FEDERAÇÃO DE MOTOCICLISMO DE PORTUGAL

REGULAMENTO GERAL DE ENDURO

CAMPEONATO NACIONAL DE ENDURO CFL 2026

Aprovado pela Direção em 8 de janeiro de 2026

Art.os5, 10º e Anexo 1 atualizados em 04 de fevereiro de 2026

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 6
   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 10
11. MOTOS 15
12. VERIFICAÇÕES 17
13. CONTROLO DAS MOTOS DURANTE A PROVA 20
14. SUBSTITUIÇÃO DAO MOTO OU MUDANÇA CLASSE 20
15. PARQUE FECHADO 20
16. ZONA DE PARTIDA 21
17. ORDEM DE PARTIDA 22
18. PREPARAÇÃO PARA A PARTIDA 23
19. PARTIDA 24
20 ABASTECIMENTO 24
21. PROIBIÇÃO DE RECORRER A UMA FORÇA MOTRIZ EXTERIOR 25
22. AJUDA EXTERIOR 25
23. DESISTÊNCIA 25
24. SINALIZAÇÃO 26
25. REGRAS DE CIRCULAÇÃO 26
26. SEGUROS (Responsabilidade Civil) 27
27. ZONAS IMPRATICÁVEIS 27
28 CONTROLOS HORÁRIOS 27
29. CRONOMETRAGEM 28
30. FICHA DE CONTROLO DE PASSAGEM 28
31. SINALIZAÇÃO DOS CONTROLOS HORÁRIOS 29

32. DISPOSIÇÕES DOS CONTROLOS HORÁRIOS 29
33. TOLERÂNCIA DE CHEGADA 29
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 33
38.5. Super Especial - SE 34
39. VERIFICAÇÕES FINAIS 34
40. LISTA DE PENALIZAÇÕES 34
40.1. Em dinheiro 35
40.2. Em tempo 35
40.3. Exclusão 35
41 ACEITAÇÃO DAS DECISÕES OFICIAIS 36
42. PEDIDO DE CLARIFICAÇÃO 37
43. PROTESTOS E RECLAMAÇÕES 377
43.1. Protestos sobre motos 377
43.2. Protestos sobre a gasolina 37
43.3. Reclamações sobre classificação ou comportamento de outro piloto. 388
44. RECURSOS 38
45. RESULTADOS 389
47. REQUISITOS MÉDICOS MÍNIMOS PARA A MODALIDADE ENDURO 40
48. SITUAÇÕES OMISSAS 41
ANEXO 1 – MINI ENDURO, PROMO SENHORAS e MAXI TRAIL 42
ANEXO 2 – CLÁSSICAS 44
ANEXO 3 - HOBBY 46

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 motos 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 07h00m, incluindo os quinze minutos do último controlo horário.

Categoria	Características do percurso	Nº de voltas Evento de 1 dia	Nº de voltas Evento de 2 dias
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	3 ou 4 Voltas	3 Voltas no 1º dia - 3 ou 4 voltas 2º dia
SUPERVETERANOS	Alternativas ao percurso - desvios cor azul	2 Voltas	2 Voltas
VERDES	Alternativas ao percurso - desvios cor verde	3 Voltas	3 Voltas

Categoria	Características do percurso	Nº de voltas Evento de 1 dia	Nº de voltas Evento de 2 dias
PROMOÇÃO	Alternativas ao percurso - desvios cor azul	2 Voltas	2 Voltas
ELÉCTRICAS	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	5 Voltas – Juniores 4 ou 5 Voltas – Juvenis 3 Voltas – Iniciados	Mini Enduro, Promo Senhoras, Clássicas e Maxi Trail: Na primeira volta a passagem nas especiais não será cronometrada.
PROMO SENHORAS	Percurso próprio	2 ou 3 Voltas	
CLÁSSICAS	Percurso próprio	3 ou 4 Voltas	
MAXI TRAIL	Percurso próprio	3 ou 4 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 publicação da lista de Oficiais responsáveis presentes na manifestação no Quadro Oficial - Sportity da Comissão de Enduro. 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 documentais e técnicas no primeiro dia e ter a moto em parque fechado;
- se retirou a moto 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 da moto tem de ser o marcado nas Verificações Técnicas iniciais da prova;
- a moto 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 Vencedores do Campeonato Nacional, ou Vencedores do Troféu Nacional, caso conquistem o maior número de pontos nos respetivos Campeonatos ou Troféus.

Categoria	**Títulos FMP**
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	Campeão Nacional Verdes Absoluto 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
ELÉCTRICAS	Vencedor Troféu Nacional Eléctricas
MINI ENDURO	Campeão Nacional Infantil Campeão Nacional Juvenil Campeão Nacional Junior
PROMO SENHORAS	Vencedora Troféu Nacional Promo Senhoras
CLÁSSICAS	Vencedor Troféu Nacional Classe 1 Vencedor Troféu Nacional Classe 2 Vencedor Troféu Nacional Classe 3 Vencedor Troféu Nacional Classe 4 Vencedor Troféu Nacional Classe 5
MAXI TRAIL	Vencedora Troféu Nacional Maxi Trail

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 moto utilizada.

Os pilotos com idade superior a 50 anos devem apresentar na FMP atestado médico com electrocardiograma com prova 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 no regulamento particular.

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

Categoria	Evento de 1 dia	Evento de 2 dias
ELITE	60 €	80 €
OPEN	60 €	80 €
VETERANOS	60 €	80 €
SENHORAS	50 €	60 €
SUPERVETERANOS	60 €	80 €
VERDES	60 €	80 €
ELÉCTRICAS	60 €	80 €
PROMOÇÃO	60 €	80 €
HOBBY	70 €	80 €
MINI ENDURO	40 €	
PROMO SENHORAS	40€	
CLÁSSICAS	40 €	
MAXI TRAIL	40 €	

A inscrição e correspondente pagamento da taxa devem ser efetuadas até um dia antes do início da Prova. O Clube Organizador poderá aceitar inscrições até ao início das verificações documentais 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

Todas as motos da Categoria 1, Grupo A1, (art. 01.05 Technical Rules Enduro FIM) serão admitidos a participar numa prova de Enduro.

As motos devem estar conforme o Regulamento Técnico da FIM anexo 01 “Enduro”.

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

CAMPEONATOS NACIONAIS DE ENDURO		
CATEGORIA	**CLASSES**	
ELITE	ELITE 1 Motos até 250cc ou 2T e 250cc a 4T	ELITE 2 Motos + 250cc a 2T e + 250cc a 4T
OPEN	OPEN 1 (Troféu Nacional) Motos até 250cc a 2T e 250cc a 4T	OPEN 2 (Troféu Nacional) Motos + 250cc a 2T e + 250cc a 4T
SENHORAS	Motos a 2T ou a 4T com cilindrada livre	
VETERANOS	Motos a 2T ou 4T com cilindrada livre Pilotos com idade entre 40 e 49 anos de idade. A idade mínima afere-se na data do início do evento (verificações documentais). O limite da idade máxima afere-se no dia 1 janeiro do ano do campeonato ou troféu (o piloto pode participar até ao final do ano em que atinge a idade máxima).	
SUPER VETERANOS	Motos 2T e 4T com cilindrada livre Pilotos com idade igual ou superior a 50 (cinquenta) anos. A idade mínima afere-se na data do início do evento (verificações documentais).	
VERDES	VERDES 1 (Troféu Nacional): Motos a 2T até 150cc e 4T até 250cc VERDES 2 (Troféu Nacional): Motos a 2T > 175cc e até 250cc ou a 4T > 290cc e até 450cc VERDES 3 (Troféu Nacional): Motos a 2T > 290cc ou a 4T > 475cc YOUTH CUP (Troféu Nacional): Motos até 150cc e pilotos com idade inferior a 21 (vinte e um) anos. A idade mínima afere-se na data do início do evento (verificações documentais).	

CAMPEONATOS NACIONAIS DE ENDURO	
MINI ENDURO (ANEXO I RGE)	INFANTIS - Motos a 2T até 65cc e Motos a 4T até 110cc – e pilotos com idade entre 8 e 12 (oito e doze) anos. JUVENIS - Motos a 2T até 85cc e Motos a 4T até 150cc – e pilotos com idade entre 11 e 14 (onze e catorze) anos. JUNIORES - Motos até 150cc a 2T – e pilotos com idade entre 13 e 16 (treze e dezasseis) anos. A idade mínima afere-se na data do início do evento (verificações documentais). O limite da idade máxima afere-se no dia 1 janeiro do ano do campeonato ou troféu (o piloto pode participar até ao final do ano em que atinge a idade máxima).
TROFÉUS NACIONAIS DE ENDURO	
PROMOÇÃO	Motos a 2T ou a 4T com cilindrada livre
ELÉCTRICAS	Motos até 14KW
PROMO SENHORAS (ANEXO I RGE)	Motos a 2T ou a 4T com cilindrada livre
CLÁSSICAS (ANEXO II RGE)	CLASSE 1 – Motos fabricados até 1980 inclusive CLASSE 2 – Motos fabricados até 1986 inclusive CLASSE 3 – Motos fabricados até 1992 inclusive CLASSE 4 – Motos fabricados até 1996 inclusive CLASSE 5 – Motos 4T fabricados até 1996 inclusive
MAXI TRAIL (ANEXO I RGE)	Motos com 2 ou mais cilindros com cilindrada acima de 400cc e com peso mínimo de 165 Kg.
	HOBBY
HOBBY (ANEXO III RGE)	Motos 2T e 4T com cilindrada livre Pilotos não federados em 2024, 2025 e 2026 e com idade inferior a 50 anos (até ao final da prova)

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.

CATEGORIAS MINI ENDURO, PROMO SENHORAS e MAXI TRAIL

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.

CATEGORIA PROMOÇÃO

No Troféu Nacional de Promoção podem participar todos os pilotos com licença desportiva de Enduro ou Geral válida para o ano de 2026.

Os dois primeiros classificados em 2026 terão que subir de classe.

CATEGORIA CLÁSSICAS

Consultar Anexo II deste RGE.

CATEGORIA ELÉCTRICAS

- Só poderão participar motos eléctricas que não excedam os 14 KW.
- Todos as motoos participantes terão de cumprir as obrigações legais para circular em vias abertas ao trânsito (matrícula seguros, etc)
- O vencedor da categoria será declarado Vencedor do Troféu Nacional de Enduro Eléctricas.

CATEGORIA HOBBY

Consultar Anexo III deste RGE.

- Só podem participar na Categoria Hobby pilotos sem licença desportiva em qualquer federação ou modalidade motociclísticas em 2024, 2025 e 2026.
- Só podem participar pilotos com idade inferior a 50 anos (até ao final da prova).
- Nas provas de dois dias de duração, os hobbys que só participarem num dia (domingo) pagarão a taxa de inscrição de um dia de prova.
- 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 1026	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

CLASSES	Cor do Fundo	Cor dos Números	Numeração
SENHORAS	Rosa – RAL3017	Preto	550 - 599
PROMOÇÃO	Azul - RAL 5005	Branco	600 - 699
ELÉCTRICAS	Preto – RAL 9005	Branco	900 - 920
HOBBY	Azul - RAL 5005	Branco	700 - 850
INFANTIS	Vermelho - RAL 3020	Preto	100 – 149
JUVENIS	Amarelo - RAL 1026	Preto	1 – 49
JUNIORES	Preto – RAL 9004	Branco	50 – 99
PROMO SENHORAS	Rosa – RAL3017	Preto	150 – 169
CLÁSSICAS	Amarelo - RAL 1003	Preto	600 – 700
MAXI TRAIL	Branco – RAL 9010	Preto	800 - 850

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

Cada piloto usará as três placas de números fornecidos pela FMP nas Verificações Documentais. Caso o piloto opte por usar placas de números próprias, será obrigatória a exposição nestas dos logos oficiais do campeonato com as mesmas dimensões utilizadas nas placas da FMP. Os números têm que ter um espaçamento mínimo de 1cm entre eles.

Os números serão fixos para todo o campeonato, exceção feita à Classe HOBBY em que são atribuídos pela Organização.

11. MOTOS

Cada moto inscrita 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 da moto deve ser inscrita numa placa fixa ao guarda-lamas traseiro ou a um porta matrículas, e não pode ser escrita à mão.

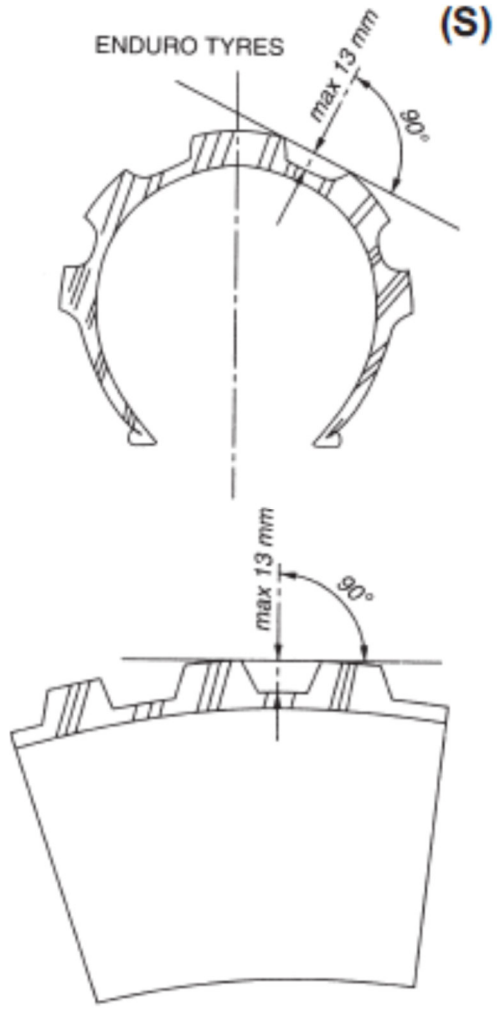
A placa de matrícula não pode ultrapassar a largura do guarda-lamas.

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 na moto em lugar bem visível (depósito de combustível ou tampas laterais).

Categorias	Características dos pneus
ELITE OPEN SENHORAS VETERANOS SUPER VETERANOS VERDES PROMOÇÃO ELÉCTRICAS HOBBYS	A marca de homologação "E" e o número devem estar presentes nas paredes laterais traseiras dos pneus. A marca de aprovação DOT também é aceite. 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). 
MINI ENDURO PROMO SENHORAS CLÁSSICAS MAXI TRAIL	A marca de homologação "E" e o número devem estar presentes nas paredes laterais traseiras dos pneus. A marca de aprovação DOT também é aceite.

12. VERIFICAÇÕES

Os pilotos devem respeitar os horários da tabela publicada no Quadro Oficial - Sportity da Comissão de Enduro, a qual indica o horário que cada uma das classes deve realizar a sua verificação documental 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 documentais das 16:00 às 20:00
- Verificações técnicas: das 16:30 às 21:00
- Ou outro horário conforme regulamento particular.

No dia da prova:

- Verificações documentais: 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 documentais: das 19:00 às 21:00

- Verificações técnicas: das 20:00 às 22:00

No 1ºdia de prova:

- Verificações documentais: 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 2ºdia de prova:

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

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

Nas Verificações Documentais serão controlados os seguintes documentos:

- Licença Desportiva (exceto na Classe Hobby);

- Cartão do Cidadão;

- Carta de Condução;

- Livrete da Moto;

- 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 moto. O tempo despendido para realizar este teste será garantido ao piloto. Se durante o teste, a moto 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 a moto 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 moto será de 114 dB/A e medido conforme art.º 01.79 Technical Rules Enduro FIM, nas verificações técnicas realizadas antes das motos 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 documental e técnica implica a sua total responsabilidade pelos documentos pessoais e da moto por si apresentados em ambas as verificações.

Nesta Ficha deve constar o número de matrícula e o número do quadro da moto.

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 pela FMP, antes ou durante o decurso da prova. A pena do incumprimento desta regra poderá levar á exclusão.

13. CONTROLO DAS MOTOS DURANTE A PROVA

A Organização pode verificar, em qualquer momento e local, uma ou várias peças marcadas de cada moto. 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 DA MOTO OU MUDANÇA CLASSE

Depois da data de encerramento das inscrições, qualquer mudança na marca ou classe da moto 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, as motos estão à guarda da Organização.

A Organização é responsável pelas motos 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 às motos. 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 as suas motos. 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 a sua moto 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 na moto. 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 na moto de outro piloto;
- Tocar na sua moto, 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 As motos colocadas em Parque Fechado são obrigadas a possuir descanso lateral ou central próprio bem como estarem em cima de um Tapete Ecológico aprovado (conforme artigo 4.1 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 da última moto da Classe.

16. ZONA DE PARTIDA

Esta zona compreende:

- Parque Fechado;
- Zona de partida propriamente dita.

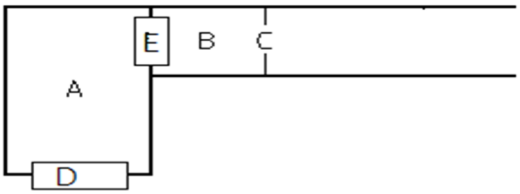
16.1. O Parque Fechado é uma Zona delimitada em que o acesso é controlado por Oficiais da Prova. O seu acesso é apenas autorizado nos casos do artigo 15.3. O parque fechado deverá ter uma única entrada e uma única saída para a zona de partida.

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 na moto na Zona de Partida. A penalização por qualquer destas infrações é a Exclusão.

16.3. As motos 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 da moto 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 ELÉCTRICAS

9º 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 a sua moto em direção à saída do Parque Fechado. No Parque Fechado não poderá ser realizado qualquer trabalho na moto, 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 da sua moto 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 a sua moto 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 as motos devem ser postas 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 a moto 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 da sua moto em marcha no minuto que se segue ao seu sinal de partida, ficará obrigado a deslocar a sua moto 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 à moto, 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 4.1 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, a moto só pode ser movida 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 recebida nas zonas oficiais de assistência ou a intervenção de um oficial no exercício das suas funções. "Ajuda Exterior" significa toda a ação que implique um contacto com a moto, ou fornecimento de qualquer tipo de peça, ferramenta ou produto levada a cabo por qualquer pessoa que não seja o piloto. Fora das zonas oficiais de assistência, só o piloto pode fazer reparações ou mudar as partes da sua moto (que não estejam marcadas).

A penalização pela infração de "Ajuda Exterior" é de Exclusão, exceto nas classes INFANTIS e JUVENIS da categoria MINI ENDURO, em que a penalização por "Ajuda Exterior" será de 1 minuto até à exclusão, considerando as circunstâncias da infração (por exemplo, sem ou com a utilização de ferramentas e/ou substituição de peças) e a vantagem obtida pelo piloto.

22.2. Os pneus só podem ser mudados pelo piloto e apenas na zona de assistência antes do último Controlo Horário de cada dia, entre as bandeiras branca e amarela. A violação desta regra 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 da moto 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 indicar-se-ão 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 sacoche, 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 E CARTA DE CONTROLO HORÁRIO

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) na moto no Parque Fechado.

No segundo dia de prova nova Ficha de Controlo é fixada pela organização na moto 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. A Carta de Controlo indica os tempos ideais para fazer o percurso entre Controlos Horários, e nela são marcadas as horas efetivas de passagem, sendo o piloto o único responsável pela hora marcada na sua carta de controlo (deverá sempre verificar se a hora marcada foi a hora efetiva de passagem na linha imaginária das bandeiras amarelas).

30.3. Qualquer piloto que perca acidentalmente a sua Ficha de Controlo de Passagem ou a Carta de Controlo Horário deverá solicitar outra no Controlo de Passagem/Horário seguinte. Esta nova

ficha ou nova carta deve ser utilizada a partir desse controlo e em todos os seguintes, sendo que com a perda de qualquer ficha ou carta o piloto perderá o direito de reclamar sobre os elementos que dela(s) constavam, não sofrendo no entanto qualquer penalização em tempo.

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

30.5. 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 a sua moto 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 excecionais, 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 excecional.

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 pode incorrer numa penalização até 15 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 pelos pilotos no dia anterior ao início da prova.

A partida será dada numa linha com a moto parada 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 á exclusão.

É proibido treinar no percurso destas provas especiais, sob pena de exclusão, podendo apenas ser reconhecidas a pé ou de bicicleta (incluindo elétrica desde que com pedais), e nos horários definidos no Regulamento Particular .

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 motos, 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 5.000m2, 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 a moto 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 – até 15 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 às motos.

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).

43.2.2. 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.

43.2.3. 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 oficiosos - tempos e penalizações de cada dia – são publicados antes da reunião do Júri do final do dia no Quadro Oficial - Sportity da Comissão de Enduro.

Os resultados finais oficiais serão publicados o mais rápido possível no Quadro Oficial - Sportity da Comissão de Enduro, 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 pela moto 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;
- Camisola de manga comprida; se tiver número deverá coincidir com o número atribuído ao piloto no evento; se não coincidir deve ser tapado;
- Colete de proteção homologado pelas normas EN 1621-2 ou EN 1621-3 (com etiqueta de homologação legível);
- 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;

- Capacete de proteção homologado conforme artigo 01.70 Technical Rules Enduro FIM (com etiqueta de homologação legível).

  Deve ser utilizado devidamente apertado e deve ter um sistema próprio de fixação.

  Estão proibidos os capacetes sem "queixeira" ou que esta seja amovível.

  É proibido adaptar ou prender câmaras ou outros acessórios no capacete.

  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 veiculo 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, PROMO SENHORAS E MAXI TRAIL

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**;
- **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**;
- **JUNIORES** – Motos até 150cc 2T, para pilotos com idades compreendidas entre os **13 e 16 (treze e dezasseis) anos**,.

A idade mínima afere-se na data do início do evento (verificações documentais).

O limite da idade máxima afere-se no dia 1 janeiro do ano do campeonato ou troféu (o piloto pode participar até ao final do ano em que atinge a idade máxima).

Poderão participar pilotos e motos que reúnam as seguintes condições:

- Serem portadores de uma Licença Geral Mini (permite a prática de Enduro, Velocidade e MX/SX, com seguro de acidentes pessoais anual;
- Utilizarem motos 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

A Categoria **MAXI TRAIL** compreende uma classe de Troféu Nacional.
Existirá uma classe única com motos com 2 ou mais cilindros, com cilindrada superior a400cc e peso mínimo de 165 Kg.

CARACTERÍSTICAS DAS PROVAS MINI ENDURO, PROMO SENHORAS e MAXI TRAIL:

- Os Campeonatos MINI ENDURO e os Troféus PROMO SENHORAS e MAXI TRAIL serão compostos por 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,Promo Senhoras e Maxi Trail.
- Percurso com 15 a 25 Km por volta.
- 5 voltas para Juniores e Juvenis e 3 ou 4 voltas para Infantis,Promo Senhoras e Maxi Trail.
- 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 10 minutos.
- Na primeira volta a passagem nas especiais não é cronometrada.
- A taxa de inscrição nas provas é de 40,00€.

PLACAS DE NÚMERO

CLASSES	Cor do Fundo	Cor dos Números	Numeração
INFANTIS	Vermelho - RAL 3020	Preto	100 – 149
JUVENIS	Amarelo - RAL 1026	Preto	1 – 49
JUNIORES	Preto – RAL 9004	Branco	50 – 99
PROMO SENHORAS	Rosa – RAL3017	Preto	150 – 169
MAXI TRAIL	Branco – RAL 9010	Preto	800 - 850

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 espirito Enduristico, 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 1 – Motos fabricadas até 1980 inclusive
- Classe 2 – Motos fabricadas até 1986 inclusive
- Classe 3 – Motos fabricadas até 1992 inclusive
- Classe 4 – Motos fabricadas até 1996 inclusive
- Classe 5 – Motos 4T fabricadas até 1996 inclusive

Para participarem, os pilotos necessitam:

- Serem portadores de uma Licença Enduro ou Geral.
- Terem idade compreendida entre 35 e 70 anos.

  A idade mínima afere-se na data do início do evento (verificações documentais).

  O limite da idade máxima afere-se no dia 1 janeiro do ano do campeonato ou troféu (o piloto pode participar até ao final do ano em que atinge a idade máxima).-
- As Classes só têm classificação se existir um número mínimo de 3 pilotos. Não existindo este número, o piloto passará para a classe precedente.
- Utilizarem motos 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 da moto, 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.

As motos de Cross participantes deverão ser devidamente "Endurizados" no que diz respeito a porta faróis e iluminação traseira, ou seja não serão admitidos motos sem estes dois componentes.
Todas as peças modificadas em comparação com as de origem devem imperativamente datar da época de fabrico da moto.

As motos serão identificados por:

– Fundo Amarelo e número Preto

Características das provas:

- Os Troféus serão compostos por 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 5,4.3,2,1.
- Percurso compreendido entre 15 e 25 Km por volta.
- 3 ou 4 voltas para todas as Classes, consoante avaliação da Comissão.
- 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 10 minutos.
- Na primeira volta a passagem nas especiais não é cronometrada.
- A taxa de inscrição nas provas é de 40,00€.

PLACAS DE NÚMERO

CLASSES	Cor do Fundo	Cor dos Números	Numeração
CLÁSSICAS	Amarelo - RAL 1003	Preto	600 - 700

ANEXO 3 - HOBBY

ÍNDICE

1. PARTICIPANTES

2. INSCRIÇÕES

3. MOTOS

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 em 2024, 2025 e 2026.

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.

Só poderão participar pilotos com idade inferior a 50 anos (até ao final da prova).

Nas provas de dois dias de duração, os hobbys que só participarem num dia (domingo) pagarão a taxa de inscrição de um dia de prova.

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 incluí 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. MOTOS

O simples facto de apresentar uma moto 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 documentais.

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 omisso, rege o Regulamento Geral de Enduro, e os restantes Regulamentos de Enduro e Códigos desportivos da FMP e FIM.