



## FEDERAÇÃO DE MOTOCICLISMO DE PORTUGAL

### REGULAMENTO GERAL DE ENDURO

#### CAMPEONATO NACIONAL DE ENDURO CFL 2023

Aprovado pela Direção em 05/01/2023

#### ÍNDICE

1.	DEFINIÇÃO .....	3
2.	PERCURSO.....	3
3.	PUBLICAÇÃO DO REGULAMENTO PARTICULAR.....	4
4.	JURISDIÇÃO .....	4
4.1.	Composição do Júri.....	5
4.2.	O Presidente do Júri .....	5
4.3.	Reuniões de Júri .....	5
4.4.	O Diretor de Prova .....	5
4.5.	Oficiais .....	6
5.	CLASSIFICAÇÃO .....	6
6.	PARAGEM ANTECIPADA DA PROVA .....	9
7.	LICENÇAS DOS PILOTOS.....	9
8.	NÚMERO DE INSCRIÇÕES.....	9
9.	TAXA DE INSCRIÇÃO.....	10
10.	CATEGORIAS E CLASSES.....	11
11.	MOTOCICLOS.....	15
12.	VERIFICAÇÕES .....	17
13.	CONTROLO DOS MOTOCICLOS DURANTE A PROVA .....	21
14.	SUBSTITUIÇÃO DO MOTOCICLO OU MUDANÇA CLASSE.....	21
15.	PARQUE FECHADO.....	21
16.	ZONA DE PARTIDA.....	22
17.	ORDEM DE PARTIDA.....	23
18.	PREPARAÇÃO PARA A PARTIDA .....	24
19.	PARTIDA .....	24
20.	ABASTECIMENTO.....	25
21.	PROIBIÇÃO DE RECORRER A UMA FORÇA MOTRIZ EXTERIOR.....	26
22.	AJUDA EXTERIOR.....	26
23.	DESISTÊNCIA.....	26
24.	SINALIZAÇÃO.....	26
25.	REGRAS DE CIRCULAÇÃO.....	27
26.	SEGUROS (Responsabilidade Civil).....	27
27.	ZONAS IMPRATICÁVEIS .....	27
28.	CONTROLOS HORÁRIOS .....	28
29.	CRONOMETRAGEM.....	28
30.	FICHA DE CONTROLO DE PASSAGEM.....	29
31.	SINALIZAÇÃO DOS CONTROLOS HORÁRIOS .....	29
32.	DISPOSIÇÕES DOS CONTROLOS HORÁRIOS.....	29
33.	TOLERÂNCIA DE CHEGADA .....	30



34.	EFEITO DAS PENALIZAÇÕES NOS CONTROLOS HORÁRIOS.....	30
35.	LIMITE DE ATRASO.....	30
36.	PEDIDO DE TOLERÂNCIAS ESPECIAIS.....	30
37.	CONTROLO DURANTE O PERCURSO.....	31
38.	PROVAS ESPECIAIS.....	31
38.1.	Disposições Gerais.....	31
38.2.	Cross Test - CT.....	33
38.3.	Enduro Test - ET.....	33
38.4.	Extreme Test – EX.....	34
38.5.	Super Especial - SE.....	34
39.	VERIFICAÇÕES FINAIS.....	34
40.	LISTA DE PENALIZAÇÕES.....	35
40.1.	Em dinheiro.....	35
40.2.	Em tempo.....	35
40.3.	Exclusão.....	36
41.	ACEITAÇÃO DAS DECISÕES OFICIAIS.....	37
42.	PEDIDO DE CLARIFICAÇÃO.....	37
43.	PROTESTOS E RECLAMAÇÕES.....	37
43.1.	Protestos sobre motos.....	37
43.2.	Protestos sobre a gasolina.....	38
43.3.	Reclamações sobre classificação ou comportamento de outro piloto.....	38
44.	RECURSOS.....	39
45.	RESULTADOS.....	39
46.	EQUIPAMENTO E ROUPA DE PROTEÇÃO DURANTE A COMPETIÇÃO.....	39
47.	REQUISITOS MÉDICOS MÍNIMOS PARA A MODALIDADE ENDURO.....	40
48.	SITUAÇÕES OMISSAS.....	41
	ANEXO 1 – MINI ENDURO E PROMO SENHORAS.....	42
	ANEXO 2 – CLÁSSICAS.....	44
	ANEXO 3 - HOBBY.....	47



## 1. DEFINIÇÃO

O Enduro é uma prova de regularidade, que se desenvolve total ou parcialmente por veredas e caminhos, pistas ou estradas abertas à circulação viária normal. No seu percurso integrar-se-ão várias provas classificativas – especiais cronometradas – que são provas organizadas em percursos fechados que geralmente são determinantes para a classificação final da prova.

## 2. PERCURSO

O percurso deve ser praticável em quaisquer condições atmosféricas por motociclos da Categoria 1 – Grupo A1 (art. 01.05 Technical Rules Enduro FIM)

Cada volta deve ter uma distância máxima de 60 (sessenta) Km, incluindo a distância das especiais. O tempo permitido para percorrer cada volta deverá rondar as 02h00m. O percurso deverá ser aprovado pela Comissão de Enduro da FMP.

O tempo total por dia de competição deve ser superior a 05h00m e inferior a 07h30m, incluindo os quinze minutos do último controlo horário.

<b>Categoria</b>	<b>Características do percurso</b>	<b>Nº de voltas Evento de 1 dia</b>	<b>Nº de voltas Evento de 2 dias</b>
ELITE	Executa todo o percurso	3 ou 4 voltas	- 3 Voltas no 1º dia - 3 ou 4 voltas 2º dia.
OPEN	Pode ter alternativas ao percurso- desvios cor vermelha	3 ou 4 voltas	- 3 Voltas no 1º dia - 3 ou 4 voltas 2º dia.
VETERANOS	Alternativas ao percurso - desvios cor verde	3 Voltas	3 Voltas
SENHORAS	Alternativas ao percurso - desvios cor verde	4 Voltas	4 Voltas
SUPERVETERANOS	Alternativas ao percurso - desvios cor azul	2 Voltas	2 Voltas
VERDES	Alternativas ao percurso - desvios cor	3 Voltas	3 Voltas

	verde		
PROMOÇÃO	Alternativas ao percurso - desvios cor azul	2 Voltas	2 Voltas
HOBBY	Alternativas ao percurso - desvios cor azul	2 Voltas	2 Voltas
MINI ENDURO	Percurso próprio	4 Voltas – Juniores 4 Voltas - Juvenis 3 Voltas - Iniciados	
PROMO SENHORAS	Percurso próprio	3 Voltas	
CLÁSSICAS	Percurso próprio	3 Voltas	

### 3. PUBLICAÇÃO DO REGULAMENTO PARTICULAR

O Regulamento Particular deve conter todas as questões descritas no modelo tipo de Regulamento Particular, controlos horários, programa, taxa de inscrição, morada e e-mail do Clube organizador, oficiais de prova, demais informação, e deverá obrigatoriamente ser tornado público pelo menos três semanas antes da realização da prova.

O referido Regulamento deverá ser enviado à Federação de Motociclismo de Portugal (FMP) para aprovação com a antecedência mínima de 1 mês antes do início da prova. Toda a prova cujo Regulamento Particular não seja enviado no referido prazo poderá ser cancelada pela FMP, sendo o Clube Organizador responsável pelas correspondentes penalidades.

### 4. JURISDIÇÃO

A prova é supervisionada por um Júri que interpretará e decidirá de acordo com o Regulamento Particular (RP), o Regulamento Geral de Enduro (RGE), o Código Desportivo da FMP e Regulamento de Enduro da Federação Internacional de Motociclismo (FIM). O Júri tem ainda competência para decidir qualquer questão omissa nos regulamentos.

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



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

Os pilotos são ainda responsáveis pelo comportamento das pessoas que integram a sua equipa e assistência, podendo ser sancionados também pelos seus comportamentos.

#### 4.1. Composição do Júri

Em todas as Provas o Júri será composto, pelo menos, por um Presidente e dois Membros com direito a voto. O Presidente do Júri e um dos membros do Júri serão nomeados pela FMP; o outro membro do Júri será nomeado pelo Organizador. Os membros do Júri terão de possuir licença desportiva FMP de Oficial.

#### 4.2. O Presidente do Júri

O Presidente do Júri tem voto de qualidade em caso de empate.

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

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

#### 4.3. Reuniões de Júri

Nas reuniões de Júri podem ainda participar as seguintes pessoas, sem direito a voto:

- O Diretor de Prova. (se for também membro do Júri tem direito a voto).
- O Comissário Técnico.
- O Chefe Cronometrista.
- Membros da Direção da FMP.
- Chefes de equipas.
- Um representante dos pilotos.
- Qualquer pessoa convocada pelo Presidente do Júri.

#### 4.4. O Diretor de Prova

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



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

As provas do Campeonato Nacional de Enduro têm obrigatoriamente um Diretor Adjunto.

O Diretor de Prova deve dar conhecimento das suas decisões ao Presidente do Júri logo que lhe seja possível.

#### 4.5. Oficiais

Será obrigatória a exibição da lista de Oficiais responsáveis presentes na manifestação no quadro oficial de prova. Estes deverão ser possuidores de uma licença de oficial emitida pela FMP.

### 5. CLASSIFICAÇÃO

A classificação será obtida de acordo com as penalizações referidas no artigo 40º e o somatório dos tempos obtidos nas provas especiais referidas no artigo 38º. O piloto que totalizar a menor penalização e, em caso de igualdade, o menor tempo total nas provas especiais será o vencedor da sua classe.

Os pontos a atribuir na classificação das classes são, por cada dia de prova:

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

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

Piloto A – 28`20`` - 20 pontos

Piloto B – 28`20`` - 20 pontos

Piloto C – 30`00`` - 15 pontos



Nas provas de dois dias, os pilotos pontuam por cada dia de prova para o respetivo Campeonato ou Troféu mas a classificação do evento é obtida pela soma dos tempos das especiais e penalizações dos dois dias.

Nas provas de dois dias apenas são elegíveis para prémios do evento os pilotos que se tenham classificado nos dois dias de prova.

Nas provas de dois dias um piloto que não se tenha classificado num dia poderá participar no dia seguinte desde que satisfaça as seguintes condições:

- ter realizado as verificações administrativas e técnicas no primeiro dia e ter o motociclo em parque fechado
- se retirou o motociclo do Parque Fechado, deve apresentá-lo para nova verificação técnica nunca antes da hora ideal prevista para a sua chegada ao controle horário final (parque fechado) desse dia e até 60 minutos após esta hora como máximo;
- o chassis do motociclo tem de ser o marcado nas Verificações Técnicas iniciais da prova;
- o motociclo deve ser submetido a uma verificação técnica completa, incluindo o teste de ruído.

Para a pontuação final dos Campeonatos e Troféus serão consideradas todas as classificações de cada piloto.

Na categoria Elite será atribuído ao vencedor de cada especial de cada prova 1 (um) ponto extra para a classificação do campeonato. No caso de o piloto não terminar a prova (desistência, desclassificação, etc.) a pontuação extra para o campeonato não será atribuída, nem beneficiará o piloto seguinte.

Os pilotos serão ordenados por ordem decrescente da soma dos pontos obtidos nas provas pontuáveis. O piloto com maior número de pontos será declarado Campeão Nacional ou Vencedor de Troféu Nacional, o que se segue será o segundo classificado, o seguinte terceiro classificado e assim sucessivamente.

Os casos de empate resolvem-se a favor do piloto que tiver obtido mais primeiros lugares. Se o empate subsistir resolve-se a favor do piloto que tiver obtido mais segundos lugares; se ainda subsistir o empate resolve-se a favor do piloto com mais terceiros lugares, e assim sucessivamente. Se o empate se mantiver o título será decidido a favor do piloto que obteve melhor classificação no último dia de Prova.



Os Campeonatos e Troféus Nacionais de Enduro são OPEN. Os pilotos estrangeiros que participem nas diferentes categorias recebem o prémio da prova, a pontuação da classificação obtida e serão declarados Campeões Nacionais ou Vencedores de Troféu caso conquistem o maior número de pontos nos respetivos Campeonatos ou Troféus.

<b>Categoria</b>	<b>Títulos FMP</b>
ELITE	Campeão Nacional Elite Absoluto Campeão Nacional Elite I Campeão Nacional Elite II
OPEN	Campeão Nacional Open Absoluto Vencedor Troféu Nacional Open I Vencedor Troféu Nacional Open II
VETERANOS	Campeão Nacional Veteranos
SENHORAS	Campeã Nacional Senhoras
SUPERVETERANOS	Campeão Nacional Super Veteranos
VERDES	Vencedor Troféu Nacional Verdes Geral Vencedor Troféu Nacional Verdes I Vencedor Troféu Nacional Verdes II Vencedor Troféu Nacional Verdes III Vencedor Troféu Nacional Youth Cup
PROMOÇÃO	Vencedor Troféu Nacional Promoção
MINI ENDURO	Campeão Nacional Infantil Campeão Nacional Juvenil Campeão Nacional Junior
PROMO SENHORAS	Vencedora Troféu Nacional Promo Senhoras
CLÁSSICAS	Vencedor Troféu Nacional Classe 0 Vencedor Troféu Nacional Classe 1 Vencedor Troféu Nacional Classe 2 Vencedor Troféu Nacional Classe 3 Vencedor Troféu Nacional Classe 4



## **6. PARAGEM ANTECIPADA DA PROVA**

Se uma prova for interrompida pelo Júri poderá não ser recomeçada.

Se a prova for interrompida antes de a maioria dos pilotos ter completado pelo menos metade da distância total, o dia é declarado nulo e não válido; se é interrompida após a maioria dos pilotos terem completado pelo menos metade da distância total, o Júri decidirá se o dia é declarado nulo e não válido, ou declarará os resultados e prémios que considere justos de acordo com as circunstâncias.

## **7. LICENÇAS DOS PILOTOS**

Poderão participar e pontuar os pilotos nacionais e estrangeiros, titulares de licença de Enduro emitida pela FMP ou por qualquer Federação Motociclista filiada na FIM, devendo neste caso ser uma licença internacional de enduro acompanhada de uma permissão de participação (“start permission”) da respetiva federação. O piloto respeitará durante a Prova a legislação em vigor relativamente à circulação viária, sendo o único responsável, civil e criminalmente, por todas as ações ou omissões contra as referidas regras durante o decorrer da Prova.

A autorização HOBBY poderá ser adquirida no secretariado da prova junto de um membro da Comissão de Enduro.

Serão admitidos a participar pilotos a partir da idade mínima de 14 anos, titulares de uma licença de condução correspondente ao tipo de motociclo utilizado.

Os pilotos com idade superior a 50 anos devem apresentar na FMP atestado médico com electrocardiograma de esforço, até 15 dias antes da primeira prova em que pretende participar, a fim de ser concedida autorização de participação pelo médico da FMP.

## **8. NÚMERO DE INSCRIÇÕES**

A Organização tem o direito de fixar o número mínimo e máximo de inscrições, que deve ser aprovado pela FMP e publicado no Regulamento Particular.

Qualquer prova pode ser anulada se o número de inscrições recebidas for inferior ao mínimo estabelecido.

Se houver inscrições em excesso, o método de seleção deve ser estipulado no Regulamento Particular. Os pilotos que estejam classificados nos dez primeiros lugares do campeonato ou troféu, bem como os dez melhores classificados de cada campeonato ou troféu do ano anterior terão



prioridade de inscrição, sempre que tenham realizado a sua inscrição a tempo e da forma regulamentar – todos os pilotos federados terão prioridade sobre os Hobby.

## 9. TAXA DE INSCRIÇÃO

O prazo para aceitação de inscrições para as provas pontuáveis nos Campeonatos e Troféus Nacionais termina três dias úteis antes do início da Prova.

<b>Categoria</b>	<b>Evento de 1 dia</b>	<b>Evento de 2 dias</b>
ELITE	60 €	80 €
OPEN	60 €	80 €
VETERANOS	60 €	80 €
SENHORAS	50 €	60 €
SUPERVETERANOS	60 €	80 €
VERDES	60 €	80 €
PROMOÇÃO	60 €	80 €
HOBBY	70 €	80 €
MINI ENDURO	40 €	
PROMO SENHORAS	40€	
CLÁSSICAS	40 €	

O Boletim de Inscrição bem como a correspondente taxa de inscrição deverão ser enviados ao Clube Organizador até três dias úteis antes do início da Prova. O Clube Organizador poderá aceitar inscrições até ao início das verificações administrativas mediante o pagamento de uma taxa adicional de 25,00 Euros.

O piloto é o único responsável pelas informações constantes na sua inscrição e pela sua participação no evento, bem como por todas as pessoas envolvidas na sua assistência. Qualquer ação ou omissão que constitua infração ao Código Desportivo e demais leis e regulamentos aplicáveis, do piloto ou dos membros da sua assistência, será julgada pelo Júri da Prova, que aplicará eventuais penalizações, podendo estas ir até à exclusão do piloto.

Tanto a FMP como o Organizador podem recusar uma inscrição desde que por razões justificáveis.

A Comissão de Enduro FMP em casos excecionais pode revogar a decisão do Clube Organizador.



## 10. CATEGORIAS E CLASSES

Todos os motociclos da Categoria 1, Grupo A1, (art. 01.05 Technical Rules Enduro FIM) serão admitidos a participar numa prova de Enduro.

Os motociclos devem estar conforme o Regulamento Técnico da FIM anexo 01 “Enduro”.

As categorias e classes dos Campeonatos e Troféus são as seguintes:

<b>CAMPEONATOS NACIONAIS DE ENDURO</b>		
<b>CATEGORIA</b>	<b>CLASSES</b>	
<b>ELITE</b>	<b>ELITE 1</b> Motociclos: - Motociclos até 250 2T e 250 4T	<b>ELITE 2</b> Motociclos: - Motociclos + 250 2T e + 250 4T
<b>OPEN</b>	<b>OPEN 1</b> (Troféu Nacional) Motociclos: - Motociclos até 250 2T e 250 4T	<b>OPEN 2</b> (Troféu Nacional) Motociclos: - Motociclos + 250 2T e + 250 4T
<b>SENHORAS</b>	- Motociclos 2T e 4T com cilindrada livre	
<b>VETERANOS</b>	- Motociclos 2T e 4T com cilindrada livre - Pilotos com idade igual ou superior a 40 (quarenta) anos no dia 1 de Janeiro do ano de início do Campeonato	
<b>SUPER VETERANOS</b>	- Motociclos 2T e 4T com cilindrada livre - Pilotos com idade igual ou superior a 49 (quarenta e nove) anos no dia 1 de Janeiro do ano de início do Campeonato	
<b>MINI ENDURO (ANEXO I RGE)</b>	<b>INFANTIS</b> - Motos 2T até 65CC e Motos 4T até 110CC – Idade entre 8 e 12 (oito e doze) anos, completados ou a completar no ano de início do Campeonato  <b>JUVENIS</b> - Motos 2T até 85CC e Motos 4T até 150CC – Idade entre 11 e 14	



	<p>(onze e catorze) anos, completados ou a completar no ano de início do Campeonato</p> <p>JUNIORES - Motos até 150CC 2T – Idade entre 13 e 18 (treze e dezoito) anos, completados ou a completar no ano de início do Campeonato</p>
--	--

<b>TROFÉUS NACIONAIS DE ENDURO</b>	
<b>VERDES</b>	<p>VERDES 1 – Motociclos: 2T até 150CC e 4T até 250CC</p> <p>VERDES 2 – Motociclos: 2T &gt; 175CC e até 250CC e 4T &gt; 290CC e até 450CC</p> <p>VERDES 3 - Motociclos: 2T &gt; 290CC e 4T &gt; 475CC</p> <p>YOUTH CUP – Motociclos até 150CC – Idade inferior a 21 (vinte e um) anos no dia 1 de Janeiro do ano de início do Troféu</p>
<b>PROMOÇÃO</b>	- Motociclos 2T e 4T com cilindrada livre
<b>PROMO SENHORAS</b> (ANEXO I RGE)	- Motociclos 2T e 4T com cilindrada livre
<b>CLÁSSICAS</b> (ANEXO II RGE)	<p>CLASSE 0 – Motociclos 50CC até 1992</p> <p>CLASSE 1 – Motociclos até 1980 inclusive</p> <p>CLASSE 2 – Motociclos de 1981 até 1986</p> <p>CLASSE 3 – Motociclos de 1987 até 1992</p> <p>CLASSE 4 – Motociclos 4 tempos até 1996</p>
	<b>HOBBY</b>
<b>HOBBY</b> (ANEXO III RGE)	<p style="text-align: center;">- Motociclos 2T e 4T com cilindrada livre</p> <p style="text-align: center;">- Pilotos não federados nos últimos 3 anos (2021, 2022 e 2023)</p>



## CATEGORIA ELITE

Na categoria Elite poderão participar os pilotos que se insiram nas Classes Elite 1 e Elite 2 conforme tabela deste artigo 10 do RGE.

Os 4 primeiros classificados das Classes Elite 1 e Elite 2 do campeonato do ano anterior não podem mudar da categoria Elite no ano seguinte.

Os restantes participantes das Classes Elite 1 e Elite 2 do campeonato do ano anterior não podem mudar para as categorias de iniciação – Verdes e Promoção.

## CATEGORIA OPEN

Na Categoria OPEN poderão participar os pilotos que se insiram nas Classes Open 1 e Open 2 conforme tabela deste artigo 10 do RGE.

O Campeão Nacional da categoria Open Absoluto do campeonato do ano anterior só pode participar na categoria Elite no ano seguinte.

Os 8 primeiros classificados da categoria OPEN Absoluto do campeonato do ano anterior, exceto o Campeão Nacional que sobe para a categoria ELITE;

- Os 2 primeiros classificados das classes VERDES I, VERDES II e VERDES III do troféu nacional de verdes do ano anterior;
- Um piloto que tenha sido Campeão Nacional da Categoria OPEN, não poderá ingressar novamente nesta classe nos 2 anos subsequentes ao seu título.

## CATEGORIA SENHORAS

Na categoria SENHORAS poderão participar as pilotos do sexo feminino conforme tabela do artigo 10º.

## CATEGORIA MINI ENDURO

Consultar Anexo I deste RGE.

## CATEGORIA VERDES

Nos Troféus Nacionais Verdes os pilotos serão agrupados nas classes descritas na tabela do artigo 10 do Regulamento Geral de Enduro.



Nestes Troféus Verdes não poderão participar:

- Os dois primeiros classificados das classes VERDES I, VERDES II e VERDES III dos dois anos anteriores;
- Os oito primeiros classificados da categoria Open do ano anterior.

Na classificação GERAL dos VERDES as classes pontuáveis serão VERDES 1, 2, 3.

A Classe YOUTH CUP está inserida na classe Verdes I e só terá pontuação se houver três ou mais pilotos inscritos.

#### CATEGORIA PROMO SENHORAS

Consultar Anexo I deste RGE.

#### CATEGORIA CLÁSSICAS

Consultar Anexo II deste RGE.

#### CATEGORIA HOBBY

Consultar Anexo III deste RGE.

- Só podem participar na Categoria Hobby pilotos sem licença desportiva em qualquer federação ou modalidade motociclísticas nos últimos três anos (2021, 2022 e 2023).
- A Categoria Hobby terá apenas uma classificação em cada dia de prova, podendo ser distribuídos troféus aos três primeiros classificados, não pontuando para qualquer campeonato ou troféu.

#### PLACAS DE NÚMERO

• CLASSES	Cor do Fundo	Cor dos Números	Numeração
ELITE	Amarelo – RAL 1003	Preto	1 - 99
OPEN I	Vermelho - RAL 3020	Branco	100 - 149
OPEN II	Vermelho - RAL 3020	Branco	150 - 199
VERDES I	Verde - RAL 6002	Branco	200 - 299
VERDES II	Verde – RAL6002	Branco	300 - 399



VERDES III	Verde – RAL6002	Branco	400 - 449
VETERANOS	Verde – RAL6002	Branco	450 - 499
SUPER VETERANOS	Azul - RAL 5005	Branco	500 - 549
SENHORAS	Rosa – RAL3017	Preto	550 - 599
PROMOÇÃO	Azul - RAL 5005	Branco	600 - 699
HOBBY	Azul - RAL 5005	Branco	700 - 850
INFANTIS	Vermelho - RAL 3020	Preto	100 – 149
JUVENIS	Amarelo - RAL 1003	Preto	1 – 49
JUNIORES	Preto – RAL 9004	Branco	50 – 99
PROMO SENHORAS	Rosa – RAL3017	Preto	150 – 169
CLÁSSICAS	Amarelo - RAL 1003	Preto	170 - 250

Os Números têm que ter um espaçamento mínimo de 1cm entre eles.

Os números serão atribuídos por classe – Elite, Open, Senhoras, Veteranos, Verdes, Super Veteranos e Promoção mediante solicitação à FMP.

Se um piloto quiser um número específico deverá fazer o pedido à FMP até um mês antes da 1ª prova.

Os números serão fixos para todas as classes e para todo o campeonato, exceção feita à Classe HOBBY.

Os números para a Classe Hobby serão atribuídos pela Organização.

## 11. MOTOCICLOS

Cada motociclo inscrito deverá estar conforme os requisitos do Código da Estrada em vigor.

É obrigatória iluminação dianteira, traseira de presença e de travagem.

A iluminação de travagem pode ser ativada pelo travão dianteiro ou traseiro.

A matrícula do motociclo deve ser inscrita numa placa fixa ao guarda-lamas traseiro ou a um porta matrículas, e não pode ser escrita à mão.

A placa de matrícula não pode ultrapassar a largura do guarda-lamas.

O guiador deve ser equipado com uma proteção na barra transversal.

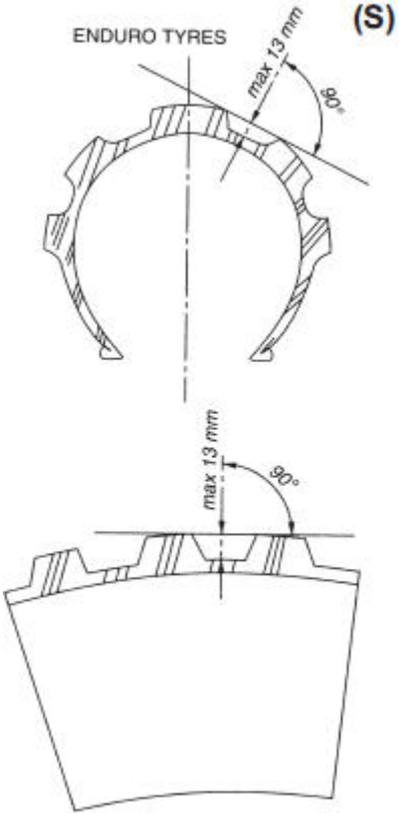


Os guiadores sem barra transversal devem ser equipados com uma proteção localizada no meio do guiador, cobrindo amplamente as fixações do guiador.

Os silenciadores devem ser verificados num controlo de som conforme art. 01.79 Technical Rules Enduro FIM durante as Verificações Técnicas e serão marcados pelo Organizador.

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

<b>Categorias</b>	<b>Características dos pneus</b>
ELITE	A marca de homologação “E” e o número, devem estar presentes nas paredes laterais dianteiras e traseiras dos pneus.
OPEN	A marca de aprovação DOT também é aceite.
VETERANOS	O pneu traseiro deve apresentar uma ranhura do piso com profundidade máxima de 13 mm. Essa profundidade deve ser medida entre o "mínimo" da ranhura do piso e uma linha tangente à parede lateral (ver Diagrama S).
SENHORAS	
SUPER VETERANOS	
VERDES	

PROMOÇÃO	
HOBBYS	
MINI ENDURO	<p>A marca de homologação “E” e o número, devem estar presentes nas paredes laterais dianteiras e traseiras dos pneus.</p> <p>A marca de aprovação DOT também é aceite.</p>
PROMO SENHORAS	
CLÁSSICAS	

## 12. VERIFICAÇÕES

Os pilotos devem respeitar os horários da tabela afixada no quadro oficial da prova, a qual indica o horário que cada uma das classes deve realizar a sua verificação administrativa e técnica.

As Provas para o Campeonato Nacional de Enduro terão o seguinte horário:

Provas de 1 dia

Na véspera do 1º dia de prova:



- Verificações administrativas: das 16:00 às 20:00
- Verificações técnicas: das 16:30 às 21:00
- Ou outro conforme regulamento particular.

No dia da prova:

- Verificações administrativas: das 08:00h às 08:30
- Verificações técnicas: das 08:00h às 08:30
- Ou outro conforme regulamento particular.
- Hora de partida do primeiro piloto: 09:00

Provas de 2 dias

Na véspera do 1º dia de prova:

- Verificações administrativas: das 19:00 às 21:00
- Verificações técnicas: das 20:00 às 22:00

No 1º dia de prova:

- Verificações administrativas: das 08:00 às 09:30
- Verificações técnicas: das 08:00 às 10:00h
- Hora de partida do primeiro piloto: 11:00h (à consideração do júri).

No 2º dia de prova:

- Hora de partida do primeiro piloto: 9:00h.

12.1. É obrigatória a presença do piloto nas Verificações Administrativas e Técnicas.

Nas Verificações Administrativas serão controlados os seguintes documentos:

- Licença Desportiva (exceto na Classe Hobby);
- Cartão do Cidadão;
- Carta de Condução;
- Livrete do Motociclo;
- Seguro (Carta Verde).

Durante as Verificações Documentais e quando a equipa de cronometragem presente utilize transponders, os pilotos que ainda não tenham adquirido o respetivo suporte para a fixação



na moto terão de o fazer sendo o seu custo de 5,00€ não reembolsável (quem já o tiver na moto não necessita de adquirir outro).

Durante as Verificações Documentais poderá ser colocada uma bracelete no pulso do piloto com o seu número de prova e um número de telefone de emergência. O piloto deve usar esta bracelete durante toda a prova e, se a perder ou danificar, deve informar no controlo horário seguinte.

Nas Verificações Técnicas (cujos detalhes serão publicados no Regulamento Particular), as peças mencionadas abaixo serão marcadas com o número do participante a fim de assegurar a sua identificação:

- Quadro - 1 pintura (na coluna da direção do lado direito);
- Rodas - 2 pinturas (uma em cada cubo);
- Cárteres centrais do motor - 1 pintura
- Silencioso - 1 pintura (em cada silencioso)

As peças a marcar devem estar limpas de marcações efetuadas noutras corridas.

A substituição de peças marcadas, ou a transgressão destas regras, é proibida. A penalidade pela violação destas disposições é a desclassificação, há exceção do disposto no artigo 12.2.

Serão ainda controlados os seguintes elementos:

- Luzes dianteiras, traseiras e stop;
- Manetes de embraiagem e travão com extremidades em bola;
- Controlo de ruído – máximo 114 dB/A medidos a 2M/2S;
- Número de quadro e matrícula;
- Esponja protetora do guiador;
- Pneu ecológico ou homologado traseiro obrigatório (E ou DOT).

Será ainda colocada uma TAGNFC no porta farol de cada moto, com o objetivo reconhecer número e hora de passagem do piloto nos controlos Horários.

- 12.2. Para as reparações e controlos dos silenciadores de escape nas provas de mais de um dia aplicar-se-á a seguinte regra:



- O piloto que deseje reparar ou mudar o silencioso depois do último Controlo Horário, e antes de entrar no Parque Fechado, ser-lhe-à concedido 30 minutos adicionais a partir da hora de entrada no último controlo horário para realizar este trabalho.
  - O piloto pode solicitar os controlos de som que deseje durante os 30 minutos concedidos. Se o nível de ruído for  $\leq 114$  dB/A o silencioso será marcado com a pintura oficial.
  - Após os 30 minutos, se o nível de ruído ultrapassar os 114 dB/A (art.º 79.04 Technical Rules Enduro FIM) o piloto será excluído de participar na partida do segundo dia de prova.
  - Durante a prova (incluindo antes de entrar em parque fechado no final de cada dia), o comissário técnico, pode realizar o teste de ruído a qualquer motociclo. O tempo despendido para realizar este teste será garantido ao piloto. Se durante o teste, o motociclo obtiver um valor superior a 115 dB/A o piloto será penalizado com 60 segundos da primeira vez, e excluído do dia de competição a segunda vez.
  - Se o motociclo não passar no controlo de teste de ruído, o piloto deve resolver o problema imediatamente, antes do próximo controlo de teste de ruído.
- 12.3. O nível de ruído de cada motociclo será de 114 dB/A e medido conforme art.º 01.79 Technical Rules Enduro FIM, nas verificações técnicas realizadas antes dos motociclos entrarem em parque fechado para o primeiro dia de prova. Existe uma tolerância de 1 dB/A no decorrer e final do evento (limite máximo 115 dB/A).
- 12.4. O piloto assinará a Ficha de Verificação Técnica, certificando desta maneira que os elementos foram corretamente marcados. A assinatura por parte do piloto das folhas de verificação administrativa e técnica implica a sua total responsabilidade pelos documentos pessoais e do motociclo por si apresentados em ambas as verificações.
- Nesta Ficha deve constar o número de matrícula e o número do quadro do motociclo.
- 12.5. É proibida, em qualquer circunstância, a utilização de equipamento de soldadura.
- 12.6. É obrigatória a utilização de gasolina vendida no comércio normal, de 95 ou 98 octanas, ou a homologada pela FIM.



12.7. É proibido recortar, tapar, ou modificar as placas de número distribuídas pelo Clube Organizador, antes ou durante o decurso da prova. A pena do incumprimento desta regra poderá levar á exclusão.

### **13. CONTROLO DOS MOTOCICLOS DURANTE A PROVA**

A Organização pode verificar, em qualquer momento e local, uma ou várias peças marcadas de cada motociclo. Se faltar alguma marca ou existir alguma dúvida, o Oficial responsável por esse controlo marcará a parte afetada com uma cor diferente, e, no Controlo Final do dia, o Diretor de Prova juntamente com o Delegado Técnico examinará a máquina e fará uma informação ao Júri sobre as medidas tomadas.

### **14. SUBSTITUIÇÃO DO MOTOCICLO OU MUDANÇA CLASSE**

Depois da data de encerramento das inscrições, qualquer mudança na marca ou classe do motociclo está sujeita a um pedido por escrito indicando as razões da mudança. Este pedido deve chegar ao Diretor da Prova antes das Verificações Técnicas. No caso da mudança de classe este pedido deverá ser entregue pelo menos 48 horas antes das Verificações.

Durante o campeonato ou troféu qualquer piloto pode mudar de categoria e ou classe, pontuando em ambas.

### **15. PARQUE FECHADO**

15.1. Cada Prova é disputada em regime de Parque Fechado, o que significa que, excluindo o tempo no percurso e o tempo gasto em cada dia antes da partida, os motociclos estão à guarda da Organização.

A Organização é responsável pelos motociclos depositados em Parque Fechado. Esta responsabilidade cessa uma hora após a abertura do Parque Fechado.

15.2. O Parque Fechado deverá estar delimitado e vedado a fim de proibir a entrada a toda e qualquer pessoa não autorizada. A zona tem que estar claramente vedada e vigiada por um número suficiente de Oficiais para assegurar que nenhuma pessoa não autorizada possa penetrar ou ter acesso aos motociclos. A entrada e saída do Parque Fechado devem estar claramente marcadas.

Os Oficiais responsáveis pelo controlo do Parque Fechado devem ser portadores de distintivo que seja facilmente identificável por todos os interessados e em especial pelos pilotos.



15.3. O acesso ao Parque Fechado está estritamente proibido, à exceção dos membros do Júri, do diretor da Prova, de certos Oficiais especialmente designados e dos pilotos para pôr e retirar os seus motociclos. Depois de carimbar a Carta de Controlo no último Controlo Horário antes de entrar no Parque Fechado, o piloto deverá, sem demora, parar o motor e empurrar o seu motociclo até ao interior do Parque Fechado (qualquer infração implica a exclusão).

Durante o percurso entre o último Controlo Horário e o Parque Fechado é proibido abastecer de gasolina ou de outros fluidos, ou efetuar reparações no motociclo. Os pilotos que não cumpram estas normas serão excluídos. Após a entrada neste, é proibido ao piloto sair novamente com a moto.

15.4. No interior do Parque Fechado e sob a pena de Exclusão da Prova, é proibido ao piloto:

- Tocar no motociclo de outro piloto;
- Tocar no seu próprio motociclo, salvo para entrar ou para sair deste recinto;
- Fumar;
- Entrar ou sair do parque fechado com o motor em funcionamento (salvo quando especificado no RP da prova).

15.5 Os motociclos colocados em Parque Fechado são obrigados a possuir descanso lateral ou central próprio bem como estarem em cima de um Tapete Ecológico aprovado (conforme artigo 6.1 do código ambiental da FIM). Devem ainda permanecer sem qualquer tipo de cobertura.

15.6 A abertura do Parque Fechado no final da prova será feita 30 minutos após a chegada do último motociclo da Classe.

## **16. ZONA DE PARTIDA**

Esta zona compreende:

- Parque Fechado;
- Zona de partida propriamente dita.

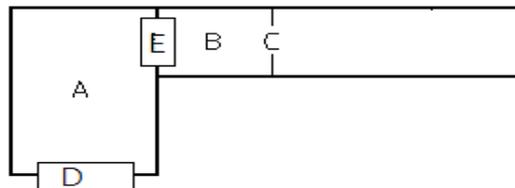
16.1. O Parque Fechado é uma Zona delimitada em que o acesso é controlado por Oficiais da Prova. O seu acesso é apenas autorizado nos casos do artigo 15.3. O parque fechado deverá ter uma única entrada e uma única saída para a zona de partida.

16.2. A Zona de Partida propriamente dita, é a Zona contígua ao Parque Fechado até à Linha de Partida.

São proibidas a permanência de qualquer pessoa, além dos pilotos ou oficiais, ou efetuar reparações no motociclo na Zona de Partida. A penalização por qualquer destas infrações é a Exclusão.

- 16.3. Os motociclos dos pilotos permanecerão em Parque Fechado sob a custódia da Organização a partir do momento fixado no Regulamento Particular até à Partida da primeira etapa diária, e a partir do final da etapa até à Partida do dia seguinte. O acesso ao Parque Fechado está definido no artigo 15.3.

#### DISPOSIÇÃO DO PARQUE FECHADO E ZONA DE PARTIDA



#### LEGENDA

- A Parque Fechado
- B Zona de Partida
- C Linha de Partida
- D Entrada do Parque Fechado
- E Entrada da Zona de Partida

16.4. É proibido pôr o motor do motociclo em marcha na Zona de Partida antes de ser dado o Sinal de Partida. A violação desta regra implica 60 segundos de penalização.

16.5. O acesso à Zona de Partida só está autorizado aos pilotos e oficiais da prova.

#### 17. ORDEM DE PARTIDA

A ordem de partida das categorias é a seguinte:

1º ELITE

2º OPEN



3º SENHORAS

4º VERDES (conforme quadro abaixo)

5º VETERANOS (conforme quadro abaixo)

6º SUPER VETERANOS

7º PROMOÇÃO

8º HOBBY

Na primeira prova do Campeonato a ordem de partida dentro de cada classe será a ordem da classificação nessa classe do campeonato do ano anterior. Nas provas seguintes será pela classificação do campeonato em curso.

Se um piloto classificado no ano anterior não participar na 1ª prova do campeonato, ele perderá automaticamente a sua posição na ordem de partida.

A ordem de partida das classes VETERANOS e VERDES é:

1ª Prova	2ª Prova	3ª Prova	4ª Prova	5ª Prova	6ª Prova
Verdes I	Verdes II	Verdes III	Veteranos	Verdes I	Verdes II
Verdes II	Verdes III	Veteranos	Verdes I	Verdes II	Verdes III
Verdes III	Veteranos	Verdes I	Verdes II	Verdes III	Veteranos
Veteranos	Verdes I	Verdes II	Verdes III	Veteranos	Verdes I

17.1 Ordem de Partida SUPER ESPECIAL (provas de dois dias e facultativa)

A ordem de partida da SE será no sentido inverso à classificação e por classes.

## 18. PREPARAÇÃO PARA A PARTIDA

Em cada dia antes do início da Prova, os pilotos deverão entrar no Parque Fechado até 5 minutos antes da hora prevista para a sua Partida, devendo deslocar o seu motociclo em direção à saída do Parque Fechado. No Parque Fechado não poderá ser realizado qualquer trabalho no motociclo, sob pena de Exclusão.

## 19. PARTIDA

19.1. No início de cada etapa diária, os pilotos receberão o sinal de Partida à hora exata que está prevista para cada um deles. Durante o minuto que se segue ao sinal de Partida, o piloto deve pôr o motor do seu motociclo em marcha na Linha de Partida e cruzar, sob a impulsão do motor.



- 19.2. Se um piloto não está na Linha de Partida quando se dá o sinal de partida, não será penalizado, desde que traga o seu motociclo para a Linha de Partida e o ponha em marcha dentro do minuto que se segue ao seu sinal de partida. Os pilotos que cheguem com atraso à Linha de Partida serão penalizados com 60 segundos por cada minuto ou fração de atraso. Neste caso, o minuto em que o piloto chegue à Linha de Partida será considerado como a nova hora de partida e, antes que este minuto expire, o piloto deverá realizar o procedimento de partida conforme estipulado no artigo 19.1. Não há qualquer tolerância de atraso no Controlo Horário de Partida.
- Os pilotos que cheguem com mais de 15 minutos de atraso à linha de partida serão excluídos e não poderão alinhar à partida.
- 19.3. Todos os motociclos devem ser postos em marcha quer com o pedal de arranque quer com qualquer dispositivo elétrico ou mecânico. Esta operação exclui a rotação da roda motriz. Um piloto que não parta com o motor movendo o motociclo no minuto que se segue ao seu sinal de partida, será penalizado com 10 segundos.
- 19.4. Um piloto que seja penalizado por não ter posto o motor do seu motociclo em marcha no minuto que se segue ao seu sinal de partida, ficará obrigado a deslocar o seu motociclo na direção do percurso a fim de não incomodar os outros pilotos, podendo então pôr o motor em marcha da forma que entender (sem ajuda exterior).

## **20 ABASTECIMENTO**

- 20.1. Não se concede nenhum tempo adicional para as operações de abastecimento, que devem ser efetuadas durante o tempo de prova. A regra relativa ao combustível e ao abastecimento está definida no Regulamento Técnico, Anexo 01 “Enduro” da FIM.
- 20.2. O abastecimento só pode ser efetuado nas Zonas de Assistência. A penalização por abastecer fora da zona atrás definida é a Exclusão.
- 20.3. Não pode ser transportado nenhum combustível a não ser num depósito que se encontre fixado de forma permanente ao motociclo, sob pena de Exclusão.
- 20.4. Nas zonas de assistência os mecânicos podem efetuar qualquer tipo de reparação, exceto mudar os pneus.
- 20.5. Durante as operações de abastecimento o motor tem que estar parado. O não respeitar esta disposição é penalizado com a Exclusão. O abastecimento deverá ainda ser feito sobre um



Tapete Ecológico aprovado (conforme artigo 6.1 do código ambiental da FIM). A não utilização do Tapete Ecológico implica uma penalização de 30 segundos.

20.6. Em cada 50kms é obrigatório existir pelo menos um ponto de abastecimento.

## **21. PROIBIÇÃO DE RECORRER A UMA FORÇA EXTERIOR**

Durante toda a Prova, fora das zonas oficiais de assistência, o motociclo só pode ser movido pelo seu motor, pelo esforço físico do seu piloto ou por causa natural, sob pena de Exclusão.

## **22. AJUDA EXTERIOR**

22.1. Está proibida qualquer ajuda exterior, exceto a assistência normal recebida nas zonas oficiais de assistência. A expressão “Ajuda Exterior” significa toda a ação que implique um contacto com o motociclo, ou fornecimento de qualquer tipo de peça, ferramenta ou produto levada a cabo por qualquer pessoa que não seja o piloto. O piloto, e só este, está autorizado a fazer reparações ou mudar as partes do motociclo que não estejam marcadas, em qualquer parte do percurso. A penalização por esta infração implica a Exclusão.

Um Oficial no exercício das suas funções está autorizado a ter contacto com a moto.

22.2. Os pneus podem ser mudados, unicamente, na zona de assistência antes do último Controlo Horário de cada dia, entre as bandeiras branca e amarela, mas só o piloto pode efetuar esta reparação. A violação desta regra também implicará a Exclusão.

## **23. DESISTÊNCIA**

Qualquer piloto que se tenha retirado da Prova é obrigado a informar a Organização, devendo entregar a sua Carta de Controlo a qualquer Oficial de Prova e retirar os números de prova do motociclo ou a cruzá-los com fita autocolante, não podendo continuar no itinerário oficial. O não cumprimento desta regra implica sanções que podem ir desde multa de 50 até 200 Euros, e sem prejuízo de procedimento disciplinar em caso de reincidência.

Nas provas de dois dias um piloto que não se tenha classificado num dia poderá participar no dia seguinte desde que satisfaça as condições definidas em 5.

## **24. SINALIZAÇÃO**

24.1. O itinerário oficial está indicado na Ficha da Prova e sinalizado. Na Ficha da Prova indicam-se os Controlos Horários nos quais é permitida assistência. As distâncias oficiais devem ser exatas.



É da responsabilidade do piloto encontrar e seguir o itinerário, e o facto de se ter perdido não será aceite como desculpa em caso de atraso ou falta de um Controlo Horário ou de Passagem.

Durante a Prova é proibido abandonar o itinerário ou percorrê-lo em sentido inverso; os pilotos que não cumpram esta regra sofrerão uma penalização mínima de 1 minuto e que poderá ir até á exclusão.

Nos quinze dias anteriores à prova é proibido treinar ou rodar num raio de 15 km do parque fechado, sob pena de não ser autorizado a participar na prova.

- 24.2. Nas zonas onde os pilotos devem seguir um percurso determinado, por exemplo um prado, um terreno acidentado ou uma vereda, etc., a organização deve assinalar claramente e com precisão estas passagens (deverão ser balizadas com fita).
- 24.3. O Campeonato Nacional de Enduro tem uma marcação “tipo” que deverá ser utilizada em todas as sinalizações oficiais. Tanto percurso como especiais devem ter essa marcação “tipo” de maneira a não criar dúvidas aos pilotos. Os pilotos deverão seguir à vista o itinerário marcado, sendo que poderão escolher o trilho ou vereda desde que estejam sempre em contacto visual com a marcação, exceção feita ao exposto no ponto 24.2.
- 24.4. A anteceder os cruzamentos com estradas abertas à circulação de tráfego normal, em especial os com estradas de alcatrão deverá ser colocado um sinal de STOP. O não respeitar deste sinal pelos pilotos é penalizado com a Exclusão.

## **25. REGRAS DE CIRCULAÇÃO**

Os pilotos devem cumprir o Código da Estrada em vigor, nomeadamente ao percorrerem estradas e localidades. A infração às suas regras pode ser passível de Exclusão.

## **26. SEGURO RESPONSABILIDADE CIVIL**

A Organização deverá contratar um seguro de Responsabilidade Civil para prova desportiva, através ou não da FMP, que cumpra a legislação em vigor para este tipo de eventos (cf. artigos 12º e 13º do DL 291/2007, de 21 de Agosto).

## **27. ZONAS IMPRATICÁVEIS**

Se durante a Prova o Diretor de Prova ou o Presidente do Júri constatarem que uma zona se tornou impraticável ou que as suas condições são tais que não pode ser transposta sem ajuda exterior (ver



artigo 22) podem eliminar da Prova toda a Zona afetada até ao próximo Controlo Horário. Esta decisão terá de ser ratificada pelo Júri.

## **28 CONTROLOS HORÁRIOS**

Os Controlos Horários estarão colocados:

- 28.1. Na Zona de Partida e no início da Super Especial (se esta existir).
- 28.2. Na entrada do Parque Fechado (no final de cada dia). Será concedida a “Tolerância de Chegada” - o piloto poderá entrar por avanço no controlo da entrada do Parque Fechado.  
  
No final do primeiro dia das provas de dois dias existirá ainda um controlo horário (“pré finish”) antes do controlo final do Parque Fechado, para conceder aos pilotos pelo menos 15 minutos entre os dois controlos para assistência e preparação das motos para o dia seguinte. Antes de controlar no Pré-Finish não é permitido ter qualquer ajuda exterior e todas as reparações efetuadas na moto terão que ser feitas pelo piloto com as suas próprias ferramentas (transportadas na sacocha, no seu equipamento ou na moto). Este controlo Pré-Finish deverá ser sinalizado como um controlo sem assistência.
- 28.3. Nos pontos intermédios do percurso, escolhidos pela Organização. A sua localização, bem como o tempo previsto para fazer o percurso entre estes controlos horários, estarão indicados no Regulamento Particular ou no Diagrama da Prova. As distâncias estarão calculadas e medidas com a precisão de km. A distância entre dois Controlos Horários consecutivos não pode ser superior a 35 km nem inferior a 5 km.
- 28.4. A velocidade média entre os diferentes Controlos Horários não deve exceder 50 km/h, independentemente do estado do terreno e das condições meteorológicas.
- 28.5. Em caso de força maior, como por exemplo o agravamento das condições meteorológicas, o Diretor de Prova/Júri pode mudar a média prevista para um valor mais baixo (pode passar do tempo oficial para um alternativo), imediatamente antes do início de volta. Estas médias devem figurar no Diagrama da Prova (possibilidade de mudar de tempos A para tempos B).

## **29. CRONOMETRAGEM**

- 29.1. A tomada de tempos em todos os Controlos horários efetuar-se-á em minutos. O instrumento de cronometragem utilizado deve estar conforme as prescrições do artigo 06.52 do



Regulamento FIM de “Enduro”, e deverá funcionar sob o controlo de um Cronometrista Oficial.

29.2. A hora oficial de prova será a indicada pelo Relógio Padrão colocado na partida.

### **30. FICHA DE CONTROLO DE PASSAGEM**

30.1. No primeiro dia de prova a Ficha de Controlo de Passagem (vulgarmente designada por “cartão do pica”) é fixada pela organização (o seu uso pela organização é facultativo) no motociclo no Parque Fechado.

No segundo dia de prova nova Ficha de Controlo é fixada pela organização no motociclo no parque Fechado.

Os pilotos são os únicos responsáveis para que a sua Ficha de Controlo de Passagem seja corretamente marcada nos Controlos de Passagem.

30.2. Qualquer piloto que perca acidentalmente a sua Ficha de Controlo de Passagem deverá solicitar outra no Controlo de Passagem seguinte.

30.3. Qualquer piloto que não passe num Controlo Horário ou num Controlo de Passagem será excluído.

30.4. O piloto é obrigado a parar em todos os Controlos Horários. Nos controlos de Passagem o piloto só é obrigado a parar se essa obrigatoriedade estiver assinalada com uma bandeira azul. O piloto deve obedecer às instruções dos Comissários. O não cumprimento destas regras implica a Exclusão.

### **31. SINALIZAÇÃO DOS CONTROLOS HORÁRIOS**

Os Controlos Horários estarão sinalizados com duas Bandeiras/Placards Brancas colocadas a cerca de 200 m antes da Mesa de controlo e com duas Bandeiras/Placards Amarelas a cerca de 10 metros antes da referida mesa. No caso de não ser permitida assistência as Bandeiras/Placards Brancas deverão ter uma linha preta na diagonal e estar colocadas a cerca de 70 metros antes da Mesa de controlo. Estas bandeiras/Placards devem ser colocadas em local a todo o momento visível pelos pilotos.

### **32. DISPOSIÇÕES DOS CONTROLOS HORÁRIOS**



Um relógio estará colocado junto à linha das Bandeiras/Placards Amarelas (este relógio é meramente informativo devendo o piloto orientar-se pelo seu relógio cuja sincronização com o relógio padrão é da sua responsabilidade). A hora de cruzamento desta linha é a hora de entrada no Controlo. O piloto depois de passar as Bandeiras/Placards Amarelas (linha imaginária) com o seu motociclo deverá apresentar-se imediatamente ao Oficial presente.

Em cada Controlo Horário a Organização deve ter uma lista de controlo em que se registará, por ordem cronológica, os números dos pilotos que passem nesse Controlo, bem como o tempo da passagem em horas e minutos. Estão proibidas as listas pré-impressas.

### **33. TOLERÂNCIA DE CHEGADA**

Não existe qualquer tolerância, quer por atraso quer por avanço, na hora ideal de chegada aos Controlos Horários, exceto no Controlo Horário final onde se pode entrar por avanço.

A hora ideal de chegada compreende os 60 segundos do minuto estipulado. Um piloto que chegue a um Controlo Horário antes ou depois desses 60 segundos será penalizado com 60 segundos por cada minuto ou fração de minuto que exceda ou falte em relação à sua hora ideal.

### **34. EFEITO DAS PENALIZAÇÕES NOS CONTROLOS HORÁRIOS**

Cada secção entre Controlos Horários pode ser objeto de penalização por atraso ou por avanço em relação à hora ideal. Após uma penalização por atraso ou por avanço o piloto terá de adicionar ou subtrair, respetivamente, à sua hora ideal de chegada ao controlo horário seguinte o tempo de penalização para obter a nova hora ideal de chegada a esse controlo horário seguinte.

### **35. LIMITE DE ATRASO**

Os pilotos das Categorias ELITE e OPEN que cheguem a um Controlo Horário com mais de 15 minutos de atraso relativamente à sua hora ideal prevista à Partida serão excluídos. Nas restantes Categorias o limite por atraso é de 30 minutos. De qualquer forma o piloto poderá continuar a Prova até que a exclusão lhe seja pessoalmente comunicada pelo Diretor da Prova ou pelo Presidente do Júri da Prova.

### **36. PEDIDO DE TOLERÂNCIAS ESPECIAIS**

Se um piloto provar ao Júri da Prova que se atrasou por circunstâncias excepcionais, alheias à sua vontade, como um atraso causado por ter de prestar primeiros socorros a outro piloto ferido, o Júri da Prova poderá conceder-lhe uma tolerância de tempo. O atraso devido a outro piloto lhe ter bloqueado a passagem não é aceite como circunstância excepcional.



Se a referida assistência a outro piloto ferido ocorrer durante uma Prova Especial, o Júri da Prova pode atribuir ao piloto um tempo dessa Prova Especial que lhe permita manter a mesma classificação que obteria sem essa Prova Especial contar para a classificação de todos os pilotos.

O Júri da Prova pode ainda conceder tolerância de tempo se tiver ocorrido um incidente inesperado que o piloto não pudesse prever ou controlar, como por exemplo, bloqueio do percurso devido a falhas inesperadas de construção ou outra força maior. No entanto, nestes casos o incidente deverá ter sido comprovado por um Oficial da Prova.

### **37. CONTROLO DURANTE O PERCURSO**

Além da obrigação de parar em todos os Controlos Horários, o piloto deve também parar e fazer marcar a sua Ficha de Controlo em todos os Controlos de Passagem do percurso, assinalados com bandeiras/placards azuis, em cada lado do percurso, colocadas 100 metros antes do controlo.

Em cada controlo de Passagem a Organização deve ter uma lista de controlo em que se registam o número e sequência de passagem dos pilotos. Se o piloto perder a ficha de controlo deverá solicitar outra em substituição.

Qualquer piloto cuja passagem não esteja registada em todas as listas de controlo será excluído.

Qualquer piloto que não cumpra o itinerário estabelecido e devidamente indicado para a sua categoria incorre numa penalização de 1 a 5 minutos.

É estritamente proibido que os membros das equipas dos pilotos utilizem motos com números de competição (iguais ou não aos do piloto). As placas devem estar sem qualquer número. O não cumprimento implica uma penalização ao respetivo piloto de 60 segundos.

### **38. PROVAS ESPECIAIS**

#### **38.1. Disposições Gerais**

Em cada dia terão lugar provas especiais que se desenrolarão como a seguir se descreve e serão cronometradas segundo as disposições do Regulamento Técnico da FIM Anexo “Enduro”.

O número mínimo de provas especiais num Enduro é de quatro por dia, excetuando casos de força de maior. Todas as provas especiais necessitam da aprovação do Júri.

O percurso das Provas Especiais deve estar delimitado na sua totalidade com fita de cor diferente em cada um dos lados.

As provas especiais devem estar devidamente marcadas e com sinalização do “INICIO” e do “FIM”, de modo a poderem ser reconhecidas a pé pelos pilotos no dia anterior ao início da prova.



A partida será dada numa linha com o motociclo parado e com o motor em marcha. Deve ser traçada/assinalada no solo uma linha de partida, e o Cronometrista, ou outro Oficial nomeado para o efeito, dará o sinal de partida. A partida é individual e cada piloto, após o sinal de partida, tem quinze ou trinta segundos para partir, conforme previamente decidido pelo Júri da Prova. Se o piloto não partir nos quinze ou trinta segundos que lhe estão atribuídos para o efeito, será penalizado em 30 segundos.

O piloto, depois de ter franqueado a linha de chegada, deve continuar o percurso sem parar (tem que cumprir uma distância mínima de 30 metros).

A cronometragem efetuar-se-á em 1/100 de segundo, sendo o tempo realizado o registado no momento em que franqueia a linha.

Por segurança as provas especiais do tipo troço cronometrado terão de reunir as seguintes condições:

- Marcar-se-á com fita todas as zonas que não estejam limitadas por um limite natural ou caminho definido.
- Recomenda-se um controlo cada 500 metros com rádio com comunicação com o final da especial.
- No início da especial deverá haver um veículo tipo 4x4 com um médico ou equipa primeiros socorros.
- O início e o fim do troço deverá ser acessível a qualquer veículo, não podendo estes locais estar a mais de 30 minutos de um Centro Hospitalar.
- Recomenda-se que o troço possa ser percorrido por um veículo 4x4 ou ter estrada paralela à vista.

A classificação dos pilotos nestas Provas Especiais e nas diferentes categorias será feita com base nos tempos realizados. Um piloto que voluntariamente ou involuntariamente saia da especial e que não reentre no mesmo ponto de saída será penalizado com um mínimo de 15 segundos, podendo ir até à exclusão.

É proibido treinar no percurso destas provas especiais, sob pena de exclusão, podendo apenas ser reconhecidas a pé ou de bicicleta movida exclusivamente pela força humana (interdita a utilização de qualquer de veículo motorizado, elétrico ou movido por qualquer força para além da humana).



É também proibida qualquer modificação ao percurso da Prova Especial realizada por piloto, seu mecânico, seu assistente ou seu chefe de equipa, sendo a penalização aplicável ao piloto de, no mínimo, um minuto.

Durante a prova, nomeadamente no decorrer das provas especiais, qualquer atitude ou comportamento de um membro de equipa ou assistência de um Piloto, considerada fraudulenta ou anti desportiva implicará a desclassificação do Piloto. É também interdito aos membros das equipas estar dentro do percurso da especial a dar quaisquer indicações a qualquer piloto da sua equipa, nomeadamente a indicar o percurso/linha a seguir. Esta indicação poderá ser efetuada mas somente fora do percurso da especial. O não cumprimento implica a penalização de 60 segundos ao piloto em questão.

### 38.2. Cross Test - CT

Disputar-se-ão pelo menos duas provas especiais cronometradas em circuito fechado designadas por Cross Test - CT, podendo ser utilizado o mesmo circuito em cada volta.

Estas deverão ter um percurso com duração mínima de 4 minutos, não serão demasiado difíceis nem demasiado perigosas, e estarão especialmente marcadas para estes fins. Devem ter obstáculos normalmente existentes nas pistas de motocross, sendo proibidos os saltos duplos, podendo ou não ser cronometradas na 1ª volta (decisão do Júri da Prova).

Nas zonas perigosas deve existir uma zona de segurança com uma largura mínima de 2 metros, no interior da qual está proibido o acesso do público.

O traçado deve ser escolhido de modo a que não seja excedida a média de 50 km/h.

### 38.3. Enduro Test - ET

Deve estar previsto em cada dia pelo menos uma Prova Especial designada por Enduro Test – ET. Estas provas serão do tipo em linha e o seu traçado não pode ser demasiado perigoso mas deve incluir obstáculos típicos de enduro. Na Enduro Test 75% da sua distância deve ser fora dos caminhos de normal circulação, incluindo de tratores ou motociclos, ou seja, o percurso terá de ser virgem evitando os caminhos existentes.

O traçado deve ser escolhido de modo a que não seja excedida a média de 50 km/h.

Por decisão do Júri a primeira passagem na Enduro Test poderá não ser cronometrada, e todas as passagens deverão ter uma duração mínima de 5 minutos.



#### 38.4. Extreme Test – EX

Deve ainda realizar-se pelo menos uma Prova Especial Extreme Test - EX em cada volta ao percurso. Esta poderá não ser cronometrada na 1ª passagem, consoante decisão do Júri da prova. Só os pilotos que disputam os Campeonatos Nacionais Elite e Open fazem esta especial na totalidade. Por decisão do Júri da Prova todas as outras categorias poderão realizar a especial apenas parcialmente e a categoria HOBBY poderá realizar parcialmente ou nem sequer realizar. Esta especial deve demorar entre 1 a 3 minutos, ter pequenas trialeiras com grau de dificuldade médio, ribeiros secos e outros obstáculos típicos de enduro, não devendo ultrapassar a média horária de 30 Km/h.

#### 38.5. Super Especial - SE

Poderá realizar-se nas provas de dois dias por decisão da organização, sendo obrigatória para todas as categorias.

As organizações que a decidirem organizar devem fazer a SE no final do primeiro dia, à noite, devendo ser instaladas luzes artificiais. Esta SE deve ter início entre as 17h00e as 19h00 no máximo. A duração deve ser no mínimo 1 minuto até ao máximo de 3 minutos.

Na Super Especial, os pilotos partirão classe por classe, dois de cada vez, no sentido inverso da classificação provisória do campeonato.

A Super Especial deverá ser efetuada num espaço com cerca de 5.000m<sup>2</sup>, e com um traçado em forma de 8 e duas voltas para que ambos os pilotos que partem em simultâneo efetuem o mesmo percurso.

A Super Especial é considerada a 1ª especial do segundo dia, sendo o tempo obtido somado aos tempos do segundo dia.

Se um piloto não se apresentar a tempo na partida da SE, de acordo com a formação em pares ordenada pela organização, deverá esperar até ao fim da sua classe para partir, não lhe sendo concedida qualquer tolerância de tempo relativamente à sua hora ideal de controlo horário.

Se um piloto não finalizar a SE por queda ou problema mecânico, ele ou outra pessoa poderão trazer a sua mota para a Zona de Assistência. A mota terá que ser novamente verificada antes de entrar em parque fechado. O seu tempo da SE será equivalente ao tempo do último piloto da sua classe mais um minuto de penalização. O piloto poderá iniciar a sua corrida normalmente no dia seguinte.

### 39. VERIFICAÇÕES FINAIS



Após a chegada e antes de colocada em Parque Fechado a moto é verificada por Oficial de Prova, nomeadamente nas suas componentes previamente marcadas. Além desta verificação, pode ainda ocorrer uma verificação final mediante solicitação do Júri da Prova ou protesto de outro piloto nos 30 minutos após a entrada em Parque Fechado da última moto da categoria da moto protestada (cf. artigo 42 deste regulamento).

#### **40. LISTA DE PENALIZAÇÕES**

##### **40.1. Em dinheiro**

- Não comunicar à Organização o abandono - multa de 50 até 200 euros (Art. 23)

##### **40.2. Em tempo**

- Ultrapassar o nível de ruído 1ª vez - 60 segundos (Art. 12.2)
- Pôr em marcha o motor na zona de partida antes do sinal de partida - 60 segundos (Art. 16.4)
- Por cada minuto, ou fração, de atraso na linha de partida- 60 segundos (Art. 19.2)
- Não partir com o motor movendo o motociclo no minuto que se segue ao sinal de partida - 10 segundos (Art.19.3)
- A não utilização do Tapete Ecológico - 30 segundos (Art. 20.5)
- Abandonar o percurso, percorrê-lo em sentido contrário ou não respeitar o percurso indicado – mínimo de 60 segundos até exclusão (Art. 24.1)
- Chegar com avanço ou atraso ao Controlo Horário, por cada minuto ou fração - 60 segundos (Art. 33)
- Qualquer piloto que não cumpra o itinerário estabelecido e devidamente indicado para a sua categoria - 1 a 5 minutos. (Art. 37)
- Membros das equipas dos pilotos utilizarem motos com números de competição (iguais ou não aos dos pilotos) - 60 segundos. (Art. 37)
- Não efetuar partida nos 15 ou 30 segundos atribuídos para o efeito – 30 segundos (Art. 38.1)
- Um piloto que voluntariamente ou involuntariamente saia da especial e que não reentre no mesmo ponto de saída – mínimo de 15 segundos, podendo ir até á exclusão. (Art.38.1)
- Modificação do percurso das Provas Especiais – 1 minuto (Art. 38.1)



- Indicação de linha/traçado dentro das especiais – 60 segundos (Art. 38.1)

#### 40.3. Exclusão/Desclassificação

- Ultrapassar pela 2ª vez no mesmo dia de prova o nível de ruído autorizado (Art. 12.2)
- É proibido recortar, tapar, ou modificar as placas de número distribuídas pelo Clube Organizador, antes ou durante o decurso da prova. A pena do incumprimento desta regra é a exclusão (Art. 12.7)
- Falta da marcação, inicial ou subsequente (Art. 12 e 13)
- Entrar no Parque Fechado com o motor em marcha. Abastecer ou efetuar reparações no trajeto entre o Controlo Horário Final e o Parque Fechado (Art. 15.3)
- Comportar-se contrariamente às regras no Parque Fechado (Art. 15.4)
- Permanência de qualquer elemento ou Reparações efetuadas dentro da Zona de Partida, antes do sinal de Partida (Art. 16.2)
- Chegar com mais de 15 minutos de atraso à Linha de Partida (Art. 19.2)
- Abastecer fora das zonas oficiais de abastecimento, ou transportar combustível dentro de recipientes que não seja o depósito de gasolina (Art. 20.2/3)
- Não desligar o motor durante o abastecimento (Art. 20.5)
- Utilizar uma forma de impulsão não autorizada (Art. 21)
- Receber ajuda exterior (Art. 22)
- Mudança de pneu por outra pessoa que não o piloto (Art. 22.2)
- Mudança de pneu sem ser na zona de assistência antes do último CH da competição (Art.22.2)
- Treinar ou rodar no percurso antes da prova (Art. 24.1)
- Não respeitar o sinal de STOP nas intersecções do percurso (Art. 24.4)
- Violação do Código de Estrada (Art. 25)
- Falhar um Controlo Horário ou um Controlo de passagem (Art. 30.3)
- Não parar num Controlo Horário ou de passagem, ou não seguir as instruções dum comissário (Art. 30.4)



- Chegar a um Controlo Horário com mais de 15/30 minutos, consoante a classe, depois da sua hora ideal (Art. 35)
- Qualquer piloto cuja paragem não esteja registada nas listas de controlo de passagem (Art.37)
- Treinar as Provas Especiais (Art. 38.1)
- Qualquer atitude ou comportamento de um membro de equipa ou assistência de um Piloto, considerada fraudulenta ou anti desportiva implicará a desclassificação do Piloto (Art. 38.1)
- Cilindrada superior à indicada na Ficha de Inscrição (Art.39)

#### **41. ACEITAÇÃO DAS DECISÕES OFICIAIS**

Todos os pilotos estão obrigados a aceitar todos os resultados, medidas, distâncias e decisões oficiais e autorizam a sua publicação pelos Organizadores da forma que estes entenderem mais conveniente. O piloto é obrigado a colocar toda a publicidade que esteja ligada à Prova ou Campeonato. Este compromete-se igualmente a não fazer nenhuma publicidade dos resultados antes da sua publicação oficial pela Organização.

#### **42. PEDIDO DE CLARIFICAÇÃO**

Todo o pedido de clarificação em relação a resultados de uma das etapas diárias deve ser dirigido por escrito ao Diretor de Prova dentro dos limites de tempo prescritos no artigo 43.

#### **43. PROTESTOS E RECLAMAÇÕES**

##### **43.1. Protestos sobre motos**

43.1.1. Em qualquer momento da prova os Oficiais poderão fazer inspeções aos motociclos.

43.1.2. Até 30 (trinta) minutos após a entrada em Parque Fechado da última moto de uma categoria um piloto pode apresentar por escrito e dirigido ao Diretor de Prova o protesto sobre a moto de outro piloto dessa classe. Este protesto deve ser acompanhado de um depósito caução de 250,00€ (duzentos e cinquenta Euros).

43.1.3. Depois de elaborado o protesto proceder-se-à à verificação da conformidade da moto com o regulamento técnico aplicável (caso esta não possa ser executada de imediato, a moto será selada, para posterior verificação). A verificação técnica é efetuada pelo Comissário Técnico e por um membro da equipa protestada, que,



obrigatoriamente, deve estar presente para proceder à desmontagem e montagem da moto sob protesto, bem como de todos os outros pedidos de verificação feitos pelo Comissário Técnico (no caso de não existência de mecânico por parte do piloto, a verificação poderá ser efetuada pelo técnico na presença do piloto. No entanto a responsabilidade por alguma anomalia criada com a desmontagem é da responsabilidade o piloto).

43.1.4. 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.

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

43.2.1. Até 30 (trinta) minutos após a entrada em Parque Fechado da última moto de uma categoria um piloto pode apresentar por escrito e dirigido ao Diretor de Prova o protesto sobre a gasolina da moto de outro piloto dessa classe. Este protesto deve ser acompanhado de um depósito caução de 1.000,00€ (mil Euros).

44.2.2. Se os resultados da análise à gasolina vierem a dar razão ao protestante a caução por ele depositada ser-lhe-á devolvida e os custos das análises serão suportados pelo protestado, devendo o seu pagamento ser efetuado na FMP até 15 (quinze) após a notificação dos resultados das análises.

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

43.3. Reclamações sobre classificação ou comportamento de outro piloto.

Um piloto/concorrente pode apresentar por escrito e dirigida ao Diretor de Prova a reclamação sobre a classificação ou comportamento de outro piloto. A reclamação deve ser acompanhada de um depósito caução de 120,00€ (cento e vinte Euros), que será devolvido se vier a ser dada razão ao reclamante, e ser apresentada nos seguintes prazos:

- a) até 30 (trinta) minutos após a entrada em Parque Fechado do último piloto da classe, se a reclamação dizer respeito a um piloto.
- b) até 30 (trinta) minutos após a publicação dos resultados provisórios se a reclamação dizer respeito aos resultados do dia ou a uma prova especial.
- c) até 1 (uma) hora após a receção da resposta por escrito do Diretor de Prova a um pedido de clarificação que tenha sido formulado de acordo com o Art. 42º.



#### **44. RECURSOS**

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.

#### **45. RESULTADOS**

Os resultados provisórios oficiais - tempos e penalizações de cada dia – são publicados antes da reunião do Júri do final do dia.

Os resultados finais oficiais serão publicados o mais rápido possível, após a reunião do Júri no final do dia, na qual serão decididas quaisquer eventuais reclamações. Em provas com dois dias, não poderá ser dada a partida no segundo dia sem os resultados finais oficiais do primeiro dia serem publicados ou comunicados aos pilotos.

Compete ao Organizador enviar à FMP os resultados finais oficiais no prazo de 24 horas após a conclusão da prova, de preferência por e-mail.

A cerimónia de entrega de prémios deverá ser efetuada 30 minutos após a chegada da última moto. É obrigatória a presença dos três primeiros classificados de cada classe sob pena de serem retirados 3 pontos à sua pontuação na prova. Esta sanção será de imediato anulada se o organizador não realizar a referida entrega num prazo máximo de 2h00m após a chegada do último concorrente ou se o piloto apresentar uma justificação credível e documentada da causa da sua ausência.

No final da Época serão atribuídos Troféus e Diplomas de Campeão ou de Vencedor de Troféu aos pilotos vencedores de Campeonato Nacional ou de Troféu Nacional, respetivamente, bem como troféus aos segundos e terceiros classificados.

Para os Campeonatos Nacionais de Marcas somar-se-ão os pontos obtidos pelo motociclo melhor classificado de cada marca em cada classe do respetivo Campeonato Nacional.

#### **46. EQUIPAMENTO E ROUPA DE PROTEÇÃO DURANTE A COMPETIÇÃO**

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

Será obrigatório que os pilotos usem o seguinte equipamento individual:

- Calças de proteção e camisola de manga comprida;
- Colete de proteção homologado pela norma EN 1621-2, EN 1621-3 ou EN 14021. A etiqueta de homologação deve estar visível;



- Botas de Proteção de Enduro/MX compostas de pele e material plástico;
- Luvas de proteção próprias para moto;
- Óculos de proteção de Enduro/MX com ou sem roll-offs. O uso de “tear offs” é proibido por respeito pelo meio ambiente.
- 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;

Os capacetes têm que ter homologação internacional conforme art.º 01.70 Technical Rules Enduro FIM. A etiqueta de homologação deve estar visível.

O Capacete é um equipamento de segurança, sendo proibido adaptar ou prender câmaras ou outros acessórios neste.

Os cabelos compridos terão que ser contidos dentro do capacete.

#### **47. REQUISITOS MÉDICOS MÍNIMOS PARA A MODALIDADE ENDURO**

Relembra-se toda e qualquer organização de serviços/cobertura médica de uma competição sob a égide da FMP, que deve constar um médico, chefe dos serviços médicos (C.S.M.) para responsável do conjunto de meios médicos e paramédicos postos à disposição pelo organizador/promotor da prova.

- Veículos Tipo A em número suficiente para serem colocados em locais particularmente difíceis do percurso e especiais.
- 1 ou mais veículos tipo B.
- 1 ou mais veículos tipo C colocados nos locais apropriados ao circuito e especiais.
- Presença obrigatória de material de comunicação rádio em todos os veículos médicos.
- Um ou mais postos apeados ao longo da pista.

Qualquer veículo medicalizado (tipo B) poderá substituir o não medicalizado (tipo C)

Três grandes grupos de veículos podem ser simultânea ou isoladamente utilizados no contexto de uma prova de Motociclismo a saber:

TIPO A - Veículo de intervenção rápida em caso de acidente, podendo intervir de forma inicial, eventualmente em zonas de má acessibilidade, a fim de assegurar socorro imediato e gestos de urgência vital.



Pode tratar-se de um veículo de 2 ou 4 rodas, em 4X4 ou carro, identificado por logo visível e equipado com material médico de urgência, providos de meios de comunicação com a direção de prova.

TIPO B - Ambulância de suporte avançado de vida, que deverá assegurar a eventualidade de centro de reanimação móvel.

TIPO C - Ambulância de suporte básico de vida, capaz de efetuar transporte de feridos em maca em condições razoáveis

#### **48. SITUAÇÕES OMISSAS**

Todas as situações omissas neste regulamento serão decididas pelo Júri da Prova.



## ANEXO 1 – MINI ENDURO E PROMO SENHORAS

A Categoria **MINI ENDURO** compreende três classes de Campeonatos Nacionais, com o objectivo de implementar a modalidade de Enduro junto dos mais jovens, consagrando Campeões Nacionais:

- **INFANTIS** - Motos a 2T com cilindrada até 65CC e Motos 4T com cilindrada até 110CC, para pilotos com idades compreendidas entre os **8 e 12 (oito e doze) anos**, completados ou a completar no ano de início do Campeonato;
- **JUVENIS** - Motos a 2T com cilindrada até 85CC e Motos 4T com cilindrada até 150CC, para pilotos com idades compreendidas entre os **11 e 14 (onze e catorze) anos**, completados ou a completar no ano de início do Campeonato;
- **JUNIORES** – Motos até 150cc 2T, para pilotos com idades compreendidas entre os **13 e 18 (treze e dezoito) anos**, completados ou a completar no ano de início do Campeonato.

### **Poderão participar pilotos e motos que reúnam as seguintes condições:**

- Serem portadores de uma Licença Geral Mini, válida para o ano 2023 (permite a prática de Enduro, Velocidade e MX/SX, com seguro de acidentes pessoais anual;
- Utilizarem motociclos de Enduro ou MX, com características idênticas aos modelos originais e inseridos nas Classes descritas acima.

A Categoria **PROMO SENHORAS** compreende uma classe de Troféu Nacional, com o objectivo de implementar a modalidade de Enduro junto das Senhoras.

Existirá uma classe única, de Troféu Nacional, de Cilindrada Livre e sem limite de idade, identificada com Fundo Rosa e número Preto. Licença Nacional de Enduro ou Geral

### **CARACTERÍSTICAS DAS PROVAS MINI ENDURO e PROMO SENHORAS:**

- Os Campeonatos MINI ENDURO e o Troféu PROMO SENHORAS serão compostos por 5 eventos, inseridos em provas do CNE e CNES (no sábado precedente às respetivas provas dos CNE ou CNES).
- A partida destas classes será: Juniores, Juvenis, Infantis e Promo Senhoras.
- Percurso com 15 a 25 Km por volta.
- 4 voltas para Juniores e Juvenis e 3 voltas para Infantis e Promo Senhoras.



- Todas as Classes perfazem duas especiais do tipo Cross Test – CT e Enduro Test - ET, podendo existir cortes/alternativas ao seu desenho original. Deverão ter tempos entre 2 e 5 minutos.
- A taxa de inscrição nas provas é de 40,00€.

#### PLACAS DE NÚMERO

INFANTIS	Vermelho - RAL 3020	Preto	100 – 149
JUVENIS	Amarelo - RAL 1003	Preto	1 – 49
JUNIORES	Preto – RAL 9004	Branco	50 – 99
PROMO SENHORAS	Rosa – RAL3017	Preto	150 – 169



## ANEXO 2 – CLÁSSICAS

A Categoria CLÁSSICAS compreende cinco classes de Troféus Nacionais com o objectivo de permitir que os e as “Velhas Glórias” possam regressar aos trilhos de Enduro, implementando não só o espírito Endurístico, mas também a camaradagem dos participantes. Para promover estes Troféus, a Federação de Motociclismo de Portugal (FMP) decidiu juntar nos mesmos dias de provas estas classes ao MINI ENDURO e à PROMO SENHORAS.

Nestes Troféus CLÁSSICAS existirão cinco classes, cada uma consagrando um vencedor de Troféu Nacional:

- Classe 0 – Motociclos 50cc até 1992
- Classe 1 – Motociclos até 1980 inclusive
- Classe 2 – Motociclos de 1981 até 1986
- Classe 3 – Motociclos de 1987 até 1992
- Classe 4 – Motociclos 4 tempos até 1996

No que diz respeito à Classe 0, a FMP publicará e divulgará uma lista de motociclos habilitados a participar no Troféu, estabelecida com base nas características técnicas da época.

Para participarem, os pilotos necessitam:

- Serem portadores de uma Licença Enduro ou Geral para o ano 2023.
- Terem idade compreendida entre 35 e 70 anos no dia 1 de Janeiro do ano da competição.
- As Classes só têm classificação se existir um número mínimo de 3 pilotos.
- Utilizarem motociclos com características idênticas aos modelos originais e inseridos nas Classes descritas acima.
- Dado a disponibilidade limitada de alguns componentes, a utilização das seguintes peças, não originais, mas do tipo largamente comercializada na época do fabrico do motociclo, será autorizada:
  - Guarda-lamas (att "especiais" da época ou réplicas "actuais" caso UFO, Acerbis ou Preston Petty);
  - Punho de acelerador;
  - Alavancas de comando (manetes de embraiagem, travão);



- Silenciadores que terão de ser também o mais próximo possível dos originais (forma e características);
- Amortecedores.

Os motociclos de Cross participantes deverão ser devidamente "Endurizados" no que diz respeito a porta faróis e iluminação traseira, ou seja não serão admitidos motociclos sem estes dois componentes.

Em relação á CLASSE 0 será permitido efetuar alterações nos seguintes componentes:

- Dimensões no diâmetro das rodas e material de construção (aros de aço poderão ser substituídos por alumínio).
- As suspensões posteriores deverão obedecer à configuração original do motociclo podendo, no entanto, serem substituídas por amortecedores com o máximo de mais ou menos 2% em relação á distância original entre "olhais".
- Os braços oscilantes poderão ser modificados nas suas dimensões ou substituídos mantendo, no entanto, o material de construção original.
- O diâmetro do carburador poderá a alterado em relação ao diâmetro original.
- A cilindrada do motociclo pode ultrapassar a cilindrada original em 5% sem que este seja excluído da classe.
- Os guarda-lamas, faróis ou porta faróis, farolins, reservatórios de combustível, selins e escapes com silenciadores originais, poderão ser substituídos por outros, respeitando, no entanto, a originalidade do componente referente à época (exemplo: um motociclo de 1974 não poderá participar na classe com componentes de 1980 e assim sucessivamente).
- O guiador com travessa é obrigatório e deverá estar equipado com "esponja" de proteção. O guiador original poderá ser substituído por um do mesmo tipo e formato e poderá ser em alumínio. O diâmetro da área central do guiador terá de ter 22 mm.
- Os quadros deverão manter a configuração original.
- No caso do motociclo ser de construção artesanal, a marca com que o motociclo será inscrito, deverá ser a do quadro original.
- O sistema de ignição é livre.
- Não será permitido efetuar alterações nos sistemas de travagem (deverão ser os originais).
- Não será obrigatório o motociclo estar equipado com a proteção do pinhão de transmissão.
- É autorizada a utilização de protetores da mão. No entanto estes deverão ser do tipo "aberto" e respeitar o aspeto histórico e estético do motociclo.
- Botão STOP motor obrigatório.



Em conclusão salienta-se que todas as peças modificadas em comparação com as de origem devem imperativamente datar da época de fabrico do motociclo.

Os motociclos serão identificados por:

– **Fundo Amarelo e número Preto**

#### **Características das provas:**

- Os Troféus serão compostos por 5 eventos, inseridos em provas do CNE e CNES (no sábado precedente às respetivas prova dos CNE e CNES).
- Serão contabilizados todos os resultados para as contas finais.
- As partidas serão sempre começando pela Classe 4, 3, 2, 1, 0.
- Percurso compreendido entre 15 e 25 Km por volta.
- 4 voltas para as Classes 1, 2, 3 e 4.
- 3 voltas para a Classe 0.
- Todas as Classes perfazem duas especiais do tipo CT e ET, podendo existir cortes/alternativas ao seu desenho originais. Estas deverão ter tempos entre 2 e 4 minutos.
- A taxa de inscrição nas provas é de 40,00€.

#### **PLACAS DE NÚMERO**

CLÁSSICAS	Amarelo - RAL 1003	Preto	170 - 250
-----------	--------------------	-------	-----------



## **ANEXO 3 - HOBBY**

### **ÍNDICE**

1. PARTICIPANTES
2. INSCRIÇÕES
3. MOTOCICLOS
4. ORDEM DE PARTIDA E NÚMERO
5. CARACTERÍSTICAS DAS PROVAS
6. CLASSIFICAÇÃO
7. CASOS OMISSOS

### **HOBBY**

A Classe Hobby destina-se a promover a modalidade Enduro e a captar novos participantes e praticantes não federados, com o principal objetivo de os tornar pilotos federados.

Terá os seus eventos nas datas e locais que constam do Calendário Desportivo da Federação de Motociclismo de Portugal (FMP).

#### **1. PARTICIPANTES**

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

Só podem participar na Classe Hobby pilotos nacionais ou estrangeiros sem licença desportiva em qualquer federação e modalidade motociclísticas nos últimos três anos (2021, 2022 e 2023).

Para os pilotos com idade inferior a 18 anos é obrigatório um “Termo de responsabilidade” de 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 das pessoas que integram a sua equipa e assistência, podendo ser sancionados quer pelo Júri que em processo disciplinar da FMP.

## **2. INSCRIÇÕES**

A Classe HOBBY tem uma taxa de inscrição de 70,00€ para provas de um dia e 80,00€ para provas de dois dias 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.

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, da Lei 5/2007, de 16 de Janeiro, devem ser enviados ou entregues à Organização o mais tardar nas 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 Federação Motociclismo de Portugal antes do início das provas.

## **3. MOTOCICLOS**

O simples facto de apresentar um motociclo às verificações técnicas é considerado como uma declaração implícita da conformidade do mesmo com as Normas técnicas da Prova e com o Código da Estrada em vigor. Após esta apresentação e assinatura da ficha de verificação por parte do piloto, este fica inteiramente responsável pelos elementos descritos nesta bem como pelos documentos apresentados nas verificações.

## **4. ORDEM DE PARTIDA E NÚMERO**

A partida da Classe HOBBY deve realizar-se conforme descrito no artigo 17 do Regulamento Geral de Enduro.

Os números da Classe NÃO serão NÚMEROS FIXOS para toda a época.

A atribuição dos números da Classe Hobby é efetuada pela Organização, de preferência sequencialmente pela ordem que os pilotos se apresentem nas verificações administrativas.



É proibido recortar, tapar, ou modificar as placas de número distribuídas pelo Clube Organizador, antes ou durante o decurso da prova. A pena do incumprimento desta regra é a exclusão.

## **5. CARACTERÍSTICAS DAS PROVAS**

A Classe HOBBY terá percursos alternativos nas zonas de maior dificuldade e efetuará apenas duas voltas ao percurso em cada dia de prova.

## **6. CLASSIFICAÇÃO**

A Classe Hobby não pontua para qualquer Campeonato ou Troféu, tendo apenas uma classificação por prova onde serão distribuídos troféus aos três primeiros classificados.

## **7. CASOS OMISSOS**

No que este Regulamento for omissos, rege o Regulamento Geral de Enduro, e os restantes Regulamentos de Enduro e Códigos desportivos da FMP e FIM.