

Troféu Nacional de Sprint Enduro 2019

FEDERAÇÃO DE MOTOCICLISMO DE PORTUGAL

=Regulamento=



INDÍCE

- 1. DESCRIÇÃO**
- 2. PUBLICAÇÃO DO REGULAMENTO PARTICULAR**
- 3. FORMATOS DAS PROVAS**
 - 3.1 FORMATO 1 (Closed course)**
 - 3.2 FORMATO 2 (Open Course)**
- 4. CLASSES**
 - 4.1 ELITE**
 - 4.2 VERDES**
 - 4.3 VETERANOS / SUPER VETERANOS**
 - 4.4 SENHORAS**
 - 4.5 HOBBY / SUPER HOBBY**
- 5. JURISDIÇÃO**
- 6. CLASSIFICAÇÃO**
 - 6.1 ATRIBUIÇÃO DA CLASSIFICAÇÃO NO FORMATO 1**
 - 6.2 ATRIBUIÇÃO DA CLASSIFICAÇÃO NO FORMATO 2**
- 7. LICENÇAS DOS PILOTOS**
- 8. NÚMERO DE INSCRIÇÕES**
- 9. ENCERRAMENTO DAS INSCRIÇÕES**
- 10. PLACAS DE NÚMEROS**
- 11. ATRIBUIÇÃO DE NÚMEROS**
- 12. ILUMINAÇÃO, MATRÍCULA E DESCANSO**
- 13. VERIFICAÇÕES**
- 14. ASSISTÊNCIA**
- 15. ABASTECIMENTO**
- 16. AJUDA EXTERNA E PENALIDADES**
- 17. SEGUROS (Responsabilidade Civil)**
- 18. CRONOMETRAGEM**
- 19. VERIFICAÇÕES FINAIS**
- 20. ACEITAÇÃO DAS DECISÕES OFICIAIS**
- 21. PEDIDO DE CLARIFICAÇÃO**
- 22. PROTESTOS E RECLAMAÇÕES**
 - 22.1 PROTESTOS SOBRE MOTOS**
 - 22.2 PROTESTOS SOBRE GASOLINA**
 - 22.3 RECLAMAÇÕES SOBRE CLASSIFICAÇÃO OU COMPORTAMENTO DE OUTRO PILOTO**

- 23. RECURSO**
- 24. COMPOSIÇÃO DO JÚRI - INTERPRETAÇÃO DO REGULAMENTO**
 - 24.1. COMPOSIÇÃO DO JÚRI**
 - 24.2 O PRESIDENTE DO JÚRI**
 - 24.3 O DIRECTOR DE PROVA**
- 25. RESULTADOS**
- 26. PRÉMIOS**
- 27. REQUISITOS MÉDICOS MÍNIMOS PARA A MODALIDADE DE SPRINT ENDURO**
- 28. SITUAÇÕES OMISSAS**

1. DESCRIÇÃO

O Sprint Enduro é um teste de velocidade, endurance e fiabilidade, baseado numa série de Especiais a percorrer durante o dia da prova.

No decorrer deste Trofeu Nacional, poderão existir dois formatos distintos de prova, conforme descrito no Ponto 3 deste Regulamento.

2. PUBLICAÇÃO DO REGULAMENTO PARTICULAR

O Regulamento Particular (RP) deve conter o programa da prova, taxa de inscrição, morada, email do Clube organizador, oficiais de prova e demais informação tendo que 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 respetivo suporte para a fixação na moto terão de o fazer, sendo o seu custo de 5,00€ não reembolsável (quem já o tiver na moto não necessita de adquirir outro).

3. FORMATOS DAS PROVAS

Neste Trofeu Nacional de Sprint Enduro (T.N.S.E) serão permitidos dois formatos de prova:

→ **Closed Course (FORMATO 1)**

→ **Open Course (FORMATO 2)**

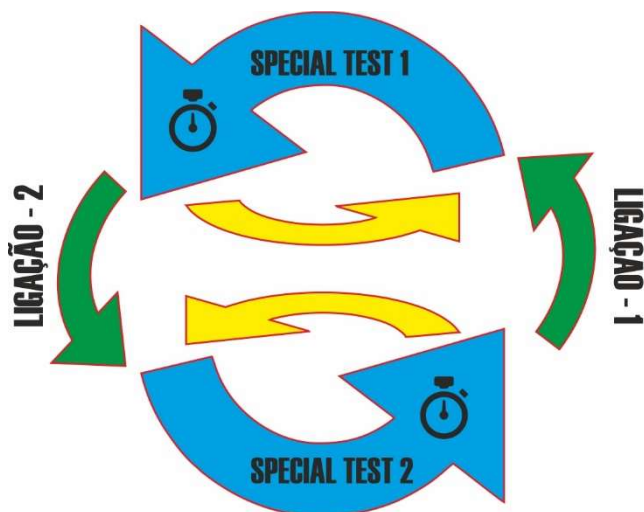
Ambos os formatos são abaixo descritos:

3.1 FORMATO 1 (Closed course)

Neste formato existirão duas Especiais contíguas, a **Special Test 1** e **Special Test 2**, cada uma com uma **dimensão entre os 4 e os 8 minutos**, a definir em RP de cada prova.

Entre elas existirão ligações bastante curtas.

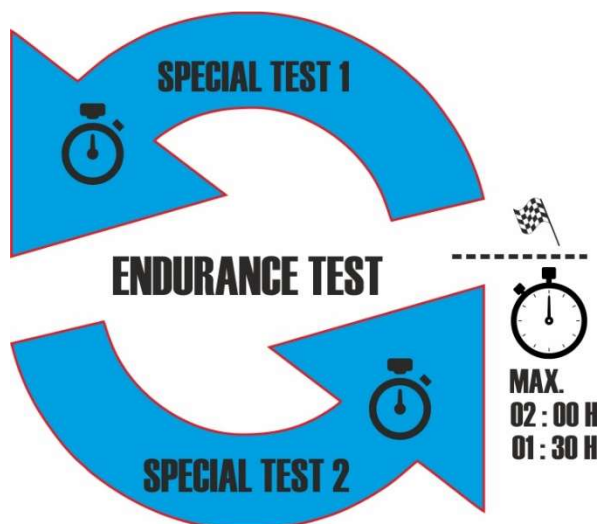
Durante a manhã, os pilotos percorrerem cada uma das especiais, da seguinte forma:



- ✓ Os Pilotos serão divididos em dois grupos, Pilotos Federados e Pilotos não Federados
- ✓ Cada grupo percorrerá **uma das especiais várias vezes consecutivas**, sendo o número de vezes definido no RP da prova.
- ✓ Após todos os Pilotos concluírem as várias voltas à especial, estes serão agrupados e efetua-se a **troca de grupos entre especiais**.
- ✓ Após esta troca, cada um dos grupos percorrerá várias vezes consecutivas a especial que ainda não tinham percorrido
- ✓ Ambos os grupos percorreram o mesmo número de voltas em cada uma das especiais
- ✓ Os pilotos partirão para a primeira especial, pela ordem definida pela organização, com um espaçamento de **30 segundos** entre cada um
- ✓ No início da segunda volta, a ordem de partida para a especial, será dada pela ordem de chegada da primeira volta. O mesmo processo repetir-se-á para a terceira volta
- ✓ Após a primeira prova deste Troféu, a partida para a primeira especial, será dada pela classificação em que os pilotos se encontrem, nesse momento, no Troféu
- ✓ Dois minutos após a partida do último piloto para a Especial, arrancará um comissário de moto a fechar a Especial. Qualquer piloto que seja ultrapassado por esse comissário estará automaticamente desqualificado, independentemente da sua Classe.
- ✓ A ordem de partida para a primeira volta, da segunda especial a percorrer, será a ordem que resultar da terceira volta da primeira especial
- ✓ Após a conclusão desta fase da prova, haverá uma neutralização da prova, com horário a definir no R.P.

Na segunda fase deste formato de prova, ambas as Especiais serão ligadas, formando uma única Especial chamada **ENDURANCE TEST**.

Nesta Especial decorrerá uma prova de resistência, com duração dependente da Classe em que o piloto se insira, a definir em RP. A **duração máxima** desta, será de **2:00H** para pilotos federados e de **1:30H** para pilotos não federados.



Um piloto que não tenha completado as Especiais da manhã ou que tenha sido desclassificado, poderá participar na resistência da tarde, no entanto para isso necessitará pelo menos de partir para a primeira especial da manhã.

Para esta prova de resistência, os pilotos serão divididos em três grupos, conforme as classes a que pertençam:

GRUPO	<u>ENDURANCE TEST</u>			
	CLASSE		CLASSE	CLASSE
A	ELITE	+	VERDES	
B	VETERANOS	+	SUPER VETERANOS	+ SENHORAS
C	HOBBY	+	SUPER HOBBY	

Abaixo descrevem-se os principais procedimentos desta Resistência:

- PROCEDIMENTO DE PARTIDA
- PROCEDIMENTO DE REABASTECIMENTO
- PROCEDIMENTO DE ASSISTÊNCIA

PROCEDIMENTO DE PARTIDA:

- ✓ A ordem de partida será, 1º GRUPO A – 2º GRUPO B – 3º GRUPO C
- ✓ A grelha será ordenada pelas classificações obtidas na parte da manhã, dentro de cada classe
- ✓ Nesta resistência o formato de partida será tipo “Le Mans”. Os pilotos estarão no lado contrário da pista de onde as motos estarão alinhadas, tendo que correr para estas após o sinal de partida.
- ✓ A moto estará desligada e o piloto não poderá receber qualquer auxílio externo para a meter em marcha.
- ✓ As motos terão de estar organizadas numa **pré-grelha, 15 minutos antes** da hora da partida do primeiro grupo.
- ✓ 5 minutos antes da primeira partida, todos os pilotos poderão aquecer os motores durante 1 minuto, após este tempo todos os motores serão desligados.
- ✓ **2 minutos** antes da hora de partida, os pilotos do **grupo A** devem deslocar-se para a grelha de partida, com as motos desligadas, colocarem a sua moto na posição indicada e deslocarem-se para o outro lado da pista, em frente à sua moto.
- ✓ As motos poderão estar apoiadas no seu descanso, ou em alternativa num outro apoio exterior à moto, sendo que, nesse caso, um membro da sua equipa terá de retirar esse apoio da zona da partida, no momento imediato a seguir à partida do último piloto dessa grelha. Se algum destes apoios externos à moto, não se soltar desta, no momento da partida, sendo assim arrastado para dentro da pista, o piloto será imediatamente desclassificado.
- ✓ Todos os pilotos que não conseguirem colocar a sua **moto em marcha após 30 segundos** do sinal de partida, só poderão partir na **grelha seguinte**, ou em alternativa desistirem, sendo que o seu tempo já estará a contar desde a partida do seu grupo. Os pilotos do grupo C, também disporão de mais 2 minutos após o seu sinal de partida para conseguirem colocar a moto em marcha.
- ✓ A partida será dada através de uma bandeira, com um movimento de cima para baixo.
- ✓ **30 segundos** após o sinal de partida de um grupo, o grupo seguinte terá **2 minutos** para repetir o procedimento anterior, e assim sucessivamente.

PROCEDIMENTO DE REABASTECIMENTO

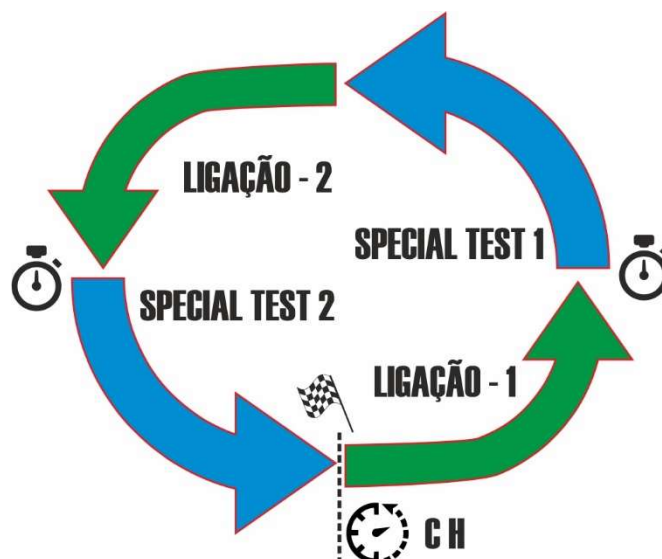
- ✓ O reabastecimento terá de se efetuar de acordo com as regras definidas no **Ponto 15** deste Regulamento.
- ✓ **Todos os pilotos têm de entrar nas boxes pelo menos 2 vezes durante esta prova, o não cumprimento desta regra implica a sua desclassificação**

PROCEDIMENTO DE ASSISTÊNCIA

- ✓ A assistência terá de se efetuar de acordo com as regras definidas no **Ponto 14** deste Regulamento.

3.2 FORMATO 2 (Open Course)

Neste formato, o percurso será típico de enduro, podendo conter obstáculos naturais ou artificiais. Existirão duas especiais cronometradas, a *Special Test 1* e a *Special Test 2*, e dois percursos de ligação. A *Special Test 1* terá uma dimensão aproximada entre os **10 e os 20 minutos** e a *Special Test 2* uma dimensão aproximada entre **3 e os 6 minutos**.



Estas especiais serão percorridas várias vezes por todos os pilotos, sendo o número de voltas dependente de cada Classe.

Neste formato, caso os pilotos tenham de circular em vias abertas ao trânsito, as respetivas motos terão de cumprir todas as obrigações legais para o efeito (matrícula, seguro). Esta situação será definida no RP de cada prova.

O número de voltas de cada classe será definido no RP de cada prova.

De seguida descreve-se o desenrolar deste formato de prova:

- ✓ Os pilotos partirão para a primeira ligação agrupados dois a dois, dentro do seu minuto estabelecido, com um espaçamento de 1 minuto entre cada grupo
- ✓ Chegados à especial cronometrada, estes partirão pela sua ordem de chegada com um intervalo mínimo de 30 segundos entre cada piloto.
Os pilotos deverão sempre respeitar a ordem de chegada às especiais cronometradas
- ✓ Existirão pelo menos **três pontos de Controlo de Passagem (CP)** ao longo da *Special Test 1*. A não passagem num destes pontos, por parte de um piloto, implica a sua **desclassificação**.
- ✓ Não existirá qualquer Carta de Controlo para os pilotos, apenas os registos da organização.
- ✓ **Os pilotos não têm de parar ou abrandar aos passarem nos CP**
- ✓ Cada piloto terá um tempo máximo para cumprir uma volta completa, em função da Classe em que se inscreve (a definir no RP de cada prova).
- ✓ Entende-se por tempo de volta completa, o tempo gasto na realização de ambas as ligações, ambas as especiais cronometradas e o tempo gasto na Zona de Assistência
- ✓ Só existirá um controlo horário, no início de cada volta completa
- ✓ Não cumprindo este tempo máximo estabelecido, o piloto penalizará os minutos que se atrase para a entrada da volta seguinte. Esta penalização será somada ao seu tempo das Especiais cronometradas.
- ✓ A **penalização máxima** que um piloto poderá acumular é de **30 minutos**, após este tempo será desclassificado.

PROCEDIMENTO DE REABASTECIMENTO

- ✓ O reabastecimento terá de se efetuar de acordo com as regras definidas no **Ponto 15** deste Regulamento.

PROCEDIMENTO DE ASSISTÊNCIA

- ✓ A assistência terá de se efetuar de acordo com as regras definidas no **Ponto 14** deste Regulamento.

4. CLASSES

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

Descrição das Classes:

4.1 ELITE

- Os pilotos participantes terão que possuir licença desportiva nacional válida de Enduro, Super Enduro ou Geral, 2019.
- O vencedor desta classe será declarado Vencedor Trofeu Nacional Sprint Enduro.
- Podem correr com Motociclos 2T ou 4T de cilindrada Livre.
- Terão que participar nesta classe:
 - Os 8 primeiros pilotos militantes na Classe ELITE (Geral CNE) em 2018.
 - Os 8 primeiros pilotos da Classe PRESTIGE do CNSE 2018.
 - Os 8 primeiros pilotos da Classe OPEN do CNE 2018.
 - Os 8 primeiros pilotos da Classe OPEN do CNSE 2018.
 - Os Campeões Nacionais de MX/SX e TT portadores de licença desportiva nos últimos 3 anos terão que participar na Classe ELITE.

4.2 VERDES

- Os pilotos participantes terão que ter licença desportiva nacional válida de Enduro, Super Enduro ou Geral, 2019.
- Podem correr com Motociclos 2T ou 4T de cilindrada Livre.
- Todos os pilotos participantes nas Classes Verdes (CNE) em 2018 poderão participar na Classe VERDES.
- Os pilotos Veteranos participantes no CNE poderão participar na Classe VERDES.
- Os dois primeiros classificados no Trofeu Nacional de Sprint Enduro terão que subir para a Classe ELITE na próxima época.

4.3 VETERANOS / SUPER VETERANOS

- Os pilotos participantes terão que ter licença desportiva nacional válida de Enduro, Super Enduro ou Geral, 2019.

- Podem correr com Motociclos 2T ou 4T de cilindrada Livre.
- Só podem participar na classe de VETERANOS os pilotos que em 1 de Janeiro de 2019 tenham completado **40 anos** ou mais, e em SUPER VETERANOS os pilotos que na mesma data tenham completado **48 anos ou mais**.

4.4 SENHORAS

- Os pilotos participantes terão que ter licença desportiva nacional válida de Enduro, Super Enduro ou Geral, 2019.
- Podem correr com Motociclos 2T ou 4T de cilindrada Livre.
- Só podem participar nesta classe os pilotos sejam do sexo feminino.

4.5 HOBBY / SUPER HOBBY

- Só podem participar na Classe HOBBY ou SUPER HOBBY, pilotos nacionais ou estrangeiros, **sem licença desportiva** em qualquer federação ou modalidade motociclística nos últimos três anos (2017, 2018 e 2019).
- Podem correr com Motociclos 2T ou 4T de cilindrada Livre.
- Só podem participar na classe **SUPER HOBBY** os pilotos que em 1 de Janeiro de 2019 tenham completado **40 anos ou mais**.

5. 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 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 pelo Júri em processo disciplinar da FMP.

6. CLASSIFICAÇÃO

Não existirá classificação geral, apenas **individual por classe**.

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

O Trofeu Nacional de Sprint Enduro é um Trofeu OPEN. Os pilotos estrangeiros que neste participem receberão o prémio da prova, a pontuação da classificação obtida e serão declarados Vencedores de Trofeu Nacional.

Para a pontuação final do Trofeu, serão consideradas **todas as classificações** de cada piloto.

No caso de empate no resultado do final do dia, os dois pilotos empatados receberão os pontos equivalentes á sua posição, sendo que o próximo classificado receberá os pontos de acordo com a sua posição. Exemplo:

Piloto A – 28`20`` - 20 pontos

Piloto B – 28`20`` - 20 pontos

Piloto C – 30`00`` - 15 pontos

6.1 ATRIBUIÇÃO DA CLASSIFICAÇÃO NO FORMATO 1

Neste formato, existirá uma pontuação independente para ambas as fases da prova, isto é, para especiais da manhã e para a resistência da tarde.

Um piloto que não complete as especiais da manhã, poderá ainda pontuar na resistência da tarde, no entanto a participação nas especiais da manhã é obrigatória para poder pontuar na resistência da tarde.

Assim, o somatório dos tempos do conjunto das especiais da manhã, mais eventuais penalizações, dará origem a uma classificação, onde ganhará o piloto que efetuar o menor tempo no somatório das passagens nas duas Especiais.

A estes tempos, será atribuída uma pontuação igual à descrita no quadro seguinte:

SPRINT ENDURO - PONTUAÇÃO - FORMATO DE PROVA 1					
1º.	15 pontos	6º.	10 pontos	11º.	5 pontos
2º.	14 pontos	7º.	9 pontos	12º.	4 pontos
3º.	13 pontos	8º.	8 pontos	13º.	3 pontos
4º.	12 pontos	9º.	7 pontos	14º.	2 pontos
5º.	11 pontos	10º.	6 pontos	15º.	1 ponto

Na Resistência da tarde acontecerá o mesmo, dando origem a uma outra classificação pontual, também igual à do quadro anterior.

O vencedor da prova, em cada Classe, será o Piloto com o maior número de pontos no somatório das duas fases da prova.

6.2 ATRIBUIÇÃO DA CLASSIFICAÇÃO NO FORMATO 2

O piloto vencedor de cada classe será o piloto que, realizando a totalidade do percurso, obtenha o menor tempo no conjunto das especiais cronometradas, contando também com eventuais penalizações. A pontuação a atribuir, em cada classe, será de acordo com o quadro seguinte:

SPRINT ENDURO - PONTUAÇÃO - FORMATO PROVA 2					
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 ponto

7. 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 respetiva Federação a autorização de participação (start permission) para cada prova.

8. NÚMERO DE INSCRIÇÕES

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

Os valores de inscrição são fixos e serão no valor de:

- PILOTOS FEDERADOS – 40,00€
- SENHORAS – 25,00€
- PILOTOS NÃO FEDERADOS – 50,00€

9. ENCERRAMENTO DAS INSCRIÇÕES

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

10. PLACAS DE NÚMEROS

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

CLASSE	<i>PLACAS DE NÚMEROS</i>	
	CÔR DO FUNDO	CÔR DO NÚMERO
ELITE	AMARELO	PRETO
VERDES	VERDE	BRANCO
VETERANOS	VERDE	BRANCO
SUPER VETERANOS	BRANCO	PRETO
SENHORAS	ROSA	PRETO
HOBBY	AZUL	BRANCO
SUPER HOBBY	AZUL	BRANCO

Os pilotos federados, devem apresentar as suas motos nas verificações técnicas, com os respetivos números (frontal e nas duas laterais), de acordo com a tabela anterior.

Para os pilotos não federados (HOBBY/SUPER HOBBY), a organização fornecerá os respetivos números.

11. ATRIBUIÇÃO DE NÚMEROS

Os números serão atribuídos por classe – Elites, Verdes, Veteranos, Super Veteranos e Senhoras, mediante solicitação á FMP.

Se um piloto quiser um número específico deverá solicita-lo à FMP até um mês antes da 1ª prova.

CLASSE	NUMERAÇÃO DAS CLASSES		
	DE		ATÉ
ELITE	1	-	149
VERDES	200	-	299
VETERANOS	300	-	339
SUPER VETERANOS	340	-	359
SENHORAS	360	-	399
HOBBY	400	-	459
SUPER HOBBY	460	-	500

Os números para as Classes HOBBY e SUPER HOBBY serão atribuídos pela Organização.

12. ILUMINAÇÃO, MATRÍCULA E DESCANSO

São obrigatórias luzes fixas e definitivas na moto, não necessitando, no entanto, de funcionarem (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.

13. VERIFICAÇÕES

- ✓ Nas Verificações Administrativas serão controlados os originais dos seguintes documentos:
 - Bilhete de Identidade
 - Licença Desportiva (Exceção feita á Classe Hobby/Super Hobby)
- ✓ Não é obrigatória a presença do piloto nas Verificações Administrativas e Técnicas. Estas poderão ser efetuadas por outro membro da sua equipe.
- ✓ Será obrigatório o uso de pneu traseiro, ecológico (especificação FIM) ou pneu homologado (“E” ou “DOT”).
- ✓ Será obrigatório a apresentação de um capacete homologado (“E” ou “DOT”).
- ✓ Nas Verificações Técnicas, as peças abaixo mencionadas serão marcadas com o número do participante a fim de assegurar a sua identificação:
 - Silencioso - 1 pintura (em cada silencioso)
 - Quadro do motociclo
- ✓ 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).
- ✓ 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.
- ✓ Cada piloto poderá marcar dois silenciosos por corrida (mota e um suplente).
- ✓ É obrigatória a utilização de gasolina vendida no comércio normal, de 95 ou 98 octanas, ou a homologada pela FIM.

14. ASSISTÊNCIA

- ✓ Toda a assistência poderá ser feita por qualquer membro da equipa, na zona das boxes.

- ✓ A circulação dentro da zona das boxes apenas se poderá efetuar num sentido, e a velocidade muito reduzida (em primeira mudança). O não cumprimento desta regra dará direito a penalização, conforme definido no **Ponto 16** deste Regulamento
- ✓ Em caso de avaria mecânica, o piloto pode acabar a sua volta e trazer a moto até às boxes a pé.
- ✓ O piloto só pode utilizar na pista, qualquer ferramenta ou peça, que transporte consigo.
- ✓ Os comissários de pista não poderão ajudar os pilotos, exceto para garantir a segurança destes ou a segurança dos outros pilotos em pista.
- ✓ Toda a ajuda externa é proibida, exceto a fornecida por um comissário de pista no desempenho da sua função.
- ✓ Qualquer comunicação via rádio entre o piloto, o mecânico, o chefe de equipa, ou qualquer outra pessoa é proibida.
- ✓ Trocas de óculos ou luvas apenas são permitidas na zona das boxes.

15. ABASTECIMENTO

- ✓ O abastecimento só pode ser efetuado nas Zonas de Assistência. A penalização por abastecer fora da zona atrás definida é a Exclusão.
- ✓ Durante as operações de abastecimento o motor tem que estar desligado. O não respeitar esta disposição dá origem a uma penalização de 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.
- ✓ São permitidos depósitos standard e aftermarket de maior capacidade, no entanto não são permitidas válvulas de enchimento rápido, apenas depósitos com tampa tipo rosca.
- ✓ Não são permitidos depósitos auxiliares
- ✓ O reabastecimento apenas se poderá efetuar através de bidões
- ✓ São permitidos bidons de abastecimento tipo “Quick Fill”

16. AJUDA EXTERNA E PENALIDADES

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, ou fornecimento de qualquer tipo de peça ou produto levada

a cabo por qualquer pessoa que não seja o piloto. Um Oficial no exercício das suas funções poderá ter contacto com a moto. A penalização por esta infração implica a Exclusão.

As seguintes situações podem implicar a desclassificação dos pilotos na corrida:

- ✓ Fazer obstrução premeditada ou tentar prejudicar outros pilotos.
- ✓ Circular em sentido contrário ao indicado para o percurso, exceto quando a moto de um piloto pára na abordagem de uma subida - neste caso o piloto poderá inverter o sentido da marcha, atendendo às instruções prévias dos fiscais de pista.
- ✓ Não cumprir o percurso delineado, exceto 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, mas uma penalização em tempo.
- ✓ Utilização de intercomunicadores, quer em treinos quer em competição. A violação desta regra implica a desclassificação do infrator.
- ✓ O piloto que seja assistido por terceiros para ultrapassagem da linha de chegada em caso de avaria mecânica.

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

- ✓ O motociclo do piloto deverá ter sempre colocado no decorrer da corrida, o(s) silencioso(s) e 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).
Salvuarda-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.
- ✓ Ultrapassar a velocidade recomendada dentro da zona de boxes.

17. 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).**

18. CRONOMETRAGEM

A tomada de tempos efetuar-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 poderão possuir “transponders” para efetuar 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.

19. 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.

20. 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.

21. PEDIDO DE CLARIFICAÇÃO

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

22. PROTESTOS E RECLAMAÇÕES

22.1 PROTESTOS SOBRE MOTOS

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

22.1.2 Até 30 (trinta) minutos após a entrada em Paddock da última moto de uma categoria um piloto pode apresentar por escrito e dirigido ao Diretor 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).

22.1.3 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 efetuada 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 efetuada pelo técnico na presença do piloto. No entanto a responsabilidade por alguma anomalia criada com a desmontagem é da responsabilidade o piloto).

22.1.4 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.

22.2 PROTESTOS SOBRE GASOLINA – É obrigatório a utilização de gasolina vendida no comércio normal, de 95 ou 98 octanas, ou a Homologada pela FIM.

22.2.1 Até 30 (trinta) minutos após a entrada em Paddock da última moto de uma categoria um piloto pode apresentar por escrito e dirigido ao Diretor 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).

22.2.2 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 efetuado na FMP até 15 (quinze) após a notificação dos resultados das análises.

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

22.3 RECLAMAÇÕES SOBRE CLASSIFICAÇÃO OU COMPORTAMENTO DE OUTRO PILOTO

Um piloto/concorrente pode apresentar por escrito e dirigida ao Diretor 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 receção da resposta por escrito do Diretor de Prova a um pedido de clarificação que tenha sido formulado de acordo com o art. 44º

23. 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. rito no Secretariado da FMP e dirigido à Direcção da FMP, até 5 (cinco) dias úteis após a publicação dos resultados oficiais.

24. 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.

24.1 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.

24.2 O PRESIDENTE DO JÚRI

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

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

24.3 O DIRECTOR DE PROVA

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

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

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

25. RESULTADOS

Os resultados provisórios oficiosos - 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.

No final da Época será atribuído Diploma de Campeão/Vencedor de Troféu e Troféus aos pilotos vencedores, bem como troféus aos segundos e terceiros classificados.

26. PRÉMIOS

Os três primeiros classificados de cada classe terão direito ao respetivo troféu.

Outros prémios a atribuir, serão da responsabilidade de cada organização.

27. REQUISITOS MÉDICOS MÍNIMOS PARA A MODALIDADE DE SPRINT 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 direção 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 efetuar transporte de feridos em maca em condições razoáveis.

28. SITUAÇÕES OMISSAS

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