**REGULAMENTO ENDURO SPRINT MOTO ESPINHA 2026**

**APROVADO PELA DIREÇÃO EM 05 DE AGOSTO DE 2026**

## ÍNDICE


1. DESCRIÇÃO ..... 2
2. REGULAMENTO PARTICULAR ..... 2
3. FORMATOS DAS PROVAS ..... 2

**3.1. FORMATO 1 (*Closed course)*** ..... 2

**3.2– FORMATO 2 (*Open Course)*** ..... 6

4. CLASSES ..... 8
5. JURISDIÇÃO ..... 11
6. CLASSIFICAÇÃO ..... 11

ATRIBUIÇÃO DA CLASSIFICAÇÃO NO FORMATO 1 ..... 12

7. LICENÇAS DOS PILOTOS ..... 13
8. NÚMERO DE INSCRIÇÕES ..... 13
9. ENCERRAMENTO DAS INSCRIÇÕES ..... 14
10. PLACAS DE NÚMEROS ..... 14
11. ATRIBUIÇÃO DE NÚMEROS ..... 14
12. ILUMINAÇÃO, MATRÍCULA E DESCANSO ..... 15
13. VERIFICAÇÕES ..... 15
14. ASSISTÊNCIA ..... 17
15. ABASTECIMENTO ..... 18
16. AJUDA EXTERNA E PENALIDADES ..... 18
17. SEGURO RESPONSABILIDADE CIVIL ..... 19
18. CRONOMETRAGEM ..... 20
19. VERIFICAÇÕES FINAIS ..... 20
20. ACEITAÇÃO DAS DECISÕES OFICIAIS ..... 20
21. PEDIDO DE CLARIFICAÇÃO ..... 21
22. PROTESTOS E RECLAMAÇÕES ..... 21
23. RECURSO ..... 21
24. COMPOSIÇÃO DO JÚRI – INTERPRETAÇÃO DO REGULAMENTO ..... 21
25. RESULTADOS ..... 22
26. PRÉMIOS ..... 22
27. EQUIPAMENTO DE PROTEÇÃO DURANTE A COMPETIÇÃO ..... 22
28. REQUISITOS MÉDICOS MÍNIMOS PARA A MODALIDADE DE ENDURO SPRINT ..... 23
29. SITUAÇÕES OMISSAS ..... 24

## 1. DESCRIÇÃO

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

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

## 2. REGULAMENTO PARTICULAR

O Regulamento Particular (RP) deve conter o programa da prova, a taxa de inscrição, a morada, telefone e e-mail do Clube organizador, os Oficiais de prova e demais informação, tendo que ser enviado à Federação de Motociclismo de Portugal (FMP) com a antecedência mínima de 1 mês antes do início da prova, para aprovação.

## 3. FORMATOS DAS PROVAS

No Campeonato Nacional de Enduro Sprint (CNES) serão permitidos dois formatos de prova:

Formato 1 - *Closed Course*
Formato 2 - *Open Course*

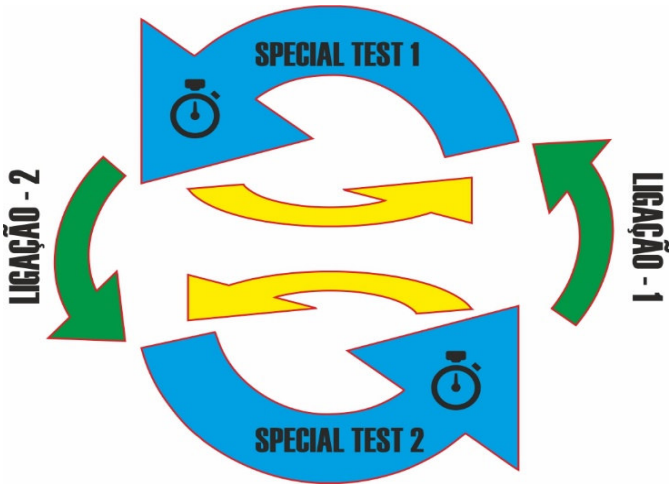
### 3.1. FORMATO 1 (*Closed course)*

Neste formato existirão duas especiais contíguas, a *Special Test 1*, a *Special Test 2*, cada uma com duração entre os 4 e os 8 minutos, a definir em RP da prova.
Entre elas existirão ligações bastante curtas.
Durante a manhã os pilotos percorrem as especiais da seguinte forma:

a) Os Pilotos serão divididos em dois grupos - Pilotos Federados e *Hobby*;
b) Cada grupo percorrerá uma das especiais várias vezes consecutivas, sendo o número de voltas de 3 igual para as classes - ELITE, VERDES, VETERANOS, SENHORAS SUPERVETERANOS e PROMOÇÃO. As Classes HOBBY e ELÈTRICAS farão apenas 2 voltas (consoante RP da Prova).
c) Após todos os Pilotos concluírem as várias voltas às especiais, estes serão agrupados e efetuando-se a troca de grupos entre especiais;
d) Ambos os grupos percorrerão o mesmo número de voltas em cada uma das especiais;

e) Os pilotos partirão para a primeira especial pela ordem definida pela organização com um espaçamento de 30 segundos entre cada um;

f) Após a primeira prova deste campeonato, a partida para a primeira especial será dada pela classificação em que os pilotos se encontrem nesse momento do campeonato.




g) Dois minutos após a partida do último piloto para a especial, arrancará um comissário de moto a fechar a Especial. Qualquer piloto que seja ultrapassado por esse comissário estará automaticamente desqualificado, independentemente da sua Classe.

h) Como alternativa poderão efetuar-se as duas especiais na mesma volta, existindo um CH no final de cada volta (ST1 + SPT + Assistência + CH).

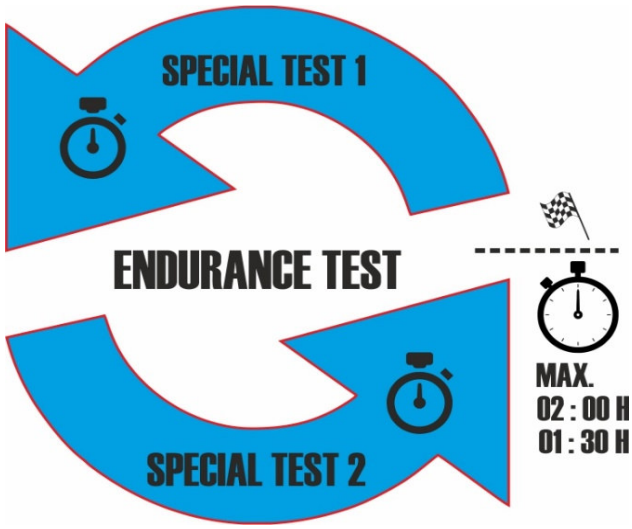
i) Após a conclusão desta fase da prova, haverá uma neutralização da prova, com horário a definir no R.P.

Na segunda parte deste formato de prova ambas as Especiais serão ligadas formando uma única especial cronometrada denominada *Endurance Test.*

Nesta Especial decorrerá uma prova de resistência, com duração dependente da Classe em que o piloto se insira, a definir no R.P. A duração máxima desta será de 1H30 para pilotos federados e de 1H00 para pilotos não federados (à consideração do Júri e RP).

Ambas as partes deste formato terão um Parque Fechado obrigatório antes da competição.

Os pilotos poderão recorrer a bicicletas normais e com energias alternativas para ver as especiais, desde que estas tenham pedais.




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

Para esta prova de resistência, os pilotos serão divididos em três grupos, com as seguintes classes:

| **GRUPO** | *ENDURANCE TEST* | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | **CLASSE** | | **CLASSE** | | **CLASSE** |
| A | ELITE | + | VERDES | | |
| B | VETERANOS | + | SUPER VETERANOS | + | SENHORAS |
| C | PROMOÇÃO | + | HOBBY + ELÉTRICAS | | |

Abaixo descrevem-se os principais procedimentos desta Resistência:

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

PROCEDIMENTO DE PARTIDA:

a) Ordem de partida será: 1º Grupo A; 2º Grupo B; 3º Grupo C. (consoante decisão Júri de prova).
b) A grelha será ordenada pelas classificações obtidas na parte da manhã, dentro de cada classe.

c) Nesta resistência o formato de partida será tipo “Le Mans”. Os pilotos estarão no lado contrário da pista onde as motos estrão alinhadas, tendo de correr para estas após o sinal de partida.
d) A moto estará desligada e o piloto não poderá receber qualquer auxílio externo para a meter em marcha.
e) As motos terão de estar organizadas numa pré-grelha, 15 minutos antes da hora do primeiro grupo.
f) 5 minutos antes da primeira partida, todos os pilotos poderão aquecer os motores durante 1 minuto. Após este tempo todos os motores serão desligados.
g) As motos poderão estar apoiadas no seu descanso ou, em alternativa, num outro apoio exterior à moto, sendo que, nesse caso, um membro da sua equipa terá de retirar esse apoio da zona de partida no momento imediato a seguir à partida do último piloto dessa grelha. Se algum destes apoios esternos à moto, não se soltar desta no momento da partida, sendo assim arrastada para dentro da pista, o piloto será imediatamente desclassificado.
h) Todos os pilotos que não conseguirem colocar a sua moto em marcha após 30 segundos do sinal de partida, só poderão partir na grelha ou, em alternativa, desistir, sendo que o seu tempo já estará a contar desde a partida do seu grupo. Os pilotos do Grupo C disporão de mais 2 minutos após o respetivo sinal de partida para conseguirem colocar a moto em marcha.
i) A partida será dada através de uma bandeira com um movimento de cima para baixo.
j) 30 segundos após o sinal de partida de um grupo, o grupo seguinte terá 2 minutos para repetir o procedimento anterior, e assim sucessivamente.
k) As motos Elétricas poderão ter um traçado e uma distância inferior às das outras classes. Neste caso, estas modificações serão definidas no Regulamento Particular.

PROCEDIMENTO DE REABASTECIMENTO

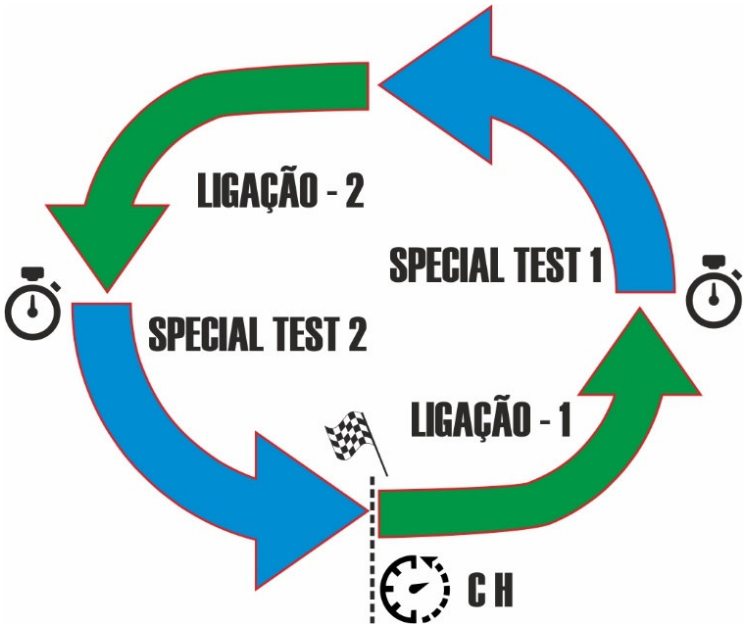
a) O reabastecimento terá de se efetuar de acordo com as regras definidas no Ponto 15 deste Regulamento.
b) Todos os pilotos têm de entrar nas boxes pelo menos 1 vez durante a prova. O não cumprimento desta regra implica uma penalização de 10 min.

PROCEDIMENTO DE ASSISTÊNCIA

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

**3.2– FORMATO 2 (*Open Course)***

Neste formato *Open Course* o percurso será típico de enduro, com obstáculos naturais ou artificiais, duas especiais cronometradas a *Special Test 1* e a *Special Test 2*, e dois percursos de ligação. A *Special Test 1* terá uma duração entre os 6 e os 20 minutos e a *Special Test 2* terá uma duração entre 3 e 8 minutos, ambas a definir no RP.




Estas especiais serão percorridas várias vezes por todos os pilotos, sendo o número de voltas dependente da cada classe em questão. O número de voltas de cada classe será definido no RP da Prova.

ELITE – 5 voltas; VERDES, VETERANOS e SENHORAS – 4 voltas; SUPERVETRANOS, PROMOÇÃO, HOBBY e ELÉTRICAS – 3 voltas.

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.

Existirá um Parque Fechado obrigatório antes da competição, mas não existirá no final desta. Os três primeiros pilotos de cada classe terão que disponibilizar a sua moto nos 30min após a passagem do último piloto da classe no derradeiro CH. O prazo de protesto será de 30min após a última moto passar no último CH.

Haverá uma volta de reconhecimento antes das competições para todas as Classes participantes.

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

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

Os pilotos partirão para a primeira ligação dois a dois, dentro do seu minuto estabelecido, com um espaçamento de 1 minuto entre cada grupo.

Chegados à especial cronometrada, estes partirão pela sua ordem de chegada com um intervalo mínimo de 15 segundos entre cada piloto.

Os pilotos deverão sempre respeitar a ordem de chegada às especiais cronometradas.

Existirão pelo menos três pontos de Controlo de Passagem (CP) ao longo da *Special Test 1*. A não passagem num destes pontos por parte de um piloto implica a sua desclassificação.

Não existirá qualquer Carta de Controlo para os pilotos, apenas os registos da organização.

Os pilotos não têm de parar ou abrandar ao passarem nos CP´s.

Cada piloto terá um tempo máximo para cumprir uma volta completa, em função da Classe em que se inscreve (a definir no RP de cada prova).

Entende-se por tempo de volta completa, o tempo gasto na realização de ambas as ligações, ambas as especiais cronometradas + tempo gasto na Zona de Assistência.

Existirá um controlo horário no início de cada volta completa.

Não cumprindo este tempo máximo estabelecido, o piloto penalizará os minutos que se atrase para a entrada da volta seguinte. Esta penalização será somada ao seu tempo das Especiais cronometradas.

A penalização máxima que um piloto poderá acumular é de 30 minutos, sendo que após este estar esgotado será desclassificado.

As motos Elétricas poderão ter um traçado e uma distância inferior às das outras classes. Neste caso, estas modificações serão definidas no Regulamento Particular.

PROCEDIMENTO DE REABASTECIMENTO

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

PROCEDIMENTO DE ASSISTÊNCIA

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

## 4. CLASSES

Todos os motociclos das seguintes classes que estão incluídos na Categoria 1, Grupo A1 e Categoria 2, Grupo C (cf. artigo 01.05 Technical Rules Enduro FIM) são admitidos a participar numa prova de Enduro Sprint. Os motociclos devem estar conforme o Regulamento Técnico de Enduro da FIM.

Descrição das Classes:

ELITE

- Os pilotos participantes terão que possuir licença desportiva nacional válida de Enduro ou Geral 2026
- O vencedor desta classe será Campeão Nacional de Enduro Sprint.
- Podem correr com motociclos 2T ou 4T de cilindrada livre.
- Terão que participar nesta classe:
    - Os 8 primeiros pilotos militantes na Classe Elite (Geral CNE) em 2026;
    - Os 8 primeiros pilotos da Classe Open do CNE 2026. Os Campeões Nacionais de MX/SX e TT portadores de licença desportiva nos últimos 3 anos terão que participar na Classe Elite.

VERDES

- Os pilotos participantes terão que possuir licença desportiva nacional válida de Enduro ou Geral 2026.
- Haverá duas Classes a competir:
    - Verdes 1 – Motociclos até 250cc 2T e até 250cc 4T
    - Verdes 2 - Motociclos + 250cc 2T e +250cc 4T
- Todos os pilotos participantes nas Classes Verdes (CNE) em 2026 poderão participar na Classe VERDES.
- Os pilotos Veteranos participantes no CNE poderão participar na Classe VERDES.
- Os dois primeiros classificados no Troféu Nacional de Enduro Sprint 2025 (Verdes) terão que subir para a classe ELITE na próxima época.
- Os vencedores destas classes serão declarados Vencedores dos Troféu Nacional Enduro Sprint.
- A Classe VERDES alternará o procedimento de partida entre Verdes 1, Verdes 2 e Veteranos.

VETERANOS / SUPER VETERANOS

- Os pilotos participantes terão que possuir licença desportiva nacional válida de Enduro ou Geral 2026.
- Podem correr com motociclos 2T ou 4T de cilindrada Livre.
- Só podem participar na Classe VETERANOS os pilotos com idade mínima de 40 anos. Em relação aos SUPER VETERANOS a idade mínima é de 50 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).
- Os vencedores destas classes serão declarados Campeões Nacionais Enduro Sprint.

SENHORAS

- As pilotos participantes terão que possuir licença desportiva nacional válida de Enduro ou Geral 2026.
- Podem correr com motociclos 2T ou 4T de cilindrada Livre.
- Só podem participar nesta classe os pilotos do sexo feminino.
- A vencedora desta classe será declarada Campeã Nacional de Enduro Sprint.

PROMOÇÃO

- Os pilotos participantes terão que possuir licença desportiva nacional válida de Enduro ou Geral 2026.
- Podem correr com motociclos 2T ou 4T de cilindrada livre.
- Os dois primeiros classificados de 2026 terão que subir de Classe.
- O vencedor desta classe será declarado Vencedor do Troféu Nacional Enduro Sprint Promoção.

HOBBY

- Só podem participar na Classe HOBBY os pilotos nacionais ou estrangeiros, sem licença desportiva em qualquer federação ou modalidade motociclística nos últimos três anos (2024, 2025 e 2026).
- Só poderão participar pilotos com idade inferior a 50 anos no ano da competição
- Podem participar com motociclos 2T ou 4T de cilindrada Livre.

MOTOS ELÉTRICAS

- Os pilotos participantes terão que possuir licença desportiva nacional válida de Enduro ou Geral 2026. Os pilotos estrangeiros poderão participar desde que possuam uma licença desportiva e uma starting permission do seu País de origem.
- No Enduro Sprint poderá participar qualquer motociclo elétrico que não exceda os 14 KWA.
- No formato Open Course, caso os pilotos tenham de circular em vias abertas ao trânsito, as respetivas motos terão de cumprir todas as obrigações legais para o efeito (matrícula, seguro, etc). Esta situação será definida no RP de cada prova.

- O vencedor desta Classe será declarado vencedor do Troféu Nacional de Enduro Sprint Eléctricas.

## 5. JURISDIÇÃO

A prova é supervisionada por um Júri que interpretará e decidirá de acordo com o Código Desportivo, o Regulamento Particular (RP), o Regulamento de Enduro Sprint, o Regulamento Geral de Enduro (RGE) e o Regulamento da Federação Internacional de Motociclismo (FIM) de Enduro.

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

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

Os pilotos são responsáveis pelo comportamento das pessoas que integram a sua equipa e assistência, podendo ser sancionados pelo Júri ou em processo disciplinar da FMP.

## 6. CLASSIFICAÇÃO

Não existirá classificação geral, apenas individual por classe.

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

Os Campeonatos e Troféus Nacionais de Enduro Sprint são OPEN. Os pilotos estrangeiros que participem receberão o prémio da prova, a pontuação da classificação obtida e, se vencerem, são declarados Vencedores do Campeonato Nacional ou Vencedores do Troféu Nacional.

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

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

Piloto A – 28`20`` - 20 pontos

Piloto B – 28`20`` - 20 pontos

Piloto C – 30`00`` - 15 pontos

ATRIBUIÇÃO DA CLASSIFICAÇÃO NO FORMATO 1

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

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

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

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

| ENDURO SPRINT – PONTUAÇÃO – FORMATO 1 | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **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 |

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

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

ATRIBUIÇÃO DA CLASSIFICAÇÃO NO FORMATO 2

O piloto vencedor de cada classe será o piloto que, realizando a totalidade do percurso, obtenha o menor tempo no conjunto das especiais cronometradas, contando também com

eventuais penalizações. A pontuação a atribuir em cada classe será de acordo com o quadro seguinte:

| ENDURO SPRINT - PONTUAÇÃO – FORMATO 2 | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **1º.** | 20 pontos | **6º.** | 10 pontos | **11º.** | 5 pontos |
| **2º.** | 17 pontos | **7º.** | 9 pontos | **12º.** | 4 pontos |
| **3º.** | 15 pontos | **8º.** | 8 pontos | **13º.** | 3 pontos |
| **4º.** | 13 pontos | **9º.** | 7 pontos | **14º.** | 2 pontos |
| **5º.** | 11 pontos | **10º.** | 6 pontos | **15º.** | 1 ponto |

## 7. LICENÇAS DOS PILOTOS

Os pilotos devem ser portadores de uma Licença Desportiva para Enduro ou Geral passada pela FMP ou Licença para Enduro FIM, válida para o ano em curso.

A autorização Hobby de um dia de prova poderá ser adquirida no próprio local, junto de um membro da Comissão de Enduro.

Serão admitidos a participar pilotos a partir da idade mínima de 12 anos.

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 pretendam participar, a fim de ser decidida a autorização de participação pelo médico da FMP.

Os pilotos estrangeiros necessitam de obter junto da respetiva Federação a autorização de participação (*start permission*) para cada prova.

## 8. NÚMERO DE INSCRIÇÕES

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

Os valores de inscrição são:

- Pilotos federados – 50,00€
- Senhoras – 40,00€
- Hobby – 60,00€

## 9. ENCERRAMENTO DAS INSCRIÇÕES

O encerramento das inscrições terá lugar um dia útil antes da realização da prova.

## 10. PLACAS DE NÚMEROS

As placas de número para o Campeonato Nacional e Troféus de Enduro Sprint serão as seguintes:

| PLACAS DE NÚMEROS | | |
|---|---|---|
| CLASSE | CÔR DO FUNDO | CÔR DO NÚMERO |
| ELITE | AMARELO | PRETO |
| VERDES 1 e 2 | VERDE | BRANCO |
| VETERANOS | VERDE | BRANCO |
| SUPER VETERANOS | BRANCO | PRETO |
| SENHORAS | ROSA | PRETO |
| PROMOÇÃO | AZUL | BRANCO |
| HOBBY | AZUL | BRANCO |
| ELÈTRICAS | PRETO | BRANCO |

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

Caso o piloto opte por não usar os números fornecidos pela FMP nas Verificações Administrativas e fazer o "Kit de números", será obrigatória exposição dos logos oficiais do campeonato.

## 11. ATRIBUIÇÃO DE NÚMEROS

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

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

| NUMERAÇÃO DAS CLASSES | | | |
|---|---|---|---|
| CLASSE | DE | | ATÉ |
| ELITE | 1 | - | 199 |
| VERDES 1 e 2 | 200 | - | 449 |
| VETERANOS | 450 | - | 499 |
| SUPER VETERANOS | 500 | - | 549 |
| SENHORAS | 550 | - | 599 |
| PROMOÇÃO | 600 | - | 699 |
| HOBBY | 700 | - | 899 |
| ELÉTRICAS | 900 | - | 920 |

Os números para a Classe Hobby serão atribuídos pelas Organizações.

## 12. ILUMINAÇÃO, MATRÍCULA E DESCANSO

São obrigatórias luzes fixas e definitivas na moto (não necessitando funcionar) e porta matrícula. O motociclo deverá ter o "look" Enduro.

O farol dianteiro deverá ter um diâmetro de vidro de, pelo menos, 100 mm ou uma superfície equivalente, quando for circular.

Não é obrigatória a presença da matrícula no motociclo.

A existência de descanso lateral será facultativa.

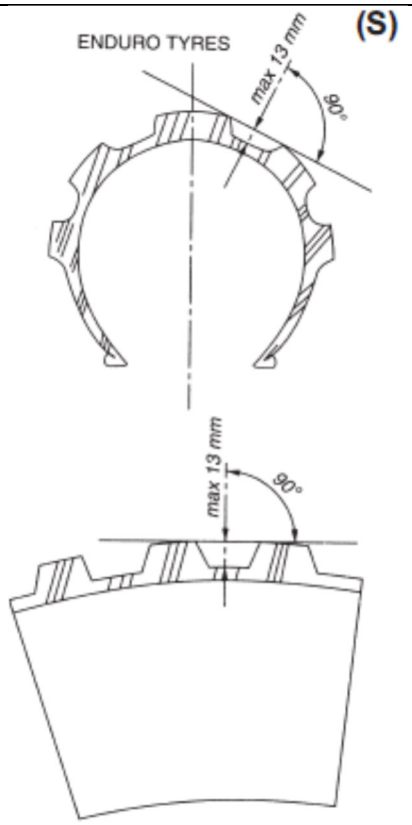
## 13. VERIFICAÇÕES

- ✓ Nas Verificações Administrativas serão controlados os originais dos seguintes documentos:
  - ✓ Cartão de Cidadão;
  - ✓ Licença Desportiva (exceção feita á Classe Hobby);

  É obrigatória a presença do piloto nas Verificações Administrativas.
- ✓ Em relação às Verificações Técnicas, estas poderão ser efetuadas por um membro da equipa do piloto.
- ✓ Será fornecida a cada piloto uma bracelet contendo o número de emergência.
- ✓ Os guiadores sem barra transversal devem ser equipados com uma proteção localizada no meio do guiador, cobrindo amplamente as fixações do guiador.
- ✓ Será obrigatório a apresentação de um capacete homologado.

- ✓ Será obrigatário a apresentação de um colete de proteção homologado pela norma EN-1621-2, EN 1621-3 ou EN 14021
- ✓ Nas verificações técnicas as peças abaixo mencionadas serão marcadas com o número do participante a fim de assegurar a sua identificação:
  - Quadro do motociclo;
  - Silenciador do motociclo e outro suplente.
- ✓ Os silenciadores devem ser verificados, num controlo de som conforme artigo 01.79 Technical Rules Enduro FIM, e marcados pelo Organizador.
- ✓ 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 atingir um valor de ruído 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 ruído o piloto deve resolver o problema imediatamente
- ✓ É obrigatória a utilização de gasolina vendida no comércio normal, de 95 ou 98 octanas, ou a homologada pela FIM.

| **Categorias** | **Características dos pneus** |
|---|---|
| ELITE | A marca de homologação "E" e o número, devem estar presentes nas paredes laterais dianteiras e traseiras dos pneus.<br>A marca de aprovação DOT também é aceite.<br>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). |
| VETERANOS | |
| SENHORAS | |
| SUPER VETERANOS | |
| VERDES 1 e 2 | |
| | |

| | |
|---|---|
| PROMOÇÃO |  |
| HOBBY<br>+<br>ELÉTRICAS | A marca de homologação "E" e o número, devem estar presentes nas paredes laterais dianteiras e traseiras dos pneus.<br>A marca de aprovação DOT também é aceite.<br>O pneu traseiro deve apresentar uma ranhura do piso com profundidade máxima de 13 mm. |

## 14. ASSISTÊNCIA

- ✓ Toda a assistência poderá ser feita por qualquer membro da equipa na zona das boxes.
- ✓ A circulação dentro da zona das boxes apenas poderá efetuar-se num sentido e a velocidade muito reduzida (em primeira mudança). O não cumprimento desta regra dará direito a penalização, conforme definido no Ponto 16 deste Regulamento.
- ✓ Em caso de avaria mecânica, o piloto pode acabar a sua volta e trazer a moto até às boxes a pé.
- ✓ O piloto só pode utilizar na pista qualquer ferramenta ou peça que transporte consigo.

- ✓ Os comissários de pista não devem ajudar os pilotos, exceto para garantir a segurança destes ou dos outros pilotos em pista. Toda a ajuda externa é proibida, exceto a fornecida por um comissário de pista no desempenho da sua função.
- ✓ Qualquer comunicação via rádio entre o piloto, o mecânico, o chefe de equipa ou qualquer outra pessoa é proibida.
- ✓ Trocas de óculos ou luvas são permitidas na zona das boxes.

## 15. ABASTECIMENTO

- ✓ O abastecimento só pode ser efetuado nas Zonas de Assistência. A penalização por abastecer fora das Zonas de Assistência é a Exclusão.
- ✓ Durante as operações de abastecimento o motor tem que estar desligado. O incumprimento destas disposições é sancionado com a penalização de Exclusão.
- ✓ O abastecimento deverá ser feito sobre um Tapete Ambiental aprovado (conforme artigo 6.1 do código ambiental da FIM). A não utilização do Tapete Ecológico implica uma penalização de 30 segundos.
- ✓ São permitidos depósitos *standard e aftermarket* de maior capacidade, no entanto não são permitidas válvulas de enchimento rápido, apenas depósitos com tampas de rosca.
- ✓ Não são permitidos depósitos auxiliares.
- ✓ O reabastecimento apenas de poderá efetuar através de bidões.
- ✓ São permitidos bidons de abastecimento tipo *"Quick Fill"*.

## 16. AJUDA EXTERNA E PENALIDADES

Está proibida qualquer ajuda exterior, exceto a assistência 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 o motociclo, 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 do seu motociclo (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. As seguintes situações podem implicar a desclassificação dos pilotos na corrida:

- Fazer obstrução premeditada ou prejudicar outros pilotos.
- Circular em sentido contrário ao indicado para o percurso, exceto quando a moto de um piloto parar na abordagem de uma subida – nesse caso o piloto poderá inverter o sentido da marcha, atendendo as instruções prévias dos fiscais de pista.
- Não cumprir o percurso delineado, exceto quando por motivos alheios à sua vontade o piloto sai da pista e ao voltar à mesma por outro lugar (que não o de saída), não ganhe tempo ao seu percurso normal – neste caso não haverá motivo para desclassificação, mas uma penalização em tempo.
- Utilização de intercomunicadores, quer em treinos quer em competição. A violação desta regra implica a desclassificação do infrator.
- O piloto que seja assistido por terceiros para ultrapassagem da linha de chegada em caso de avaria mecânica

As seguintes situações implicam uma penalização a aplicar aos pilotos que será de 1 minuto sobre o tempo decorrido após ter ultrapassado a linha de chegada:

- O motociclo do piloto deverá ter sempre colocado no decorrer da corrida, o(s) silencioso(s) e ponteira(s) do escape, caso o(s) mesmo(s), por qualquer imprevisto venha(m) a sair do local ou a cair(em), o piloto deverá parar no local próprio para a assistência, logo que possível, e reparar ou substituir a peça danificada, e nunca deverá atravessar a linha de chegada sem esta(s) devidamente colocada(s).
- Salvaguarda-se situação de quando o piloto já ultrapassou na última volta da corrida a zona de assistência e que, como é óbvio, não poderá voltar atrás pelo que não será penalizado.
- Ultrapassar a velocidade recomendada dentro da zona de boxes.

## 17. 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).

## 18. CRONOMETRAGEM

A tomada de tempos efetuar-se-á em minutos e segundos. 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.

As equipas de cronometragem poderão possuir "transponders" para efetuar a prova. Em termos de obtenção dos resultados, as equipas de cronometragem deverão cumprir os seguintes requisitos:

a) Garantir a realização dos serviços sem "transponders";

b) Apresentação dos tempos "online" na zona de assistência.

É proibido treinar no percurso das provas especiais, sob pena de exclusão, podendo apenas ser reconhecidas a pé ou de bicicleta (tradicional ou elétrica com pedais).

A partida para cada prova especial será dada pelo marshal/cronometrista, sendo que a cadência depende da decisão tomada pelo Júri da Prova. Se partirem 2 pilotos/minuto, será de 30/30seg; se partirem 3 pilotos/minuto, será de 20/20seg; se partirem 4 pilotos/minuto, será de 15/15seg. O não cumprimento de partida será penalizado da seguinte forma: 1ª vez um aviso; 2ª vez uma penalização de 15seg e 3ª vez uma penalização de 1minuto.

## 19. VERIFICAÇÕES FINAIS

Nas Verificações Finais, ou nos 30 minutos que se seguem a estas Verificações, os motociclos podem ser verificados, incluindo os seus motores, que tenham terminado a Prova. Estas verificações podem ser solicitadas pelo Júri de Prova ou mediante protesto oficial de um piloto.

## 20. ACEITAÇÃO DAS DECISÕES OFICIAIS

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

## 21. PEDIDO DE CLARIFICAÇÃO

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

## 22. PROTESTOS E RECLAMAÇÕES

22.1. PROTESTOS SOBRE MOTOS

Conforme artigo 44.1. do Regulamento Geral de Enduro 2026.

22.2. PROTESTOS SOBRE GASOLINA

Conforme artigo 44.2. do Regulamento Geral de Enduro 2026

22.3. RECLAMAÇÕES SOBRE CLASSIFICAÇÃO OU COMPORTAMENTO DE OUTRO PILOTO

Conforme artigo 44.3. do Regulamento Geral de Enduro 2026

## 23. RECURSO

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

## 24. COMPOSIÇÃO DO JÚRI – INTERPRETAÇÃO DO REGULAMENTO

A interpretação do presente Regulamento e do Regulamento Particular é da competência do Júri, que tem igualmente o poder de resolver qualquer outra questão não prevista neste Regulamento.

24.1. COMPOSIÇÃO DO JÚRI

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

24.2. O PRESIDENTE DO JÚRI

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

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

24.3. 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.

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

## 25. RESULTADOS

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

Os resultados finais oficiais serão publicados o mais rápido possível também no Sportity da Comissão de Enduro após a reunião do Júri no final do dia, na qual serão decididas quaisquer eventuais reclamações.

Compete ao Organizador enviar à FMP os resultados finais no prazo de 24 horas após a conclusão da prova, de preferência por email

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

## 26. PRÉMIOS

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

Não comparência no podium implica retirar 2 pontos na classificação do piloto nessa prova (salvo a existência de uma justificação plausível para a falta).

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

## 27. EQUIPAMENTO DE PROTEÇÃO DURANTE A COMPETIÇÃO

A FMP não poderá ser responsabilizada por quaisquer lesões, nomeadamente que possam resultar de falta de equipamento adequado nas provas.

É obrigatório que os pilotos usem o seguinte equipamento individual:

- Calças de proteção e camisola de manga comprida;
- O número da camisola de competição tem que ser o mesmo número de competição da moto. Caso seja diferente o piloto terá que tapar ou cruzar o número da camisola.
- Colete de proteção homologado pela norma EN 1621-2, EN 1621-3 ou EN 14021;
- 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 força do 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. 01.70 do código Técnico.
- O capacete é uma medida de segurança, sendo proibido adaptar ou prender câmaras ou outros acessórios neste.
- Os cabelos compridos terão que ser contidos dentro do capacete.

## 28. REQUISITOS MÉDICOS MÍNIMOS PARA A MODALIDADE DE ENDURO SPRINT

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

- 1 ou mais veículos tipo B.
- 1 ou mais veículos tipo C.
- Presença obrigatória de material de comunicação rádio em todos os veículos médicos.
- Um ou mais postos apeados ao longo da pista.

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

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

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

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

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

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

## 29. SITUAÇÕES OMISSAS

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