

REGULAMENTO CAMPEONATO NACIONAL
TODO TERRENO OPEN 2023



Aprovado pela Direção em 09/01/2023

Índice

1.	ÂMBITO	3
2.	DEFINIÇÕES	3
3.	REGULAMENTAÇÃO	3
4.	TERMINOLOGIA	5
5.	PILOTOS ADMITIDOS	5
6.	RELAÇÕES COM OS PILOTOS E CONCORRENTES	6
7.	INSCRIÇÕES	6
8.	IDENTIFICAÇÃO	7
9.	PILOTOS PRIORITÁRIOS	7
10.	ATRIBUIÇÃO DE NUMEROS	7
11.	ORDEM DE PARTIDA	8
12.	CIRCULAÇÃO	9
13.	ASSISTÊNCIAS	12
14.	SEGUROS	13
15.	PUBLICIDADE	13
16.	CARTA DE CONTROLO	14
17.	ZONA DE CONTROLO	14
18.	CONTROLOS HORÁRIOS	14
19.	CONTROLOS DE PASSAGEM E DE CRUZAMENTO	16
20.	SECTOR SELECTIVO	16
21.	REAGRUPAMENTOS E NEUTRALIZAÇÕES	17
22.	SINALIZAÇÃO DA PROVA	17
23.	PARQUE FECHADO	18
24.	VERIFICAÇÕES	19
25.	EQUIPAMENTOS	21
26.	SEGURANÇA MÉDICA	22
27.	RECLAMAÇÕES / PROTESTOS	22
28.	CLASSIFICAÇÕES	23
29.	AJUDA EXTERIOR	23
30.	CASOS OMISSOS	24
31.	PROVAS	24
32.	VEÍCULOS, CATEGORIAS E CLASSES	24
33.	CÁLCULO DE PONTUAÇÕES	28
34.	PRÉMIOS	30
35.	SINALIZAÇÃO DO PERCURSO	30
36.	LISTA DE PENALIZAÇÕES	31
	ANEXO 1 – REGULAMENTO TÉCNICO MOTOS E QUADS	34
	ANEXO 2 – REGULAMENTO TÉCNICO SSV 2022	49
	ANEXO 3 – SIMBOLOGIA DO ROAD BOOK	69
	ANEXO 4 - EQUIPAMENTO DE SEGURANÇA E LOCALIZAÇÃO GPS/GSM STELLA III	70
	ANEXO 5 – SUSTENTABILIDADE AMBIENTAL	84

1. ÂMBITO

1.1. O Regulamento Nacional de Todo 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 Terreno.

2. DEFINIÇÕES

2.1. Uma prova de Todo 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.

2.2. Será dada prioridade a provas mistas (Automóveis e Motos).

2.3. São admitidos a participar todos os Motociclos, Quadriciclos, e SSV desde que em conformidade com as normas impostas pelo Código da Estrada, o presente regulamento e seus anexos. É da responsabilidade dos pilotos o cumprimento destas normas.

2.4. A FMP analisará anualmente os pedidos de inscrição de provas todo terreno no calendário nacional (pontuáveis ou não para o campeonato) a fim de estabelecer o respectivo calendário.

2.5. 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 300 km. A duração total de uma prova todo terreno não poderá ultrapassar três dias (incluindo verificações, prólogo e distribuição de prémios) salvo autorização especial da FMP.

2.6. O programa da prova deverá ser o seguinte:

- a) Sexta-feira (16h-22h): Verificações documentais e técnicas.
- b) Sábado-Prólogo mais sector selectivo
- c) Domingo-Sector selectivo
- d) Entrega de prémios (13/14h)

2.7. A quilometragem das etapas deverá estar adaptada à dificuldade da mesma de modo que se possa realizar totalmente com luz solar.

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

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

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

2.11. É estritamente proibido sob todas as formas aos concorrentes, pilotos e navegadores rodarem/treinarem antes o percurso da prova, exceto o prólogo, conforme RP das provas.

2.12. O Percurso será mantido secreto até **30** dias antes da prova, altura em que serão divulgados os Mapas Oficiais e, a partir dessa data, qualquer piloto que seja detetado no percurso e identificado pelas autoridades, oficiais do clube organizador da prova ou membros da FMP será impedido de participar nessa prova podendo incorrer em processo disciplinar por parte da FMP.

2.13. É proibido os organizadores fornecerem informações do percurso da prova aos pilotos e equipas, antes de esta ter o seu início.

3. REGULAMENTAÇÃO

3.1. Uma prova de Todo Terreno é disputada em conformidade com:

- a) O código desportivo da FIM;

- b) Os regulamentos do Campeonato do Mundo FIM Cross-Country Rallies e Taça do Mundo de Bajas;
- c) O código desportivo da FMP;
- d) O regulamento da FMP para Todo Terreno (CNTT);
- e) O regulamento particular da prova.
- f) Código Médico da FMP

3.2. Posto de Comando: As organizações terão de ter obrigatoriamente um Posto de Comando composto por:

- a) Diretor de prova ou adjunto, responsável do sistema GPS, cronometragem, responsável pela segurança, responsável pela proteção civil/polícia ou GNR e médico chefe/adjunto.
- b) 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 Diretor da prova é o responsável pela direção e o desenrolar do evento de acordo com as regras e regulamentos. A prova estará sob o controle de um Júri constituído de acordo com o Código Desportivo da FIM e da FMP. O Diretor de Prova não pode tomar decisões sem dar conhecimento ao Presidente do Júri, exceto em situações de emergência, caso em que dará conhecimento ao Presidente de Júri logo que possível. O Júri tem poder para anular ou ratificar as decisões do Diretor de Prova. O Júri é composto por 3 elementos: 2 elementos nomeados pela FMP e 1 elemento pela organização, não podendo ser membro do Júri o Diretor de Prova.

3.4. Em caso de acidente, o Júri da Prova terá a possibilidade de retirar o tempo perdido por um Piloto no auxílio a outro Piloto acidentado.

3.5. Todas as eventuais modificações ou disposições suplementares ao Regulamento Particular 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.

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

3.7. O Júri, o Director de prova ou adjunto, relação com os concorrentes, e técnicos da prova deverão ser titulares de uma licença passada pela FMP (provas nacionais) ou licença passada pela FIM (provas internacionais).

3.8. A organização deverá enviar por e-mail à FMP o Regulamento Particular da Prova, até 30 dias antes da data das verificações técnicas.

3.9. A organização deverá apresentar ao Presidente do Júri durante a 1ª reunião a descrição da prova da qual constará:

- a) Mapa ou mapas, em escala apropriada, com o traçado do percurso;
- b) Local de partida e chegada;
- c) Quilometragem dos sectores seletivos e de ligação;
- d) Hora prevista da partida do primeiro concorrente do parque fechado ou da partida da etapa;
- e) Local das zonas de assistência e dos pontos de reabastecimento;
- f) Número de controlos horários;
- g) Descrição detalhada dos meios de segurança durante a prova;
- h) Indicação do médico responsável da segurança médica da prova;
- i) Seguro de prova – responsabilidade civil contra terceiros, conforme legislação em vigor.

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

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

3.11. Penalidades às organizações

3.11.1. O não cumprimento do disposto em 3.8. implicará a aplicação de uma multa no valor de 500 € (quinhentos euros) se o regulamento não for enviado até 30 dias antes da data das verificações técnicas.

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

3.11.3. 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 1.000€; se este ocorrer posterior aos 60 dias antes da data prevista a penalidade é de 1.500€.

4. TERMINOLOGIA

4.1. Etapa: Cada uma das partes da prova separada por uma paragem no mínimo de 6 horas.

4.2. Sector de ligação: Parte de itinerário compreendido entre dois controlos horários sucessivos. É expressamente proibido a utilização de reboques durante as ligações para todas as categorias.

4.3. Sector selectivo: Prova cronometrada de velocidade a disputar em percurso secreto.

4.4. 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.

4.5. Neutralização: Tempo durante o qual o(os) concorrente(s) são parados pela Direção da Prova por qualquer razão (**aplicam-se as regras de parque fechado, não é permitido qualquer tipo de assistência ou intervenção mecânica**).

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

4.7. 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:

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

4.8. 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 para 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 **veículo** utilizado. Para a classe Mini-Baja será permitida a participação a pilotos a partir dos **8** anos com autorização parental.

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 concorrentes deveram ser titulares de uma licença FMP, devendo estar identificados e presentes:

- a) Nas verificações técnicas e administrativas;
- b) Nas partidas e chegadas das etapas;
- c) Nas neutralizações e reagrupamentos.

6.2. Compete aos responsáveis pelas relações com os pilotos e concorrentes:

- a) Informar as equipas e manter com elas uma relação de concertação;
- b) Responder a todas as questões colocadas;
- c) Dar todas as informações ou indicações complementares relativas à regulamentação e ao desenrolar da prova;
- d) 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 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 veículo inscrito por outro.

7.3. Se durante as verificações técnicas a especificação do veículo a verificar não corresponder à especificação do veículo inscrito, poderá, sob proposta dos Comissários Técnicos, ser transferido para outra classe.

7.4. O valor da inscrição será inteiramente reembolsado nas seguintes condições:

- a) Se a inscrição for recusada;
- b) Se pelo menos 25% da totalidade da prova não se realizar (desde que seja 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.

7.6. É da responsabilidade do piloto verificar se todos os elementos que constam na ficha das verificações documentais e técnicas estão corretamente preenchidos, não podendo estes ser alterados após a realização da prova.

8. IDENTIFICAÇÃO

8.1. A Organização de uma prova Todo Terreno fornecerá a cada piloto três placas e um dorsal (facultativo para as organizações) com os números de prova. As placas para as Motos e Quads têm as dimensões de 20x10 cm, os números ARIAL BLACK 200. As placas para os SSV têm as dimensões de 27x20 cm, os números ARIAL BLACK 310. Os números devem ser impressos na horizontal junto ao bordo inferior, ficando a área acima destes reservada para os patrocinadores da organização. As placas terão o fundo branco, sendo os números pretos. Os pilotos que desejem fazer as suas placas têm de respeitar estas dimensões.

No caso de o campeonato ter um patrocinador da responsabilidade da FMP, o espaço reservado a este patrocinador será objeto 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.

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).

8.4. Os pilotos dos SSV deverão obrigatoriamente colocar os números de prova em placas verticais fixas em ambas as laterais na proximidade da traseira do seu veículo e na zona frontal do tejadilho do lado direito.

8.5. 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.

8.6. Durante as verificações técnicas que precedem a partida, são marcadas com uma pintura as seguintes peças do veículo: Chassi, motor e silenciador(es).

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.

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

8.8. 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

8.9. O material do dorsal deve ser de tecido leve e de preferência perfurado.

9. PILOTOS PRIORITÁRIOS

A FMP elabora todos os anos uma lista pilotos prioritários: 10 Motos, 5 Quads e 20 SSV, correspondentes aos primeiros classificados do Campeonato Nacional Absoluto de cada categoria do ano anterior, a quem serão reservados números, que deverão ser mantidos em todas as provas.

O número 1 (101, 801) será sempre atribuído ao Campeão Nacional de TT da sua categoria do ano anterior.

10. ATRIBUIÇÃO DE NÚMEROS

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

- a) Numeração atribuída pela FMP aos Pilotos Prioritários;
- b) Segundo a classificação do Campeonato;
- c) Deverão ser levadas em consideração as classificações em cada classe;
- d) Restantes números: critério dos Organizadores, mediante a aprovação da FMP;

- e) 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";
- f) Nas provas internacionais disporão de mais cinco números reservados exclusivamente a pilotos estrangeiros.

Categoria	Numeração
MOTO	1 - 99
QUAD	101 - 199
SSV	801 - 999

11. ORDEM DE PARTIDA

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

a) 1ª Prova do Campeonato:

- Pilotos Prioritários: segundo a classificação do CNTT do ano anterior (10 Motos, 5 Quads e 20 SSV);
- Restantes pilotos: Segundo a classificação do CNTT do ano anterior.

b) Restantes provas:

- Pilotos Prioritários: segundo a classificação no Campeonato em curso (10 Motos, 5 Quads e 20 SSV);
- Restantes pilotos: segundo a classificação no Campeonato em curso.

11.2. Prólogo: Obrigatório. O tempo obtido contará sempre para a classificação final do 1º dia e, conseqüentemente, para a classificação final da prova.

Na categoria Mini-Baja o prólogo é facultativo, não contando para a classificação final da prova. No entanto, a classificação no prólogo ordena a partida para o sector selectivo. Os pilotos que não participaram no prólogo serão ordenados após os pilotos que participaram, pela ordem da sua classificação no Campeonato Nacional (na primeira prova do Campeonato serão ordenados pela ordem de inscrição na mesma).

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

No caso de um piloto alinhar à partida do Prólogo mas não o completar, ser-lhe-á atribuído o tempo máximo concedido para percorrer o prólogo, apresentado no Regulamento Particular da Prova, mais uma penalização de 15 minutos.

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

11.4. As partidas para a 2ª Etapa/Sector Seletivo serão ordenadas pela classificação no prólogo.

Nas etapas seguintes serão ordenadas pela 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.

11.5. Motos e Quads poderão 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.

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

- a) De dois em dois minutos para os primeiros 15 pilotos, de minuto em minuto para os seguintes;
- b) 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 20 minutos;
- c) Quando Motos e Quads participarem em conjunto o intervalo entre a última Moto/Quad e o primeiro SSV deve ser no mínimo de 20 minutos;
- d) Outro tipo de partidas poderão ser aceites pela FMP dadas as características da prova, as condições meteorológicas e o número de concorrentes.

11.7. O piloto que não se apresente na partida de um sector selectivo, ou que não o termine, ou que não o complete dentro do tempo máximo permitido será penalizado da seguinte forma:

- a) Tempo máximo do SS + 30 minutos (terminou o SS e não o completou no tempo máximo permitido);
- b) Tempo máximo do SS + 60 minutos (Iniciou e não terminou o SS);
- c) Tempo máximo do SS + 2 horas no caso de não se ter apresentado na partida (excluindo o prólogo).
- d) Por questões de segurança, o júri da prova poderá reposicionar pilotos prioritários nos sectores selectivos seguintes, a partir da vigésima posição.

11.8. Os atrasos na apresentação à partida de Etapa, de Prólogo ou de Setor Seletivo 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.

11.9. As penalizações referentes à Etapa Prólogo serão averbadas só no final do Sector Seletivo 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 respetivos Motociclos, Quads e SSVs, deverão estar obrigatoriamente em conformidade com o prescrito no Código da Estrada. Todas as infrações ao prescrito no Código da Estrada serão penalizadas da seguinte forma:

- a) 1ª infração - 30 min;
- b) 2ª infração - 60 min;
- c) 3ª infração - até à desclassificação.

Não é permitido os SSV circularem nos troços de ligação ou via pública sem as 4 rodas completas (jante e pneu). À infração desta regra são atribuídos 30 minutos de penalização.

12.3. É interdito, sob pena de desclassificação:

- a) Rebocar (salvo entre pilotos em prova) e fazer transportar o veículo dentro do percurso selectivo assim como nas ligações da prova.
- b) Bloquear ou dificultar a passagem dos outros concorrentes;
- c) Circular fora do percurso ou em sentido contrário a este;
- d) Aos pilotos e navegadores circularem, durante todo o tempo da competição quando a viatura esteja em movimento, sem estarem devidamente fixos no seu banco através dos cintos de segurança.

12.4. A participação pelos agentes de autoridade à organização da prova de qualquer infração à regras de circulação na via pública implicará para o piloto infrator a aplicação das respetivas sanções desportivas, desde que:

- a) A notificação chegue à organização por via oficial e por escrito, antes da publicação das classificações oficiais da prova em que a infração foi cometida;
- b) A notificação (relatório) seja suficientemente detalhada para que a identificação do infrator seja feita sem margem para dúvidas e contenha o local e a hora da ocorrência, e não seja suscetível de interpretações diversas.

12.5. Controlo de velocidade

Nas zonas definidas como zonas de controlo de velocidade, a velocidade dos pilotos, nos troços da Estrada, bem como nos sectores selectivos, será limitada; o valor desta limitação será indicado no roadbook.

Além disso, é responsabilidade do piloto adaptar sua velocidade às populações locais e ao trânsito.

Estas zonas serão marcadas no roadbook por uma caixa marcada "SZ" (início da zona), uma caixa FZ (final da zona) e a velocidade máxima permitida. A ausência de sinais de indicação de velocidade não pode ser motivo de protesto. O sinal sonoro ou sinal de alarme não é uma informação oficial para indicar a Zona de Controlo de Velocidade. Se houver um alerta sonoro e/ou visual, ele deve ser disparado a 5km/h antes da instrução.

Todas as zonas de ligação serão consideradas como "Zona de Controlo de Velocidade".

Em alguns casos, quando os pilotos tiverem que reduzir significativamente a velocidade, no cruzamento de uma estrada por exemplo, será definida uma zona de controlo de velocidade (SZ - FZ a 40 km / h).

A ultrapassagem é autorizada, desde que a velocidade máxima autorizada na zona não seja excedida.

Os controlos de velocidade serão feitos por meio do GPS.

Numa Zona de Controlo de Velocidade, se o limite de velocidade for excedido, um sinal pode aparecer na tela do GPS para indicar o excesso de velocidade com uma gravação deste.

Uma violação de velocidade (SI) é feita quando a velocidade máxima é excedida uma ou várias vezes na mesma zona de controlo de velocidade.

Os excessos de velocidade são registados no GPS com um sinal de impulso a cada 150 mt ou a cada 10 segundos. Cada sinal de impulso (IMP) será penalizado da seguinte forma:

- até 20 km / h: IMP x 1 minuto
- entre 21 e 40 km / h: IMP x 2 minutos
- mais de 40 km / h: IMP x 6 minutos

Exemplo: Zona limitada a 40 km / h. Um veículo passa os dois primeiros sinais de impulso a 100 km/h e o terceiro a 70 km/h, o quarto a 52 km/h, os outros estão abaixo do limite.

Cálculo: $2 \times 6' + 1 \times 2' + 1 \times 1'$

Total das penalizações: 15 minutos.

A segunda violação de excesso de velocidade será ao exceder o limite de velocidade uma vez ou várias vezes noutra zona de controlo de velocidade. O número da infracção de velocidade (NSI) será adicionado durante o evento. A partir da segunda ofensa e para todas as seguintes, cada sinal de impulso (IMP) será penalizado da seguinte forma:

- até 20 km/h: IMP x 1 minuto x NSI
- entre 21 e 40 km / h: IMP x 2 minutos x NSI
- mais de 40 km / h: IMP x 6 minutos x NSI

Exemplo: na segunda Zona de Controlo de Velocidade do evento, limitada a 40 km/h, o mesmo piloto passa o primeiro sinal de impulso a 72 km/h, o 2º a 58 km/h, o 3º a 41 km/h, os outros estão abaixo do limite.

Cálculo: $1 \times 2' + 2 \times 1'$

Penalizações: 4 minutos x 2 (NSI) o que perfaz um total de 8 minutos de penalizações, por se tratar da 2ª Infracção de Velocidade (NSI = 2), ou multiplicar por três para a terceira violação de velocidade (NSI = 3), ou multiplicar por quatro para a quarta violação de velocidade (NSI = 4), e assim sucessivamente.

Os controlos serão solicitados pelo director de prova ou pelo Júri e executado por técnico de GPS na presença de um oficial.

O Júri da prova pode dar uma desclassificação se a reincidência nos excessos de velocidade for considerada intencional.

Os veículos SSV estão limitados a uma velocidade máxima de 140 km/h fora das Zonas de controlo de velocidade assinaladas.

Os Quads estão limitados a uma velocidade máxima de 130 km/h fora das Zonas de controlo de velocidade assinaladas.

As infracções deste limite de velocidade são penalizadas de acordo com a metodologia deste artigo.

12.6. Cedência de passagem

12.6.1. Quando o veículo se aproxima de outro veículo a uma distância média de 200m, o piloto deverá solicitar pelo equipamento de controlo a ultrapassagem. Quando o veículo da frente receber o sinal de cedência de passagem, está obrigado a ceder a passagem à viatura que o segue.

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 segue, 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 a atribuir pelo Júri da Prova são cumulativas, sendo as seguintes:

- a) 1ª Infracção – 2 minutos,
- b) 2ª Infracção – 5 minutos
- c) 3ª Infracção ou mais – fica à consideração do Júri da Prova podendo ir até à desclassificação **na prova e eventual penalização na prova seguinte.**

12.7. Cortes/atalhos

12.7.1. Os pilotos serão monitorizados pelo equipamento de controlo. Os que efectuem cortes ou atalhos no percurso, serão sancionados com penalizações. É obrigatória a passagem por todas as zonas definidas pela sinalética/roadbook/GPS. No caso da sinalética, esta deverá estar colocada maioritariamente no lado direito do percurso (consequentemente no lado direito do piloto). Os pilotos SSVs independentemente de participarem ou não com navegador, terão que respeitar o percurso definido no roadbook. Nenhuma penalização poderá ser retirada por motivo de ausência de sinalética.

12.7.2. É considerada uma infracção grave todos os veículos que saiam do percurso marcado e achessem campos agrícolas com ou sem culturas agrícolas durante a prova. Estes pilotos incorrem numa penalização que pode ir até à desclassificação da prova.

Os pilotos devem manter uma postura de respeito pelo meio ambiente, caminhos florestais e particulares, propriedades agrícolas, e circulação na via pública.

É considerado corte ou atalho sempre que um veículo saia do percurso marcado (limites naturais dos caminhos florestais, agrícolas e de delimitação de campos agrícolas,...) pela organização e o piloto ganhe tempo com esta situação.

12.7.3. Cálculo da penalização a ser atribuída:

Executa-se o cálculo da diferença da distância (metros) entre o percurso marcado e o percurso que o veículo efectuou.

Por cada unidade de distância (metro) calculada na diferença anterior é atribuído uma penalização de 10 segundos.

Penalização (segundos) = (Percurso marcado – Percurso do veículo) X 10 segundos

13. ASSISTÊNCIAS

13.1. Os Abastecimentos só são autorizados nas zonas de assistência definidas pela organização (ZA ou GAZ) ou em postos de combustível público (GAZ).

No decorrer dos sectores selectivos todas as zonas são unicamente GAZ.

As organizações devem evitar zonas de assistência (ZA) a menos de 2 km da entrada ou saída de qualquer setor seletivo.

As organizações devem recomendar o abastecimento em postos de combustível público (GAZ) durante as ligações entre sectores selectivos. E a mesma recomendação deve ser indicada aos concorrentes antes de regressarem ao paddock de assistência (ZA).

13.2. É obrigatório que a localização **das** zonas **de** Assistência e GAZ **esteja** devidamente identificada, sendo recomendável a elaboração de um roadbook para as equipas de assistência. Estas zonas terão que ter boas condições de acesso e operacionalidade, capacidade conjunta para todas as equipas, preferencialmente em zonas sem pó e obrigatoriamente pontos de electricidade na zona de paddock, para assim facilitar o trabalho das equipas de assistência.

13.3. Salvo disposição em contrário e mencionada no Regulamento Particular da prova, a assistência fora das zonas de assistência definidas só é permitida pelo próprio piloto ou por outro piloto regularmente inscrito e ainda em prova.

Nas zonas de assistência definidas pelo organizador como ZA é permitida a assistência, nomeadamente 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 4.1 do código ambiental da FIM). O tapete ambiental é composto por duas faces: a face superior é constituída por material absorvente, a face inferior por material impermeável. A não utilização ou a má utilização do tapete ambiental apropriado às dimensões do veículo, implica uma penalização de 1 minuto. Dimensões mínimas recomendadas dos tapetes ambientais: Motociclos 160x100 cm, Quads 200x150 cm, SSV 400x200 cm (podem ser usados 1 ou mais tapetes de modo a proteger toda a superfície do solo que o veículo ocupa).

Nas zonas de assistência identificadas pelo organizador como GAZ, só será permitido o abastecimento de combustível e a entrega de água e de bens alimentares assim como óculos ou luvas.

Qualquer infracção a este artigo poderá ir até à desclassificação.

13.4. Para todos os veículos a zona de assistência/gaz será de velocidade limitada a 30km/h, controlada pelo GPS, no caso de incumprimento será atribuída ao piloto uma penalização **conforme artigo 12.5 Controlo de Velocidade.**

13.5. O piloto tem que respeitar toda a sinalização existente nas **ZA/GAZ**. O não cumprimento deste artigo poderá ir até à desclassificação.

13.6. A circulação em sentido contrário ao da prova numa ZA/GAZ 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 poderá ir até à desclassificação.

13.7. Os pilotos serão responsáveis pelas suas assistências e pelo comportamento das pessoas que as integram. As atitudes anti-desportivas ou de falta de respeito à ordem vigente durante uma prova, por parte das pessoas que integram uma assistência, poderão vir a ser

reflectidas em sanções a aplicar ao piloto. Estas sanções poderão ser do tipo exclusão da prova (decididas pelo Júri da Prova), quer passíveis de processo disciplinar no âmbito do Código de Disciplina da FMP.

13.8. Na categoria SSV o abastecimento pode ser efetuado com o piloto e/ou ~~em~~ o navegador a bordo.

O abastecimento tem de ser efetuado com o motor desligado e, com as portas abertas ou as redes laterais de segurança em baixo ou as janelas das redes de segurança abertas, e não são permitidas quaisquer intervenções mecânicas.

O não cumprimento deste artigo será penalizado com 10 minutos por cada infração.

13.9. É obrigatório que cada equipa de assistência esteja equipada com um extintor dentro do prazo de validade, com uma capacidade mínima de 5 Kg, e num raio de 1 metro do abastecimento do veículo. O extintor deve estar visível e próximo do elemento que está a realizar o abastecimento. O não cumprimento desta regra implica uma penalização de 10 minutos por cada infração.

13.10. É obrigatório a quem abastece os veículos SSV, estar equipado com balaclava ignífuga e óculos de proteção. O não cumprimento desta regra implica uma penalização de 10 minutos por cada infração.

13.11. O abastecimento só pode ser efetuado com equipamentos manuais, sob pena de penalização de 10 minutos por cada infração.

13.12. **Todos os** veículos estão obrigados a percorrer todas as zonas GAZ no decorrer dos sectores selectivos.

Todos os veículos SSV estão obrigados a permanecerem imobilizados por um período mínimo de **60 segundos** (o controlo deste tempo é da responsabilidade dos concorrentes) dentro destas zonas **GAZ**. **Durante este período de tempo (60 segundos), os veículos SSV podem efectuar** a operação de abastecimento, e não é permitido qualquer intervenção mecânica. O não cumprimento desta regra implica uma penalização **que poderá ir até à desclassificação**.

Para os veículos que não necessitem de abastecer de combustível não é necessário a deslocação das equipas de assistência às zonas GAZ.

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 nos seus veículos desde que:

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

15.2. Entende-se por publicidade obrigatória a referida no artigo 8.1. deste regulamento. 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 recebem uma carta de controlo onde figuram 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 nesta registada, bem como uma penalização de 5 minutos.

16.5. Serão atribuídos a todos os pilotos horários de partida para os Sectores Seletivos, exceto àqueles que tenham confirmado a sua desistência mediante a entrega da carta de controlo ao diretor de prova ou a outro membro da organização.

17. ZONA 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:

- 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.
- b) 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;



- c) 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 direção 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.

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 Diretor de Prova.

18.6. 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.



18.7. 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.

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

18.9. 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.

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

18.11. 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.

18.12. 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 organização irá disponibilizar ao público através do site oficial, ou do site da equipa de cronometragem, a visualização da evolução da classificação da prova através dos CPs, ou de locais definidas para o efeito, no mínimo em cada 100Kms. A falta da marcação de um controlo de passagem (carta de controle) poderá implicar:

- Pilotos que não passem em um ou mais controlos de passagem serão penalizados conforme definido no Regulamento Particular;
- 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:

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



19.2. Controlos de cruzamento

Os cruzamentos com estradas de alcatrão, via-férrea ou vias de grande movimento deverão ser assinalados 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 o veículo pare diante do controlo de partida, o controlador inscreverá na carta de controlo a hora real de partida do veículo (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.

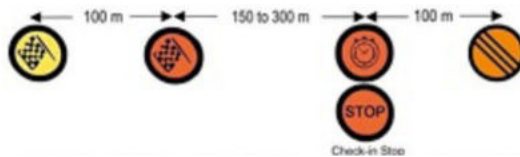
20.3. A partida para o sector seletivo à hora indicada na carta de controlo não poderá ser adiada, exceto em caso de força maior.

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:

- 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-à 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 100 €, 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 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.

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/Quads/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/Quad/SSV exceto para a colocar e retirar do parque fechado;
- Mexer na Moto/Quad/SSV de outro concorrente;
- Fumar.

23.5. Se os comissários técnicos da prova constatarem que uma Moto/Quad/SSV não está em condições de circular em segurança, deverão informar imediatamente o Diretor da Prova que deverá mandar proceder às retificações que julgar necessárias.

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 finalizadas 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 (20 minutos no caso de ter que colocar um roadbook) antes da sua hora de partida.

23.8. 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.

23.9. O piloto pode deslocar o seu veículo (Moto/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 veículos e pessoas no Parque Fechado. O não cumprimento destas normas implica a desclassificação.

23.10. Os motociclos colocados em Parque Fechado são obrigados a possuir descanso lateral próprio. Os motociclos, Quads e SSV têm que estar em cima de um tapete ambiental aprovado (conforme artigo 4.1 do código ambiental da FIM).

24. VERIFICAÇÕES

24.1. Nas verificações Administrativas serão controlados:

- a) Licenças Desportivas;
- b) Cartão de Cidadão;
- c) Carta de Condução;
- d) Certificado de Matrícula
- e) Carta Verde do Seguro

Todos os documentos 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.

24.2. Nas Verificações Técnicas todos os Motociclos e Quads devem estar de acordo com o presente regulamento e seus anexos, e o Technical Rules Bajas da FIM.

Os veículos SSV devem estar de acordo com o presente regulamento e com o anexo 2.

Todas as infracções aos regulamentos técnicos durante a prova incorrem em penalizações que podem ir até à desclassificação da prova.

Serão penalizados com desclassificação os SSV que durante a prova incumpram os seguintes artigos do Anexo 2 - Regulamento Técnico SSV:

- (15.) Rodas;
- (12.) Motor;
- (8.5) Largura dos eixos, dianteiro e traseiro;

É absolutamente necessário que as peças a marcar, estejam limpas de marcações efetuadas previamente noutras corridas.

Os pilotos têm que limpar as peças marcadas prova a prova.

Itens principais a verificar:	MOTO	QUAD	SSV
Certificado de matrícula	x	x	x
Passaporte técnico FMP			x
Números regulamentares	x	x	x
Nº de chassi	Marcação com pintura		
Luzes dianteiras, traseiras, presença e de travagem (stop)	x	x	x
Luzes traseiras de pó			x
Interruptor corta corrente	x	x	x
Placa de matrícula	x	x	x
Protecção do pinhão e cremalheira da transmissão	x	x	
Guiador (extremidades, protecção central e manetes)	x	x	
Descanso lateral	x		
Largura do Veículo		Grupo G – 1300 mm Grupo H – 1450 mm	1900 mm
Motor	Marcação com pintura nos meios cárteres		Marcação com pintura no bloco dos cilindros
Silenciador(es)	Marcação com pintura		
Controlo de som (art.º 01.79 Technical Rules Bajas da FIM)	Nível máximo de ruído 114.0 dB/A (Só será efectuado quando existirem as condições adequadas)		
Pneus	Artº 01.47 Technical Rules Bajas da FIM		Art.º 15.2 anexo 2 CNTT - FMP
Capacetes	Art.º 01.70 Technical Rules Bajas da FIM		Art.º 20.1 anexo 2 CNTT - FMP
Colete de Protecção de peito e costas (colete)	Homologação EN 1621-2 e EN 1621-3 ou com sistema air-bag aprovado pela FIM		
Sistema Head and Neck Support “HANS” ou outro Frontal Head Restraint “FHR”			Homologação Organização Internacional SNELL, SFI, ...
Fato completo, luvas, meias, Balaclava, roupa interior e botas resistentes ao fogo			Homologação Organização Internacional SNELL, SFI, ...

24.3. Deverá ser apresentado nas verificações técnicas os equipamentos de segurança descritos na tabela do artigo 24.2 deste regulamento.

Todas as etiquetas de homologação dos equipamentos de segurança devem ser visíveis. As homologações devem estar dentro do prazo de validade.

Todos os capacetes deverão estar intactos e não deverão ter nenhuma alteração à sua construção. Após uma colisão, o capacete deverá ser apresentado ao Comissário Técnico para ser examinado.

24.4. A partida será recusada a qualquer piloto/navegador que não esteja em conformidade com as prescrições dos Regulamentos: Campeonato Nacional Todo Terreno Open da FMP, e do Regulamento Particular da Prova.

24.5. A qualquer momento durante a realização da prova, poderão ser efetuadas verificações complementares ao Motociclo, Quad, SSV e ao piloto/navegador. Os concorrentes são responsáveis durante toda a prova pela conformidade técnica do seu veículo e os seus equipamentos de segurança. O tempo despendido durante estas verificações será repostos aos concorrentes. Caso os comissários técnicos verifiquem que o veículo não reúne condições de segurança devem imediatamente informar o director de prova e o presidente do júri. Estes podem deliberar a não continuação do veículo em prova.

24.6. A não apresentação de um veículo às verificações, durante ou no final da prova, implica a desclassificação do mesmo. Em qualquer dos casos o piloto pode estar sujeito a outras penalidades na prova ou a aplicar pela FMP.

24.7. 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 de outras sanções que possam vir a ser aplicadas pela FMP.

24.8. As Verificações técnicas antecipadas (VTA) têm um regulamento específico.

24.9. Os SSVs que tenham realizado as verificações técnicas antecipadas (VTA) não têm de se apresentar às verificações técnicas preliminares. Os comissários técnicos controlarão estes veículos à entrada do parque fechado.

25. EQUIPAMENTOS

25.1. Todos os veículos devem estar equipados com:

- GPS/ou similar.

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.

25.2. É obrigatória a apresentação dos equipamentos de proteção individual dos pilotos e co-pilotos nas Verificações Técnicas.

A FMP não poderá ser responsabilizada por lesões que possam resultar de falta de equipamento específico ou defeituoso nas suas provas.

25.2.1. Será obrigatório que os pilotos dos Motociclos e Quads usem o seguinte equipamento de protecção individual:

- a) Calças de proteção e camisola de manga comprida;
- b) Colete de proteção homologado pela norma EN 1621-2 e EN 1621-3 **ou com sistema air-bag aprovado pela FIM**. A etiqueta de homologação deve estar visível;
- c) Botas de Proteção de Enduro/MX compostas de pele e material plástico;
- d) Luvas de proteção próprias para moto;
- e) Óculos de proteção de Enduro/MX com ou sem roll-offs. O uso de “tear offs” é proibido por respeito pelo meio ambiente.
- f) Uso de capacetes de proteção homologados. Este deverá ser utilizado devidamente apertado e deverá ter um sistema próprio de fixação. Estão proibidos os capacetes sem “queixeira” ou que esta seja amovível;
- g) Os capacetes têm que ter homologação internacional conforme art.º 01.70 Technical Rules Bajas da FIM. A etiqueta de homologação deve estar visível.
- h) O Capacete é um equipamento de segurança, sendo proibido adaptar ou prender câmaras ou outros acessórios neste.
- i) Os cabelos compridos terão que ser contidos dentro do capacete.

25.2.2. Será obrigatório que os pilotos e co-pilotos dos SSV usem o seguinte equipamento de protecção individual:

- a) O vestuário obrigatório e à prova de fogo por ocupante é: fato completo, meias, botas, balaclava, roupa interior e luvas. Todos estes itens devem estar homologados por

uma norma de uma Organização Internacional de segurança do desporto motorizado (SFI,...), a etiqueta de homologação deve ser visível;

- b) É obrigatória a utilização de restrição frontal da cabeça "HANS – Head and Neck Support" ou dispositivos alternativos "FHR – Frontal Head Restraint" homologados por uma Organização Internacional de segurança do desporto motorizado, incluindo o capacete;
- c) As etiquetas de homologação devem ser visíveis;
- d) Não é permitido conduzir sem o uso destes elementos obrigatórios durante a prova;
- e) Capacetes: Proibido modificar ou fazer furos no capacete.
- f) Os capacetes devem ser aprovados para uso do FHR e ter as fixações de fita ou cordão FHR no capacete instaladas pelos seus fabricantes.
- g) Os capacetes devem estar em conformidade com uma das seguintes Normas:
 - SNELL SA 2015, com uma etiqueta SNELL legível
 - SFI - 31.2A Design de face completa com uma etiqueta SFI legível
 - Ou outra de uma organização internacional de segurança do desporto motorizado, com uma etiqueta de homologação legível.
- h) As homologações devem estar dentro do prazo de validade.

25.2.3. Os concorrentes que durante a prova não usem um dos equipamentos de proteção descritos nos art.º 25.2.1. e art.º 25.2.2. são penalizados do seguinte modo:

- 1ª infração: 10 minutos por item de proteção;
- 2ª infração: 30 minutos por item de proteção penalizado na 1ª infração;
- 3ª infração: desclassificação.

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

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:

- a) Partida;
- b) Partida de troço seletivo;
- c) Todos os 50 km;
- d) 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 cardio respiratória.

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 o veículo de outro piloto dessa classe, que será decidido pelo Juri da Prova. Este protesto deve ser acompanhado de um depósito caução de 500 € (Quinhentos Euros).

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, o 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 do concorrente protestante será também verificado.

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.

27.2. Reclamações sobre classificações

Até 30 (trinta) minutos após a publicação da classificação oficiosa de uma classe, um piloto/concorrente pode apresentar por escrito e dirigida ao Diretor de Prova a reclamação sobre a classificação ou comportamento de outro piloto, que será decidido pelo Júri da Prova. 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.

27.3. Recurso

Todo o concorrente tem o direito de recorrer das decisões do Júri sobre protestos e reclamações, tendo para isso que apresentar o recurso, por escrito no Secretariado da FMP e dirigido à Direção da FMP, até 5 (cinco) dias úteis após a publicação dos resultados oficiais.

28. CLASSIFICAÇÕES

28.1. A cronometragem será da responsabilidade da Organização e do Diretor de Prova e deverá ser feita de acordo com o estipulado neste regulamento.

28.2. As penalizações serão expressas em horas, minutos, segundos e frações de segundo. A classificação final da Prova será obtida pela adição dos tempos realizados nos sectores seletivos (incluindo o Prólogo) e as penalizações (incorridas 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 alcançou o melhor tempo no último setor seletivo. Se o empate subsistir vence o que alcançou o melhor tempo no penúltimo setor seletivo e assim sucessivamente até ao prólogo.

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 controlo 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 recebida nas zonas oficiais de assistência.

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

É permitida a entrega de água e de bens alimentares bem como óculos ou luvas.

As infracções a este artigo são sancionadas com penalizações que podem ir até à desclassificação da prova. Estas penalizações são decididas pelo Júri da Prova.

30. CASOS OMISSOS

Todos os casos omissos neste regulamento, ou dúvidas na sua interpretação, serão julgados, pelo Júri da Prova ou pela Comissão de Todo terreno da FMP em conformidade com os preceitos do Código Desportivo FMP, do Código Desportivo FIM e dos Regulamentos FIM para Rallies-Raids e Bajas Todo Terreno.

31. PROVAS

A organização de uma prova pontuável para o CNTT deve:

- a) Solicitar a inscrição até 30 de Setembro do ano anterior à realização da prova;
- b) Cumprir o que está estipulado nos pontos 3.9, 3.10 e 3.11;
- c) Assegurar a promoção e divulgação prévia da prova tanto a nível nacional como regional;
- d) 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;
- e) Assegurar um acompanhamento da corrida através da divulgação de resultados online e em direto;
- f) 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;
- g) 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;
- h) Assegurar os espaços adequados para a presença das marcas que apoiam o CNTT.
- i) O intervalo mínimo entre duas provas do CNTT é de dez dias;
- j) 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, penalizações, relatórios).

32. VEÍCULOS, CATEGORIAS E CLASSES

32.1. São admitidos a participar todos os veículos desde que em conformidade com o presente regulamento e as normas impostas pelo Código da Estrada. É da responsabilidade dos pilotos o cumprimento destas normas.

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.

CATEGORIA	CAMPEONATOS NACIONAIS DE TODO TERRENO		
MOTO	MOTO (Classes TT1, TT2 e TT3)		
	TT1 Motociclos: 2T < 150 cc 4T < 250 cc	TT2 Motociclos: 2T ≥ 150 cc e < 250 cc 4T ≥ 250 cc e < 450 cc	TT3 Motociclos monocilíndricos: 2T ≥ 250 cc 4T ≥ 450 cc
	Infantis Mini-Baja Pilotos dos 8 aos 12 anos de idade no dia 1 Janeiro do ano civil do campeonato em curso; - Motos a 2T < 65cc e a 4T < 110 cc - Quads a 2T < 65cc e 4T < 90 cc		
	Iniciados Mini-Baja Pilotos dos 11 aos 14 anos de idade no dia 1 Janeiro do ano civil do campeonato em curso; - Motos a 2T < 85cc e a 4T < 150cc - Quads a 2T < 125cc e 4T < 250 cc		
	Juvenis Mini-Baja Pilotos dos 13 aos 16 anos de idade no dia 1 Janeiro do ano civil do campeonato em curso; - Motos a 2T < 125 cc - Quads a 2T < 200 cc e a 4T < 350 cc		
QUAD	QUAD Veículos da categoria III do grupo G (2 rodas motrizes) ou do grupo H (4 rodas motrizes), art.º 01.05 Technical Rules Bajas da FIM.		
SSV	SSV Motores Atmosféricos com cilindrada inferior a 2000 cc ou motores com turbo-compressor com cilindrada inferior a 1000 cc		
	SSV TT2 Motores atmosféricos até 1050 com cilindrada inferior a 1000 cc	SSV STOCK Motores atmosféricos com cilindrada inferior a 2000 cc ou motores com turbo-compressor com cilindrada inferior a 1000 cc	
CATEGORIA	TROFÉUS NACIONAIS DE TODO TERRENO		
MOTO	TRAIL - Motociclos com 2 ou mais cilindros, com cilindrada superior a 600 cc;		
	PROMOÇÃO		
	VETERANOS		
	SENHORAS		
QUAD	JUNIORES		
	PROMOÇÃO		
	VETERANOS		
	SENHORAS		
SSV	JUNIORES		
	VETERANOS		
	SENHORAS		
	E-SSV (ELÉCTRICO/HÍBRIDO)		

32.2. Classe SSV Stock

32.2.1. A classe SSV Stock deve ser entendida como a base de entrada e desenvolvimento da categoria SSV. Esta classe pretende servir os concorrentes que pela primeira vez competem de SSV, e/ou os concorrentes que pretendem competir com custos limitados ou controlados.

Seguindo este espírito, a base e ponto de partida desta classe são os veículos na sua forma original tal como estão disponíveis no mercado ao consumidor. Estes veículos devem estar conforme o regulamento técnico especificado no Anexo 2.

32.2.2. Na eventualidade de os troféus monomarca vierem a ter uma classe Stock, deverão respeitar as regras específicas para esta classe descritas ~~este~~ neste regulamento.

32.2.3. No final do campeonato, o concorrente desta classe com mais pontos será consagrado Campeão Nacional SSV Stock.

32.2.4. Qualquer omissão ou exceção a este regulamento, será alvo de avaliação da Comissão de Todo Terreno da FMP.

32.3. Classes Promoção Moto/Quad

Destinam-se a todos os pilotos que não tenham obtido qualquer tipo de licença FMP nos últimos 3 anos (2020, 2021, e 2022), salvo uma licença de um evento, em cada ano (2020, 2021, e 2022).

Os três primeiros pilotos classificados da classe Promoção no final do campeonato, não poderão repetir esta classe no ano seguinte.

32.4. Classes Senhoras Moto/Quad/SSV

Destinam-se a pilotos do sexo feminino

32.5. Classes Veteranos/Moto/Quad/SSV

Destinam-se a pilotos que no dia 1 de Janeiro do CNTT a decorrer tenham ~~completado~~ 45 anos de idade ou mais.

32.6. Classes Júniores Moto/Quad/SSV

Destinam-se a todos os pilotos com menos de 25 anos no dia 1 de Janeiro do CNTT a **decorrer** e serem detentores de uma carta de condução válida para o veículo inscrito.

32.7. Classe Hobby Moto/Quad/SSV

32.7.1. A Classe Hobby destina-se exclusivamente a pilotos não federados, a quem será concedida uma autorização de participação válida para cada evento

32.7.2. Existirá uma Classe Hobby em cada uma das categorias Moto, Quad e SSV.

32.7.3. Só podem participar na Classe Hobby pilotos nacionais ou estrangeiros sem licença desportiva em qualquer federação de motociclismo nos últimos três anos (2020, 2021 e 2022).

32.7.4. A Classe Hobby tem uma taxa de inscrição por prova, que inclui o seguro de acidentes pessoais previsto nos artigos 2º, 5º, nº 1 e nº 2, e 15º do Decreto-Lei nº10/2009, de 12 Janeiro.

32.7.5. O Boletim de Inscrição devidamente preenchido bem como a correspondente taxa e Declaração do Piloto em como não tem quaisquer contra-indicações para a prática da modalidade, nos termos do artigo 40º, nº 2 2, da Lei 5/2007, de 16 de Janeiro, podem ser enviados ou entregues à Organização o mais tardar nas verificações Documentais no dia da Prova, mas sempre antes do seu início.

32.7.6. A Organização compromete-se a enviar uma listagem nominal dos participantes na Classe Hobby para a FMP (geral@fmp.pt) e para a SER SEGURO (fmp@serguero.pt) antes do início das provas.

32.7.7. Os veículos destas classes devem estar devidamente documentados, matriculados, incluindo o correspondente seguro de circulação obrigatório, e equipados segundo o disposto no Código da Estrada, o regulamento de Todo Terreno da FMP e da Federação Internacional de Motociclismo (FIM).

32.7.8 A atribuição dos números das Classes Hobby é efectuada pela Organização, de preferência sequencialmente pela ordem que os pilotos se apresentem nas verificações administrativas.

32.7.9. As Classes Hobby poderão ter percursos de menor extensão em relação à prova do Campeonato de TT.

32.7.10. As classes Hobby não pontuam para qualquer campeonato ou troféu, tendo apenas uma classificação por prova onde serão distribuídos troféus aos três primeiros classificados.

32.8. 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).

32.9. 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 e os seus anexos. Fica assim a FMP ilibada de qualquer responsabilidade sobre o veículo.

Antes e durante a prova o **valor máximo** de ruído é **114.0** dB/A para as Motos e Quads .

No final do evento o **valor máximo** de ruído **permitido** é **115.0** dB/A, medido de acordo com o **regulamento FIM Sound Regulation**.

Os silenciadores devem passar pelo controlo de som durante as verificações técnicas e são marcados com uma pintura pelo verificador.

No caso de provas de mais de um dia, o piloto que deseje trocar ou reparar o(s) silenciador(es) 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. Se o veículo passar no controlo de som, o silenciador será marcado com uma marcação de pintura. Se o veículo não passar no controlo de som, será aplicada a penalização da ordem (1^a, 2^a, 3^a) da respetiva transgressão.

Os comissários técnicos FMP poderão solicitar em qualquer parte do percurso ou antes dos veículos entrarem em parque fechado um controlo de som. Caso o veículo esteja em transgressão, o piloto será penalizado em 15 min (1^a transgressão), 60 minutos (2^a transgressão), desclassificação (3^a transgressão).

Os pilotos dos veículos em transgressão devem resolver o problema na assistência mais próxima, e solicitarem o controlo de som no próximo controlo horário, para se proceder a marcação do silenciador(es) com uma nova pintura.

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.

32.10. No Anexo 1 é apresentado o regulamento específico a aplicar às Motos e aos Quads, contudo a estes veículos também lhes será aplicado o presente Regulamento com as correspondentes adaptações.

32.11. 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.

32.12. 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.

32.13. Classe E-SSV (eléctrico/híbrido)

A transmissão de potência às rodas destes veículos só pode ser efectuada por motores eléctricos.

32.14. Classe MOTO TRAIL

A cilindrada destes motociclos tem de ser superior a 600 cm³ e o motor deve ter pelo menos 2 cilindros.

33. CÁLCULO DE PONTUAÇÕES

33.1. O cálculo da classificação final do campeonato ou troféu é obtido pelo somatório de todas as pontuações obtidas pelo concorrente em provas do campeonato.

33.2. A totalidade da pontuação da tabela de classificação do campeonato ou troféu só será atribuída se forem cumpridos 75% da quilometragem inicialmente estipulada para os sectores seletivos da prova (incluindo o prólogo).

Entre os 75% e os 25% será atribuída metade da pontuação.

Abaixo dos 25% a prova não atribuirá pontuação.

O valor dos pontos será calculado à décima da unidade, sendo arredondado ao valor inteiro mais próximo (exemplos: 6,5 é arredondado para 7, o valor 6,4 é arredondado para 6 pontos).

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

33.3. Aos pilotos classificados em cada evento na Classificação Geral e de cada Classe serão atribuídos pontos para a tabela de classificação do campeonato ou troféu, conforme a seguinte tabela:

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

Aos vencedores dos sectores seletivos, incluindo o prólogo, em cada um dos eventos do CNTT nas várias-categorias dos campeonatos nacionais que compõem o CNTT (não se aplica aos troféus), será atribuído um (1) ponto extra por cada vitória em cada sector seletivo. No caso de o piloto não terminar a prova (desistência, desclassificação, etc.) a pontuação extra não será atribuída, nem beneficiará o piloto seguinte ou qualquer outro.

33.4. O piloto/navegador que obtiver maior número de pontos na respetiva classificação final 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 nas classificações finais dos eventos maior número de primeiros lugares, segundos lugares e assim sucessivamente. Se mesmo assim a igualdade subsistir quanto ao vencedor, o desempate será desfeito em função do melhor classificado na última prova.

Haverá uma classificação Geral para cada Categoria (Motos, Quads e SSV) bem como classificações por classes.

Serão Campeões Nacionais TT e Vencedores de Troféus Nacionais TT os primeiros classificados das seguintes categorias e classes:

CAMPEONATOS NACIONAIS DE TODO TERRENO	
Categoria	Títulos FMP
MOTO	Campeão MOTO Campeão MOTO TT1 Campeão MOTO TT2 Campeão MOTO TT3 Campeão Infantis Mini-Baja Campeão Iniciados Mini-Baja Campeão Juvenis Mini-Baja Campeão Nacional de Marcas Moto
QUAD	Campeão QUAD Campeão Nacional de Marcas Quad
SSV	Campeão SSV (piloto) Campeão SSV - Navegador Campeão SSV TT2 (piloto) Campeão SSV STOCK (piloto) Campeão Nacional de Marcas SSV
	Campeão Nacional de Equipas

TROFÉUS NACIONAIS DE TODO TERRENO	
MOTO	Vencedor Troféu MOTOS TRAIL Vencedor Troféu MOTOS Promoção Vencedor Troféu MOTOS Senhoras Vencedor Troféu MOTOS Veteranos Vencedor Troféu MOTOS Juniores
QUAD	Vencedor Troféu QUADS Promoção Vencedor Troféu QUADS Senhoras Vencedor Troféu QUADS Veteranos Vencedor Troféu QUADS Juniores
SSV	Vencedor Troféu SSV Senhoras (piloto e navegadora) Vencedor Troféu SSV Veteranos (piloto e navegador) Vencedor Troféu SSV Juniores (piloto e navegador) Vencedor Troféu SSV E-SSV (eléctrico, híbrido)

Não será atribuído título de Campeão Nacional, em qualquer categoria ou classe que não tenha a participação de um mínimo de 5 (cinco) pilotos, em pelo menos 4 (quatro) provas.

Não será atribuído título de Vencedor de Troféu Nacional, em qualquer categoria ou classe que não tenha a participação de um mínimo de 3 (três) pilotos, 2 (duas) no caso das Senhoras, em, pelo menos 4 (quatro) provas.

Para este efeito, considera-se que o piloto participou na prova desde que inicie o prólogo ou o primeiro setor seletivo.

33.5. Campeonato Nacional Equipas

Da classificação geral tanto dos SSV, como das Motos, como dos Quads será apurada uma classificação equipas para os pilotos que estejam inscritos com este tipo de licença. Serão contabilizados em cada prova para cada equipa os dois melhores resultados SSV e o melhor resultado Moto ou Quad.

33.6. Campeonato Nacional de Marcas

É atribuído o título de Campeão Nacional de Marcas nas categorias Motos, Quads e SSV. Para a classificação nestes campeonatos contam os 2 melhores resultados de cada marca, na classificação geral de cada categoria em cada prova.

34. PRÉMIOS

34.1. A cerimónia de prémios deverá ser realizada, no máximo, uma hora após a publicação das classificações oficiais. Será obrigatória a presença dos 3 primeiros classificados da Geral de cada Categoria, 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. Serão atribuídos troféus/taças aos três primeiros classificados de cada classe, com o mínimo de 5 inscritos à partida, 2 na Classe de Senhoras.

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 para entrega de troféus e diplomas aos campeões nacionais das categorias e classes. Serão ainda entregues diplomas à Equipa (titular de Licença FMP) e às Marcas campeãs nacionais.

Será ainda realizada uma entrega de prémios para os vencedores/as dos Troféus Nacionais, assim como para os 2º e 3º classificados dos Campeonatos Nacionais.

35. SINALIZAÇÃO DO PERCURSO

Com o objetivo de uniformizar a sinalética utilizada na marcação de provas de Todo 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.

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 excecional 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. No art.º 22 apresentam-se desenhos da sinalética destinada à satisfação dos requisitos dos artigos 35.6 a 35.9. Todas as organizações envolvidas na montagem de provas ao abrigo do CNTT deverão solicitar à FMP os moldes necessários à produção dos painéis.

35.12. Ao longo do percurso serão colocadas placas, de 20 em 20 km, indicando a distância que falta até à Zona de Assistência seguinte.

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.

36. LISTA DE PENALIZAÇÕES

Resumo das penalizações	Artigo nº	Penalização
Treino do percurso	2.13.	Impedido de participar na prova
Falta da marcação nas peças: Chassi, motor e silenciador(es)	8.6.	Desclassificação
Falta da bracelete de identificação do concorrente	8.7.	Desclassificação
Alinhar à partida do Prólogo mas não o completar	11.3.	Tempo Máximo RP + 15 minutos
Não alinhar à partida do prólogo	11.3.	Tempo Máximo RP + 30 minutos
Terminou o SS e não o completou no tempo máximo permitido	11.7. a)	Tempo Máximo RP + 60 minutos
Iniciou e não terminou o SS	11.7. b)	Tempo Máximo RP + 60 minutos
Não se apresente na partida de um sector selectivo	11.7. c)	Tempo Máximo RP + 2 horas
Atrasos na apresentação à partida de Etapa, de Prólogo ou de Setor Seletivo	11.8.	60 segundos por minuto de atraso
Atrasos superior a 30 minutos na apresentação à partida de Etapa, de Prólogo ou de Setor Seletivo	11.8.	A partida será recusada
Infracções ao prescrito no Código da Estrada	12.2.	1ª infracção - 30 min 2ª infracção - 60 min 3ª infracção-até à desclassificação
SSV - Circulação sem as 4 rodas completas (jante e pneu)	12.2.	30 minutos
Rebocar e fazer transportar o veículo dentro do percurso selectivo assim como nas ligações da prova	12.3. a)	Desclassificação (Júri)
Bloquear ou dificultar a passagem dos outros concorrentes	12.3. b)	Desclassificação (Júri)
Circular fora do percurso ou em sentido contrário a este	12.3. c)	Desclassificação (Júri)
Excesso de velocidade	12.5.	Até à desclassificação (júri)

Cedência de passagem	12.6.3.	1ªInfração – 2 minutos, 2ªInfração – 5 minutos 3ªInfração –até à desclassificação.
Sair do percurso marcado e atravessar campos agrícolas...	12.7.2.	Até à desclassificação (Júri)
Corte ou atalho	12.7.3.	Penalização (seg.) = (Percurso marcado – Percurso do veículo) X 10 segundos
A não utilização ou a má utilização do tapete ambiental apropriado às dimensões do veículo	13.3.	1 minuto
Infracções na GAZ	13.3.	Até à desclassificação (Júri)
Sinalização ZA/GAZ	13.5.	Até à desclassificação (Júri)
Circulação em sentido contrário ao da prova numa ZA	13.6	Até à desclassificação (Júri)
Abastecimento dos SSV nas ZA/GAZ	13.8	10 minutos por infração
Falta de extintor na assistência	13.9	10 minutos por infração
Assistente sem balaclava ignífuga e óculos de proteção	13.10	10 minutos por infração
O abastecimento só pode ser efetuado com equipamentos manuais	13.11	10 minutos por infração
Paragem obrigatória na GAZ	13.12	Até à desclassificação (Júri)
Perda da carta de controlo	16.4	5 minutos
Atraso ou avanço no controlo horário	18.2	1 minuto por cada minuto de atraso ou avanço
Não apresentar o motor do seu veículo em funcionamento à chegada a um controlo horário ou partida de um SS	18.4	1 minuto, por cada minuto de atraso
Pilotos que não passem em um ou mais controlos de passagem	19.1 a)	Penalizados conforme definido no Regulamento Particular
Pilotos que não parem num controlo de passagem com controlador	19.1 b)	5 minutos
Circular no sentido inverso ao do sector seletivo	20.1.	Desclassificação
Partida efetuada antes do sinal do controlador	20.4	2 minutos
Recuse a partir para o sector seletivo à hora e na posição que lhe for indicada	20.7	Penalizado de acordo com o Regulamento Particular
Não comunicar à organização a desistência	20.9	Até 100 €
Parque Fechado - velocidade superior a 10 km/h	23.9	Desclassificação
Fraude nas marcas de identificação	24.7	Desclassificação

Falta de equipamentos de proteção	25.2.3.	1ª infração: 10 minutos por item de proteção; 2ª infração: 30 minutos por item de proteção penalizado na 1ª infração; 3ª infração: desclassificação.
Ajuda Exterior	29.	Até à desclassificação (Júri)
Controlo de Som	32.9	1ª infração: 15 minutos; 2ª infração: 60 minutos 3ª infração: desclassificação
Exclusão da classe SSV STOCK	Anexo 2 - 21	30 minutos

ANEXO 1 – REGULAMENTO TÉCNICO MOTOS E QUADS

1. INTRODUÇÃO

O termo motociclo abrange todos os veículos que tenham, em princípio, menos de quatro rodas, movidos por um motor e concebidos essencialmente para o transporte de uma ou mais pessoas, das quais uma delas é o condutor do veículo. As rodas devem normalmente estar em contato com o solo, exceto momentaneamente ou em certas circunstâncias excepcionais.

2. LIBERDADE DE CONSTRUÇÃO

Um motociclo deve estar em conformidade com os requisitos dos regulamentos da FMP, com os Regulamentos Complementares, bem como com uma série de condições específicas que a FMP pode exigir para certas competições. Nenhuma restrição é colocada sobre a marca, construção ou tipo de motociclo usado.

3. CATEGORIAS E GRUPOS DE MOTOCICLOS

Os motociclos são divididos em categorias que devem ser observadas em todos os eventos.

Em princípio, é proibido competir na mesma prova em diferentes categorias, grupos e classes, salvo disposição em contrário do Regulamento Complementar.

Categoria I - Motociclos movidos pela ação de uma roda em contato com o solo.

Grupo A1 – Só Motos - Veículos de 2 rodas percorrem apenas uma linha no solo.

Categoria III - Veículos movidos pela ação de múltiplas rodas motrizes em contato com o solo em apenas uma direção.

Grupo G - Quads (impulsionados pela ação de duas rodas)

Grupo H - Quads (impulsionados pela ação das quatro rodas)

4. ESPECIFICAÇÕES GERAIS

As especificações a seguir aplicam-se a todos os motociclos e quads.

Todos os veículos das categorias Motos e Quads devem estar em conformidade em todos os aspectos com a Convenção de Viena de 1968, mesmo se o país no qual o veículo foi fabricado não for signatário dessa Convenção, e ser registrado para uso em estradas.

Esses veículos são baseados em motociclos de produção em série, que podem ser modificadas e / ou equipadas para competições off-road.

4.1. Proteções da corrente de transmissão

É obrigatória uma proteção na roda dentada do eixo de saída do motor (pinhão de ataque).

É obrigatória uma proteção da corrente, que deve ser instalada de forma a evitar qualquer prisão entre o curso inferior da corrente e a cremalheira da roda traseira.

4.2. Colectores de escape e silenciadores

Os colectores de escape e silenciadores devem cumprir todos os requisitos relativos ao

controle de som.

O eixo da extremidade do silenciador deve ser paralelo (tolerância de 15 °) aos dois planos longitudinais principais do veículo.

A extremidade do silenciador não deve passar pela tangente vertical do pneu traseiro.

O terminal do silenciador não deve ser perigoso em caso de contato acidental com os pilotos ou outros. No caso de quads, o tubo de escape do silenciador deve ser protegido por uma borda arredondada de no mínimo 4 [mm].

Os gases de escape devem ser descarregados para a retaguarda, mas não de forma a levantar pó, sujar os pneus ou travões, ou incomodar o passageiro (no caso de carros laterais) ou qualquer outro condutor.

É proibido qualquer sistema de válvula NÃO ORIGINAL instalado no sistema de escape com o objetivo de influenciar (ou modificar) o teste do som. Apenas os sistemas de válvula de escape (por exemplo, Exup) fornecidos pelo fabricante no escape são autorizados. A configuração é livre.

4.3. Guiador

A largura do guiador não deve ser inferior a 600 [mm] e não deve ser superior a 850 [mm].

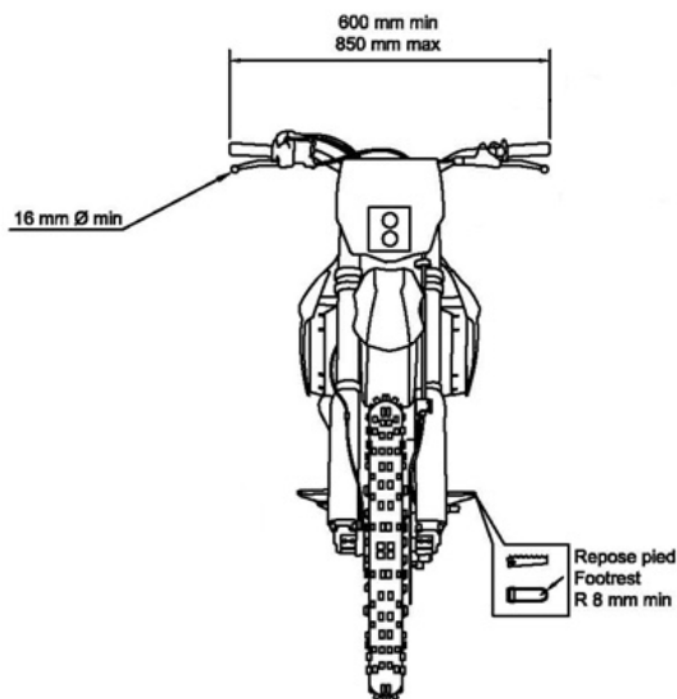


Figura 1

O guiador deve ser equipado com uma esponja de proteção na barra transversal. Os guiadores sem travessa devem ser equipados com uma esponja de proteção localizada no meio do guiador, cobrindo amplamente os grampos do guiador.

As extremidades expostas do guiador devem ser tampadas com um material sólido ou coberto com borracha.

Quando são usadas proteções de mão, estas devem ser feitas de um material resistente ao estilhaçamento e ter uma abertura permanente para a mão.

Os guiadores feitos de materiais compostos não são autorizados.

A reparação por soldadura do guiador é proibida.

4.4. Alavancas de controlo

Todas as alavancas do guiador (embreagem, travão, etc.) devem, em princípio, ter uma extremidade esférica (o diâmetro dessa esfera deve ser de pelo menos 16 mm). Esta esfera também pode ser achatada, mas em qualquer caso, as arestas devem ser arredondadas (espessura mínima desta parte achatada 14 mm). Essas extremidades devem ser fixas de forma permanente e fazer parte integrante da alavanca. Se a alavanca das mudanças consistir em um tubo, então sua borda deve ser arredondada.

Cada alavanca de controlo (alavancas de mão e pé) deve ser montada em um eixo independente.

4.5. Controlo do acelerador

O acelerador deve fechar automaticamente quando não segurado pela mão.

Nos Motociclos é obrigatório um interruptor ou botão de corte de ignição funcional montado no lado direito ou esquerdo do guiador (ao alcance do dedo com as mãos posicionadas nos punhos), que corta a energia do motor.

Nos Quads é obrigatório um interruptor de segurança de corte de ignição, que tem de estar permanentemente preso ao pulso direito do piloto por um cabo espiral não elástico, o mais curto possível.

4.6. Apoios dos pés

Os apoios para os pés devem ser fixos de forma sólida ou dobráveis, mas, neste caso, devem ser dotados de um dispositivo que os retorne automaticamente à posição normal e uma proteção integral deve ser fornecida na extremidade do apoio para os pés, que deve ter pelo menos 8 mm de raio (ver Figura 1). Os dentes do apoio para os pés não devem ser afiados. A altura dos dentes do apoio para os pés tem de ser inferior a 10 mm.

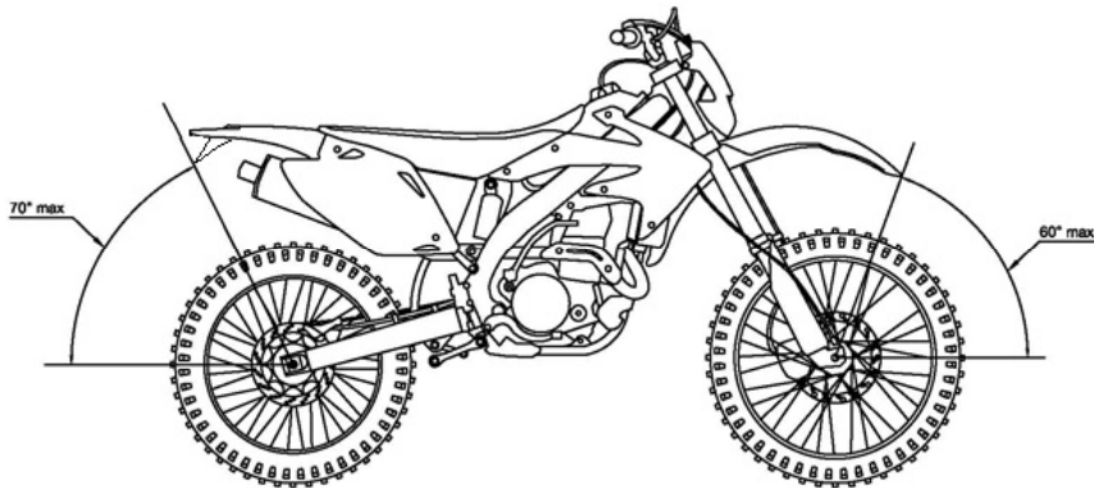
4.7. Travões

Todos os motociclos devem ter pelo menos 2 travões eficientes (um em cada roda, dianteiro e traseiro) operados de forma independente e operando concêntricamente com a roda.

4.8. Guarda-lamas

Os motociclos têm de estar equipadas com guarda-lamas.

Os guarda-lamas devem projectar-se lateralmente, de cada lado do pneu.

**Figura 2**

No guarda-lamas dianteiro o ângulo formado por uma linha traçada da extremidade frontal do guarda-lamas até o centro da roda e uma linha traçada horizontalmente pelo centro da roda deve ter no máximo 60 °.

No guarda-lamas traseiro o ângulo formado por duas linhas, uma traçada da extremidade traseira do guarda-lamas até o centro da roda e a outra traçada horizontalmente pelo centro da roda não deve exceder 70 °.

4.9. Rodas, aros e pneus

Todos os pneus serão medidos montados no aro a uma pressão de 1 [kg / sq.cm] (14 [lb./sq.in]); as medições são feitas no plano da seção do pneu com um ângulo de 90 ° com o plano do solo.

Qualquer modificação no aro ou raios de uma roda integral (fundida, moldada, rebitada) conforme fornecida pelo fabricante (exceto para aros com raios ou válvula e parafusos de segurança) é proibida, exceto para parafusos de retenção de pneus às vezes usados para evitar o movimento do pneu em relação ao aro. Se o aro for modificado para esses fins, parafusos, parafusos, etc., devem ser colocados.

As dimensões do pneu dianteiro e traseiro são livres em relação ao diâmetro e largura.

Não são permitidos pneus com tachas de metal, pregos, correntes ou qualquer outro dispositivo antiderrapante.

Pneus com nervuras em concha (nervuras radiais contínuas) são proibidos.

Apenas pneus normalmente disponíveis em fontes comerciais ou retalho são autorizados.

Modificar o pneu não é autorizado. É proibido tratar pneus com produtos químicos, cortá-los ou entalhes, usar aquecedores de pneus ou qualquer outro meio que possa alterar a forma, dureza Shore mínima, construção ou outras características.

Os pneus devem constar do catálogo da gama dos fabricantes ou das listas de especificações dos pneus, disponíveis ao público em geral.

Eles devem ser aprovados de acordo com o Regulamento de Veículos da ONU 75 Rev. 2 (2010) com as seguintes características específicas:

- Categoria de uso (5.2): deve ser "neve" ou "especial" ou "Todo terreno";
- Símbolo da categoria de velocidade (5.4): M (130 Km / h) ou superior;

- Índice de capacidade de carga (5,5): 45 (165 Kg) ou superior.

Recomenda-se que os pneus sejam usados de acordo com as diretrizes da “European Tire and Rim Technical Organisation” (ETRTO).

A marca de homologação “E” e o número, conforme definido pelo Regulamento R75 da ONU para veículos é **obrigatória** nas paredes laterais dianteiras e traseiras dos pneus.

A marca de aprovação DOT também é aceite.

As especificações do desenho do piso do pneu traseiro são livres.

4.10. Placas de número

Placas dos números são obrigatórias.

O Organizador fornecerá a cada piloto um conjunto de placas de identificação, incluindo 1 placa frontal e 2 placas laterais, chamadas placas de números.

As placas de números devem ser afixadas de forma visível na frente e nos lados traseiros do motociclo. Em caso algum podem ser ocultadas durante a duração do evento.

Em caso de disputa quanto à legibilidade dos números, a decisão do Comissário Técnico será a final.

4.11. Equipamento de iluminação, aviso e velocímetros

Os motociclos e seus equipamentos devem estar em conformidade com os requisitos legais nacionais para o tráfego rodoviário do país em que o veículo está matriculado e com as demais normas especificadas nos Regulamentos Complementares.

Os faróis e luzes traseiras originais podem ser modificados ou substituídos. Luzes extras podem ser adicionadas.

O gerador elétrico deve operar continuamente e normalmente com respeito aos requisitos de corrente e tensão para acionar as luzes dianteiras e traseiras durante a competição e no controle pós-competição. As conexões elétricas devem ser mantidas.

4.12. Motor

O número do motor deve permanecer sempre visível.

O quadro (Chassi) principal tem de estar marcado com o Número de Identificação do Veículo (VIN) original.

O número do quadro (VIN) deve permanecer visível o tempo todo.

O quadro não pode ser substituído durante o evento. O quadro pode ser reparado sob a supervisão do Comissário Técnico.

5. ESPECIFICAÇÕES ADICIONAIS PARA QUADS

O presente artigo descreve regras adicionais para Quads, enquanto os outros artigos aplicam-se aos Motociclos e Quads.

Estes veículos devem possuir um registo (permitidos para uso em estradas abertas ao tráfego).

Os Quads estão limitados a uma velocidade máxima de 130 km/h.

Os Quads são definidos em dois grupos:

- Grupo G – Quad impulsionado pela ação de duas rodas (2 rodas motrizes);
- Grupo H - Quad impulsionado pela ação de quatro rodas (4 rodas motrizes).

5.1. Cilindrada do motor

Grupo G:

- de 250 cc até 350 cc para motores de dois cilindros e 2 tempos
- até 500 cc para motores de cilindro único, 2 tempos
- até 750 cc para motores monocilíndricos a 4 tempos.

Grupo H:

- até **1000** cc para cilindros simples ou duplos, motores a 4 tempos.

Motor:

O número do motor (estampado no cárter) deve permanecer sempre visível.

5.2. Direção

O Quad só pode ser dirigido pelas rodas dianteiras.

5.3. Chassis e acessórios

Os amortecedores e molas associadas são livres.

A distância entre eixos e os rodados dianteiros e traseiros são livres, mas a largura total é definida pelo art.5.10.

O chassi principal deve ser marcado com o Número de Identificação do Veículo (VIN) original.

O número do quadro (VIN) deve permanecer visível o tempo todo.

O chassi não deve ser substituído durante o evento. O quadro pode ser reparado sob a supervisão do Comissário Técnico.

5.4. Placas de número

São necessárias três placas de número:

- 1 placa fixa na frente do Quad ao nível do farol dianteiro;
- 1 placa traseira dupla-lateral feita de material flexível fixa na barra de segurança colocada atrás do banco do quad.

5.5. Suspensões

Todas as fixações das unidades de suspensão dianteira e traseira, braços de suspensão e eixo de direção são retidos por um cabo de segurança ou uma golpilha.

5.6. Travões, rodas e jantes

Travões de disco, pinças e tubos associados podem ser substituídos.

O diâmetro da jante da roda traseira não pode exceder 12" (polegadas) no Grupo G e 15" (polegadas) no Grupo H. Rodas com raios não são autorizadas.

Cada roda dianteira deve ter um único travão funcional instalado em cada eixo e ser operado por uma alavanca montada no guiador.

Na traseira, o veículo deve ter um travão em cada roda ou um travão instalado conjuntamente no eixo da roda traseira, acionado por uma alavanca no guiador ou por um pedal.

As rodas podem ser substituídas, mas não modificadas. Ligas de magnésio e rodas reforçadas com carbono são proibidas.

5.7. Guarda-lamas

As rodas dianteiras e traseiras devem ser cobertas por guarda-lamas de materiais flexíveis, cobrindo cada roda em uma área de no mínimo 30 graus.

5.8. Depósito(s) de combustível

Os depósitos de combustível originais podem ser modificados ou substituídos, mas os pontos de fixação no chassi e o sistema de fixação devem ser como no modelo original. Depósitos de combustível suplementares são permitidos.

5.9. Proteções

É obrigatório uma tampa / blindagem protegendo a cremalheira e o disco de travão.

O comprimento total da passagem inferior da corrente de transmissão deve ser protegido por uma protecção bem fixa.

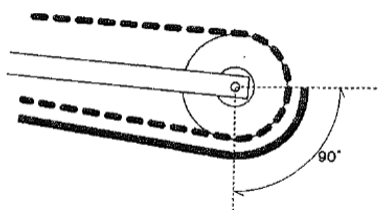


Figura 3

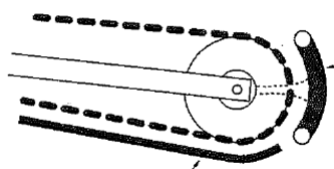


Figura 4

É obrigatória uma protecção no pinhão de ataque, esta deve cobrir o pinhão em 30%, no mínimo, e evitar que a mão ou pé do piloto fique preso.

É obrigatória uma barra ou protecção de impacto fixa na frente e na traseira do Quad.

É obrigatória uma protecção ou guarda fabricada em perfil redondo (diâmetro mínimo: 25 mm) instalada em cada lateral do quad, entre o eixo dianteiro e traseiro. Esta protecção deve ser instalada para que fique alinhada com as rodas.

Não deve haver partes afiadas.

Uma estrutura de cintas cruzadas ou uma grade metálica deve ser instalada para evitar que o pé do piloto toque acidentalmente no solo.

5.10. Dimensões

A largura não pode exceder 1300 mm no grupo G e **1450** mm no grupo H.

A largura máxima é verificada com o piloto na posição de condução. Em caso de necessidade um elemento da equipa técnica pode atuar sobre a suspensão de modo a que esta atinja a sua largura máxima.

A altura máxima ao nível do assento do piloto é 950 [mm] para o grupo G e **1100** [mm] para o grupo H (com todos os líquidos em nível operacional e tanque de combustível cheio, e sem o piloto).

QUADS	GRUPO G (2WD)	GRUPO H (4WD)
Largura máxima	1300 mm	1450 mm
Diâmetro máximo da jante	12" (polegadas)	15" (polegadas)
Altura máx. ao nível do banco	950 mm	1100 mm
Largura do guiador	Mínimo 650 mm e máximo 800 mm	

Tabela 1

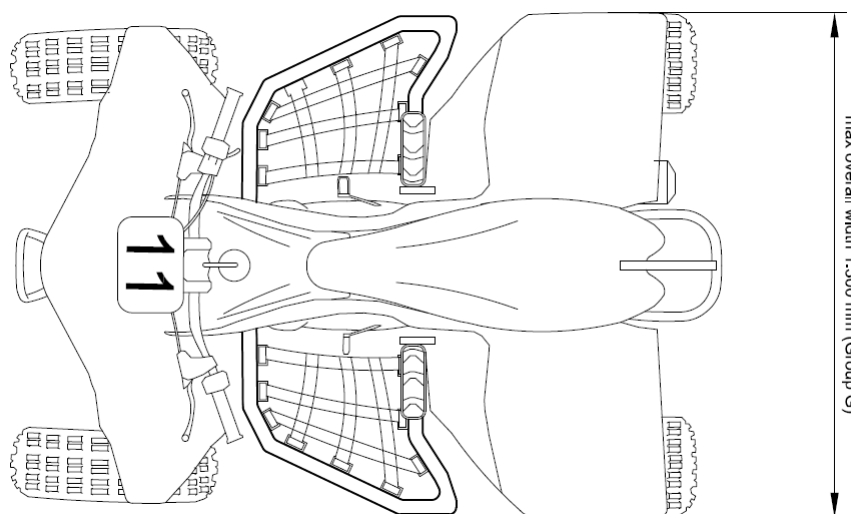


Figura 5

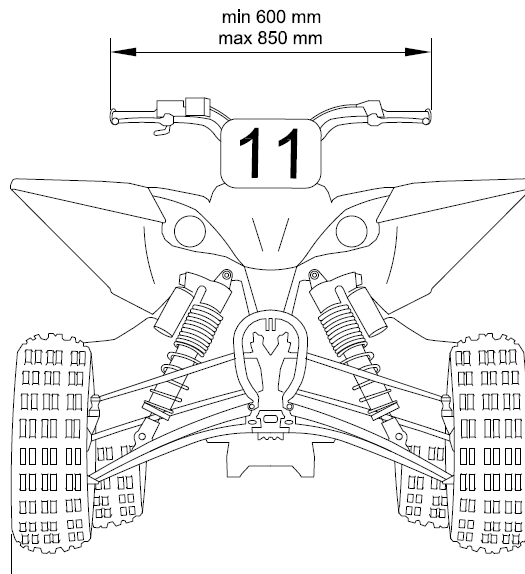


Figura 6

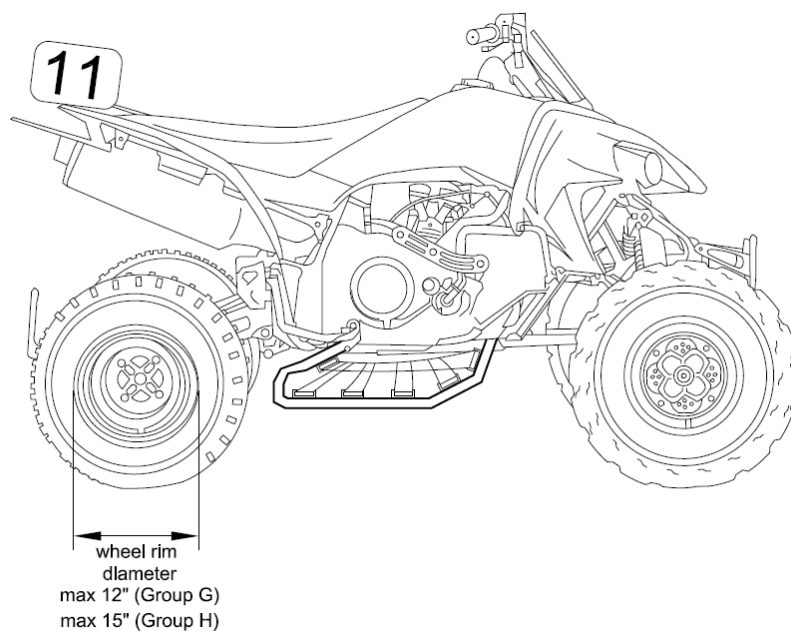


Figura 7

6. CONTROLO DE SOM

Os tubos de escape e silenciadores devem cumprir todos os requisitos relativos ao controlo de som.

6.1. Introdução

De forma a prosseguir as medidas tomadas para reduzir o nível de ruído a favor do ambiente e no âmbito da campanha 'RIDE QUIET', um novo método de medição do nível de som denominado "2 metros máx." É aplicado a partir de 2013 em todas as disciplinas de todo-terreno.

O método "2 meter max" mostra uma boa correlação entre o nível de potência sonora (LwA)

emitido pelos motociclos em plena aceleração e os níveis máximos de pressão sonora medidos nas proximidades dos mesmos motociclos, com os motores em baixa rotação e quando rapidamente são levados à sua rotação máxima.

O método "2 metros máx." consiste em quantificar não apenas o nível de ruído produzido pelo silenciador de escape, mas o nível de ruído global máximo alcançado pelo motociclo quando o motor atinge a sua rotação máxima, a rotação é limitada naturalmente (2 tempos) ou limitador electrónico de rotação (4 tempos).

6.2. Preparação do Sonómetro

Para todos os Campeonatos da FMP, todos os sonómetros devem ter uma resposta de frequência de acordo com IEC61672 Seção 11 dentro de um limite de mais ou menos 2 dB/A de 125 a 8000 [Hz] em 94, 104 e 114 dB/A.

Devem estar disponíveis dois conjuntos de equipamentos em caso de falha do tacómetro, sonómetro ou calibrador durante as verificações técnicas.

O equipamento de medição do nível sonoro também deve incluir:

- Um calibrador compatível, que deve ser usado imediatamente antes do início do teste e sempre imediatamente antes de um novo teste se uma sanção disciplinar for imposta;
- Um tacómetro.

O sonómetro deve ser preparado aplicando o seguinte procedimento:

1. Ative o modo 'A';
2. Activar o modo "FAST";
3. Seleccione a faixa de leitura 80~130 dB;
4. calibre o sonómetro de acordo com as instruções, levando em consideração a incidência da bola de espuma de protecção do vento
5. Posicione a bola de espuma no microfone
6. Ative a função MAX MIN – ajuste em MAX

6.3. Instruções de medição

Os níveis sonoros serão medidos com o microfone fixo num tripé a uma altura de 1,35 m acima do solo, na posição horizontal (nivelado). É útil ter o microfone equipado com um cabo de extensão para o sonómetro.

Na escolha do local e posição do motociclo, certifique-se de que não existem obstáculos sólidos num raio de 10 m ao redor do microfone.

Dependendo do veículo, o microfone será posicionado:

- a) Motociclos: num ângulo de 45° em relação ao eixo longitudinal do veículo, do lado do silenciador, a uma distância de 2 m atrás do veículo (medido a partir do ponto em que o centro do pneu traseiro toca o solo).

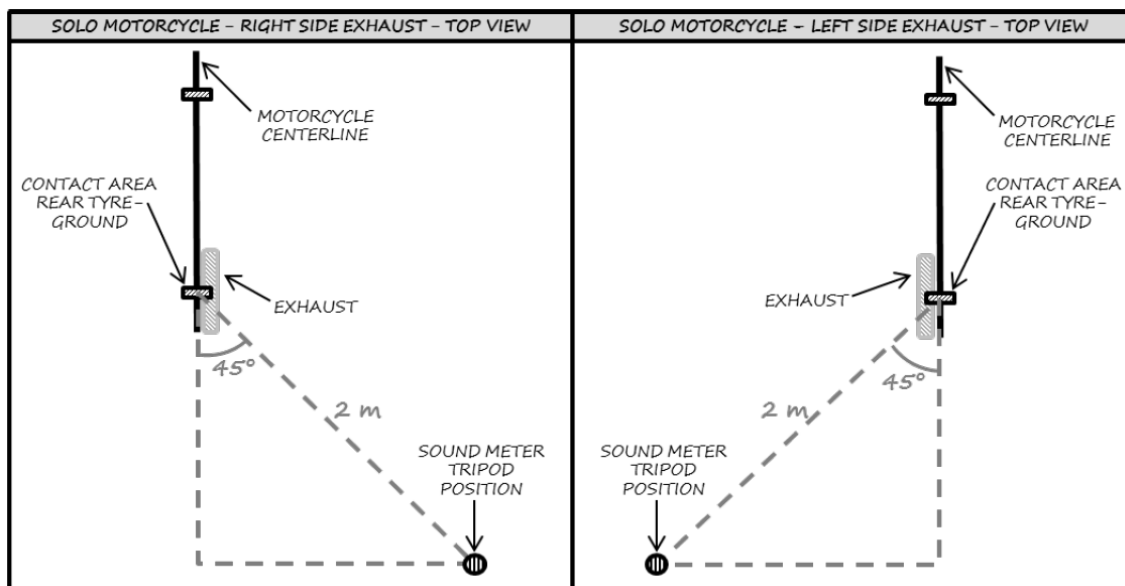


Figura 8

- b) Quads com silenciador na linha de eixo longitudinal: a um ângulo de 45° em relação ao eixo longitudinal médio do veículo, a uma distância de 2 m atrás do veículo (medido a partir do ponto em que a linha traçada perpendicularmente ao eixo traseiro toca o solo).

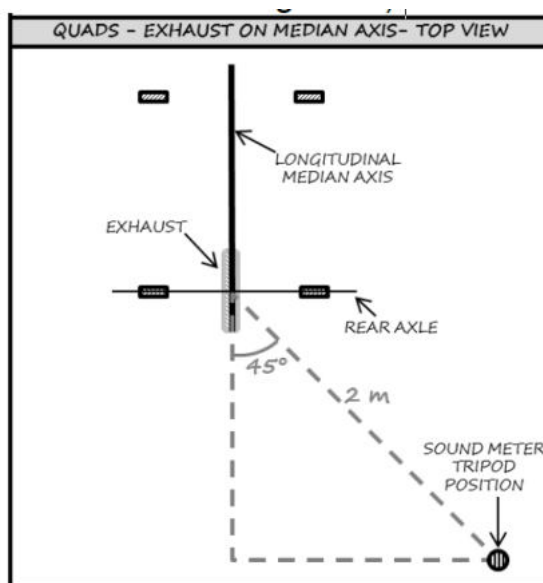


Figura 9

- c) Quads com o silenciador deslocado para fora do eixo longitudinal: num ângulo de 45° do eixo do silenciador, no lado deslocado, a uma distância de 2 m atrás do veículo (medido a partir do ponto onde a linha traçada perpendicularmente à retaguarda do eixo toca o solo).

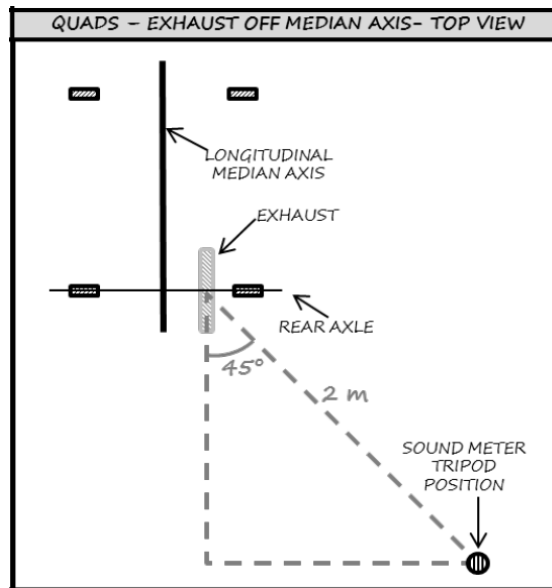


Figura 10

Nos motociclos ou Quads com silenciadores do lado direito e esquerdo executa-se o teste de ambos os lados.

Os silenciadores equipados com adaptadores destinados a reduzir o nível sonoro devem ser instalados de forma permanente.

Para fazer medições repetitivas, todas as motocicletas podem ser posicionadas em um pequeno suporte fixo no solo, respeitando os requisitos de 45°.

Um suporte quadrado ajuda no posicionamento dos veículos.

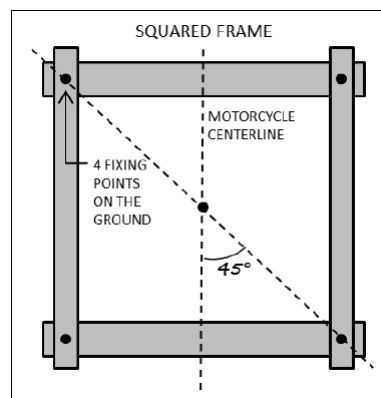


Figura 11

É preferível fazer os testes em solo macio, de preferência em relva ou terra.

O som ambiente no ponto de medição deve ser no mínimo 15 dB/A menor que o limite de som FMP mais baixo aplicado em cada disciplina.

Recomenda-se calibrar regularmente o medidor de som durante o dia do teste.

6.4. Procedimento do teste

O comissário de Controlo do Som deve ser titular de uma licença válida de Comissário Técnico da FMP, e ter bons conhecimentos e experiência no controlo de som e aplicação do método de teste.

O comissário de controlo de som deve posicionar-se lateralmente junto ao acelerador.

Um segundo comissário técnico pode estar presente para ajudar. O piloto também pode estar presente.

É altamente recomendável que o(s) comissário(s) técnico(s) usem tampões de ouvido, fone de ouvido ou protetores auriculares.

A medição é feita com as rodas do veículo em contato com o solo e o motor quente.

Durante o teste de som, apenas o piloto pode sentar-se no veículo na posição normal de condução.

O piloto ou mecânico, colocado no lado esquerdo do veículo, deve pressionar a alavanca de embreagem.

O comissário de controlo de som (e não outros) deve abrir o acelerador o mais rápido possível (instantaneamente, dentro de 0,3 s) até "abertura total do acelerador", para atingir o valor máximo de rotações do motor ("max. rpm").

O comissário de controlo de som então mantém o motor no valor de "rpm máx." por pelo menos 1 s (ou até que haja um sinal sonoro de sobre-rotação do motor), durante o qual a medição é feita.

Para concluir o teste, o comissário de controlo de som liberta o acelerador rapidamente.

O valor máximo de ruído (dB/A) registado durante o intervalo de medição é então lido no sonómetro e registado.

Este valor de ruído não deve ser arredondado para o número inteiro mais próximo.

O valor de ruído é então comparado com os limites de som (ver Art. 6.5).

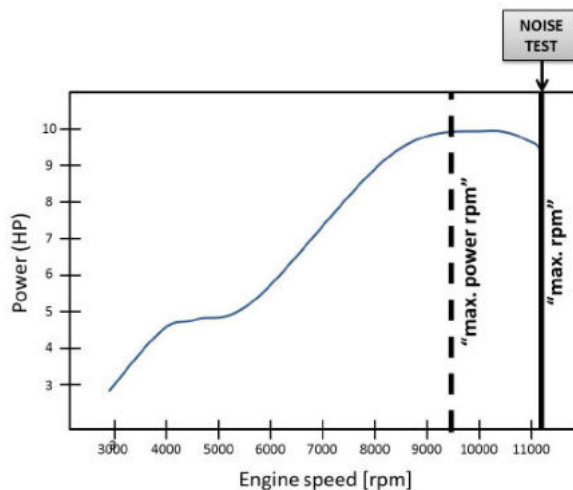


Figura 12

O resultado do teste de ruído pode ser "APROVADO" ou "NÃO APROVADO":

"APROVADO": O teste de som é considerado "aprovado" se o valor do ruído registado for inferior ou igual aos limites de som do art. 6.5.

O silenciador pode então ser marcado pelo comissário de controlo de som no final do teste.

A abertura final do silenciador deve permanecer inalterada depois de verificada e marcada.

"NÃO APROVADO": O teste de som é considerado "não aprovado" se o valor do ruído registado estiver acima dos limites de som do art.6.5.

Neste caso, o veículo (com o mesmo silenciador) pode ser apresentado novamente, mas para mais dois testes no máximo.

Se o resultado do terceiro teste for negativo, o piloto que apresentar um silenciador diferente ou reparado (quando o teste de som está a ser realizado antes da prova).

Quando o teste de som está a ser feito durante ou após a prova o piloto recebe uma penalização.

Notas:

Se o motor começar a falhar, feche o acelerador ligeiramente e reabra o acelerador.

Se aparecerem detonações, a medição deve ser iniciada novamente.

Para veículos sem limitador da rotação do motor., o acelerador deverá ser aberto por não mais de 2 s ou até que haja um sinal sonoro de excesso de rotação do motor.

Mesmo que um veículo não tenha ultrapassado o respectivo limite sonoro, em caso de dúvida, o veículo poderá ser verificado novamente.

Se o veículo não conseguir atingir o valor de rotação máxima, o veículo deve ser recusado.

Qualquer tentativa de um participante de impedir que seu motor atinja o limite de rotação máxima será considerada uma violação das regras.

Caso o comissário de controlo de som duvide do valor de rotação máxima (conforme declarado pelos fabricantes ou obtido previamente com o dinamómetro), ele deve medir a rotação do motor com um tacómetro.

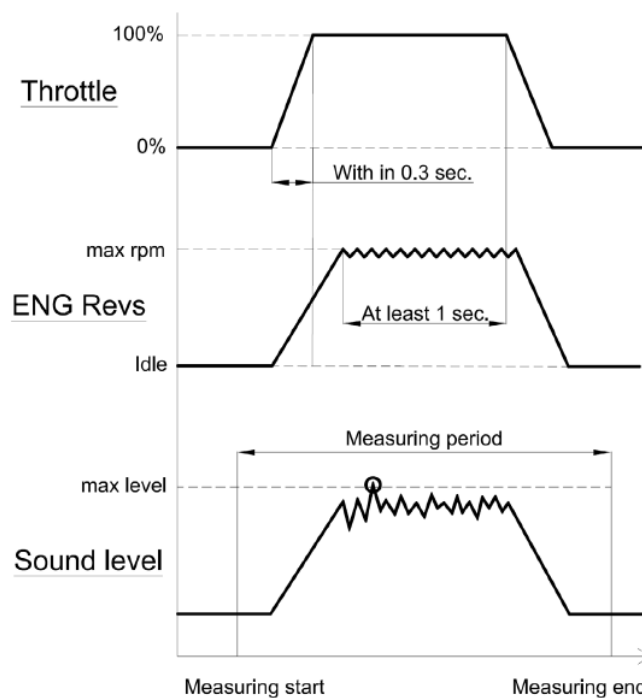


Figura 13

6.5. Limites de som

Não são permitidas deduções para temperatura ambiente, pressão ou altitude.

Os valores medidos após a corrida levam em consideração a degradação do silenciador (ou seja, o limite é aumentado de 1 dB/A).

O valor do ruído medido não deve ser arredondado para o número inteiro mais próximo.

Os valores já levam em consideração a precisão do método.

Limite de som máximo (db/A)	
Antes e durante a corrida	Após a corrida
114.0	115.0

Tabela 2

ANEXO 2 – REGULAMENTO TÉCNICO SSV

Índice

1.	DEFINIÇÃO	50
2.	REQUISITOS	50
3.	DEPÓSITO DE COMBUSTÍVEL	50
4.	CHASSI	52
5.	ARMADURA DE SEGURANÇA	52
6.	BANCOS	53
7.	CINTOS DE SEGURANÇA	54
8.	CARROÇARIA.....	56
9.	INTERIOR	58
10.	TRANSMISSÃO	59
11.	PESO MÍNIMO DOS SSV	60
12.	MOTOR	60
13.	EQUIPAMENTO ELÉTRICO	62
14.	SUSPENSÕES.....	62
15.	RODAS.....	63
16.	SISTEMA DE TRAVAGEM	63
17.	DIREÇÃO	64
18.	EXTINTORES DE INCÊNDIO	64
19.	LUZES	66
20.	PILOTO/CO-PILOTO EQUIPAMENTO	67
21.	CLASSE STOCK SSV	67

1. DEFINIÇÃO

SSV (Side-by-Side Vehicle) são veículos motorizados, com quatro rodas, de duas ou quatro rodas motrizes (designados 4X2 ou 4X4), equipados com um sistema de direção e um volante, controlado pelo piloto. Os bancos do piloto e co-piloto estão posicionados "lado a lado".

Os SSVs estão originalmente projetados para 1, 2 ou 4 passageiros e equipados com todos os equipamentos exigidos na convenção internacional sobre circulação em vias públicas. É obrigatório estes veículos possuírem um seguro de circulação e uma placa de matrícula aprovada pelo Instituto de Mobilidade e Transporte (IMT), ou entidade equivalente, no caso de viaturas com registo no estrangeiro.

2. REQUISITOS

2.1 Motor

Motor a gasolina atmosférico.

Motor a gasolina sobrealimentado.

Motor eléctrico/híbrido.

2.2 Materiais

Somente se explicitamente autorizado pelo presente regulamento, o uso dos seguintes materiais é proibido, exceto os que correspondam exatamente ao material usado nos mesmos componentes do veículo original.

- Liga de titânio.
- Liga de magnésio.
- Materiais Cerâmicos.

2.3 Placa de matrícula

A placa de matrícula original deve ser instalada na parte traseira do veículo e deve estar sempre visível.

2.4 Parafusos, porcas e anilhas

Salvo indicação em contrário, todos os acessórios roscados devem ser fabricados com ligas de aço ou ligas de alumínio.

3. DEPÓSITO DE COMBUSTÍVEL

3.1 Original ou Homologado

O depósito de combustível tem de ser o original do veículo, ou outro com homologação de uma organização internacional para a segurança do desporto motorizado. A etiqueta de homologação deve ser visível.

3.2 Número de Depósitos de combustível

No máximo 2 depósitos.

3.3 Capacidade dos depósitos de combustível

A capacidade máxima combinada nos depósitos de combustível é 130 litros.

3.4 Blindagem dos depósitos de combustível

Todos os veículos devem ter uma blindagem (liga de alumínio de 6 mm ou chapa de aço com 4 mm de espessura mínima) montada diretamente no chassi debaixo de qualquer parte do (s) depósito (s) combustível situada a menos de 200 mm acima do plano definido pela face inferior dos tubos mais baixos do chassi. A área a proteger é definida pela projeção vertical dos depósitos de combustível neste plano.

3.5 Alojamento dos depósitos de combustível

Os depósitos de combustível não originais (safety fuel cells) devem estar contidos em uma caixa à prova de vazamentos firmemente fixada ao chassi e/ou armadura de segurança, cujas especificações mínimas são as seguintes:

- Construção sanduíche "Plástico Reforçado com Vidro + Kevlar ou Carbono + Kevlar com uma camada intermediária de material absorvente" com espessura de parede mínima de 10 mm.
- Liga de alumínio com espessura mínima de parede de 3 mm exceto nas áreas de montagem no chassi.

Uma tampa à prova de vazamentos, feita de material não inflamável, de fácil acesso e removível apenas com o uso de ferramentas, deve ser instalada na proteção dos tanques, a fim de permitir a verificação do prazo de validade.

Nenhuma parte desta carcaça pode estar situada a menos de 40 mm acima da face inferior dos tubos mais baixos do chassi que estão situados dentro da projeção vertical do depósito de combustível.

A caixa não deve estar:

- Longitudinalmente a menos de 800 mm para trás da linha central do eixo dianteiro.
- Transversalmente a menos de 50 mm (para dentro) da parte externa dos tubos do arco de segurança principal.
- Verticalmente a menos de 200 mm de qualquer ponto da parte superior do arco de segurança principal.

3.6 Posição dos depósitos de combustível

Qualquer depósito de combustível deve estar localizado dentro da estrutura principal do veículo.

Se o depósito de combustível original for mantido, nenhuma alteração será necessária. Se um depósito adicional for montado, esse depósito deve estar em conformidade com este regulamento.

3.7 Bocal de enchimento dos depósitos de combustível

O bocal de enchimento do depósito de combustível deve estar localizado fora da cabine (cockpit).

3.8 Saída dos depósitos de combustível

A saída do respiro e a mangueira do depósito de combustível deve ser mantida longe de áreas quentes. Deve ser instalada uma válvula de segurança, e permanecer visível durante todo o (s) procedimento (s) de verificação técnica; deve fechar automaticamente por gravidade em caso de capotamento.

A mangueira de respiro deve ser elevada até próximo ao limite superior do chassi e novamente direcionada para baixo.

3.9 Linhas de combustível

As mangueiras de combustível devem ser resistentes ao combustível e devem ter uma pressão de rotura mínima de 10 bar e uma temperatura mínima de operação de 80 °C.

Recomenda-se que todas as tubulações de combustível que alimentam (ou retornam) ao motor sejam equipadas com válvulas de corte combustível automáticas, posicionadas diretamente ao lado do tanque de combustível e devem fechar automaticamente todas as tubulações sob pressão em caso de rotura ou perda.

3.10 Arrefecimento de combustível

A instalação de radiadores de combustível é autorizada no circuito de retorno ao depósito.

4. CHASSI

4.1 Chassi

Apenas chassis tubulares originais, ou chassis integrais homologados pela FMP ou outra Federação de desporto motorizado, em ligas de aço são autorizados.

5. ARMADURA DE SEGURANÇA

5.1 Geral

A instalação de uma Armadura de Segurança é obrigatória.

É obrigatório a armadura de segurança ter uma placa de homologação da FMP ou de outra Federação de desporto motorizado.

A armadura de segurança deve estar em conformidade com o REGULAMENTO TÉCNICO ADICIONAL PARA OFF-ROAD da FIM.

5.2 Altura mínima

A altura mínima da gaiola de segurança é de 1050 mm entre a base do chassis (no local dos bancos) medida num ponto a 300 mm para a frente do fundo do arco principal e uma linha que una (pelo exterior) o arco principal e o arco frontal de segurança.

Os dois arcos de segurança têm de ser altos o suficiente para que uma linha estendida entre o topo do arco principal e o topo do arco frontal (ou membro transversal que liga os dois semi-arcs laterais) passe pelo menos 50 mm acima do topo do capacete de um piloto sentado normalmente e com os cintos de segurança colocados.

5.3 Periferia da armadura de segurança

Dentro do Habitáculo, é proibida a passagem dos seguintes elementos entre as longarinas do painel da carroçaria e a armadura de segurança:

- Cabos eléctricos.
- Tubagem transportando fluidos.
- Tubagem do sistema de extinção de incêndio.

5.4 Proteção nas costas do piloto / co-piloto

Os bancos do piloto e co-piloto devem ser protegidos por uma parte integrante da estrutura da armadura de segurança, imediatamente posicionada atrás dos seus bancos (arco principal de segurança). Esta parte deve ser mais larga do que seus ombros e se estender acima deles

quando eles estão sentados normalmente com o cinto de segurança colocado.

Recomenda-se a colocação de um painel de proteção eficaz entre o motor e todas as partes mecânicas, por um lado, e os bancos dos ocupantes, por outro, a fim de evitar a passagem direta das chamas em caso de incêndio.

Este painel de proteção deve ser estanque, à prova de chamas e construído em aço ou liga de alumínio, com uma espessura mínima de 2 mm. Esta protecção deve preencher toda a superfície definida pelo contorno do arco de segurança principal.

É obrigatório a instalação de um painel de protecção nas costas dos ocupantes em todos os veículos com radiador(es) montados à rearguarda.

Deve ser montado atrás dos bancos e deve estar em contacto com o arco de segurança principal da armadura de segurança.

Não é permitida qualquer tipo de abertura neste painel.

6. BANCOS

6.1 Homologação

Todos os bancos dos ocupantes devem ser homologados por uma norma de uma Organização Internacional de Segurança do desporto motorizado.

A etiqueta de homologação deve ser visível.

A homologação deve estar dentro do prazo de validade.

6.2 Fixações dos bancos

Cada banco deve ser fixo ao chassi por meio de pelo menos 4 suportes, 2 na frente e 2 na parte traseira do assento.

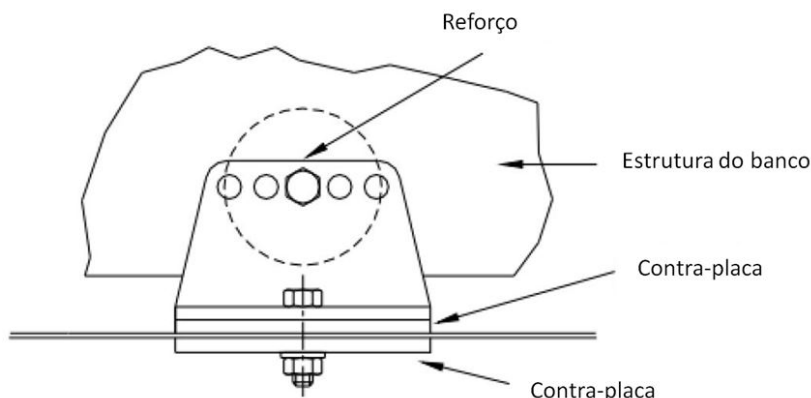


Figura 1

Os suportes devem ser fixos ao banco e ao chassi por meio de parafusos com diâmetro mínimo de M8 (qualidade 8.8 ou superior) e contra-placas. Os assentos devem ter reforço nos locais de fixação.

A espessura mínima dos suportes e contra-placas é de 3 mm para aço e 5 mm para materiais de liga leve. A dimensão longitudinal mínima de cada suporte é de 6 cm.

A área mínima de contato entre o suporte, chassi e contraplaca é de 40 cm² para cada ponto de montagem.

7. CINTOS DE SEGURANÇA

7.1 Homologação

É obrigatório o uso de cintos de segurança homologados por uma norma de uma Organização Internacional de segurança do desporto motorizado para cada ocupante. A etiqueta de homologação deve ser visível. A homologação deve estar dentro do prazo de validade.

Não é permitido misturar peças de conjuntos de cintos. Apenas conjuntos completos, de fabricação própria, podem ser usados.

Os cintos de segurança devem ser substituídos após cada colisão grave e sempre que o cinto for cortado, desgastado ou enfraquecido devido à acção de produtos químicos ou luz solar.

Qualquer conjunto de cintos de segurança que não funcione perfeitamente deve ser substituído.

Os cintos de segurança devem ser utilizados na sua configuração de homologação sem nenhuma modificação ou remoção de peças e conforme as instruções do fabricante.

7.2. Pontos de ancoragem dos cintos de segurança

É proibido que os cintos de segurança sejam fixos aos bancos ou aos seus apoios. Os pontos de ancoragem do veículo de série podem ser usados.

Caso não seja possível a instalação nos pontos de ancoragem de série, devem ser instalados no chassi novos pontos de ancoragem, um separado para cada alça o mais recuado possível para as alças.

Deve-se ter cuidado para que os cintos não sejam danificados por atrito com arestas vivas.

As localizações geométricas recomendadas dos pontos de ancoragem são mostradas na figura 2.

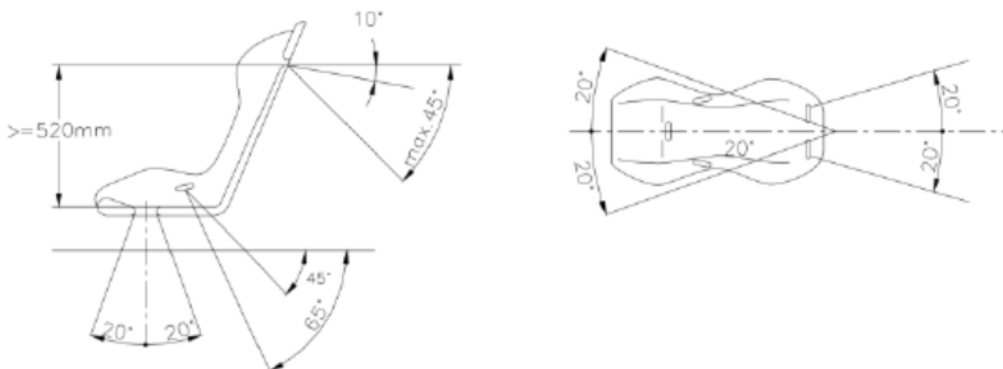


Figura 2

No sentido descendente, os cintos devem ser direccionados para trás e devem ser instalados de forma que não façam um ângulo de mais de 45° com a horizontal do rebordo superior do encosto, embora seja recomendado que este ângulo não ultrapasse 10°.

Os ângulos máximos em relação ao eixo do assento são 20° divergentes ou convergentes (medição em projeção horizontal).

Os pontos de ancoragem que criam um ângulo mais alto com a horizontal, não devem ser usados.

Se a montagem nas fixações de origem do veículo for impossível, os cintos de ombro podem

ser fixos ou apoiadas em um tubo transversal traseiro fixado à armadura.

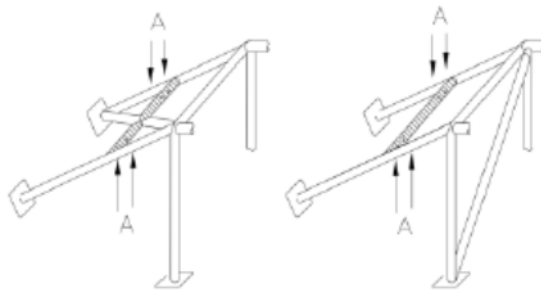


Figura 3

Os cintos também podem ser fixos à armadura de segurança ou a uma barra de reforço por meio de um laço, e também podem ser fixos aos pontos de ancoragem superiores dos cintos traseiros, ou ser fixos ou apoiadas em um reforço transversal soldado entre os estribos da armadura (ver Figura 3) ou em reforços tubulares transversais.

Neste caso, a utilização de armadura transversal está sujeita às seguintes condições:

- O reforço transversal deve ser um tubo de dimensão mínima 38 mm x 2,5 mm ou 40 mm x 2 mm de aço carbono sem costura, com tensão de cedência mínima de 350 N / mm².
- A altura deste reforço deve ser tal que os cintos dos ombros para trás, fiquem orientadas para baixo com um ângulo entre 10° e 45° em relação à horizontal a partir do rebordo do encosto, sendo recomendado um ângulo de 10°.
- Os cintos da cintura e da virilha devem passar pelas aberturas laterais do assento para envolver e segurar a região pélvica na maior superfície possível.
- Os cintos da cintura devem se ajustar firmemente na curva entre a crista pélvica e a parte superior da coxa. Sob nenhuma condição devem ser usados sobre a região do abdômen.
- Os cintos podem ser fixos por laços ou parafusos, mas neste último caso deve ser soldado um inserto para cada ponto de montagem.



Figura 4

Essas inserções devem ser posicionadas no tubo de reforço e os cintos devem ser fixos às inserções usando parafusos M12 8.8 (padrão ISO, mínimo) ou especificação 7/16 UNF.

Cada ponto de ancoragem deve ser capaz de suportar uma carga de 1470 daN, ou 720 daN para as correias de entrepernas.

No caso de um ponto de fixação para duas tiras (proibido para tiras de ombro), a carga considerada deve ser igual à soma das cargas exigidas.

Para cada novo ponto de ancoragem criado, deve ser utilizada uma placa de reforço de aço com área superficial de pelo menos 40 cm² e espessura de pelo menos 3 mm.

A eficácia e longevidade dos cintos de segurança estão directamente relacionadas à maneira como são instalados, usados e mantidos.

Eles também devem ser substituídos se as peças de metal ou fivelas estiverem tortas, deformadas ou enferrujadas.

7.3. Libertação dos cintos de segurança

É obrigatório transportar durante toda a prova, cortadores de cintos no habitáculo, um por cada ocupante.

Eles devem ser facilmente acessíveis para o piloto e co-piloto quando sentados com os cintos fixos, e sem terem de usar qualquer ferramenta manual.

Além disso, é recomendado que para competições que incluam passagens por vias públicas, os cintos sejam equipados com sistemas de libertação de botão.

8. CARROÇARIA

8.1 Geral

O veículo deve ser equipado com seu painel de corpo original com possíveis modificações locais (itens de segurança).

Todas as partes do painel do corpo da carroçaria devem estar cuidadas e totalmente acabadas, sem peças temporárias ou improvisadas e sem cantos vivos.

Nenhuma parte do painel do corpo pode apresentar arestas ou pontas afiadas.

Nenhum componente mecânico pode ser visível de cima, com excepção de amortecedores, braços de suspensão, eixo de transmissão transversal, radiadores, ventiladores, rodas e rodas sobressalentes, incluindo seus pontos de ancoragem e acessórios.

8.2 Proteções

É obrigatório um teto para protecção da tripulação, a espessura mínima deve ser de 2 mm se for de aço ou liga de alumínio e de 4 mm se for de material compósito. O sistema de fixação deve conter anilhas.

Nenhuma parte do teto pode apresentar arestas ou pontas afiadas.

É obrigatório a instalação de um painel de protecção (figura 5) na frente dos pés dos ocupantes, em ambos os lados do SSV. Este painel de protecção deve ser de aço ou alumínio com espessura mínima de 2 mm e de 4 mm se for de material compósito. Este painel deve ser fixo aos tubos do chassi.

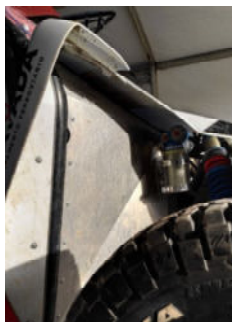


Figura 5

Recomenda-se o uso de guarda-lamas frontais fixos aos painéis laterais da carroçaria.

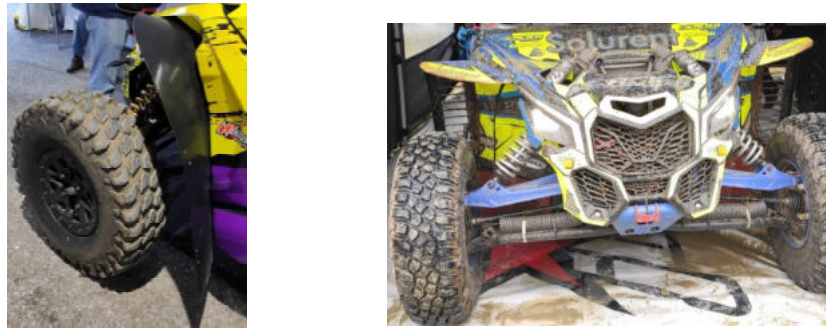


Figura 6

8.3 Exterior

O comprimento total máximo é de 3550 mm sem rodas sobresselentes.

A largura máxima do painel da carroçaria é de 1900 mm excluindo espelhos retrovisores e / ou rodas sobresselentes.

8.4 Espelhos retrovisores

O veículo deve ser equipado com dois espelhos retrovisores, um de cada lado do veículo, para proporcionar uma visão eficiente da parte traseira.

8.5 Largura do eixo dianteiro e traseiro

A largura máxima é de 1900 mm, **excluindo os pneus, com as rodas direccionais na posição de avanço a direito.**

A largura máxima é medida pela distância entre dois pontos. Cada um destes pontos está localizado no lado exterior da jante direita e esquerda, e na circunferência maior da jante (vulgarmente designado por “rebordo da jante”).

A largura máxima é verificada com o piloto e o navegador (se existir) dentro do habitáculo.

Em caso de necessidade um elemento da equipa de comissários técnicos da prova pode atuar sobre a suspensão de modo a que o SSV atinja a sua largura máxima.

8.6 Dispositivo aerodinâmico

Idêntico ao veículo original, nenhuma modificação autorizada.

Todas as peças com influência aerodinâmica e todas as partes do painel da carroçaria devem ser fixas de forma rígida à parte totalmente suspensa do veículo (chassis / unidade da carroçaria); eles não devem ter nenhum grau de liberdade, devem ser fixos com segurança e devem permanecer imóveis em relação a esta parte quando o veículo estiver em movimento.

Nenhuma parte do dispositivo pode apresentar arestas ou pontas afiadas.

8.7 Proteções inferiores

A instalação de proteções inferiores é autorizada nas seguintes condições:

- Devem respeitar a distância ao solo.
- Devem ser amovíveis.
- Devem proteger apenas as seguintes partes: motor, radiador, intercooler, caixa de velocidades, diferencial central, diferencial traseiro, eixo de transmissão (longitudinal e

transversal), subchassi, peças de suspensão, sistema de direção e linha de escape.

8.8 Suporte(s) roda Sobresselente

Caso não exista um suporte original para colocação desta(s) roda(s), tem de ser criada uma estrutura de suporte suficientemente robusta.

8.9 Pára-brisas ou protecção frontal

É facultativa a instalação de uma protecção frontal que cubra integralmente a área delimitada pelos dois semi-arcos laterais do arco de segurança, o tecto e a linha do tablier, com as seguintes características:

Tipo 1: Pára-brisas em vidro laminado, ou em policarbonato translúcido (sem pintura/coloração) com uma espessura mínima de 5 mm, com instalação de um sistema de escovas e esguicho de água com um funcionamento eficaz.

Tipo 2: Grelha metálica, em que a malha tem as dimensões máximas de 30 mm x 30 mm, com diâmetro do arame mínimo de 1,5 mm.

É interdito furar o arco de segurança para realizar a fixação do pára-brisas ou da grelha metálica.

9. INTERIOR

9.1 Segurança interior

O habitáculo deve ser projetado de forma a garantir o conforto e a segurança dos ocupantes.

Nenhuma parte pode apresentar arestas ou pontas afiadas.

Nenhuma parte mecânica pode passar dentro do interior da cabine. Qualquer equipamento que possa envolver risco deve ser protegido ou isolado e não deve ser colocado na cabine.

Os veículos devem ter aberturas laterais que permitam a rápida saída do piloto/co-piloto.

9.2 Escotilhas de inspeção

Escotilhas de inspeção são autorizadas nas anteparas do habitáculo.

9.3 Redes de protecção

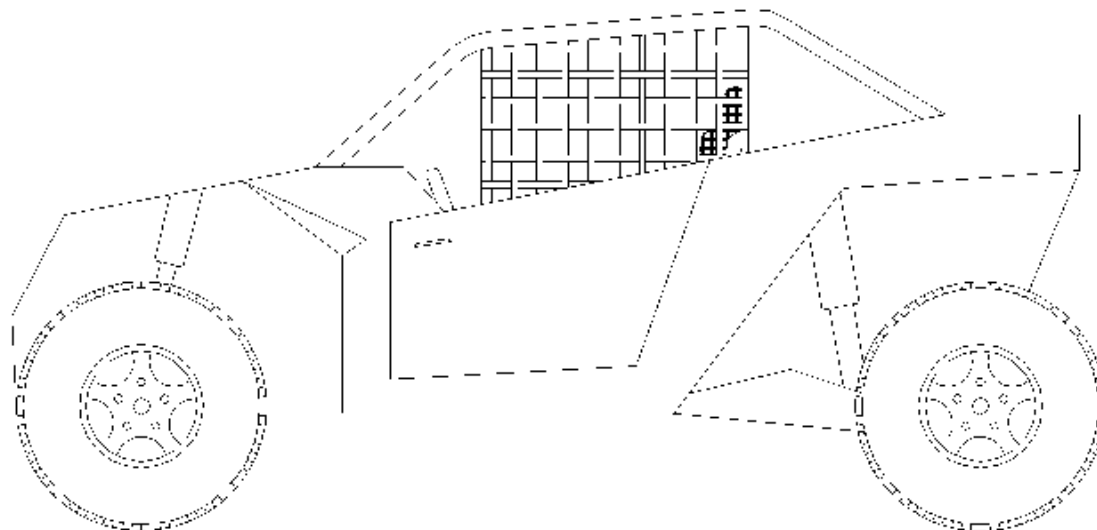
O SSV tem de estar equipados com redes de protecção lateral fixas nos arcos laterais da armadura de segurança e nas portas usando um sistema de libertação rápida.

Recomenda-se o uso de fixações "clip".

Se o SSV estiver equipado com uma janela articulada as redes podem ser fixas ao aro da janela.

Estas estruturas de fixação das redes devem ser rígidas, de modo a evitar a entrada de qualquer objeto dentro do habitáculo.

As fixações da rede não devem ser removíveis sem o uso de ferramentas.

**Figura 7**

Essas redes devem ter as seguintes características:

- Largura mínima das tiras: 19 mm.
- Tamanho mínimo da abertura das malhas: 25 mm x 25 mm.
- Tamanho máximo da abertura das malhas: 60 mm x 60 mm.

A abertura lateral circunscrita pelos tubos do arco de segurança lateral, frontal e o plano vertical tangente às costas dos bancos, e a parte superior da porta deve ser completamente fechado pelas redes de protecção.

10. TRANSMISSÃO

Todas as peças devem estar disponíveis, como peças de reposição, através da rede comercial do Fabricante.

10.1 Veio de transmissão

Os veios de transmissão são livres, mas devem ser feitos de aço. Além disso, devem ser sólidos, inteiros e as juntas devem ser provenientes de um veículo de série.

A localização do veio de transmissão deve ser idêntica à do veículo original e deve respeitar as seguintes condições:

- Pode estar situado dentro ou fora da cabine.
- Se passar dentro da cabine deve ser fechado com chapa aço de espessura mínima 1,5 mm.
- A chapa de aço deve ser fixa com segurança ao chassi.

10.2 O túnel de transmissão

A instalação de um túnel de transmissão é obrigatória se o veio de transmissão estiver localizado dentro do habitáculo, e puder ser instalado nas seguintes condições:

- Deve envolver o eixo longitudinal em todo o comprimento do habitáculo.

- Deve ser feito de chapa de aço com espessura mínima de 1,5 mm, ou tubo de aço com espessura mínima de 3,0 mm.
- O túnel de transmissão deve ser fixado de forma segura ao piso ou ao chassi, de forma a evitar que seja destacado durante o uso normal ou em caso de acidente.
- Toda a superfície do túnel de transmissão deve estar livre de qualquer tipo de orifício, com exceção da parte que o fixa ao piso ou chassi.

Se instalado fora do habitáculo, um mínimo de duas correias de segurança de aço, com espessura mínima de 3 mm e comprimento mínimo de 250 mm, devem ser instaladas em cada eixo longitudinal para evitar que atinja o solo em caso de quebra.

Caso algum depósito de combustível ou óleo esteja próximo do túnel de transmissão, é obrigatório que o depósito tenha proteção extra nas paredes próximas do túnel.

10.3 Caixa de velocidades

É permitido a instalação de um sistema de lubrificação adicional.

10.4 Sistema CVT

Pode-se usar qualquer correia de transmissão.

Um sistema de arrefecimento da correia por ar é autorizado.

10.5 Lubrificação

Um dispositivo adicional de lubrificação e arrefecimento de óleo é permitido (bomba de circulação, radiador e entradas de ar).

10.6 Embraiagem

Livre, mas o princípio de funcionamento e o diâmetro devem permanecer idênticos ao veículo / nenhuma modificação autorizada.

10.7 Cilindro principal e depósito

O cilindro e o reservatório de óleo hidráulico são livres.

11. PESO MÍNIMO DOS SSV

Sem peso mínimo.

12. MOTOR

12.1 Cilindrada

A cilindrada máxima é **inferior 2000 cc** para motores atmosféricos e **inferior a 1000 cc** sobrealimentados.

É obrigatório que o motor seja o do fabricante original do veículo.

12.2 Unidade de controlo electrónico (ECU) e software de controlo do motor

A ECU é livre.

O motor só deve poder ser posto a funcionar com a alavanca da caixa de velocidades na posição Neutral/Parking ou com o pedal de travão pressionado.

Esta proteção de segurança do veículo original deve ser mantida, e estar operacional durante

todo o evento.

12.3 Sistema de admissão de ar

A escolha do elemento do filtro de ar e sua posição são livres. A caixa-de-ar e as suas tubagens são livres. Quaisquer modificações não devem afetar a estrutura do veículo.

12.4 Sistema de sobrealimentação

As dimensões do sistema de sobrealimentação / turbo são livres.

12.5 Linha de escape e silenciadores

O motor deve estar equipado com o(s) silenciador(es).

A(s) saída(s) do(s) silenciador(es) devem ser horizontais e posicionadas na direcção longitudinal do veículo. Estas têm de estar situadas dentro do perímetro do veículo definido pelo chassis, e painéis da carroceria.

A extremidade do(s) silenciador(es) não deve ultrapassar a periferia do corpo do veículo.

O(s) terminal(ais) do(s) silenciador(es) devem ser visíveis.

O rebordo do terminal do silenciador tem de ser boleado (não cortante).

Os gases de escape devem ser expelidos pela parte traseira, mas não de forma a levantar poeira, sujar os pneus ou os travões.

Todos os gases de escape devem passar pelo(s) silenciador(es).

Não são permitidas linhas de escape com by-pass aos silenciadores.

12.6 Blindagem térmica do sistema de exaustão

Elementos de blindagem térmica no sistema de escape ou em componentes próximos ao sistema de escape são autorizados, mas devem ser amovíveis.

12.7 Radiador

A posição do radiador é livre, mas proibido no habitáculo. Os ventiladores e suas posições são livres.

12.8 Depósitos de expansão

A posição dos depósitos de expansão é livre, mas proibida no habitáculo do piloto e co-piloto.

12.9 Sistema de lubrificação

Radiador, permutador de óleo / água, tubos, termostato, filtros e filtros da bomba são livres.

Se o sistema de lubrificação incluir um respiro de cárter do tipo aberto, ele deve ser equipado de forma que o óleo flua para um tanque colector (capacidade mínima: 1 litro).

É autorizada a instalação de um ou vários ventiladores para refrigeração do óleo do motor.

12.10 Cárter de óleo

Idêntico ao veículo original / nenhuma modificação autorizada.

12.11 Permutador de calor do sistema de sobrealimentação

a) Intercooler

As dimensões deste componente e o modo de transferência de calor são livres.

b) Suportes e posição do permutador de calor

Os suportes de apoio e sua posição são livres, mas não podem ser colocados dentro do habitáculo.

13. EQUIPAMENTO ELÉTRICO

13.1 Corta circuitos eléctricos

Os interruptores corta circuitos eléctricos podem ser livremente alterados em relação ao seu uso, posição ou número no caso de acessórios adicionais. O interruptor geral deve ser um modelo à prova de faísca e deve cortar todos os circuitos eléctricos, bateria, alternador, luzes, buzinas, ignição, controles eléctricos, etc. e também deve desligar o motor. Devem ser instalados pelo menos três interruptores gerais:

- Um dentro do habitáculo: deve ser acessível ao piloto e co-piloto sentados e com os cintos de segurança colocados.
- Dois fora do habitáculo: um de cada lado junto e à frente do arco frontal da armadura de segurança e devem ser facilmente acessíveis mesmo com o veículo deitado de lado ou sobre o teto.

Os interruptores devem estar identificados com o símbolo da figura 8 com as dimensões mínimas de 50x50 mm.



Figura 8

13.2 Bateria

A localização da (s) bateria (s) é livre, mas a bateria deve ser do tipo seco se estiver na cabine.

14. SUSPENSÕES

14.1 Braços de suspensão

Os braços de suspensão são livres mas devem ser fabricados em aço.

14.2 Amortecedores

Apenas um amortecedor por roda é autorizado. Os amortecedores são livres.

São proibidas quaisquer ligações entre amortecedores, apenas são permitidas as ligações dos pontos de fixação do amortecedor que passam pelo chassis; estes não devem ter nenhuma outra função.

14.3 Molas

Uma mola helicoidal pode ser substituída por duas ou mais molas do mesmo tipo, concêntricas ou em série, desde que possam ser montadas sem quaisquer modificações além das especificadas neste artigo.

14.4 Barras estabilizadoras

Livre, mas apenas uma barra estabilizadora por eixo é permitida.

O ajuste das barras estabilizadoras a partir do habitáculo é proibido.

Os sistemas de barra estabilizadora devem ser exclusivamente mecânicos, não sendo possível ativação ou desativação.

Quaisquer conexões entre as barras estabilizadora dianteira e traseira são proibidas.

15. RODAS

15.1 Jantes

O máximo diâmetro permitido é 381 mm (15 polegadas).

As jantes e dispositivos de bloqueio do talão devem ser feitos de aço ou liga de alumínio.

15.2 Pneus

Os pneus devem ser do tipo off-road com diâmetro máximo de **840** mm medido a 1,2 [barR] e desmontados do veículo (roda completa).

É permitida apenas uma válvula de ar por roda e ela deve ser fixada ao aro por um único orifício, que tem diâmetro máximo de 12 mm e está posicionado na face externa do aro.

Recomenda-se a homologação “E” e o número, conforme definido pelo Regulamento R75 da ONU para veículos, devem estar presentes nas paredes laterais dos pneus dianteiros e traseiros.

A marca de aprovação DOT também é aceite.

É proibido a utilização de tyre-balls ou tyre-blocks a partir de 1/1/2023.

15.3 Sistema para encher / esvaziar os pneus

É proibida a utilização de qualquer sistema de enchimento / esvaziamento dos pneus com o veículo em movimento. A operação de encher / esvaziar deve ser realizada apenas com o veículo parado.

15.4 Roda sobresselente

É obrigatório o veículo transportar uma roda sobresselente, no máximo duas. A sua posição é livre. As rodas devem estar devidamente acondicionadas.

É obrigatório transportar o mesmo nº de rodas verificadas à partida da etapa, durante a prova e até regressar ao parque fechado.

Qualquer infração ao presente artigo é sancionada com 10 minutos de penalização em cada sector selectivo.

16. SISTEMA DE TRAVAGEM

16.1 Discos de travão

É obrigatório todas as rodas estarem equipadas com um disco de travão.

O diâmetro máximo dos discos é 290 mm.

16.2 Pinças de travão

As pinças devem ter no máximo 4 pistões.

É permitida a montagem de espaçadores nas pinças de travão.

16.3 Travão de Mão

Se o veículo original estiver equipado com travão de mão, a função deve ser mantida.

17. DIREÇÃO

17.1 Geral

A ligação entre o volante e as rodas deve ser mecânica e contínua.

17.2 Volante

O volante pode ser removível da coluna de direção por meio de um mecanismo de libertação rápida. Este mecanismo deve ser constituído por uma flange concêntrica ao eixo do volante, de cor amarela e instalada na coluna de direção atrás do volante.

17.3 Barras / rótulas de direção

Livres, mas devem ser intercambiáveis (sem modificação) com os do veículo original.

17.4 Coluna de direcção

Livre, mas se o veículo de origem estiver equipado com um dispositivo de absorção de energia OEM (Original Equipment Manufacturer), ele deve ser mantido (sem modificação).

O sistema de bloqueio da fechadura anti-roubo da direcção deve ficar inoperante.

17.5 Direção hidráulica

Idêntico ao veículo original / nenhuma modificação autorizada.

18. EXTINTORES DE INCÊNDIO

18.1 Geral

Todos os veículos devem estar equipados com uma instalação de um sistema extinção de fogo e um extintor manual de 2 kg acessível ao piloto e co-piloto sem necessidade de sair do habitáculo.

As seguintes informações devem estar visíveis em cada extintor:

- Capacidade
- Tipo de extintor de incêndio
- Peso ou volume do extintor de incêndio
- Data em que o extintor foi verificado, que não deve ser superior a dois anos após a data de enchimento ou a data da última verificação, ou a data de validade correspondente.

Todos os equipamentos de extinção devem resistir ao fogo.

18.2 Extintores de incêndio permitidos

AFFF, FX G-TEC, Viro3, pó ou qualquer outro extintor homologado.

18.3 Quantidade mínima

- AFFF 2,4 litros
- FX G-TEC 2,0 kg
- Viro3 2,0 kg

- NOVEC 1230 2,0 kg
- Pó Químico 2,0 kg

18.4 Pressão

Todos os extintores devem ser pressurizados de acordo com as instruções do fabricante, exceto para extintores de pó com pressão mínima de 8 [bar] e máxima de 13,5 [bar].

Além disso, cada extintor quando abastecido com AFFF deve estar equipado com um meio de verificação da pressão do conteúdo.

18.5 Localização

É obrigatório que o extintor portátil esteja facilmente acessível para o piloto e o co-piloto, sentados normalmente com os cintos de segurança colocados e o volante no lugar.

Todos os extintores devem ser protegidos adequadamente. O extintor com ligação à tubagem de metal com bicos distribuídos pelo compartimento do motor e depósito de combustível também pode estar situado na Bagageira, desde que esteja a pelo menos 300 mm dos painéis da carroçaria em todas as direções horizontais.

18.6 Fixação

Deve ser fixado por no mínimo 2 cintas metálicas aparafusadas.

Além disso, apenas as fixações de metal de libertação rápida, com tiras de metal, são aceites. O material do sistema de fixação deve operar dentro da faixa de temperatura de -15°C a +80°C.

18.7 Tubos

Tubos de plástico são proibidos e tubos de metal são obrigatórios (a menos que especificado de outra forma).

18.8 Disparo dos extintores

Os meios de disparo devem ser identificados com a letra “E” em vermelho dentro de um círculo branco de pelo menos 50 mm de diâmetro com uma borda vermelha.



Figura 9

Um dos manípulos de disparo deve estar dentro do habitáculo e deve ser acessível ao piloto e co-piloto sentados e com os cintos de segurança colocados.

Dois manípulos fora do habitáculo: um de cada lado junto e à frente do arco frontal da armadura de segurança e devem ser facilmente acessíveis mesmo com o veículo deitado de lado ou sobre o teto.

18.9 Bicos

Os bicos injetores devem estar montados no compartimento do motor (turbocompressor, coletores de escape, e outras zonas de risco de iniciar um incêndio) e pelo menos um bico

injetor próximo das ligações do depósito de combustível.

18.10 Cavilha de segurança

A cavilha de segurança do extintor deve ser retirada antes de entrarem nos sectores seletivos, facilmente visível e marcada com uma fita vermelha de 20x200mm (como mostrado abaixo). Este procedimento será sempre verificado pelos comissários no início, bem como em qualquer outro momento durante sectores seletivos. O não cumprimento deste procedimento de segurança resultará em penalidades a serem definidas pelo júri.



Figura 10

19. LUZES

19.1 Geral

O equipamento de iluminação deve cumprir em todos os pontos a Convenção Internacional sobre Tráfego Rodoviário.

Todo o equipamento de iluminação deve ser mantido em perfeito estado de funcionamento, e ligado, durante toda a competição.

19.2 Luzes obrigatórias

Cada veículo deve estar equipado com pelo menos:

- 2 Faróis dianteiros (presença, médios e máximos).
- 2 Faróis traseiros de presença e iluminação da placa da matrícula.
- 2 Faróis de travagem com superfície mínima de 50 cm².
- 4 Indicadores de mudança de direção, dois na frente e dois na parte traseira.
- Luzes de emergência (aviso).
- 2 Faróis de luzes de pó traseiros vermelhos adicionais geminados ou colocados nas laterais com uma altura mínima de 1,25 m do solo fixados no exterior do veículo.

20. PILOTO/CO-PILOTO EQUIPAMENTO

O vestuário obrigatório e à prova de fogo por ocupante é: fato completo, meias, balaclava, botas, luvas e roupa interior. Não é obrigatório o co-piloto usar luvas.

Todos esses itens devem ser homologados por uma norma de uma Organização Internacional de Segurança do desporto motorizado (SFI,....).

É obrigatória a utilização de Apoio de Cabeça e Pescoço "HANS" ou dispositivos alternativos de Apoio de Cabeça Frontal "FHR" homologados por uma norma de uma Organização Internacional de Segurança do desporto motorizado.

Homologação dentro do prazo de validade.

Não é permitido conduzir sem o uso destes elementos obrigatórios durante a prova.

20.1 Capacetes

Proibido modificar ou fazer furos no capacete.

O capacete deve ser aprovado para uso do FHR ou HANS, e ter as fixações do cordão ou fita do FHR no capacete instaladas pelos fabricantes do capacete.

Os capacetes devem estar em conformidade com os seguintes padrões:

- SNELL SA 2015, com uma etiqueta SNELL legível.
- SFI - 31.2A Face completa com uma etiqueta SFI legível.
- Ou outra de uma organização internacional de segurança do desporto motorizado, com uma etiqueta de homologação legível.

As homologações devem estar dentro do prazo de validade.

É obrigatório o uso de capacete integral com viseira ou óculos tipo motocross, ou de capacete aberto com óculos tipo motocross para todos os elementos da tripulação.

21. CLASSE STOCK SSV

O veículo base desta classe tem de estar conforme a sua forma original, tal como estão disponíveis no mercado ao consumidor.

As alterações obrigatórias nos veículos desta classe são a instalação dos equipamentos de segurança conforme os seguintes artigos deste Regulamento técnico:

- (3.3.) Blindagem do depósito de combustível;
- (5.) Armadura de segurança;
- (6.) Bancos;
- (7.) Cintos;
- (8.2) Proteções;
- (8.8) Suporte(s) de roda(s) suplente(s) e respetivo equipamento para troca de roda;
- (9.3) Redes laterais de protecção;
- (13.1) Corta circuitos eléctricos;
- (18.) Extintores de incêndio;
- (19.) Luzes.

São aceites algumas modificações, de carácter facultativo, que visem aumentar a segurança dos concorrentes e a fiabilidade dos SSV. Essas modificações são:

- Guarda-lamas dianteiro fixos à carroçaria;
- Instalação de pré filtros de ar ou snorkel;
- Sistema de arrefecimento da correia de transmissão;
- É permitido substituir as tubagens dos travões por tubagens em malha de aço ou similares;
- **Instalação de condutas de ar para arrefecimento dos discos e pinças de travão;**
- **Volante da direcção;**

- **A instalação de jantes, modelo e marca diferentes do veículo homologado. Estas rodas devem estar conforme o artigo 15º do Anexo 2 – Regulamento Técnico SSV;**

Na classe Stock SSV o número de pneus é limitado a 6 unidades por prova.

Não é permitida a troca de pneus/jantes entre veículos SSV.

Os pneus são marcados pelo Técnico da FMP e / ou uma equipa técnica designada.

Qualquer transgressão ao limite de pneus a utilizar durante o evento é penalizada com 15 minutos por cada pneu adicional utilizado.

É proibido a utilização de tyre-balls ou tyre-blocks nesta classe.

Os concorrentes **devem** comunicar à comissão técnica TT **durante as verificações técnicas da prova** a sua **intenção de** participação nesta classe.

Nas provas será obrigatória a identificação STK através de autocolantes a serem fornecidos pela FMP e colocados junto aos números.

Caso se verifique, durante uma prova, alguma não conformidade do veículo, este será excluído da classe STOCK, e o concorrente será penalizado em 30 minutos.

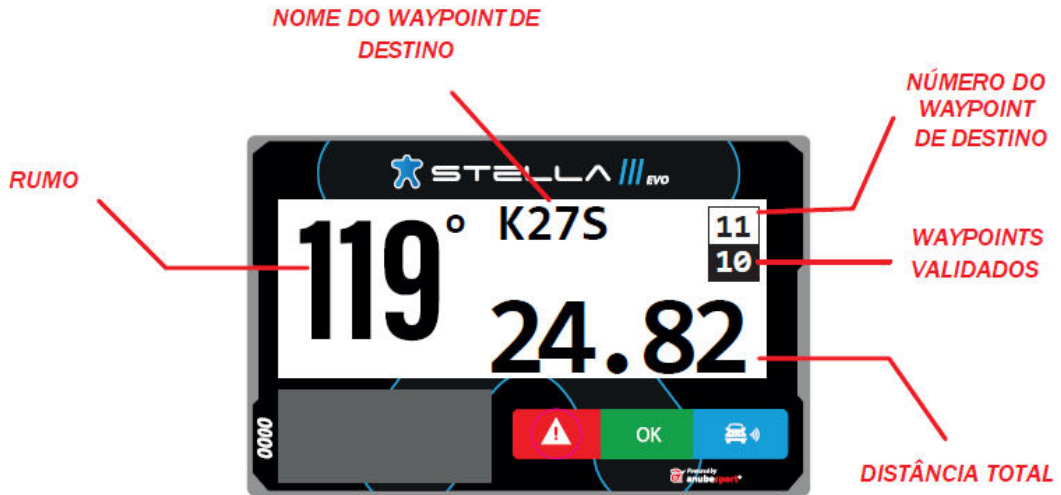
ANEXO 3 – SIMBOLOGIA DO ROAD BOOK

Symbols for the Road-Book

TRACKS		CONTROL		SYMBOLS		SYMBOLS		CAPS	
	TARMAC ROAD		START SELECTIVE SECTION		FENCE		PETROL STATION & TYPE OF FUEL	180	EXIT CAP
	TRACK PISTE		ARRIVAL SELECTIVE SECTION		BARBED WIRE		MONUMENT	180_A	AVERAGE CAP
	OFF TRACK (HP)		CHECK POINT		RAIL ROAD		ANIMALS INDIVIDUAL	180_C	CAP CALCULATED (Only HP)
	LOW VISIBLE TRACK/TRACES		START / FINISH NEUTRALISATION		HOLE		ANIMALS	OBLIC	CAP THAT TURNS
P	TRACK PISTE		START NEUTRALISATION WITH SPEED LIMIT		COLLAPSE, DITCH, RAVINE ETC...		CAIRN	ABBREVIATIONS	
PP	PRINCIPAL TRACK/PISTE		START / FINISH NEUTRALISATION TRANSFER		RUTS		ROCKS	VG	VEGETATION
RO	ROAD		START TRANSFER WITH SPEED LIMIT		TWISTY /SINUOUS		MOUNTAIN	L/R	LEFT AND RIGHT
P//	PARALLEL TRACK/PISTE	T:25	NEUTRALISATION / TRANSFER TIME MAX. ALLOWED		BUMPY BROKEN		TREE	R/L	RIGHT AND LEFT
HP	OFF TRACK SIGHT DRIVING!		WAITING FOR RESTART		BUMPY		PALM TREE	onL	ON LEFT
HP	OFF TRACK FORBIDDEN		STOP FOR RESTART		LATERAL INCLINATION		CAMEL GRASS	onR	ON RIGHT
FPP	FOLLOW PRINCIPAL TRACK/PISTE		FUEL ZONE CATEG. AUTHORIZED TO REFUEL.		POST		VEGETATION	kpL	KEEP TO THE LEFT
FRO	FOLLOW ROAD		TIME CONTROL		ELECTRIC POLE		SLOPE	kpR	KEEP TO THE RIGHT
SA	SANDY		ASSISTANCE SERVICE		ELECTRIC LINE		SMALL WADI	kpS	KEEP STRAIGHT
GV	GRAVEL		TYRE MARKING ZONE		HIGH VOLTAGE TOWER		LARGE WADI	-√	LESS VISIBLE
SAFETY			END ZONE		ANTENNA		SANDY WADI	±√	MORE/LESS VISIBLE
	DANGER LEVEL 1	ON TRACK			WELL		RIVER (WATER)	EMP	STONY
	DANGER LEVEL 2		BUMP		TANKS		LAKE /PUDDLE	/	DURING
	DANGER LEVEL 3		DIP HOLE		BARRELS		PLAIN /CHOTT	IN	IN /INTO
	GLOBAL DANGER IN THE NOTE		COMPRESSION		CONCRETE ELEMENTS		TIRES	ET	AND / NEXT
	START SPEED LIMIT		DITCH		SIGN POSTS		ROAD WORKS	A	AT
	FINISH SPEED LIMIT		SUMMIT		RESTRICTED /PROTECTED AREA		RESET /RECAL TRIP	CX	STONE
	STOP		ABOVE BRIDGE		BUILDINGS HOUSES		350m DISTANCE	E3	NARROW
	CAUTION		UNDER BRIDGE		CHURCH /MOSQUE	DUNES / SAND		Q^T	QUIT / LEAVE
25.25	RED LINE UNDER KM- DANGER 2 IN THE NOTE		STEP UP		RUINE /ABANDONED		SANDY PLAIN	TJS	ALWAYS
WAYPOINTS			STEP DOWN		FORT /CASTLE		BIG BOWL "CUVETTE"	NBX	MANY
	HIDEN WP		UP HILL DOWN HILL		CEMETERY		SAND SPIT	IMP	IMPERATIVE
	CONTROL WP		CUT DANGER		VILLAGE		DUNE	EFF	COLLAPSED
	SECURITY WP		RIGHT or LEFT OVER CREST		BIVOUAC		DUNE BROKEN	ORN	RUTS
	NAVIGATION WP		FENCE GATE		TUNNEL		DUNES	BAD	BAD
	PRECISE WP		FENCE WITH CATTLE GATE		PIPELINE	DN DUNE		RP	REJOIN
	VISIBLE WP		WALL GATE		WALL	DNX MANY DUNES		BTW	BETWEEN
	ECLIPSED WP		WADING /WATER CROSS		NATIVE/LOCAL CAMP	DNT SMALL DUNE "DUNETTE"		MODIF	MODIFICATION FROM OPENING CAR
	WAYPOINT NUMBER		CONCRETE PASS			L1 L2 L3 DUNES DIFFICULTY LEVEL		NEW NOTE	NEW NOTE FROM OPENING CAR
								BIG SMALL FOLLOW	WRITTEN AS TEXT (ENGLISH)

ANEXO 4 - EQUIPAMENTO DE SEGURANÇA E LOCALIZAÇÃO GPS/GSM STELLA III

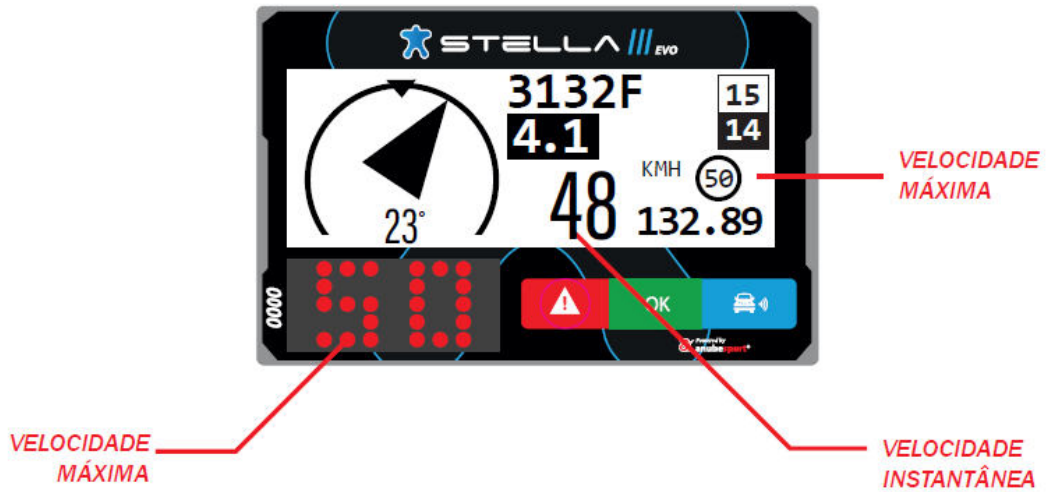
TELA PRINCIPAL



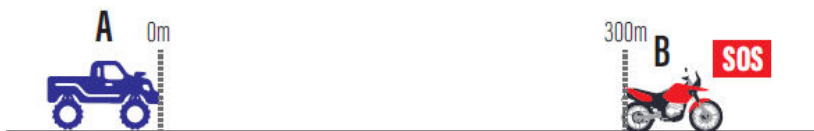
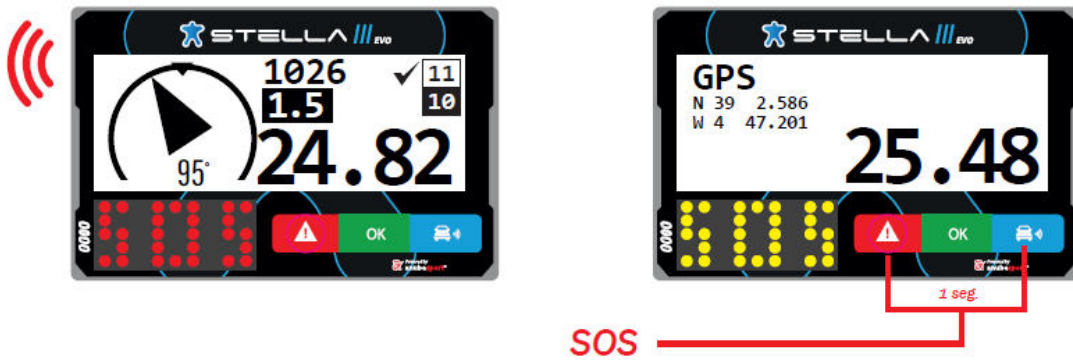
WAYPOINT



ZONA DE RADAR



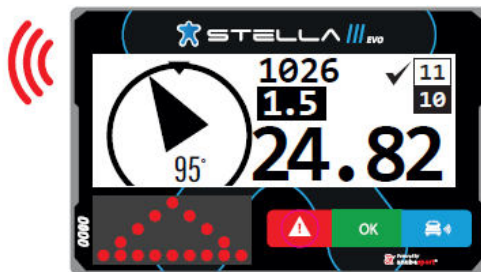
ASSISTÊNCIA MÉDICA IMEDIATA



ASSISTÊNCIA MÉDICA IMEDIATA

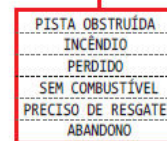


VEHÍCULO PARADO EM POSIÇÃO PERIGOSA

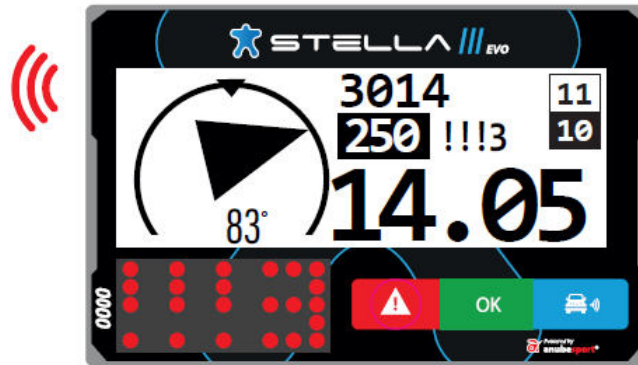


3 segundos

Dentro de uma especial, é ativado automaticamente se o veículo estiver parado por mais de 30 segundos.



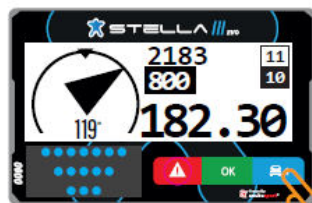
ALTO GRAU DE PERIGO



NOTIFICAÇÃO 300m antes de uma área marcada na planilha como "3 perigos"



ULTRAPASSAGEM / BANDEIRA AZUL



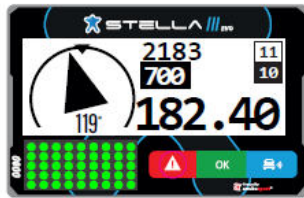
AZUL PISCANDO
Procurando veículo na frente



PEDIDO DE PASSAGEM



ULTRAPASSAGEM / BANDEIRA AZUL



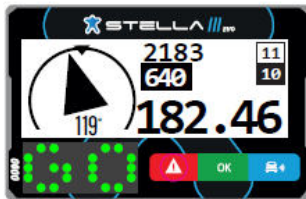
VERDE
Alertando o veículo da frente durante 20 seg.



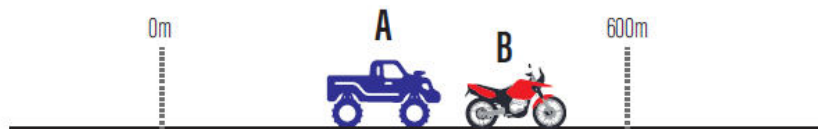
AZUL PISCANDO
Há um concorrente mais rápido solicitando ultrapassagem



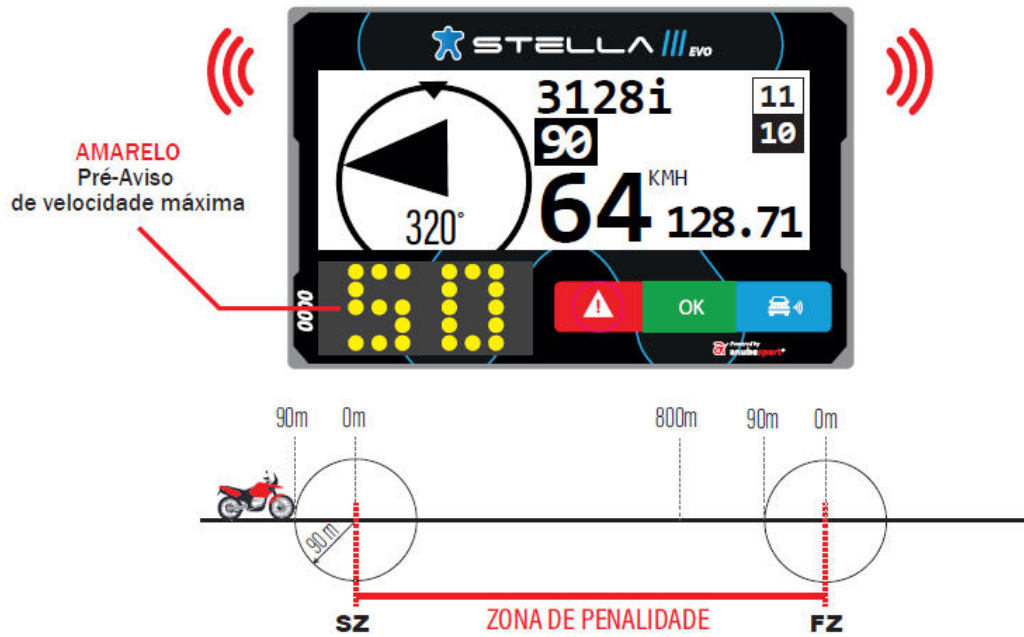
ULTRAPASSAGEM / BANDEIRA AZUL



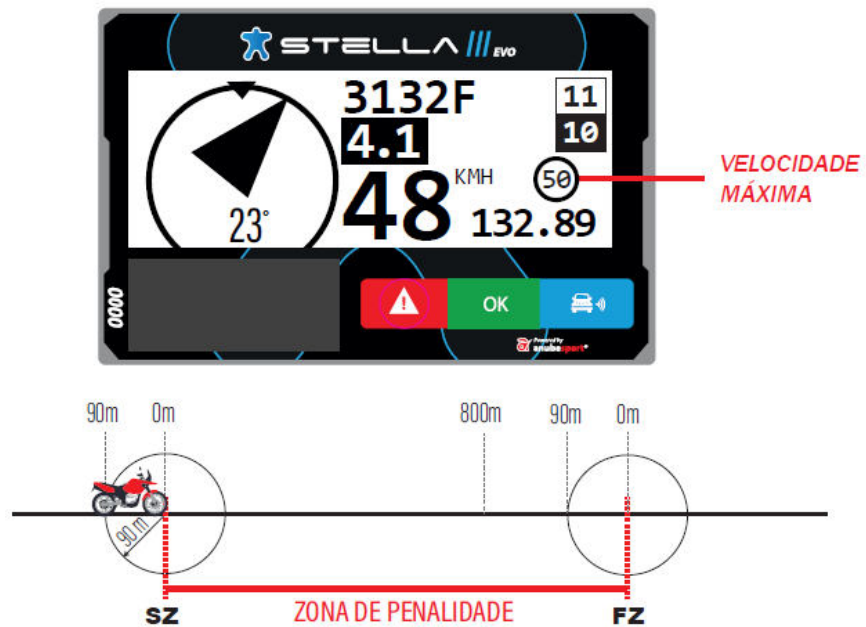
ULTRAPASSAGEM COM SEGURANÇA



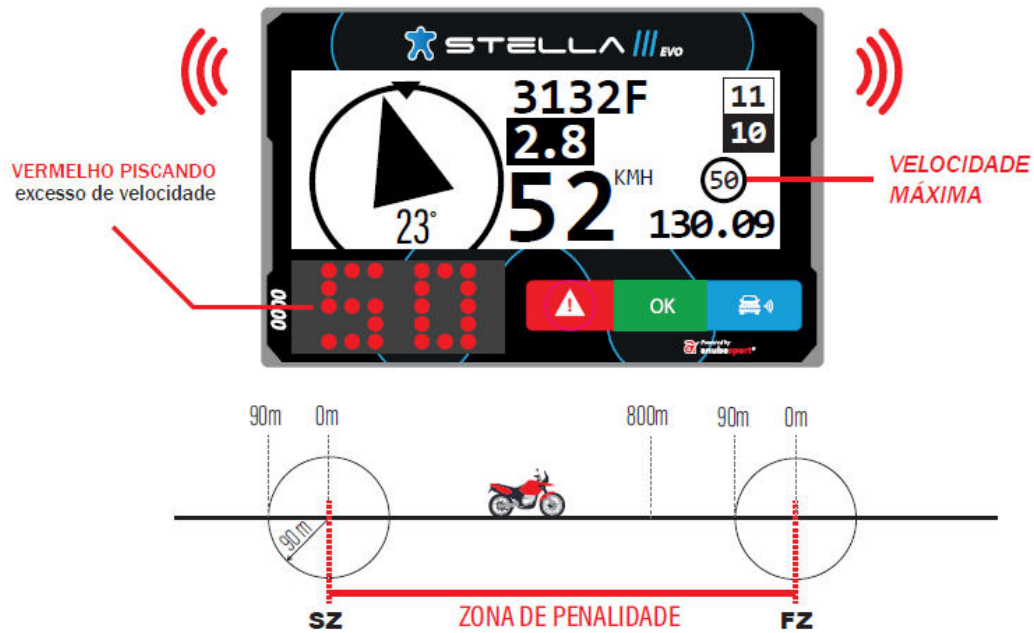
ZONA DE RADAR



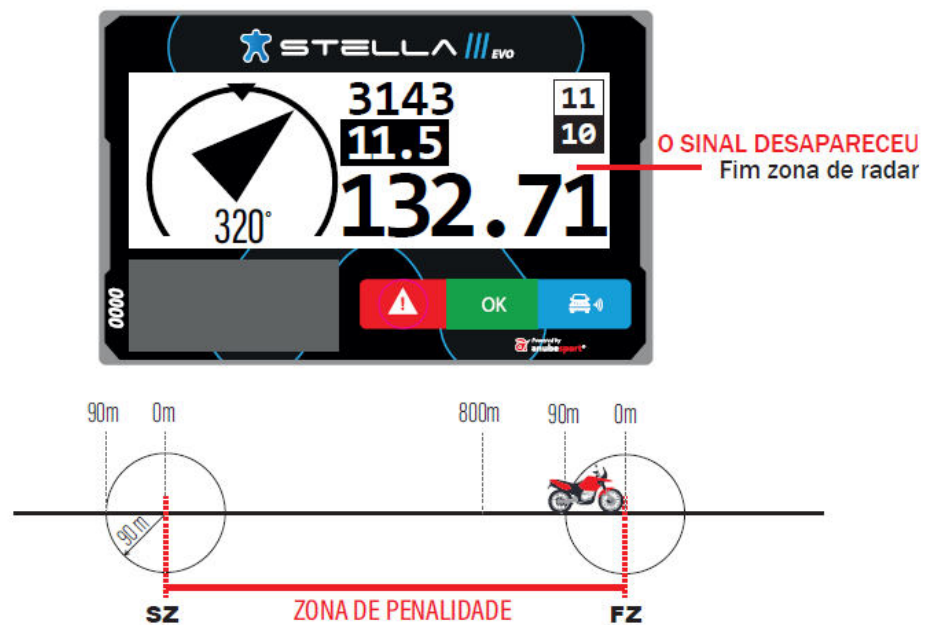
ZONA DE RADAR



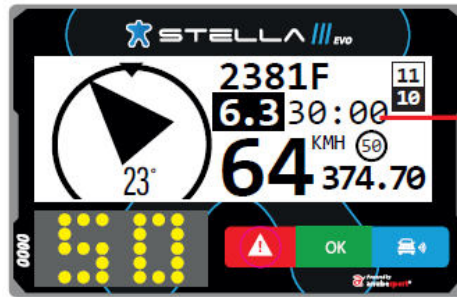
ZONA DE RADAR



ZONA DE RADAR



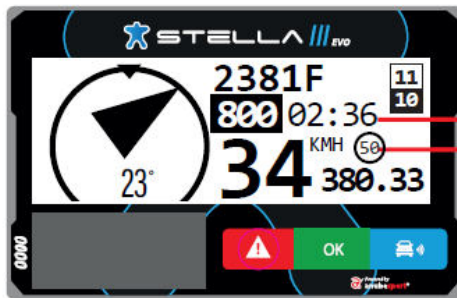
ZONA DE RADAR COM TEMPO ESTIPULADO



TEMPO ESTIPULADO

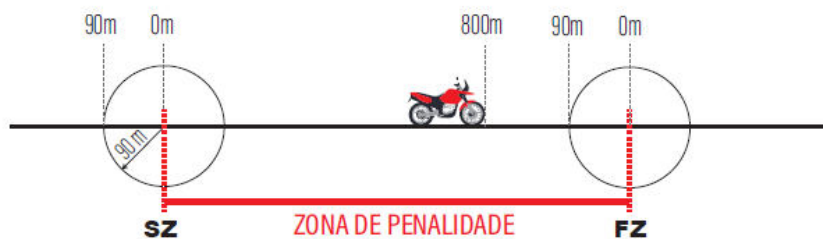


ZONA DE RADAR COM TEMPO ESTIPULADO

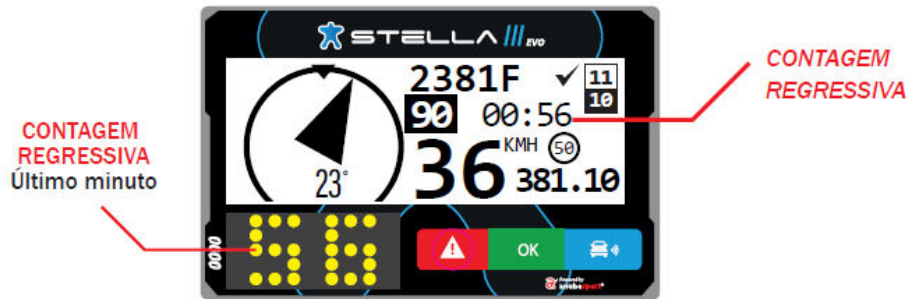


CONTAGEM REGRESSIVA

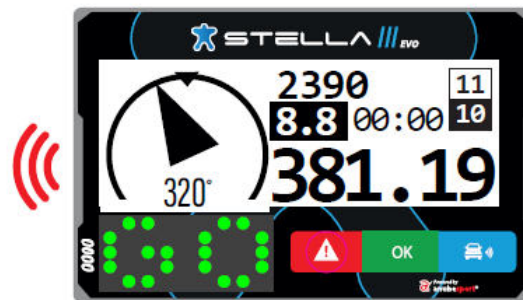
VELOCIDADE MÁXIMA



ZONA DE RADAR COM TEMPO ESTIPULADO



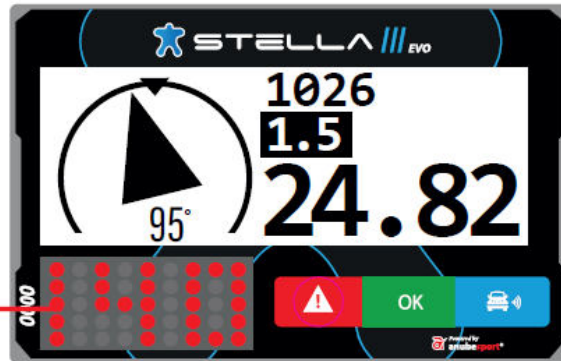
ZONA DE RADAR COM TEMPO ESTIPULADO



VELOCIDADE MÁXIMA DE ACORDO COM A CATEGORIA



VERMELHO PISCANDO
excesso de velocidade



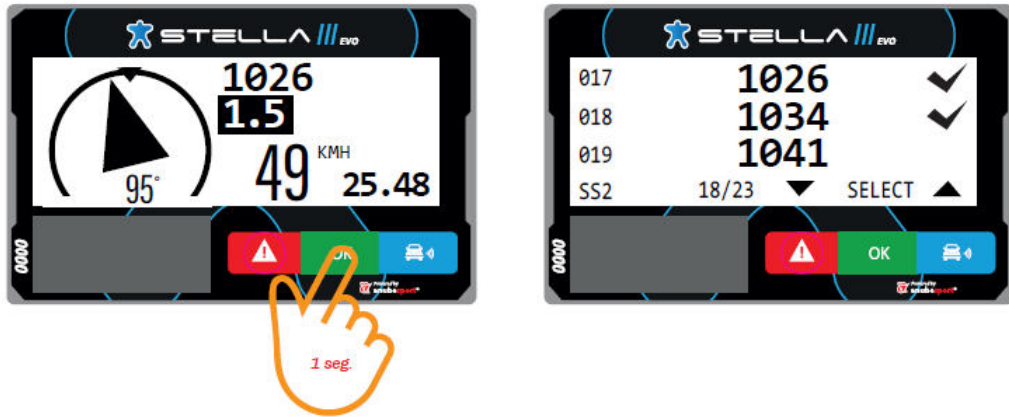
MENSAGENS



LISTA DE WAYPOINTS



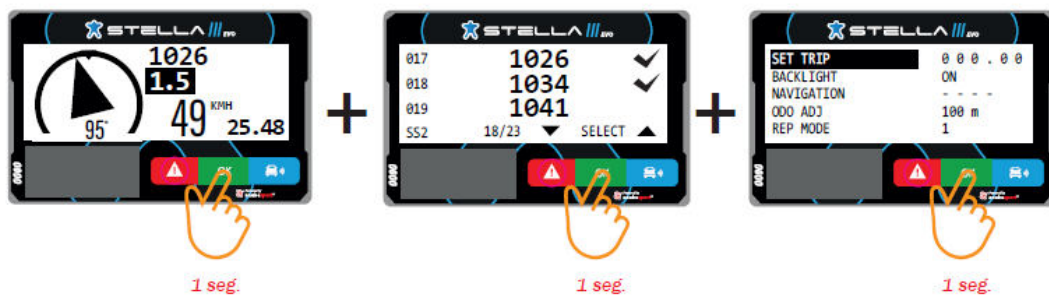
OK



REDEFINIR O ODÔMETRO PARA ZERO



OK



ANEXO 5 - INSTALAÇÃO E MANUAL DO UTILIZADOR GPS/GSM STELLA III



- 1 - Antena Iridium
- 2 - Cabo de alimentação
- 3 - Cabo RF
- 4 - Antena RF
- 5 - Base/Montante
- 6 - Antena GPS
- 7 - Adesivo
- 8 – Cintas
- 9 - Manual do Utilizador

IMPORTANTE

Para o teste e verificação funcional, todos os veículos devem ter através da instalação do suporte, do cabo de alimentação, e das antenas.

1. POWER CORD

- Ligar o fio vermelho à extremidade positiva da bateria 12V (+), e o fio cinzento à extremidade negativa (GRD). O cabo de alimentação deve ser ligado directamente à bateria (sem interrupções e sem contacto na fonte de alimentação).

- Um fusível de 3A (não incluído) deve ser ligado ao fio vermelho.

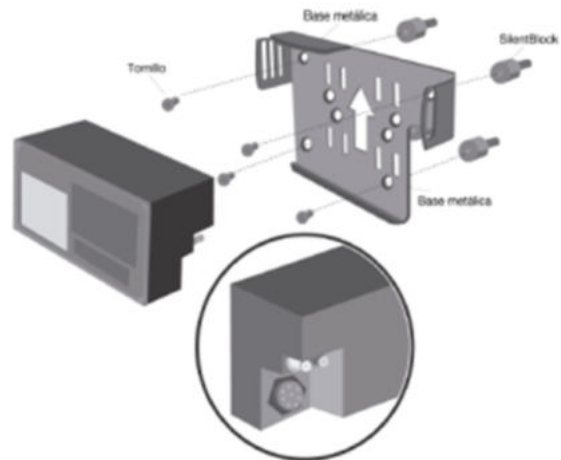
- Levar o cordão para o local onde o STELLA III EVO vai ser instalado. Todos os outros fios devem ser isolados, não podem tocar.



2. BASE / MOUNT

ATV: O suporte pode ser fixado à barra do cabo ou a uma placa metálica perto do sistema de navegação.

- Carro e SSV: O suporte pode ser fixado ao painel, ou às barras da gaiola de rolos. Os botões STELLA III EVO, devem ser visíveis e acessíveis ao participante (piloto/navegador) mesmo quando estão sentados e com os cintos de segurança apertados.



IMPORTANTE

Deixar as cordas (antena e bateria) no lugar com pelo menos 10 cm de reserva para facilitar o manuseamento.

Pelo menos 5 cm de espaço atrás do suporte (canto inferior direito) para permitir espaço para o cabo eléctrico/conexões.

3. GPS ANTENNA

- A antena GPS deve ser instalada horizontalmente e sem obstruções em direcção ao céu. Em carros e SSV, pode ser montada no telhado, no capô, ou no painel de instrumentos. No ATV, fixar ao guarda-lamas. Para maior firmeza, recomenda-se cobri-la com fita adesiva (não metálica ao montá-la a uma superfície metálica) e puxá-la (quando fixada a peças macias ou plásticas).



4. ANTENA IRIDIUM

A antena Iridium deve ser instalada horizontalmente e sem obstruções em direcção ao céu. Em carros e SSV, pode ser montada no telhado, no capô, ou no painel de instrumentos. Em ATV, fixar ao guarda-lamas. Para maior firmeza, recomenda-se cobri-la com fita adesiva (não metálica quando montada numa superfície metálica) e puxá-la (quando fixada a peças macias ou plásticas).



5. GPS ANTENNA

A antena de radiofrequência deve ser instalada verticalmente às barras da gaiola (carros e SSV) e aos garfos (ATV). É obrigatório utilizar separadores (incluídos no kit) para evitar o contacto com peças metálicas e a fibra de carbono que a rodeia.

Uma vez montadas as antenas, levar os cabos de ligação SMA para a base/montante onde será instalado o STELLA III EVO.



ANEXO 5 – SUSTENTABILIDADE AMBIENTAL

Constituindo compromisso da FMP, cuidar do meio ambiente, importa criar entre os agentes do desporto motorizado, uma cultura de sustentabilidade ambiental.

Ciente da necessidade de introduzir e reforçar no desporto motorizado a consciência ambiental e a necessidade de adotar comportamentos e práticas conducentes à sustentabilidade ambiental dos eventos que tutela, a FMP Federação Motociclismo Portugal, enquanto entidade que tutela e regulamenta o desporto em Portugal, não pode deixar de estabelecer um conjunto de diretivas e orientações programáticas, visando estabelecer linhas orientadoras para os seus associados, de modo a que estes enquanto organizadores de eventos desportivos possam adotar e implementar um conjunto de boas práticas, com vista a potenciar a sustentabilidade ambiental dos eventos que organizam.

O regulamento visa estabelecer um conjunto de regras base que permitam implementar uma cultura de sustentabilidade, criando regras e estabelecendo procedimentos a levar a cabo na organização dos eventos desportivos, conducentes à proteção do meio ambiente, com especial incidência no que diz respeito à proteção do solo, ao ruído, ao manuseamento de produtos combustíveis e de lubrificantes, à recolha e guarda seletiva de resíduos.

Grandes eventos causam impacto na economia, geram negócios, promovem emprego, gerando riqueza. Mas tal qual uma moeda com dois lados, grandes eventos determinam impacto ambiental, com picos de consumo de água, de produção de resíduos sólidos, de consumo de energia, com consequências para a biodiversidade.

Os eventos reúnem milhares de pessoas e conseqüentemente um consumo acima do normal de materiais plásticos, papel, cartão, energia elétrica, combustíveis, alimentos, cujo impacto negativo importa minimizar.

O planeta precisa, o coletivo da sociedade, as pessoas individualmente são cada vez mais detentoras de uma consciente responsabilidade ambiental.

Torna-se assim essencial que também os organizadores dos eventos desportivos sejam sensíveis às questões ambientais.

Imperioso é planear e implementar sistemas de gestão da sustentabilidade com a execução de políticas e implementação de procedimentos e boas práticas ambientais.

De facto, se não forem tomados os devidos cuidados, um evento desportivo poderá ter um forte impacto negativo no meio ambiente.

Por outro lado, um evento organizado de forma inteligente, permitirá uma melhor gestão de recursos, com economia de custos e materiais, para além de que dará uma melhor imagem do evento. Mais do que realizar marketing verde, é essencial adotar ações sustentáveis.

Importa procurar que os eventos desportivos que organizamos tenham o menor impacto ambiental possível. Temos por isso que nos empenharmos na realização de eventos mais ecológicos, amigos do ambiente.

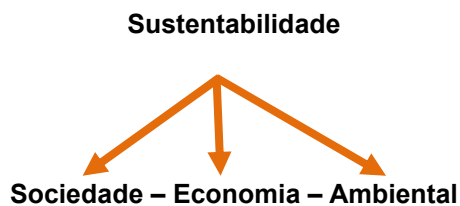
A sustentabilidade implica o necessário equilíbrio de modo a que possamos satisfazer as necessidades do presente, sem comprometer as necessidades de futuras gerações.

As organizações de eventos sustentáveis implicam uma mudança de comportamentos, quer por parte dos organizadores, quer por parte dos participantes e do público que a eles assiste.

Importa ter sempre presente a necessidade de utilizar a menor quantidade possível de recursos que possam agredir e desequilibrar o meio ambiente.

SUSTENTABILIDADE

Economia, meio ambiente e envolvente social são os três pilares da sustentabilidade.



A vertente **Social** determina a necessidade de realização de ações que contribuam para a melhoria na qualidade de vida das pessoas que vivem ao redor de uma determinada região onde acontecem os eventos, assim como tirar proveito da eventual fixação de pessoas numa determinada localização, em consequência da organização e realização do evento. Por outro lado, importa reduzir o impacto negativo que um pontual e excepcional aumento de pessoas numa determinada localização possa gerar na população residente.

Na vertente da **Economia**, se desde logo importa potenciar o impacto gerado pelo movimento económico gerado pela deslocação das pessoas a uma determinada localização, em consequência da realização do evento. Por outro lado, por parte das organizações, teremos de ter em consideração a constante busca pela redução dos gastos excessivos, procurando a otimização dos recursos existentes.

Já na vertente **Ambiental**, é imprescindível que as organizações tenham como mote evitar, emitir ruídos excessivos, emitir gases poluentes na atmosfera, assim como reduzir o consumo de recursos naturais. Respeitar a legislação ambiental, bem como adotar medidas amigas do ambiente, ecologicamente adequadas.

Com estes pressupostos, a educação **ambiental** é um dos pilares fundamentais da sustentabilidade.

Medidas a adotar pelos organizadores em prol da sustentabilidade ambiental.

1. Ruído.

- a) Sempre que possível o sistema de som das assistências (Paddock) e das zonas de público devem ser distintos. Nenhum dos dois sistemas deve exceder os 85 db. A medição deve ser efetuada junto á habitação mais próxima do local de emissão de som.
- b) Os altifalantes devem ser sempre montados na direção do chão e direcionados em sentido contrário ao das habitações.
- c) Deverá ser efetuada uma utilização sonora que permita ser audível e eficiente, mas o mais baixo possível.

2. Combustível.

- a) O uso de energias alternativas, como biocombustíveis, hidrogénio ou eletricidade, desde que não sejam mais prejudiciais para o meio ambiente e devidamente aprovadas pela comissão técnica, deve ser promovido e incentivado pelas organizações.
- b) Fazer cumprir as disposições relativas ao armazenamento de combustível mencionadas na lei Portuguesa e nos regulamentos nacionais e internacionais.

3. Proteção do solo.

- a) Incrementar medidas de precaução para evitar derrames de combustível, óleo, líquido de travões, anticongelantes, líquidos de limpeza, desengordurantes, etc.
- b) Promover a adoção de medidas preventivas e em caso de derrames acidentais, obrigar os participantes a estarem munidos de meios de contenção de modo a minimizar as consequências e prevenir a evaporação e as infiltrações no solo destes produtos.
- c) Proceder à sensibilização e responsabilização das pessoas que intervêm em operações de manuseamento de produtos poluentes, para a necessidade de adotar comportamentos responsáveis e adequados.
- d) Vigiar a obrigatoriedade de todos participantes a usarem nas zonas de Assistência e parque fechado, um tapete ambiental conforme regulamento para evitar qualquer contaminação direta de resíduos no solo.
- e) Vigiar a obrigatoriedade do uso de tapetes ambientais em geradores térmicos e reservatórios de combustível.
- f) Proibir o despejo no solo de resíduos ou águas cinzentas. Prever se possível zonas adequadas e preparadas para o efeito.
- g) Vigiar a obrigatoriedade de que todos os resíduos produzidos sejam colocados em locais apropriados para o seu tratamento.
- h) O uso de Tear-Offs é expressamente proibido o seu uso pode ser punido por 370 euros de coima e/ou 1 minuto além de outras penalidades a decidir pelo júri de prova com base na regulamentação internacional.

4. Tapete Ambiental.

- a) O tapete ambiental deverá ser colocado no solo por baixo dos veículos de forma a corrigir possíveis derrames.
Obrigatório em todas as disciplinas sob a égide da FMP em todas as zonas de assistência e parques fechados. a utilização de um tapete ambiental aprovado (conforme artigo 4.1 do código ambiental da FIM). Deverá o mesmo ser composto por duas faces: a face superior é constituída por material absorvente, a face inferior por material impermeável.
A não utilização ou a má utilização do tapete ambiental apropriado às dimensões do veículo, implica uma penalização de 1 minuto e/ou uma coima até ao máximo de 370 euros, além de outras penalizações a aplicar pelo júri da prova com base no regulamento FIM.
- b) O seu uso é obrigatório em caso de utilização de geradores térmicos, depósitos de combustíveis e todos os recipientes e outras máquinas que possam contaminar o solo com algum tipo de derrame.

Características técnicas dos tapetes

- A. O tapete ambiental é composto por duas faces: a face superior é constituída por material absorvente, a face inferior por material impermeável.
- B. Dimensões mínimas recomendadas dos tapetes ambientais:
Motociclos 160x100 cm
Quads 200x150 cm
SSV 400x200 cm
(podem ser usados 1 ou mais tapetes de modo a proteger toda a superfície do solo que o veículo ocupa).
Tendo sempre presente que o espaço útil de trabalho coberto pela parte absorvente em volta do veículo deve ser no mínimo de 50cm.
- C. Capacidade de absorção: 1 litros no mínimo por metro quadrado.
- D. Espessura zona absorvente: 5 mm, no mínimo.

5. Providenciar material absorvente para contenção de derrames.

- a) Nas zonas de reabastecimento.
- b) Nas provas de alcatrão todos os locais onde estejam pessoas da organização e os carros da organização devem trazer material absorvente para usar em caso de acidente e ou derrame.

6. Zonas de lavagem.

- a) Sempre que possível, os organizadores devem providenciar uma zona de lavagem. Para isso o organizador tem de garantir que a mesma tem capacidade para eliminar contaminantes (pelo menos hidrocarbonetos)
- b) Delimitar bem a zona.
- c) Proibir o uso desengordurantes e produtos de limpeza.
- d) Manter a zona em boas condições de utilização e higiene.
- e) Sempre que não seja possível a sua criação deve ser aconselhada uma zona de lavagem comercial nas imediações do evento.

7. Recomendações para estimularem o comportamento sustentável dos intervenientes no evento assim como da população em geral.

- a) Sinalizar e publicitar as zonas de assistência e espetáculo do evento.
- b) Não permitir o estacionamento em zonas proibidas ou protegidas e em zonas com mato ou ervas altas.
- c) Promover e incentivar o uso de transportes públicos.
- d) Instalar equipamentos sanitários (casas de banho) suficientes para o número de pessoas expectáveis. Providenciar a manutenção das mesmas.
WC Femininos e pessoas com mobilidade reduzida 1 WC por 100 ou menos.
Homens 1 WC por 100 ou 2 wc para cada 100-500 homens esperados. 1 WC adicional para cada 500 homens adicionais que se espera que compareçam. 3 urinóis para cada 500 homens. Além de isso prever balneários e wc no paddock e também 1 wc para homens e mulheres junto ao parque fechado.
- e) Informar e esclarecer os espectadores sobre um comportamento responsável para com o meio ambiente.

8. Elaboração de um plano de sustentabilidade ambiental.

É importante que cada Organizador elabore um plano de sustentabilidade ambiental, que deve conter:

- a) Informação sobre o Organizador;
- b) Oficiais e parceiros ambientais;
- c) Compromisso Ambiental;
- d) Identificação dos impactos/riscos
- e) Objetivos e metas Ambientais
- f) Gestão dos resíduos
- g) Medidas de proteção da biodiversidade e meio ambiente
- h) Mapa ambiental do evento
- i) Medidas previstas para o pós-prova
- j) Tudo o que considerem importante para a sustentabilidade do evento;

O mesmo deve ser enviado em tempo útil para análise para a FMP, assim como divulgado pelos oficiais de prova, concorrentes, assistentes e público em geral.

No final do evento:

Elaborar um relatório final com base no plano de sustentabilidade ambiental e no observado durante o evento deve referir o desempenho nos seguintes pontos:

- a) Elaboração e implementação do plano de sustentabilidade ambiental;
- b) Ações de sensibilização e compensação carbónica organizadas;
- c) Uma avaliação do impacto na sustentabilidade ambiental do evento no circuito e ambiente, levando em consideração o número de participantes e o número dos espectadores esperados;
- d) Zona de lavagem de veículos com máquinas de alta pressão.

9. Mobiliário de reciclagem a implementar nos eventos.

- a) **Resíduos Sólidos.** (Comuns – plástico – cartão – vidros)
- b) **Resíduos Líquidos industriais** (óleo – líquida refrigeração – óleo travões – combustível contaminado - filtros de óleo – baterias, Etc.)
- c) Zona para recolha de pneus.

10. Após a realização do evento.

O organizador deverá em tempo útil:

- a) Remover toda a publicidade, sinalizações e marcações usadas.
- b) Recolher e encaminhar todos os resíduos remanescentes nas zonas onde decorreu o evento. Com a maior brevidade possível.
- c) Se necessário, proceder à reparação e limpeza de todas as estradas e caminhos usados.
- d) Assegurem a remoção e encaminhamento do resíduos sólidos e líquidos produzidos no evento.
- e) Promover e publicitar sempre que possíveis medidas de compensação carbónica.

11. Comissário de Sustentabilidade Ambiental do organizador.

Funções:

- a) Garantir o respeito e cumprimento deste código ambiental.
- b) Elaborar o plano de sustentabilidade ambiental do evento e vigiar a sua implementação.
- c) Aceder a todas as informações relacionadas com a corrida que sejam relevantes para o desempenho das suas funções.
- d) Fornecer antes, durante e após a realização do evento, informações e assessoria “verde” em relação ao evento, nomeadamente em estreita e direta colaboração com a direção de prova, o júri do evento, sensibilizando-os em relação aos aspetos do evento que possam ter consequências para o meio ambiente.
- e) Entregar um relatório sustentabilidade ambiental sobre o evento tendo por base os objetivos definidos no plano de sustentabilidade ambiental apresentado antes do evento.
 - O relatório deverá ser apresentado e apreciado na última reunião de júri do evento. Todas as ações que sejam efetuadas após o encerramento do evento, devem ser reportadas via email para Comissario sustentabilidade ambiental FMP.
- f) Sensibilizar os intervenientes no evento e o público em geral para os temas relacionados com sustentabilidade, o respeito do meio ambiente e compensação carbónica.

12. Comissário de Sustentabilidade Ambiental FMP

Tem como principal função a acessória e orientação dos organizadores na definição dos procedimentos a adotar de modo a poder fiscalizar a adequação e cumprimento deste regulamento. Este estará ao dispor dos clubes antes, durante e após o evento para a elaboração e implementação dos planos de sustentabilidade dos vossos eventos, assim como efetuará uma avaliação do evento com vista a atribuição de uma avaliação da sustentabilidade do evento.

Em caso de situações omissas a este regulamento deverá ser considerado o regulamento Internacional FIM.

Todos nós por onde passamos deixamos uma marca, hoje vamos fazer com que a nossa seja o mais verde possível.