decorrer da prova.**

**12.6.3 - Quando o equipamento de controlo do veículo receber o sinal de cedência de passagem, e o concorrente não ceder a passagem à viatura que o precede, o Júri da Prova e após análise dos elementos**



disponibilizados pela equipa gestora do equipamento de controlo, pode decidir penalizar o piloto infrator.

É praticado uma infracção cada vez que o piloto recebe o sinal e não cede a passagem.

É considerado um Cumulo de infracções o conjunto de infracções praticadas, no decorrer de cada Prologo ou Sector Selectivo.

Considera-se o 2ª Cumulo de infracções e seguintes por reincidência de infracções sucessivas nos Sectores Selectivos seguintes.

12.6.4 - As penalizações a atribuir pelo Júri da Prova são cumulativas, ou seja, são aplicadas penalizações, por cada infracção cometida pelo piloto.

Verificando-se mais do que uma infracção em cada Prologo ou Sector Selectivo é formado um cúmulo de infracções, sendo aplicada uma penalização por cada infracção.

As penalizações por cada infracção ou cúmulo de infracções são seguintes:

1ª Cúmulo de infracções – 2 minutos por infracção;

2ª Cúmulo de infracções – 5 minutos por infracção;

3ª Cúmulo de Infracções ou seguintes – fica à consideração do Júri da Prova.

## 12.7 – DOS CORTES/ATALHOS

12.7.1 - Os pilotos que efetuam cortes/atalhos ao percurso, 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).

## 13. ASSISTÊNCIAS

13.1 É obrigatório que a localização destas zonas (Assistência e Paddock) seja devidamente identificada, sendo recomendável a elaboração de um RoadBook para as equipas de assistência lá chegarem, Estas zonas terão que ter boas condições de acesso e operacionalidade, capacidade conjunta para todas as equipas, preferencialmente em zonas sem pó e recomendavelmente com pontos de eletricidade na assistência e obrigatoriamente na zona de Paddock principal, para assim facilitar o trabalho das equipas de assistência.

13.2. 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.

13.3. É obrigatório que cada equipa de assistência esteja equipada com um extintor validado de no mínimo 5Kg e num raio de 5m à zona de à zona de trabalho.

É recomendado que durante os reabastecimentos os pilotos estejam totalmente protegidos com vestuário adequado e ignífugo.

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

13.6 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.

13.7 Para Todos os veículos a zona de assistência será de velocidade limitada a 30Km/Hora, controlada pelo GPS, no caso de incumprimento será atribuída ao piloto uma penalização pelo Júri da Prova.

**13.8 Na categoria SSV, os pilotos estão obrigados a parar os veículos em todas as zonas de assistência. Para o efeito apenas são autorizados a reiniciar a marcha após imobilização total da viatura e parar o funcionamento do motor. O não cumprimento desta norma implica uma penalização a atribuir pelo Júri de Prova.**

13.9 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 o veículo desligado e empurrado à mão. O não cumprimento deste artigo implica a desclassificação.

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

13.11 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.

#### **14. SEGUROS**

14.1 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.

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

14.3 Em caso de ser necessário atuar 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.

#### **15. PUBLICIDADE**

15.1 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.

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

#### **16. CARTA DE CONTROLO**

16.1 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 seletivo. A carta de controlo será devolvida no controlo 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.

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

16.3 A apresentação da carta de controlo nos diferentes controlos e exatidão 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.

16.4 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.

**16.5 A todos os pilotos serão atribuídos horários de partida para os Sectores Seletivos, enquanto não for confirmada a desistência do piloto, mediante a entrega da carta de controlo ao diretor de prova, membro da organização designado para o efeito ou a um dos controladores.**

#### **17. ZONAS DE CONTROLO**

17.1 Todos os controlos, tais como controlos horários de partida e chegada do troço seletivo 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.

17.2 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.

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

17.4 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.

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

#### **18. CONTROLOS HORÁRIOS**

18.1 Nos controlos horários, os controladores indicarão na carta de controlo a hora da apresentação que corresponde ao momento exato 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 adotar um andamento excessivamente lento.

18.2 A hora ideal de controlo é obtida somando ao tempo parcial para percorrer o sector de ligação ou sector seletivo 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 fração de minuto, até ao limite indicado no regulamento particular.

18.3 Para os sectores seletivos, 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 fotoelétricas e registo impresso. Nos controlos de chegada os pilotos são autorizados a entrar por avanço sem incorrerem penalizações.

18.4 Quando um piloto não puder apresentar o motor do seu veículo em funcionamento à chegada a um controlo horário, excetuando 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 seletivo: 1 minuto por cada minuto de atraso.

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

18.6 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.

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

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

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

18.10 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.

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

18.12 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.

18.13 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.

## **19. CONTROLOS DE PASSAGEM E DE CRUZAMENTO**

### **19.1 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 controle) 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.

### **20.2 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.

## **20 SECTOR SELECTIVO**

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

20.2 Na partida para o sector seletivo, 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.

20.3 A partida para o sector seletivo à hora indicada na carta de controlo não poderá ser adiada, exceto em caso de força maior.

20.4 Uma partida efetuada 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 infração.

20.5 A chegada do sector seletivo 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.

20.6 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).

20.7 Todo o piloto que se recuse a partir para o sector seletivo 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.

20.8 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

20.9 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.

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

## **21. REAGRUPAMENTOS E NEUTRALIZAÇÕES**

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

21.2 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 diretamente com o seu veículo para o parque fechado.

21.3 Devido a fatores imprevisíveis a Direção 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.

## **22. 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 incorreto.

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.

## **23. PARQUE FECHADO**

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

23.2 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.

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

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

-..... Mexer na sua moto/quadriciclo/SSV exceto para a colocar e retirar do parque fechado;

-..... Mexer na moto/quadriciclo/SSV de outro concorrente;

-.....Fumar.

23.5 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 retificações 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.

23.6 Como exceção 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.

23.7 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.

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

23.9 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.

23.10 Em casos excecionais, 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 SSV) por ação 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.

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

## **24. VERIFICAÇÕES**

**24.1 Nas verificações Administrativas** serão controlados as Licenças Desportivas; Cartão de Cidadão; Carta de Condução; Livrete do veículo 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 acionado pelo motor do motociclo; Manetes de embraiagem e de travão; Matrícula; Número de quadro (tem que coincidir com o livrete) e Controlo de ruído.

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.

24.2 Deverá ser apresentado nas verificações técnicas o capacete, que terá ser do tipo homologado 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.

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

24.4 A qualquer momento durante a realização da prova, poderão ser efetuadas verificações complementares à moto, quad, SSV e ao piloto/navegador. O piloto é responsável durante toda a prova pela conformidade técnica do seu veículo.

24.5 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 respetiva classificação deverá ser alterada. Em qualquer dos casos o piloto pode estar sujeito a outras penalidades quer na prova, quer a aplicar pela FMP.

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

## **25. EQUIPAMENTO**

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

25.2 É obrigatória a apresentação do capacete nas Verificações Técnicas.

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

25.4 Não é permitida a colocação de camaras de vídeo, equipamentos similares e respetivos suportes nos capacetes.

25.5 A colocação de camaras nos veículos ou nouro ponto do equipamento do piloto requer autorização e respetiva verificação prévia.

## **26. SEGURANÇA MÉDICA**

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

26.2 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 seletivo;
- ..... Todos os 50 km;
- ..... Chegada do troço seletivo.

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.

## **27. RECLAMAÇÕES / PROTESTOS**

### **27.1. Protestos sobre veículos**

27.1.1. Até 30 (trinta) minutos após a publicação da classificação oficiosa 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 500 € (Quinhentos Euros) por área da moto sob protesto.

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

27.1.3. 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 efetuada 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.

27.1.4. 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.

### **27.1.5. 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 250 € (duzentos e cinquenta Euros), que será devolvido se vier a ser dada razão ao reclamante, e ser apresentada nos prazos indicados no ponto 3.5.1

### **27.1.6.. 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 Direção da FMP, até 5 (cinco) dias úteis após a publicação dos resultados oficiais.

### **28. CLASSIFICAÇÕES**

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

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

28.3 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.

28.4 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.

28.5 As classificações oficiais da prova serão afixadas no quadro oficial da prova num período nunca superior a uma hora depois do encerramento do controle de chegada.

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

### **29. AJUDA EXTERIOR**

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

A expressão “Ajuda Exterior” significa toda a ação 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.

### **30. 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.

### **31. PROVAS**

A organização de uma prova pontuável para o CNTTO 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 respetivos 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 efetuarem 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 CNTTO.

O intervalo mínimo entre duas provas do CNTTO 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, atas, aditamentos, relatórios)

### **32. VEÍCULOS, CLASSES E CATEGORIAS**

32.1 São admitidos a participar todos os veículos 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



- SSV
- SSV T1
- SSV T2
- SSV T1 Navegadores
- SSV T2 Navegadores

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.

32.2. Na **CLASSE PROMOÇÃO** destina-se a:

**-Todos os Pilotos que não tenham obtido qualquer tipo de licença FMP nos últimos 3 anos (2015,2016 e 2017), salvo se tenham obtido licença de um evento, em cada ano (2015,2016 e 2017).**

**Exclui-se ainda os pilotos que tenham participado em provas internacionais pontuáveis para as Taças e Campeonatos FIM.**

Existem ainda as classes de PROMOÇÃO SENHORAS e PROMOÇÃO VETERANOS que dão origem ao Troféu Nacional de Senhoras e ao Troféu Nacional de Veteranos, respetivamente. Nestas categorias serão classificados respetivamente os concorrentes do sexo feminino e os pilotos que dia 1 de Janeiro de 2018 tenham completado **45 anos ou mais**, independentemente da classe do veículo usado.

**32.3 Classe Júnior destina-se a:**

**Todos os pilotos com menos de 25 anos (no 1º dia do ano do campeonato) e serem detentores de uma carta de condução válida para o veículo inscrito.**

Para a competição SSV existirá um Campeonato destinado aos Navegadores.

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

35.5 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).

35.6 Apenas poderão participar nas provas do Campeonato Nacional Open de Todo-o-Terreno, veículos devidamente documentados, matriculados, incluindo o respetivo 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. (Exceção 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 SSV (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 atuação fraudulenta, passível de sanções.

32.7 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.

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

32.9 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 refletidas 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.

### 33. CÁLCULO DE PONTUAÇÕES

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

33.2 O resultado de um piloto/navegador 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/navegador 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/navegador 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 seletivos da prova. Entre os 75% e os 50% será atribuída metade da pontuação. Abaixo dos 50%, a prova não será válida.

Os navegadores só terão pontuação se permanecerem a totalidade da corrida a bordo do veículo.

33.3 Aos pilotos classificados na Classificação Geral e de cada Classe serão atribuídos pontos conforme a seguinte tabela:

| Classificação | 1  | 2  | 3  | 4  | 5  | 6  | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | >15 |
|---------------|----|----|----|----|----|----|---|---|---|----|----|----|----|----|----|-----|
| Pontos        | 25 | 20 | 16 | 13 | 11 | 10 | 9 | 8 | 7 | 6  | 5  | 4  | 3  | 2  | 1  | 1   |

33.4 Nas Motos, Quads e SSV exclui-se para a pontuação final o pior resultado do total das classificações obtidas pelos pilotos/navegadores 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/navegador que obtiver maior número de pontos na respetiva classificação absoluta ou da classe será declarado Campeão Nacional, ou Vencedor do troféu, da respetiva 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 SSV/).

Serão Campeões Nacionais TT Open 2018 os primeiros classificados das Classes:

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

TT Open Quads

TT Open SSV/, TT Open SSV/Navegadores

Serão Vencedores dos Troféus Nacionais TT 2018 os primeiros classificados das Classes:

Motos Promoção, Motos Veteranos, Motos Senhoras

Quad Promoção, Quad Veteranos e Quad Senhoras

SSV/ Promoção, SSV/ Veteranos e SSV/ Senhoras

Cada classe, em cada prova, só atribuirá pontuação para o respetivo 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.

#### **34. PRÉMIOS**

34.1. 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 ausência injustificada e reportada pelo clube organizador poderá vir a ser penalizada com a perda de pontos, a atribuir pelo Júri da prova.

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

34.3 Aos três primeiros classificados de cada classe (com o mínimo de 5 inscritos à partida), serão atribuídos troféus/taças. Para a classe de Senhoras (com o mínimo de 2 inscritos à partida) serão atribuídos troféus/taças às três primeiras classificadas serão ainda atribuídos troféus/taças aos seis primeiros da Classificação Geral.

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

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

34.6 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. As respetivas pontuações terão em linha de conta as duas primeiras marcas ou concorrentes em cada prova e classe, implicando sempre a presença mínima de cinco participantes.

#### **35. SINALIZAÇÃO DO PERCURSO**

Com o objetivo 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.

35.1 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.

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

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

35.4 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).

35.5 Faz parte integrante da tarefa da direção 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.

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

35.7 A identificação dos obstáculos - adiante referidos como extraordinários - suscetíveis 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.

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

35.9 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.

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

35.11 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.

35.12 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.

35.13 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.

35.14 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 acionado por uma manete fixa no guiador.

4.2 TRÁS ..... Um só travão atrás é suficiente sendo este acionado 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 proteções laterais entre as rodas (vulgo Nerf-Bars). A largura destas proteções 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 proteções 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 proteção 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 proteções 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 proteções.

6.4 Todas as manetes, embraiagem, travão, etc., devem terminar em forma de esfera, tendo estas um diâmetro mínimo de 18mm.

6.4 Um corta circuitos deve ser montado de modo a funcionar logo que o piloto deixe o seu quad.

6.5 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 acionado 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 guidador 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.

## ANEXO 2 – SSV

### 1. DEFINIÇÃO

SSV (SIDE BY SIDE VEHICLE) – Veículos motorizados produzidos em série de duas ou quatro rodas motrizes, sistema de direção acionado por um volante, com marcha a trás acionada pelo piloto, sistemas de transmissão CVT (constant velocity transmission) ou caixa de velocidade com seletores de punho ou comandos de volante e 2 ou 3 pedais, numa disposição lado a lado à semelhança dos automóveis convencionais. Originalmente desenhados para 2 ou 4 passageiros e equipados com todos os equipamentos exigidos na convenção internacional sobre circulação em estrada pública. Estes veículos têm seguros de circulação, são registados, matriculados e homologados pelo Instituto da Mobilidade e Transportes (IMT) como quadriciclo, T1, T2, T3, ou entidade equivalente no caso de viaturas registadas no estrangeiro.

### 2. CATEGORIAS

Para 2018 existirá o campeonato open de “SSV”. Este será classificado prova após prova a fim de se obter a classificação absoluta dos participantes com veículos “SSV”, contudo, existiram duas categorias diferenciadas pela motorização do veículo, denominadas por “SSV T1” e “SSV T2”.

- Na “SSV T1” participaram todos os veículos que de origem do fabricante, sejam de motor Turbo / Sobrealimentados com limite de cilindrada de 1050 cc ou posteriormente alterados com peças de de origem do fabricante.
- Na “SSV T2” participaram todos os veículos atmosféricos com o limite de cilindrada de 1050 cc, e os anteriormente denominados Buggies/Protótipos com o limite de cilindrada de 1400 cc (o tipo de motores permitidos são os originais conforme sua homologação ou derivados de motociclos, não sendo permitida a sobrealimentação).

### 3. PASSAPORTE TÉCNICO (PT)

A cada viatura será atribuído um PT fornecido pela FMP (anexo 4), que será válido quando preenchido e apresentado nas verificações técnicas ao veículo, sendo validado para todas as restantes provas do CNTT. Este deverá apresentar-se em boas condições nas verificações documentais e técnicas, sendo da total responsabilidade do piloto/equipa.

Neste serão assinaladas as falhas ou incumprimentos verificados, podendo também ser solicitado à equipa por qualquer comissário ou Júri da Prova no decorrer da mesma.

#### **4. DIMENSÕES**

A largura máxima dos limites do carro permitida é de 1915mm (75,4 polegadas).

A altura e comprimento do carro são livres.

#### **5. RODAS / PNEUS**

O tipo de pneus a usar é livre assim como a medida das jantes desde que produzidos em série por uma marca, acessíveis para todos os participantes e específicos para o uso em todo-o-terreno.

#### **6. SUSPENSÕES**

O curso final de roda é livre, todavia a integridade estrutural e suas ancoragens será verificada e nenhum componente deverá apresentar danos estruturais nem arestas vivas que comprometam a segurança.

Os seus parafusos de aperto devem ter diâmetro mínimo de 10mm.

Os reservatórios dos amortecedores quando instalados remotamente devem ser ancorados dentro da estrutura do chassi em ferragens próprias que impossibilitem soltar-se em caso de capotamento.

É proibido o acesso direto aos ajustadores dentro da viatura com ou sem os cintos de segurança apertados.

É proibido qualquer sistema ativo ligado aos amortecedores, barras estabilizadoras ou braços de suspensão.

É proibida a interligação das barras estabilizadores frente/ trás por qualquer meio mecânico.

#### **7. DEPÓSITO DE COMBUSTÍVEL**

Apenas é permitido o uso de um depósito de combustível. Este só poderá ser de origem do fabricante do veículo e que o acompanha no estado original de fábrica. Deverá estar instalado dentro da estrutura principal do veículo, e apertado do modo como o fabricante o instala.

Todas as zonas inferiores ao depósito deverão ser protegidas por placas de fundo fabricadas em aço, alumínio ou plástico de alta resistência com espessuras respetivas de 3mm, 5mm ou 8mm.

Os bocais de enchimento são livres desde que cumpram a estanquicidade do combustível dentro do depósito.

O local de saída do respiro do depósito bem como suas tubagens deve ser afastado de zonas quentes, bem fixas e colocada uma válvula de segurança visível nas verificações técnicas, que feche por gravidade em caso de capotamento. A tubagem do respiro deverá ser elevada até perto do limite superior do chassi e novamente direcionada para baixo por outro local o mais afastado possível das zonas quentes/inflamáveis.

É recomendável que todas as canalizações de combustível que abasteçam ou retornem do motor, sejam equipadas com válvulas de corte automático de combustível, situadas diretamente junto ao reservatório, e que fechem automaticamente todas as canalizações sobre pressão caso alguma sofra uma rotura ou perda. Estas canalizações devem manter as posições e o formato originais.



## 8. DIRECÇÃO

Podem ser montados desmultiplicadores de direcção e encaixes rápidos do volante de acordo com recomendações internacionais.

A caixa de direcção e respetivos órgãos mecânicos internos não podem ser alterados.

## 9. SEGURANÇA

### 9.1. BANCOS

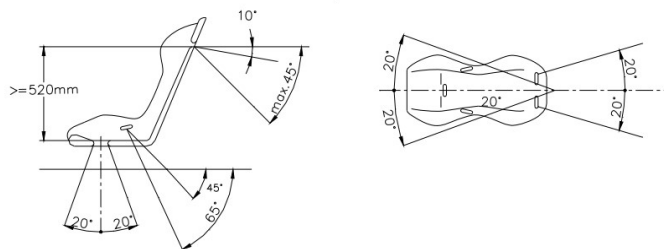
Têm de ser homologados para competição automóvel e terão de estar em excelente estado de conservação.

As fixações devem ser fabricadas conforme os seguintes requisitos: por cada banco, 2 chapas quinadas longitudinais inteiras em aço com 3mm de espessura ou alumínio com 5mm de espessura, diretamente apertadas ao chassi ou por meio de uma estrutura apertada no chassi com no mínimo 4 pontos de aperto. Os parafusos a utilizar devem ter diâmetro mínimo de 8mm e classe mínima de 8.8 com anilhas de aba larga. Nenhum sistema de calhas com ajuste ou desmontagem rápida será autorizado.

### 9.2. CINTOS

Uso obrigatório por ocupante de cintos com 5 ou 6 pontos de fixação, com homologação e em excelente estado de conservação.

Recomenda-se que as faixas dos ombros devem dirigir-se para trás e para baixo com um ângulo de 10º a 45º como demonstra a figura seguinte. Estas devem passar pelas aberturas dos bancos próprias para o efeito, e ser fixadas por uma volta de cinto e ferragem própria.



As faixas dos cintos abdominais e entre pernas são instaladas individualmente e com passagem através dos orifícios próprios dos bancos. Devem percorrer trajetos curtos e estar livre de contacto com arestas vivas.

Os pontos de fixação possíveis são argolas para cintos com ferragens de fecho de mola (imagem 1) ou chapas com furo de 12mm para cintos com ferragem de aparafusar a parafusos M12 (imagem 2).



A zona de aplicação deverá ser previamente reforçada por bolachas circulares com 40mm de diâmetro ou retangulares com 50x40mm, soldadas e moldadas ao chassi ou estrutura dos bancos com espessura mínima de 3mm.

Deverá estar instalado um corta-cintos por pessoa e deverá encontrar-se permanentemente acessível em posição de corrida com cintos colocados.

A não utilização deste elemento de segurança básico em qualquer momento da prova implica a desclassificação imediata. No caso de avaria dos fechos dos cintos, o veículo é obrigado a permanecer parado em local seguro até os sistemas estarem reparados.

### 9.3. REDES

O uso de redes laterais protetoras com sistema de abertura rápido é obrigatório. Estas devem ser homologadas e estar em perfeito estado de conservação.

Quando não homologadas, as fitas das redes têm ter no mínimo 19mm de largura, estar espaçadas entre 50 a 100mm e ser resistentes o suficiente para aguentar impactos fortes. A sua colocação deverá preencher o máximo de espaço possível de modo a impossibilitar a saída dos membros superiores dos ocupantes em qualquer ocasião.

### 9.4. CORTA CIRCUITOS

Todos os veículos deverão ter instalado um sistema de corta circuitos geral que desliga o motor, ignição, luzes ou qualquer outro dispositivo à exceção do extintor de disparo elétrico.

Deverá estar instalado de forma acessível a ambos os pilotos em posição de corrida, com cintos colocados e assinalado com indicadores de posição ON-OFF.

É obrigatória a colocação de 2 interruptores exteriores frontais em cada lado do veículo, junto aos pilares A em zona protegida e visível. É recomendado o uso de proteções em materiais flexíveis e aplicados no sentido de marcha para evitar acionamentos acidentais por ramos ou pedras.

A sua localização deverá estar sempre assinalada pelo sinal triangular azul com raio encarnado no seu interior.

### 9.5. EXTINTORES

Cada viatura deve estar equipada com um extintor automático de capacidade mínima de 4 kg, com 6 expressores, fixado com pelo menos duas cintas metálicas de forma segura (fixado com ligação ao chassi), e por um extintor manual de capacidade mínima de 2 kg instalado livremente dentro da estrutura do veículo.

O extintor automático deve ser acionado no mínimo por 1 interruptor facilmente acedível a ambos os pilotos na posição de condução e com os cintos devidamente apertados, e outros 2 interruptores devem estar na proximidade dos corta circuitos frontais, protegidos de igual forma. Todos os interruptores têm de estar assinalados pelo símbolo de circulo branco com letra "E" no interior.

As tubagens para os injetores devem estar livres de contactos com arestas vivas, bem fixados e os seus injetores não devem estar virados na direção dos ocupantes.

A cavilha dos extintores deverá ser retirada antes da partida para os sectores seletivos, estar facilmente visível e assinalada com uma fita de cor vermelha com 20x200mm (conforme figura seguinte). Este procedimento será verificado sempre pelos comissários na partida bem como em qualquer outra altura durante os troços de classificação. O não cumprimento deste procedimento de segurança causará penalizações a definir pelo júri de prova.



### 9.6. EQUIPAMENTOS DE PILOTOS

Os equipamentos de vestuário obrigatórios por ocupante são: fato ignífugo, capacete homologado com viseira ou óculos de proteção, botas ignífugas e luvas ignífugas.

É fortemente recomendado o uso de proteções cervicais tipo "HANS".

Não é permitida a condução com qualquer membro a descoberto ou não utilização dos elementos obrigatórios durante os troços de classificação.

### 9.7. LUZES DE PÓ

É obrigatório para além dos sistemas em conformidade com a convenção internacional sobre circulação em estrada descritos no ponto 1, o uso de 4 sinalizadores luminosos suplementares de segurança.

As “luzes de pó” devem ser ligadas em paralelo às linhas de presença e stop do sistema básico de luzes, colocados nos extremos laterais traseiros mais altos do tejadilho. Luzes de presença no lado de fora e stop no lado de dentro. A intensidade das luzes deve ser forte e superior às originais com dimensões mínimas circular de 80mm diâmetro, quadrado de 70x70 mm, ou de área equivalente.

### 9.8. ESTRUTURA DO CHASSI / ARCO DE SEGURANÇA

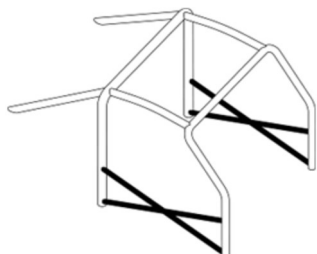
Todos os veículos deverão respeitar uma das seguintes estruturas principais (a cinzento) do arco de segurança:



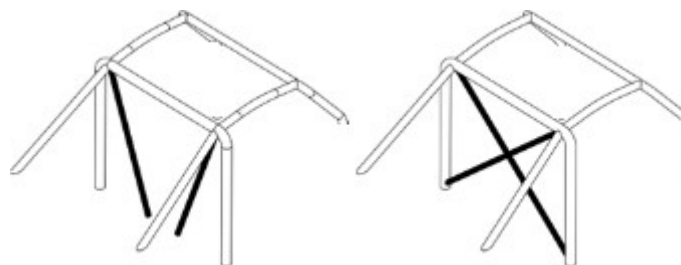
Os tubos (a cinzento) da estrutura escolhida deverá ser em aço carbono sem costura, apenas de perfil circular, com espessuras mínimas de 50x2mm (2.0x0.083 in) ou 45x2,5mm (1.75x0.095 in), e tensão de cedência mínima de 350 MPa (50 kPsi).

Definida a estrutura principal do arco de segurança é obrigatório a aplicação de todos os seguintes reforços em material equivalente ao anterior, mas com dimensões mínimas de 38x2,5mm (1.5x0.095 in) ou 40x2mm (1.6x0.083 in).

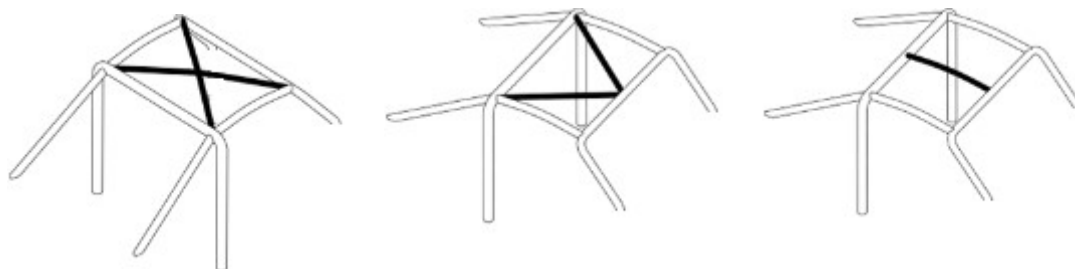
- Reforço lateral-abdominal:



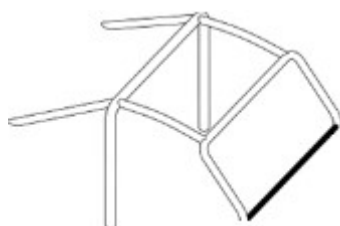
- Reforços traseiros aos ocupantes:



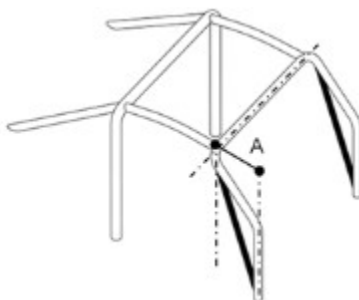
- Reforços superiores:



- Reforço frontal:

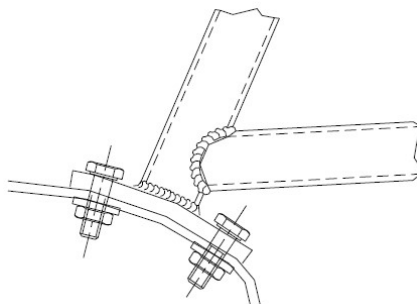


- Reforço frontal lateral superior:



A distância entre os capacetes dos pilotos e os reforços superiores do arco de segurança tem de ser no mínimo de 5 cm. A parte de cima do tejadilho tem que ser fechada (chapa, fibra ou plástico).

Os reforços a aplicar deverão estar ligados pelo mesmo método de união que o arco de segurança original - soldadura ao longo do perímetro de união entre tubos conforme figura seguinte, com total penetração no material base.



O arco de segurança tem de ser homologado pela FMP, sendo necessário apresentação de comprovativo do material usado na construção (ficha técnica do aço) a fim de ser entregue o certificado numerado pela FMP.

É fortemente recomendado o fabrico do arco de segurança por um soldador qualificado/empresa certificada.

#### **9.9. ESPELHOS RETROVISORES**

É fortemente recomendado o uso de dois retrovisores exteriores laterais e um retrovisor central interior.

#### **10. ASSISTÊNCIAS**

Todas as viaturas são obrigadas a percorrer as zonas de assistências de acordo com o identificado no capítulo 12 do Regulamento Campeonato Nacional Todo-o-Terreno 2018.

O tapete ecológico para destes veículos deverá ser fabricado em material absorvente e impermeável em face oposta. As dimensões mínimas do tapete são do perímetro máximo do carro (largura do tapete igual à largura entre eixos, e comprimento do tapete igual ao comprimento máximo do veículo). Deverá encontrar-se em perfeitas condições.

O sistema de reabastecimento destes veículos é livre, mas terá de ser seguro de modo a evitar derrames de combustível.



## Regulamento Campeonato Nacional de Todo Terreno Open 2018



**A organização reserva o direito de não admitir, desclassificar ou penalizar qualquer participante que não cumpra a segurança mínima ou esteja fora dos padrões ou regras ambientais em vigor no critério do Comissário Técnico.**

**Todos os casos que possam suscitar dúvidas ou omissos neste regulamento deverão ser expostos prontamente através do endereço [geral@fmp-live.pt](mailto:geral@fmp-live.pt) ou expostos diretamente aos comissários técnicos.**

**Estes casos serão analisados pela FMP e respondidos com a maior brevidade possível.**



## PASSAPORTE TÉCNICO

### MOTO/QUAD/SSV

Identificação :

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:

1ª. Prova

2ª. Prova:

3ª. Prova

4ª. Prova

5ª. Prova

6ª Prova

7ª Prova

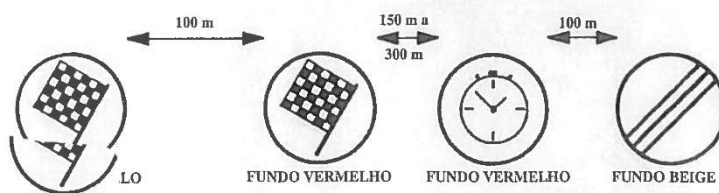
Assinaturas

Piloto \_\_\_\_\_

FMP \_\_\_\_\_

### ANEXO 5 SINALIZAÇÃO





CONTROLO HORÁRIO DE CHEGADA

