



REGULAMENTO CAMPEONATO NACIONAL TRIAL OUTDOOR 2024

Aprovado pela Direção em 15/02/2024

## ÍNDICE

1. Condições gerais, obrigações e responsabilidade
2. Definição de Trial
3. Inscrições
4. Classes
5. Regulamento Particular
6. Percurso
7. Duração da prova
8. Verificações Documentais
9. Verificações Técnicas
10. Equipamento dos Pilotos
11. Organização
12. Sinalização
13. Secções Controladas (Zonas)
14. Delimitações
15. Juizes de Zona
16. Método de avaliação e classificação
17. Definição de penalizações
18. Cartão amarelo
19. Sanções adicionais
20. Reconhecimento do percurso
21. Júri da Prova
22. Seguro da prova
23. Segurança Médica
24. Assistência Técnica
25. Afixação de classificações
26. Classificações do Campeonato e Troféus
27. Cerimónia de Pódio
28. Reclamações
29. Recurso
30. Delegado da FMP
31. Anulação de Provas
32. Casos omissos
33. Glossário do Trial

## **1. CONDIÇÕES GERAIS, OBRIGAÇÕES E RESPONSABILIDADE**

Todos os eventos ou provas (manifestações desportivas) do Campeonato Nacional de Trial Outdoor (CNT) devem respeitar e cumprir os seguintes códigos e regulamentos (doravante e no seu conjunto referidos como “Regulamentação de Trial”):

- Regulamento Particular do evento (RP);
- Regulamento Campeonato Nacional Trial Outdoor FMP;
- Código Desportivo FMP;
- Regulamento Disciplinar FMP;
- Código Médico FMP;
- Regulamento Antidopagem FMP;
- Código Ambiente FMP;
- Regulamento de Prevenção de Manifestações de Violência no Motociclismo;
- Regulamento de Imagem FMP.

O Regulamento do CNT estabelece o quadro regulamentar aplicável a todos os eventos do CNT e compreende, sob a forma de anexos, os regulamentos técnicos das classes do CNT e os regulamentos dos Troféus que se disputam com o CNT.

A regulamentação desportiva e técnica que vigora é a que está publicada no site oficial da Federação de Motociclismo de Portugal (FMP) ([www.fmp.pt](http://www.fmp.pt)).

Todos os pilotos, equipas e seus elementos, promotor, organizadores, oficiais e outros participantes nos eventos do CNT comprometem-se a respeitar e cumprir a “Regulamentação de Trial”, e aceitam submeter-se à jurisdição e poder disciplinar da FMP.

É da responsabilidade de cada piloto garantir que todas as pessoas envolvidas na sua participação no evento cumprem a “Regulamentação de Trial”, podendo o piloto ser penalizado pelo comportamento indevido dessas pessoas.

Os pilotos, os elementos das suas equipas, e demais intervenientes nas provas do CNT exoneram a FMP, o Organizador, bem como os seus colaboradores ou representantes, de qualquer responsabilidade por qualquer perda, dano ou lesão corporal que possam sofrer, ou causar a terceiros, no decurso ou em consequência dos eventos do CNT, renunciando ao eventual direito de reclamação ou ação.

Os pilotos, os elementos das suas equipas, e demais intervenientes nas provas do CNT reconhecem e concordam que participam nas provas do CNT por sua própria conta e risco e assumem toda a responsabilidade por qualquer perda, dano ou lesão corporal que possam sofrer, ou causar a terceiros, no decurso ou em consequência das provas do CNT.

## **2. DEFINIÇÃO DE TRIAL**

O Trial é uma prova de perícia e destreza individual, realizada fora de estrada, que consiste em ultrapassar obstáculos naturais em que habilidade, regularidade e resistência dos pilotos constituem a base dos resultados. A velocidade, ao contrário de todos os outros desportos motorizados, não é factor determinante de sucesso.

As provas são cumpridas em percursos naturais onde se disputam Secções Controladas, denominadas Zonas em que é avaliada a destreza dos pilotos.

Estas Zonas têm vários graus de dificuldade em função das classes que as percorrem.

É atribuído um tempo máximo para cada piloto cumprir cada uma das Zonas, assim como a primeira volta e a prova na sua totalidade.

Neste Regulamento ficam definidos vários formatos de competição que poderão excepcionalmente ser aplicados pelas organizações, desde que aprovados pela Comissão de Trial e sempre com o objetivo de aumentar o desenvolvimento e o crescimento da modalidade.

**2.1.** Trial Tradicional: habitualmente composto por 30 a 32 zonas pontuáveis, repartidas por 2 ou mais voltas; o tempo máximo para percorrer a zona normalmente 1:30min, máximo tempo permitido para a 1ª volta de 2:00 horas e tempo total de prova de 4:00 horas

**2.2.** Trial em Linha – máximo de 32 zonas a percorrer no máximo em 2 voltas, num percurso de ligação extenso e que por essa razão poderá existir uma zona de assistência ou de neutralização, sensivelmente a meio do percurso. Serão fatores de classificação, a pontuação e o tempo total de prova, sendo que a pontuação prevalece sobre o tempo

**2.3.** Trial por Portas – em cada zona, um total de 3 portas de passagem opcional e com 3 níveis de dificuldade e pontuação diferenciada, levarão os pilotos a escolher, em função da sua capacidade. As portas mais fáceis de transpor, equivalente às classes TR4, TR3 e Hobby terão uma penalização de 5 pontos, as portas equivalentes à classe TR2 terão uma penalização de 3 pontos e as portas mais difíceis, equivalentes ao TR1-Elite terão pontuação 0 (zero). Cada piloto terá por cada volta duas tarjetas: uma para as pontuações habituais e a outra para as pontuações obtidas nas portas que transpôs.

Neste tipo de Trial teremos as classificações das várias classes, mas será o vencedor da prova o piloto, independentemente da classe em que compete, que acumule menor pontuação.

**2.4.** Todas as penalizações descritas no artigo 18º aplicam-se em qualquer um destes formatos de competição.

**2.5.** As classes Infantis e Iniciados terão 5 ou 6 zonas pontuáveis a completar por um máximo de 5 voltas.

A Comissão de Trial da FMP, tutela a Escola de Trial da FMP que apoia jovens com potencial e que foram escolhidos durante os eventos de seleção de novos pilotos para a Escola de Trial FMP. Estes eventos realizam-se normalmente no início do ano, nas instalações dos nossos parceiros e que são amplamente divulgados no site da FMP e nas redes sociais. Para mais informação consultar o site oficial da FMP, no menu Modalidades, Documentos.

### **3. INSCRIÇÕES**

**3.1.** O Campeonato e os Troféus Nacionais de Trial são reservados a pilotos titulares de Licença Desportiva Geral ou de Trial pela FMP e a pilotos estrangeiros titulares de licença desportiva internacional FIM ou FIM Europa de Trial ou de licença desportiva de Trial da respetiva federação nacional acompanhada da autorização de participação (*start permission*).

**3.2.** Se o número de inscrições abertas para uma prova for limitado, o número máximo, assim como o sistema de seleção, devem ser estipulados pelo Regulamento Particular.

**3.3.** É da exclusiva responsabilidade do organizador a validação das inscrições, assim como a cobrança do valor correspondente.

**3.4.** As taxas de inscrição para as provas de Trial serão de 40€, exceto para os pilotos a competir pelo primeiro ano que será de 30€, as inscrições nas classes Infantis e Iniciados são grátis. A inscrição para pilotos da Classe Hobby será de 50€.

**3.5.** O valor das inscrições reverte na sua totalidade (com exceção dos Hobbys) para a Organização ou Promotor do evento; dos 50€ de inscrição dos Hobbys, 20€ serão para a FMP (nomeadamente para pagamento do seguro de acidentes pessoais previsto nos artigos 2º, 5º, n.º 1 e n.º 2, e 15º do Decreto-Lei n.º 10/2009, de 12 de Janeiro contratado pela FMP.

**3.6.** O Regulamento Particular de cada prova deve ser publicado na página oficial até 10 dias antes da realização da prova.

**3.7.** Qualquer piloto detentor da Licença Desportiva de Trial fica automaticamente pré-inscrito em todas as provas a partir dessa data.

**3.8.** Os pilotos devem formalizar a sua inscrição através dos meios colocados à disposição pela organização ou em último recurso, no local da prova, durante as Verificações Documentais. Será da responsabilidade da organização manter ou majorar os valores das inscrições feitas no dia da prova. Inscrições após o término das Verificações Documentais, só o Júri da prova pode decidir sobre a sua inscrição na prova.

#### **4. CLASSES**

**4.1.** Existem dois Campeonatos Nacionais, designados Campeonato Nacional de Trial FMP para os pilotos da Classe denominada TR1- Elite e Campeonato Nacional de Mini Trial para os pilotos da Classe denominada Iniciados.

Paralelamente, disputam-se os Troféus Nacionais, que englobam 4 (quatro) Classes assim designadas:

- TR2
- TR3
- TR4
- Infantis

**4.2.** O Campeonato Nacional de Trial é um Campeonato OPEN, pelo que os pilotos estrangeiros poderão participar nas provas do Campeonato e pontuarão para o mesmo, desde que portadores de uma licença de Trial e respectivo *Start Permission* emitido pela sua Federação. Os pilotos nacionais poderão participar com uma licença de Trial ou Geral.

Pilotos com idades entre os 5 e os 13 anos, terão de ser portadores de uma licença Mini Geral; esta licença permite o acesso às classes: Infantis, Iniciados, TR4 e TR3.

**4.3.** Existe ainda a Classe Hobby, para participantes não federados, que não pontua para qualquer Campeonato ou Troféu, tendo apenas uma classificação por prova. Serão distribuídos troféus aos três primeiros classificados.

**4.3.1.** A Classe Hobby destina-se a promover a modalidade Trial e a captar novos participantes e praticantes não federados; o principal objetivo é que se venham a tornar pilotos federados.

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

A idade mínima para a participação na classe Hobby é de 6 anos e a idade limite é 49 anos.

Só podem participar na Classe Hobby pilotos nacionais ou estrangeiros sem licença desportiva no ano do evento e/ou no ano anterior.

Para os pilotos com idade inferior a 18 anos é obrigatório um “Termo de Responsabilidade” assinado por quem exerça as responsabilidades parentais, assumindo total responsabilidade pela participação do menor no evento.

Todos os pilotos Hobby participantes no evento obrigam-se a cumprir o Código Desportivo, Regulamentos e demais legislação aplicável, e aceitam submeter-se à jurisdição e disciplina da FMP.

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

Os pilotos são responsáveis pelo comportamento dos elementos que integram a sua equipa e assistência, podendo ser sancionados pelo Comissário de Zona, pelo Diretor de Prova, pelo Júri, por outro membro da Comissão de Trial ou da Organização, e ainda incorrer num processo disciplinar da FMP.

O Boletim de Inscrição acompanhado da respetiva taxa e da Declaração do piloto em como não tem quaisquer contraindicações para a prática da modalidade, nos termos do artigo 40º, n.º 2, da Lei 5/2007, de 16 de janeiro, podem ser enviados ou entregues à Organização tendo como prazo limite as Verificações Documentais no dia da prova, mas sempre antes do seu início.

A Organização compromete-se a enviar uma listagem nominal dos participantes na Classe Hobby para a FMP ([geral@fmp.pt](mailto:geral@fmp.pt)) e para [fmp@vcs.pt](mailto:fmp@vcs.pt) antes do início das provas para que seja imediatamente acionado o seguro.

Podem participar na Classe Hobby quaisquer motos de Trial que cumpram as especificações referidas no artigo 9.5 do Regulamento de Trial.

A Classe Hobby efetuará o mesmo percurso da Classe TR4 mas poderá sempre optar por qualquer percurso de maior dificuldade (desde que efetuado na sua totalidade).

**4.4.** As classes terão as seguintes classificações em função do grau de dificuldade:

Grau 6, grau 5, grau 4, grau 3, grau 2 e grau 1, sendo que a classe grau 6 corresponde à Classe Trial1- Elite (a de maior dificuldade) e a classe de grau 1, que corresponde à Classe Infantil (a de menor dificuldade).

Campeonato / Troféu	Classe	Grau de dificuldade	
Campeonato Nacional Trial	Tr1 - Elite	Grau 6	
Campeonato Nacional Mini Trial	Iniciados	Grau 2	
Troféus Nacionais	Tr2	Grau 5	
	Tr3	Grau 4	
	Tr4	Grau 3	
	Infantis	Grau 1	
	Veteranos	Grau 4	
	Motos Clássicas	Grau 3	
	Hobby	Grau 3	

**4.5.** Um piloto não é autorizado a pontuar simultaneamente em mais do que uma classe no Troféu do mesmo ano.

**4.6.** Os 3 (três) primeiros classificados em cada dos respetivos Troféus não poderão participar no ano seguinte nas classes de grau de dificuldade inferior.

**4.7.** O vencedor de cada um dos respetivos Troféus deverá no ano seguinte participar numa classe de grau de dificuldade superior.

**4.8.** Nas classes TR1-Elite, TR2, TR3, TR4 e Hobby não existe limitação de cilindrada de moto. Por questões de segurança, não são permitidas motos elétricas nestas classes. (com exceção dos hobbies com moto eléctrica com roda 20"). A idade mínima para TR4 e RT3 será de 10 anos e para as classes TR2 e TR1-Elite será de 14 anos.

**4.9.** A classe Infantil será limitada a jovens dos 5 aos 10 anos de idade e com motos elétricas até roda 20" ou motos a gasolina com cilindrada até 50cc; a classe Iniciados terá como limite máximo de idade 13 anos e com motos elétricas até roda 20" ou motos a gasolina com cilindrada até 80cc. Não são permitidas motos eléctricas de roda 24".

**4.10.** Os mochileiros terão de ter pelo menos 18 anos de idade, exceto para as classes Infantis e Iniciados onde a idade mínima será de 14 anos.

**4.11.** Os pilotos poderão escolher as classes onde pretendem participar desde que tenham o aval da Comissão de Trial da FMP. Para participar na classe TR1-Elite, caberá à Comissão de Trial da FMP a emissão da respectiva autorização.

**4.12.** Para o Campeonato Nacional e o Troféu Nacional será válida a presente Regulamentação, para outras provas extracampeonato, sob a égide da FMP.

**4.13.** Cada classe terá uma cor identificativa, em forma de fundo de autocolante afixado na moto, conforme abaixo se indica:

Campeonato Nacional / Classe TR1: Fundo vermelho/ n.º branco

Campeonato Nacional Mini Trial / Classe Iniciados: Fundo laranja / nº branco

Troféu Nacional / Classe TR2: Fundo azul/nº branco

Troféu Nacional / Classe TR3 e Veteranos: Fundo verde / nº branco

Troféu Nacional / Classes TR4 e Clássicas: Fundo amarelo / nº branco

Troféu Nacional / Classe Infantis: Fundo cinzento / nº branco.

Classe Hobby: Fundo branco / nº preto.

**4.14.** A atribuição dos números será feita na primeira prova do Campeonato e de acordo com a classificação do piloto no ano anterior, mantendo depois esse número o resto do ano.

- TR1-Elite do 1 ao 9;

- TR2 do 10 ao 19;

- TR3 do 20 ao 29;

- TR4 do 30 ao 39;

- Iniciados do 40 ao 59;

- Infantis do 60 ao 79;

- Hobby do 100 ao 199

**4.15.** Será da responsabilidade da Comissão de Trial, fornecer e afixar aquando da verificação técnica os respetivos números nas motos.

**4.16.** Na primeira prova será fornecido a cada piloto um dorsal para o seu mochileiro. O mochileiro terá que o usar, obrigatoriamente, em todas as provas para poder entrar nas zonas. Em caso de esquecimento ou perda do mesmo terá que solicitar no Secretariado um novo antes do início da prova com um custo de 25,00€.

**4.17.** Operadores de imagem e fotógrafos deverão solicitar no secretariado o dorsal para permitir entrar nas zonas para obter imagens, mediante a entrega de um documento de identificação que lhe será restituído no final da prova após a devolução do dorsal.

## **5. REGULAMENTO PARTICULAR**

**5.1.** É obrigatório os Clubes organizadores enviarem à FMP o Regulamento Particular (RP) até 30 dias antes da data da prova, acompanhado das importâncias referentes ao Seguro de Responsabilidade Civil e Taxa de Prova.

**5.2.** Cada piloto deverá consultar o Regulamento Particular em [www.fmp.pt](http://www.fmp.pt) que deverá estar publicado pelo menos 10 dias antes da prova.

**5.3.** O Clube organizador deverá incluir no RP as formas possíveis de inscrição, o valor e os respetivos meios de pagamentos

**5.4.** No RP estará indicado o local e hora da prova, os principais acessos, a entidade organizadora e outras informações julgadas pertinentes. Nele também deverá constar os nomes dos elementos da organização e suas funções na prova

**5.5.** Caso o Clube Organizador não disponha de elementos licenciados para o desempenho das funções oficiais, poderá recorrer a elementos licenciados de outro clube. É obrigatória a existência de um telefone/telemóvel oficial da prova, que deverá estar indicado no R.P. e disponível desde 2 dias antes da prova e até ao final da mesma.

## **6. PERCURSO**

**6.1.** O percurso será de acordo com o formato de Trial escolhido; normalmente no Trial Tradicional será no máximo de 10 Km para percorrer cada uma das quatro voltas e um total de 30 a 32 zonas; tal distância será estipulada no RP Durante o percurso haverá Secções Controladas designadas Zonas, numeradas, e que o piloto deverá cumprir por ordem numérica crescente.

No Trial por Portas, o percurso será idêntico ao do Trial Tradicional.

No Trial em Linha o percurso poderá ter até um limite de 50 km e um total de 30 a 32 zonas percorridas uma só vez; poderá também ter entre 15 a 16 zonas a serem percorridas por 2 vezes (2 voltas); em qualquer das versões será de prever uma zona de abastecimento, sensivelmente a meio do percurso.

Apenas neste local será permitido o reabastecimento, sob pena de exclusão se efetuado noutra local.

É absolutamente proibido o transporte de gasolina fora do depósito de gasolina original da moto. Transportar gasolina em reservatórios suplementares na moto ou no piloto é punido com exclusão. De igual modo é proibido o transporte de gasolina pelo mochileiro ou qualquer outro assistente do piloto em depósitos suplementares; estas ações serão igualmente punidas com exclusão do piloto

O percurso será obrigatoriamente de todo terreno. As passagens em estradas não são autorizadas senão excecionalmente e devem ser estritamente limitadas e policiadas.

**6.2.** O percurso tem de ser cumprido obrigatoriamente num único sentido, não sendo permitido circular em sentido contrário ao do percurso da prova; não serão permitidas alterações, cortes ou modificações ao percurso delineado, sob pena de exclusão.

## **7. DURAÇÃO DA PROVA**

**7.1.** A velocidade média deverá ser igual ou inferior a 15 Km/hora, devendo o tempo total para cada piloto efetuar a prova ser de 4 horas (que poderá ser incrementado ou diminuído, pelo Júri da prova, caso o número de pilotos e/ou as condições atmosféricas o aconselhem; nesse caso, todos os pilotos deverão ser informados de tal alteração antes de ser dada a partida), tendo cada piloto 2 horas para completar a primeira das voltas estipuladas. O controlo de partida é sempre um controlo horário e o controlo final será efetuado sempre no secretariado.

**7.2.** Será aplicada uma penalização de 1 ponto por cada minuto de atraso à chegada quer da primeira volta, quer do final da prova, até um máximo de 20 minutos. Todo o piloto que se apresentar no último controlo de chegada com um atraso superior a 20 minutos sobre o seu horário, será excluído.

**7.3.** Todos os controlos horários de partida e chegada serão sempre validados no Secretariado da prova.

**7.4..** A ordem de partida será definida pelo Secretariado da Prova no acto de confirmação da inscrição pelo piloto (Verificações Documentais) através do número do piloto, por ordem decrescente.

**7.5.** As partidas são dadas de minuto a minuto no local indicado.

**7.6.8.3.** A ordem de partida dos pilotos será sempre a seguinte: TR4, TR3, TR2, TR1-Elite, Classe Hobby, Classe Infantil e por último Classe Iniciados. Esta ordem poderá ser alterada se mencionada no respetivo Regulamento Particular.

## **8. VERIFICAÇÕES DOCUMENTAIS**

**8.1.** Em todas as provas haverá, no horário estipulado, um controlo da documentação oficial do piloto, para formalizar a sua inscrição na prova. Não serão aceites, sem motivo de força maior, controlo de documentação fora do horário estipulado.

**8.2.** Os pilotos federados, devem fazer-se acompanhar da Licença Desportiva e do Cartão de Cidadão, do comprovativo do pagamento prévio do valor da inscrição ou efetuar o pagamento no momento da inscrição. Os pilotos não federados, terão de fazer-se acompanhar do Cartão de Cidadão, do comprovativo do pagamento prévio do valor da inscrição ou efetuar o pagamento no momento da inscrição; caso sejam menores o encarregado de educação terá de preencher e assinar um Termo de Responsabilidade. Pilotos maiores de idade terão também de preencher um Termo de Responsabilidade assim como demonstrar através de Declaração Médica que não tem quaisquer contra-indicações para a prática da modalidade.

## **9. VERIFICAÇÕES TÉCNICAS**

**9.1.** Haverá sempre, antes de cada prova, uma ação de controlo técnico das motos inscritas e que é obrigatória para a participação. O horário desta verificação será o estipulado no Regulamento Particular.

**9.2.** À verificação técnica deve comparecer o piloto, com a moto, o capacete e proteção dorsal. Nenhuma verificação técnica será efetuada sem ter sido feita anteriormente uma verificação documental. Nenhuma verificação técnica será efetuada fora do horário estipulado

**9.3.** O quadro da moto será marcado através de um autocolante, atestando assim a conformidade da mesma.

**9.4.** Em caso de deterioração do escape após a verificação técnica, o piloto deverá informar de imediato o Director de Prova e o Comissário Técnico e proceder a uma nova verificação do mesmo.

**9.5.** As motos a admitir às provas deverão ter as seguintes especificações:

- a. Estarem conformes com as regulamentações técnicas da FMP
- b. Estarem munidas de um corta-corrente que deverá estar obrigatoriamente posicionado no guiador da moto, tipo corta-corrente “de pulseira”.
- c. Poderá ser realizado controlo sonoro, à distância de 2 metros e com o acelerador a fundo não deverão ultrapassar os 104 db (motos 2 tempos) e os 106 db (motos 4 tempos).
- d. Os guarda-lamas não podem ter superfícies irregulares ou cortantes, e as manetes e punhos devem ter as extremidades devidamente arredondados.
- e. O carreto secundário da transmissão deverá estar devidamente protegido com a tampa adequada.
- f. A cremalheira deverá ser do tipo tapada ou então munida de uma proteção. O diâmetro dos orifícios desta proteção não poderá ser superior a 8 mm
- g. Os discos de travão dianteiro e traseiros deverão estar protegidos. Os diâmetros dos orifícios destas proteções ou dos discos não poderão ser superiores a 8 mm
- h. Não serão permitidas manetes sem a bola de proteção e ou partidas
- i. Não serão permitidos punhos de guiador deteriorados nas suas extremidades
- j. Os pousa-pés deverão recolher automaticamente
- k. Os travões (dianteiro e traseiro) terão de funcionar correta e eficazmente
- l. É obrigatória a proteção em esponja dura ou esferovite no centro do guiador
- m. Não é obrigatória a existência de faróis frontal ou traseiro.
- n. Não é obrigatório o uso de matrícula

**9.6** Nas Classes de Tr-Elite, TR2, TR3, e TR4 os pilotos poderão utilizar motos a gasolina sem limite de cilindrada e ou motos elétricas de roda superior a 20”; na Classe de Infantis serão permitidas motos elétricas com roda até 20” ou motos a gasolina com cilindrada até 50cc e na Classe de Iniciados serão permitidas motos elétricas com roda até 20” ou motos a gasolina com cilindrada até 80cc.

**9.7.** São apenas autorizadas três apresentações à verificação, em caso de não conformidade com as normas estipuladas. Após a terceira reprovação, a moto será excluída da prova.

**9.8.** O transporte de combustível em reservatórios adicionais instalados nas motos é interdito; é igualmente interdito o transporte de baterias suplementares nas motos elétricas.

**9.9.** É obrigatória a existência de um extintor adequado durante o abastecimento das motos ou durante o manuseamento das baterias das motos elétricas.

**9.10.** Quando a verificação técnica é finalizada satisfatoriamente, o Comissário Técnico, colocará na moto um autocolante ou marca indelével, com o número do piloto.

**9.11.** As motos disporão de número de prova igual ao do piloto, que deverá ser colocado na parte frontal da moto, na placa do farol ou guarda-lamas da frente, em posição visível.

**9.12.** A ausência de verificação técnica da moto incorre na exclusão do piloto

## **10. EQUIPAMENTO DOS PILOTOS**

**10.1.** O equipamento individual de proteção obrigatório é composto por capacete homologado para motociclismo, luvas botas de proteção de cano alto apropriadas à modalidade, calças e camisola de manga comprida ou, em alternativa, um “mono”, proteção dorsal e joelheiras. Sem este equipamento é proibida a participação do piloto.

**10.2.** Para os pilotos das classes Infantis e Iniciados além equipamento acima descrito, é também obrigatório o uso de cotoveleiras.

**10.3.** Para facilitar a identificação dos pilotos será obrigatória a utilização do número do piloto (exceto para os pilotos da classe Hobby) colado nos laterais do capacete e em local visível. Este número (com um tamanho máximo 6x6 cm) será fornecido pela Comissão de Trial no início do Campeonato e terá a cor a que corresponde a classe em que o piloto participa. Esta obrigação cessa com o uso do dorsal.

**10.4.** No início ou durante o Campeonato, caso exista um patrocinador, poderá ser entregue um DORSAL a cada piloto com o seu número, atribuído em conformidade com o ponto 5.13. deste regulamento, e que cada piloto deverá levar para todas as provas. Caso um piloto perca o seu dorsal deverá pagar 25,00€ à FMP. Todos os Pilotos deverão usar o DORSAL fornecido pela Comissão de Trial exceto nos casos em que os organizadores forneçam um específico para a sua prova, sob pena de exclusão.

**10.5.** Caso existam dorsais para os pilotos, os pilotos da classe Hobby terão de deixar um documento de identificação a ser restituído aquando da devolução do respetivo dorsal no final da prova.

**10.6.** O dorsal do mochileiro será obrigatório em todas as classes e fornecido pela Comissão de Trial. A falta do mesmo impedirá o mochileiro de entrar em zona. Os mochileiros de todas as classes terão de usar camisola de manga comprida, calças compridas, capacete de proteção e luvas. Em dias de calor intenso poderá a direção de prova, permitir aos mochileiros o uso de calções e camisolas de manga curta. Tal informação deverá ser afixada no secretariado em local visível. A falta de equipamento de segurança do mochileiro será o piloto penalizado com 5 pontos

O dorsal de mochileiro, se fornecido em conjunto com o do piloto, será obrigatório em todas as classes

## **11. ORGANIZAÇÃO**

**11.1.** As provas do CNT e dos Troféus só podem ser organizadas por entidades filiadas na FMP.

**11.2.** Qualquer entidade que organize uma prova de Trial oficial da FMP, deverá ter um Diretor de Prova credenciado pela FMP ou pela FIM.

**11.3.** A taxa e o seguro de prova terão de ser liquidados à FMP antes da realização da prova.

**11.4.** Na falta de uma área fechada para as reuniões do Júri as mesmas poderão ser realizadas na tenda da Comissão de Trial e Secretariado da Prova.

**11.5.** Compete ao organizador proceder à proposta do local onde se realizará a prova, assim como a limpeza das áreas onde se irão desenrolar as zonas, os percursos de ligação e implantação do paddock.

**11.6.** Compete ao organizador solicitar e obter todas as autorizações necessárias para a realização da prova.

**11.7.** Compete ao organizador divulgar e promover a prova em todos os meios que lhe forem acessíveis, bem como sinalizar as estradas principais, com setas indicativas com a inscrição TRIAL, até ao local da prova.

- 11.8.** O cartaz promocional a utilizar, será desenvolvido pela organização do evento sendo obrigatório utilizar como base, a matriz fornecida pela Comissão de Trial.
- 11.9.** Compete à organização criar uma equipa de 12 a 24 Comissários e Fiscais de Zona.
- 11.10.** Compete à organização todo o processo de inscrições e respetivos recebimentos.
- 11.11.** Compete à organização assegurar a presença do médico de prova durante todo o evento.
- 11.12.** Compete à organização assegurar a presença das ambulâncias durante todo o evento.
- 11.13.** Compete à organização a desmontagem e limpeza das áreas onde se desenrolou a prova.
- 11.14.** Para mais informações sobre a organização das provas consultar o Caderno do Encargos para Organizador de Provas de Trial em [ww.fmp.pt](http://ww.fmp.pt).

## **12. SINALIZAÇÃO**

As zonas (Secções Controladas) e os percursos (quando existam) devem ser claramente assinalados.

As Zonas terão uma placa no seu início, com o respetivo n.º de ordem. Deverão existir placas/setas indicando o local exato do início da zona, bem como o seu final. Estas placas de fundo branco em tamanho A5, terão o número da Zona no início da mesma e no final existirá uma placa similar com o número da Zona traçado obliquamente a vermelho que significa Fim de Zona.

No interior da zona deverá haver igualmente indicações do “trilho” a percorrer pelos pilotos de cada Classe de acordo com a tabela abaixo:

<b>CLASSE</b>	<b>COR DAS SETAS A PERCORRER – PORTAS A PASSAR</b>
TR1 - Elite	Vermelhas
TR2	Azuis ou por opção vermelhas
TR3	Verdes ou por opção azuis
TR4	Amarelas ou por opção verdes ou azuis
Hobby	Amarelas ou por opção verdes, azuis ou vermelhas
INICIADOS	Laranja ou por opção amarelas
INFANTIS	Cinzentas ou por opção laranja

A passagem pelas portas vermelhas (TR1-Elite) é interdita a todas as outras classes exceto aos pilotos da classe TR2 e Hobby

## **13. ZONAS (SECÇÕES CONTROLADAS)**

**13.1.** Habitualmente 32 Zonas por prova para as Classes de TR1-Elite, TR2, TR3 e TR4 a completar no máximo de 4 voltas e as Classes Infantis e Iniciados terão 5 a 6 zonas pontuáveis a completar num máximo de 5 voltas, cujo grau de dificuldade deve ser variado. O número de Zonas e o número de voltas poderão em casos excecionais ser alterados.

**13.2.** Cada zona deve estar claramente sinalizada e numerada. O princípio e o fim de cada zona devem estar devidamente assinalados tal como indicado no ponto 12.

Cada uma destas zonas é precedida de uma área restrita, corredor de entrada, onde o piloto não pode abandonar a sua moto (5 pontos de penalização) para marcar posição.

**13.3** Uma moto é considerada como estando no interior de uma Zona, desde que o eixo da roda dianteira ultrapasse a linha imaginária da placa “Início de Zona” e até ao momento em que o mesmo eixo cruze a linha imaginária da placa “Fim de Zona”.

**13.4.** O tempo máximo por zona é de 1min30seg, podendo em casos extraordinários ser aumentado ou diminuído de 30 segundos.

## **14. DELIMITAÇÕES**

**14.1.** A largura das zonas deverá ser, no mínimo e desde que possível, de 2 metros. A largura pode, em caso extremo, ser reduzida para um mínimo de 0,80m. Nesse caso, essa passagem deverá ser visivelmente indicada com recurso a setas, posicionadas dos dois lados e viradas para o interior, ou uma posicionada dum dos lados e com a fita delimitadora do outro.

As zonas devem ser ladeadas, tanto quanto possível, por obstáculos naturais, mas as delimitações artificiais em banda ou filme plástico com cerca de 10 cm de largura, definem efetivamente limites laterais das zonas e deverá encontrar-se a cerca de 30 cm de altura em relação ao solo.

**14.2.** As zonas deverão ter, no máximo, 80 metros. Cada zona deverá também ter no seu início, um corredor de acesso visivelmente balizado (aproximadamente 1mt de largura x 2 mt de comprimento) onde o piloto alinhará antes de dar início à sua prestação. O traçado de uma zona nunca pode cruzar-se.

**14.3.** Cada classe, em prova tem de percorrer diferentes percursos dentro das Zonas, pelo interior das portas (ou balizas) com as cores das setas da sua classe

- Classe TR1-Elite: só podem passar por portas com setas vermelhas ou por locais sem setas de outras cores
- TR2: só podem passar por portas com setas azuis ou por locais sem setas de outras cores; por opção poderão passar por portas com setas vermelhas
- TR3: só podem passar por portas com setas verdes ou por locais sem setas de outras cores; por opção poderão passar por portas com setas azuis
- TR4: só podem passar por portas com setas amarelas ou por locais sem setas de outras cores; por opção poderão passar por portas com setas verdes ou portas com setas azuis
- Classe Hobby: só podem passar por portas com setas amarelas ou por locais sem setas de outras cores; excepcionalmente poderão, desde que informem o Comissário de Zona, transpor a Zona por qualquer outra classe de dificuldade superior, desde que a transponha na integra.
- Iniciados: só podem passar por portas com setas laranjas ou por locais sem setas de outras cores; por opção poderão passar por portas amarelas
- Infantis: só podem passar por portas com setas cinzentas ou por locais sem setas de outras cores; por opção poderão passar por portas laranja

**14.4.** O piloto, se assim o desejar, pode percorrer a Zona por outra variante, desde que esta seja duma categoria superior àquela em que se encontre inscrito e a cumpra na totalidade. Para que não seja penalizado por não estar a cumprir o seu percurso, deve dar informação disso ao Comissário de Zona antes de iniciar a sua passagem. O percurso das portas vermelhas é reservado a pilotos da classe TR1-Elite (vermelhos) a pilotos da classe TR2 (azuis) ou a pilotos Hobby.

**14.5.** O acesso ao interior das zonas só é permitido aos pilotos, aos Comissários e aos mochileiros, caso tenham solicitado e obtido autorização para tal.

Apenas com o consentimento do Comissário de Zona, um mochileiro devidamente equipado e com pulseira de mochileiro poderá estar presente dentro da zona, mas não pode em local algum, sob pena de penalização, modificar o traçado (por exemplo, retirando ou colocando pedras para facilitar a progressão do piloto).

**14.6.** No caso de um piloto, durante a sua prestação numa qualquer zona, ser prejudicado por algum animal, membro do público ou objeto subitamente presente no interior da zona, este deverá ser autorizado a repetir essa zona desde o seu início; no entanto, manterá a penalização que trazia até ao local onde foi prejudicado e só a partir daí se encontrará novamente "em prova".

## **15. JUÍZES DE ZONA**

Cada Zona deverá ter um Comissário, com um número variável de fiscais a auxiliá-lo, dependendo do recorte e visibilidade da Zona.

A função deste ou destes será de controlar a prova do piloto e as penalizações que este obtenha; controlam o tempo da prova em Zona, através do cronómetro; o sinal de apito indica o início da prova e se o concorrente ultrapassar o tempo estipulado soará de novo o apito; no final da Zona o piloto para, entrega o cartão ao fiscal que perfurará o mesmo na pontuação obtida. A mesma pontuação será inscrita na folha de controlo da zona.

Por cada zona além do Comissário e dos Fiscais existirá um cronómetro, um apito, um alicate de perfurar e uma folha de pontuações fornecidos pela Comissão de Trial da FMP

O Comissário é o responsável máximo da Zona.

## **16. MÉTODO DE AVALIAÇÃO E CLASSIFICAÇÃO**

**16.1.** Para estabelecimento da classificação, cada concorrente recebe um Cartão de Pontuação (tarjeta) antes de dar início à sua prova.

Os Cartões de Pontuação têm de ser feitos em material resistente, e munidos de um sistema de colocação de tipo colar; são substituídos ao fim de cada volta ao percurso por um novo. Os pilotos são obrigados a exhibi-los ao Comissário de Zona e a qualquer Oficial de Prova quando solicitadas. Os Cartões devem ser colocados ao pescoço pelo piloto. O seu estado de conservação é da inteira responsabilidade do piloto.

**16.2.** No caso de perda ou destruição do Cartão de Pontuação, o piloto perde o direito à reclamação dos pontos obtidos nessa volta.

**16.3.** Na eventualidade de erro na marcação do Cartão de Pontuação, o Comissário de Zona deverá marcar todas as pontuações possíveis dessa zona menos a correta, que assim fica identificada. Em caso de dificuldade extrema na execução da correção, fará menção de tal ocorrência na Folha de Pontuações da Zona.

## **17. DEFINIÇÃO DE PENALIZAÇÕES**

0 (zero) pontos de penalização - "Sucesso" - Concretização da zona sem pontos de penalização e dentro do tempo estipulado

1 ponto de penalização – "Pé no chão" quando uma parte do corpo do piloto ou da moto, exceto a proteção do cárter, os pousa-pés e os pneus, toca no solo ou num obstáculo - árvore, rocha ou talude.

2 pontos de penalização – "2 pés" quando o piloto repete o toque no chão ou num obstáculo

3 pontos de penalização – “3 pés” quando o piloto pela terceira vez repete o toque no chão ou num obstáculo; depois do 3º apoio poderá repetir os apoios ilimitadamente. Se durante a sua progressão na zona fizer 10 ou 20 ou 30 pés serão considerados apenas 3 pontos

5 pontos de penalização - “Fracasso” quando o piloto não consegue atravessar a Zona dentro do tempo regulamentar, tem uma queda, omite uma porta, etc.

No Trial não existe 4 pontos.

DESCRIÇÃO DAS PENALIZAÇÕES	0	1	2	3	5	10	20	EXCL
Percorrer a totalidade da zona pelas setas correspondentes à sua classe, sem qualquer tipo de penalização	X							
Arrastar o pé que está no solo pivoteando o calcanhar ou a ponta do pé	X							
Recuar com os pés nos patins	X							
Com o pé no patim apoiar a ponta da bota	X							
Retirar da zona e com permissão do comissário qualquer objecto que se possa mover e transforme a zona	X							
Tocar com um pé no chão ou um apoio com o corpo ou moto		X						
Arrastar o pé que está no solo sem pivotear o calcanhar ou a ponta do pé		X						
Por cada minuto de atraso no horário de saída		X						
Por cada minuto de atraso no tempo estipulado para a primeira volta		X						
Por cada minuto de atraso no tempo estipulado para a prova		X						
Tocar com dois pés ou com um pé duas vezes ou dois apoios com corpo ou moto			X					
Tocar com um ou dois pés 3 ou mais vezes no chão ou três ou mais apoios com corpo e moto				X				
Tocar em estaca ou fita de modo a que precise de ser reposta na posição original					X			
Queda					X			
Tocar com o guiador no chão					X			
Ultrapassar o tempo estipulado para percorrer a zona					X			
Recuar com um ou dois pés no chão					X			
Cruzar o próprio rasto dentro da zona					X			
Apoiar os 2 pés do mesmo lado da moto					X			
Apoiar os 2 pés atrás do eixo traseiro da moto					X			
Saltar ou passar por cima de uma seta ou fita delimitadora					X			
Receber auxílio exterior					X			
O mochileiro dentro da zona tocar na moto ou no piloto					X			
O mochileiro modificar os limites da zona esticando ou puxando a fita, as estacas ou as setas					X			
Transpor com as linhas dos eixos da moto as fitas delimitadoras					X			
Deslocar, modificar ou acrescentar um objecto dentro da zona modificando o percurso ou a dificuldade da mesma					X			
Ter um apoio sem progressão e tirar uma ou as duas mãos do guiador para tocar qualquer outra parte da moto					X			
Estacionar a moto sem piloto, no corredor de entrada da					X			

Zona para marcar posição								
Entrada do mochileiro na zona sem autorização do fiscal					X			
Omitir uma porta da sua classe dentro da zona					X			
Passar por uma porta de uma classe diferente daquela em que está inscrito					X			
Fazer a zona por portas de classe inferior daquela em que está inscrito					X			
O piloto recusar entrar numa zona						X		
Recusar sair da zona depois do fracasso imediatamente quando o fiscal ordenar						X		
Ausência não justificada à cerimónia do pódio						X		
Ausência do tapete ecológico no paddock						X		
Falta de equipamento do mochileiro						X		
Comportamentos antidesportivos							X	X
Apresentação do cartão amarelo							X	X
Omitir uma zona							X	
Ausência do tapete ecológico nas tarefas assinaladas no ponto 25 do presente regulamento							X	
Treinar dentro da zona								X
Penalização por atraso superior a 20 minutos								X
Cortar caminho nas ligações								X
Circular em sentido contrário nas ligações								X
Circular nas zonas sociais em velocidade excessiva-acima de 30km/hr								X
Abastecer ou trocar baterias fora do paddock ou da zona de assistência								X
Abastecer com o motor a trabalhar								X
Ausência de extintor durante o abastecimento ou troca de baterias								X
Substituição de moto durante a prova ou depois da verificação técnica								X
Reboque da moto no perímetro do evento, sem ser por outro piloto inscrito na prova								X
Transporte de combustível em reservatório extra								X
Apresentar-se sem a sua moto ao fiscal da zona para picar a zona								X
Falta de verificação técnica da moto								X

## 18. CARTÃO AMARELO

**18.1.** Os Cartões Amarelos serão distribuídos por todos os Comissários de Zona e pelos membros do Júri, devendo ser do tamanho A6 (para caber num bolso) e feitos de um material resistente.

**18.2.** O Cartão Amarelo pode ser apresentado a qualquer piloto, a qualquer mochileiro ou a qualquer elemento ligado à equipa que o piloto representa, por incumprimento da Regulamentação de Trial, sem prejuízo de outras sanções.

**18.3.** O Comissário deve mostrar o Cartão Amarelo nos seguintes casos:

- a. Após advertência por atitude e ou comportamento inadequados do piloto, do seu mochileiro ou de algum elemento ligado à equipa que o piloto representa, por recusar a cumprir ou contestar de forma desordeira as instruções que foram transmitidas.
- b. Quando o piloto, o mochileiro ou qualquer elemento ligado à equipa que o piloto representa se dirija aos fiscais, aos elementos da organização ou a outros participantes, incluindo elementos da sua equipa, de forma pouco educada.
- d. Depois do Comissário de Zona comunicar o total das penalidades incorridas, o piloto voltar a entrar nessa Zona.

**18.4.** Logo após os factos, o Comissário de Zona anotarà na “Folha de Pontuação” em seu poder, a penalização extra ao piloto em questão e comunica-a de imediato ao Diretor da Prova e ao Secretariado. Esta informação deve ser apresentada ao Júri logo que possível, mas sempre antes da assinatura dos resultados provisórios.

**18.5.** Por cada infração do Cartão Amarelo serão adicionados 20 pontos extras de penalização à pontuação total do piloto. O Júri pode atribuir sanções adicionais.

**18.6.** O piloto poderá reclamar nos termos do artigo 28.

## **19. SANÇÕES ADICIONAIS**

Todo o piloto, ou mochileiro, que discuta, reclame ou critique em termos extra-desportivos com a Organização, os seus elementos ou a entidade federativa, será alvo de sanções disciplinares promovidas pelo Júri da Prova e que terão as seguintes formas, sem prejuízo de outras sanções poderem ser aplicadas pelo Conselho de Disciplina da FMP:

1ª infração – Repreensão por escrito

2ª infração – Exclusão da prova

O piloto sancionado pode incorrer numa multa de até 200 Euros.

## **20. RECONHECIMENTO DAS ZONAS**

**20.1.** Antes de efetuar cada zona o piloto poderá reconhecer a pé o caminho a percorrer na zona. Para isso terá de pedir permissão ao Comissário de Zona e retirar-se da zona quando este o indicar.

Os treinos com moto nas zonas após a sua marcação são interditos sob pena de exclusão da prova.

**20.2.** Nas verificações documentais será entregue uma pulseira ao piloto, que a deverá usar durante toda a prova, e um dorsal ao mochileiro. Este dorsal será entregue aquando da primeira prova do piloto e será da sua responsabilidade zelar pelo mesmo durante todo o campeonato em boas condições de higiene e de aspeto. O mochileiro só poderá entrar nas Zonas com o dorsal vestido e com autorização do Comissário de Zona.

Em casos pontuais, poderão ser permitidos mais que um mochileiro, desde que autorizado pelo Comissário de Zona ou por um elemento da Comissão de Trial, para ajudar um piloto em zonas consideradas perigosas.

**20.3.** Será permitido aos repórteres de imagem a entrada na Zona para recolha de imagens, desde que devidamente equipados com o dorsal identificativo e com autorização do Comissário de Zona. Para ter acesso a estes dorsais deverão enviar um email à Organização da prova até 3 dias antes da sua realização,

solicitando-os. Os dorsais serão levantados no dia da prova junto do secretariado da prova e terão de ser devolvidos no final do evento.

## **12. JÚRI DA PROVA**

**21.1.** O Júri é composto pelos seguintes oficiais:

- Delegado FMP, que preside às reuniões;
- Director de Prova (*Clerk of the Course*).
- Elemento indicado pela Organização

**21.2.** As decisões do Júri são tomadas por votação por maioria simples e o Presidente do Júri tem voto de qualidade.

**21.3.** Os trabalhos do Júri serão sempre acompanhados pelo Secretário da Prova, que elaborará as atas devidas sob a directriz do Presidente. Sempre que seja julgado oportuno, terão também assento nas reuniões do Júri o Chefe dos Comissários Técnicos e o Delegado dos Pilotos, caso exista, sem direito a voto.

## **22. SEGURO DE PROVA**

O clube ou entidade organizadora de cada prova deverá contratar os seguros necessários e adequados à realização do evento, nomeadamente o seguro de Responsabilidade Civil exigido para provas desportivas motorizadas, atualmente pelo disposto nos artigos 12º e 13º do Decreto-Lei 291/2007, de 21 de Agosto.

## **23. SEGURANÇA MÉDICA**

Os eventos do CNT têm de ter disponível no local da prova um médico, identificado e operativo e, duas ambulâncias, uma Tipo C e outra Tipo B, de acordo com o Código Médico da FMP.

## **24. ASSISTÊNCIA TÉCNICA**

**24.1.** O mochileiro do piloto pode acompanhá-lo durante a prova, transportando ferramentas ou peças suplentes, mas nos corredores de entrada das secções controladas apenas o piloto pode segurar a moto.

**24.2.** O abastecimento só pode ser efetuado no paddock, sobre o tapete ecológico, sempre com o motor desligado e com um extintor na proximidade. A troca de baterias de motos eléctricas segue as mesmas regras. A penalização por abastecer ou trocar baterias com desrespeito ou ausência de qualquer destas regras é a exclusão.

**24.3.** Na Zona de Assistência poderá ser efetuada qualquer tipo de reparação ou manutenção.

**24.4.** O abastecimento, a reparação ou a manutenção deverão ainda ser feitos sobre um tapete ecológico aprovado (conforme artigo 6.1 do código ambiental da FIM). A não utilização do tapete ecológico implica uma penalização de 20 pontos.

**24.5.** Pequenas reparações ou manutenções, desde que não impliquem o manuseamento de fluidos (gasolina, óleos de motor, caixa, travões ou outros, líquido de refrigeração, etc.), poderão ser efetuadas fora da Zona de Assistência e sem utilização do tapete ecológico.

## **25. AFIXAÇÃO DE CLASSIFICAÇÕES**

**25.1.** As classificações provisórias deverão ser afixadas após a chegada do último piloto, logo que possível, e devem ostentar a hora de afixação sendo que passarão a definitivas 30 minutos após serem afixadas.

**25.2.** A Classificação por prova efetua-se de acordo com as penalizações averbadas pelos pilotos, sendo declarado vencedor o piloto que tiver penalizado o menor número de pontos.

**25.3.** Em caso de igualdade, a vantagem será do piloto que tenha cumprido o maior número de Zonas sem penalizações (0 Pontos). Se mesmo assim subsistir uma igualdade, é necessário ter em conta sucessivamente o maior número de “1 Ponto”, “2 Pontos”, “3 Pontos” e, em último caso, o tempo total de prova.

## **26. CLASSIFICAÇÕES DO CAMPEONATO E TROFÉUS**

**26.1.** Haverá uma classificação distinta para cada Classe, com exceção da Classe Hobby.

Por prova, serão atribuídos os seguintes pontos por classe:

1º– 10 Pontos

2º.– 7 Pontos

3º.– 5 Pontos

4º.– 3 Pontos

5º.– 2 Pontos

6º - 1 Ponto

**26.2.** Para que uma classe seja pontuável numa determinada prova terá que ter no mínimo três pilotos à partida, com exceção da Classe Infantil.

**26.3** Todas as pontuações obtidas contam para a classificação final do Campeonato ou Troféu, exceto no caso de o número de provas ser igual ou superior a 10 caso em que apenas contam as 9 melhores classificações obtidas.

**26.4.** No caso de no final do Campeonato ou Troféus haver dois ou mais pilotos empatados com o mesmo número de pontos, o desempate far-se-á através do maior número de 1º lugares, 2º lugares, e assim sucessivamente; no caso do empate ainda subsistir este será decidido a favor do piloto melhor classificado na última prova em que ambos tenham participado.

Para que haja classificação final de um Troféu é necessário que a respetiva Classe tenha pontuado em, pelo menos, metade do número total de provas, com exceção das Classes de Iniciados e Infantis.

**26.5.** No final dos Campeonatos os Campeões Nacionais terão direito a Troféu e Diploma.

**26.6.** No final dos Troféus, os primeiros 3 classificados de cada Classe receberão um troféu.

**26.7.** No final dos Campeonatos existirá uma Marca campeã Nacional de Trial e uma Marca campeã de Mini Trial, que será aquela que obtiver maior número de pontos na respetiva classe. Para a classificação das Marcas conta a classificação (pontuação) da moto melhor classificada em cada corrida.

**26.8.** No final dos Troféus, os primeiros 3 classificados de cada Classe receberão um Troféu.

**26.9.** Para que o Campeonato seja válido é necessário que se cumpram, no mínimo metade das provas agendadas.

## **27. CERIMÓNIA DE PÓDIO**

O pódio, exceto em casos de força maior, será o fornecido pela Comissão de Trial.

A tela por trás do pódio é da responsabilidade da organização e deverá ter as seguintes dimensões mínimas: altura 2.5 metros e largura 2,2 metros e nela deverão constar e, local visível, os logotipos institucionais, FMP e IPDJ, e ainda as empresas parceiras da Comissão de Trial.

No final de cada prova, do Campeonato e Troféu Nacionais, serão distribuídos aos 3 primeiros classificados de cada classe e durante a cerimónia do Pódio, os Troféus, Diplomas ou Medalhas da responsabilidade da organização.

A ausência do piloto, na cerimónia de pódio, sem justificação válida implica uma penalização extra em termos de Campeonato ou Troféu de 10 pontos.

No final do Campeonato a Comissão de Trial entregará aos 3 primeiros classificados dos Troféus e do Campeonato os respetivos Troféus e Diploma.

Os prémios monetários estão interditos.

## **28. RECLAMAÇÕES**

Até 30 (trinta) minutos após a publicação dos resultados provisórios um piloto pode apresentar por escrito e dirigido ao Diretor de Prova reclamação sobre uma classificação. Esta 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.

## **29. RECURSO**

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

## **30. DELEGADO DA FMP**

Em todas as provas a disputar integrantes do Campeonato e Troféu Nacionais de Trial, haverá um representante da FMP, que será o Presidente do Júri, e que será por ele indicado à Organização.

## **31. ANULAÇÃO DE PROVAS**

A anulação pelo Organizador de uma prova calendarizada quer seja de Campeonato Nacional ou Extra-Campeonato fica sujeita às seguintes multas:

- anulação com mais de 60 dias: 350€;
- anulação com menos de 60 dias: 700€.

## **32. CASOS OMISSOS**

Todas os casos omissos neste Regulamento, apelos ou dúvidas na sua interpretação serão julgados e resolvidos pela Comissão de Trial da FMP, em conformidade com a “Regulamentação de Trial”.

### 33. GLOSSÁRIO DO TRIAL

Para facilitar a compreensão da linguagem usada na modalidade, deixamos abaixo os termos mais comuns:

Percurso- caminho de ligação entre as zonas; no nosso Campeonato o percurso é mínimo, pelo que os mochileiros habitualmente não precisam de moto para acompanhar o seu piloto

Horário de saída- depois de todas as inscrições feitas, é afixada a lista dos pilotos com a respetiva hora de saída, a hora limite para a conclusão da primeira volta e a hora limite para o final da prova

Tarjeta – cartão de pontuação entregue ao piloto, pelo secretariado ao início de cada volta onde os fiscais de zona marcarão a pontuação obtida; é com base neste cartão se fazem as classificações

Folha de pontos dos fiscais- listagem fornecida pelo secretariado a cada um dos Comissários de Zona na qual constam os nomes e números de todos os pilotos e na qual anotam a pontuação de cada piloto que realizou essa zona; é escrita exatamente a mesma pontuação que foi marcada na tarjeta do piloto e serve para confirmar pontuações que por vezes estão menos bem marcadas nas tarjetas

Picar- o fiscal marcar a tarjeta do piloto com a pontuação obtida; o fiscal marcar a tarjeta com a pontuação máxima por recusa do piloto em fazer a zona

Partir estaca – bater com alguma parte do corpo ou da moto e partir a estaca de sinalização

Partir a fita – bater com alguma parte do corpo ou da moto e partir a fita delimitadora da zona

Passou o tempo – demorar a realizar a zona mais que 1 minuto e 30 segundos regulamentares

Zero – realizar toda a zona sem nenhuma penalização

Cinco – fracassar na realização da zona

Penalizar – estar além do tempo limite

Mochileiro – assistente do piloto que normalmente o acompanha dentro da zona; dá-lhe indicações do caminho e das técnicas a utilizar; em caso de necessidade pode agarrando, impedir a queda do piloto ou da moto.