REGULAMENTO DE SUPER ENDURO 2026

APROVADO PELA DIREÇÃO EM 28 DE MAIO DE 2026

ÍNDICE

1. CONDIÇÕES GERAIS, OBRIGAÇÕES E RESPONSABILIDADE
2. DEFINIÇÃO
3. PERCURSO
4. PUBLICAÇÃO DO REGULAMENTO PARTICULAR (R.P.)
5. CLASSIFICAÇÃO
6. LICENÇAS DOS PILOTOS
7. NÚMERO DE INSCRIÇÕES
8. ENCERRAMENTO DAS INSCRIÇÕES
9. CLASSES
10. PLACAS DE NÙMEROS
11. ILUMINAÇÃO, AVISADOR ACÚSTICO
12. VERIFICAÇÕES
13. SUBSTITUIÇÃO DO MOTOCICLO
14. ATRIBUIÇÃO DE NÚMEROS
15. PREPARAÇÃO PARA A PARTIDA E PARAGEM ANTECIPADA DA PROVA
16. TEMPO DAS COMPETIÇÕES
17. SUPER POLE
18. ABASTECIMENTO
19. SINAIS OFICIAIS
20. AJUDA EXTERIOR
21. SEGURO (Responsabilidade Civil)
22. CRONOMETRAGEM
23. VERIFICAÇÕES FINAIS
24. ACEITAÇÃO DAS DECISÕES OFICIAIS
25. PEDIDO DE CLARIFICAÇÃO
26. PROTESTOS E RECLAMAÇÕES
27. RECURSOS
28. COMPOSIÇÃO DO JÚRI - INTERPRETAÇÃO DO REGULAMENTO
29. RESULTADOS
30. PRÉMIOS
31. REQUISITOS MÉDICOS MÍNIMOS PARA A MODALIDADE SUPER ENDURO

1. CONDIÇÕES GERAIS, OBRIGAÇÕES E RESPONSABILIDADE

Todos os eventos ou provas (manifestações desportivas) do Campeonato Nacional de Super Enduro (CNSE) devem respeitar e cumprir os seguintes códigos e regulamentos (doravante e no seu conjunto referidos como "Regulamentação de Superenduro"):

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

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

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

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

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

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

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

2. DEFINIÇÃO

Super Enduro é um evento que se desenrola num recinto fechado (estádios, arenas), utilizando motos tipo enduro num percurso com obstáculos e elementos naturais e artificiais (pedras, troncos, água, lenha, terra, areia), similares aos que se encontram numa prova de Enduro.

3. PERCURSO

Cada volta deve ter uma distância mínima de 300mt e o tempo mínimo para o piloto mais rápido deve estar compreendido entre 45seg e 1 minuto. A largura da pista será de 5 a 6 mt e deverá existir pelo menos 2mt entre cada uma das pistas para que seja fácil a evacuação de um piloto. O número de obstáculos não deverá ultrapassar os 12, sendo que a pista deverá apresentar fluidez suficiente para que os pilotos a possam realizar dentro do tempo definido.

4. PUBLICAÇÃO DO REGULAMENTO PARTICULAR

O Regulamento Particular deve conter todas as questões descritas no modelo tipo de Regulamento Particular, programa, taxa de inscrição, morada e email 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.

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).

5. CLASSIFICAÇÃO

O vencedor da corrida é o piloto que ultrapassa a linha de chegada na primeira posição.

A corrida considera-se oficialmente terminada quando é mostrada a bandeira de xadrez ao vencedor.

Os pilotos que seguem o vencedor serão parados quando passarem a linha de chegada (bandeira de xadrez).

O piloto tem que estar sempre em contacto com a sua moto quando esta passar a linha de chegada.

Todos os pilotos que participem nas mangas de qualificação ou corrida, serão classificados pela ordem de passagem pela linha de chegada e número de voltas completadas. Ex: os pilotos que acabem na mesma volta do vencedor serão classificados pela ordem de passagem pela linha de chegada, seguidos dos pilotos com menos uma volta e assim sucessivamente.

Para serem classificados, os pilotos têm que cruzar a linha de chegada dentro de um período de 2 min após a passagem pela linha de chegada do vencedor, bem como terem completado 75% do número de voltas deste.

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

O Campeonato Nacional de Super Enduro é um campeonato OPEN. Os pilotos estrangeiros que participem recebem o prémio da prova, a pontuação da classificação obtida e serão declarados Vencedores do Campeonato Nacional.

Os primeiros 15 pilotos em cada manga de corrida receberão pontos de acordo com a tabela:

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

A classificação final de cada evento do Campeonato Nacional de Super Enduro será o resultado da soma dos pontos obtidos pelos pilotos nas diversas mangas da corrida.

Em relação ao Campeonato, será a soma do resultado final em cada um dos eventos.

Todos os resultados serão contabilizados para as contas finais.

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 resolver-se-á a favor do piloto com mais terceiros lugares, e assim sucessivamente. Apenas para este efeito contam todos os dias de prova.

Se o empate se mantiver o título será decidido a favor do piloto que obteve melhor classificação no último dia de Prova.

6. 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 14 anos. Os pilotos com idade superior a 50 anos devem apresentar na FMP atestado médico com Electrocardiograma de Esforço, até 15 dias antes da prova a fim de ser concedida 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.

7. NÚMERO DE INSCRIÇÕES

Qualquer prova pode ser anulada se o número de inscrições recebidas for insuficiente. 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.

Os valores de inscrição são fixos e serão:

- ELITE – 50,00€
- OPEN – 50,00€
- HOBBY – 60,00€

8. ENCERRAMENTO DAS INSCRIÇÕES

O prazo para aceitação de inscrições para as provas pontuáveis nos Campeonatos e Troféus Nacionais termina um dia útil antes do início da Prova.

9. CLASSES

Todos os motociclos correspondentes a uma das seguintes classes, da Categoria 1, Grupo A1 e Categoria 2, Grupo C serão admitidas a participar numa prova. Os motociclos devem estar conforme o Regulamento técnico da FIM anexo 01 " Super Enduro".

Enduro 1: De 100cc a 150cc 2T
De 175cc a 250cc 4T

Enduro 2: De 175cc a 250cc 2T
De 290cc a 450cc 4T

Enduro 3: De 290cc a 500cc 2T
De 475cc a 650cc 4T

As Classes existentes no Campeonato Nacional de Super Enduro são:

- ELITE
- OPEN
- HOBBY

9.1. Classe ELITE

- Os pilotos participantes terão que ter licença desportiva nacional de Enduro ou Geral.
- O vencedor desta classe será declarado CAMPEÃO NACIONAL SUPER ENDURO.
- Podem correr Motociclos 2T e 4T de cilindrada Livre.
- Os 8 primeiros pilotos militantes na Classe ELITE (Geral CNE) em 2026 terão que participar na Classe ELITE.
- Os 8 primeiros pilotos da Classe PRESTIGE do CNSE 2025.
- Os 3 primeiros pilotos da Classe OPEN do CNE 2025.
- Os Campeões Nacionais de MX/SX e TT portadores de licença desportiva nos últimos 3 anos terão que participar na Classe ELITE.

9.2. Classe OPEN

- Os pilotos participantes terão que ter licença desportiva nacional de Enduro ou Geral.
- O vencedor desta classe será declarado VENCEDOR DO TROFEU NACIONAL SUPER ENDURO.
- Podem correr Motociclos 2T e 4T de cilindrada Livre.
- Todos os pilotos participantes nas Classes Verdes (CNE) em 2026 poderão participar na Classe OPEN.
- Os pilotos Veteranos participantes no CNE poderão participar na Classe Open.
- Os dois primeiros no Trofeu Nacional terão que subir para a Classe ELITE na próxima época.

9.3. Classe HOBBY

- Só podem participar na Classe Hobby, pilotos nacionais ou estrangeiros, sem licença desportiva em qualquer federação ou modalidade motociclista nos últimos três anos (2024, 2025 e 2026).
- Só poderão participar pilotos com idade inferior a 50 anos no ano da competição.
- A Classe Hobby terá apenas uma classificação em cada prova, sendo distribuídos troféus aos três primeiros classificados, não pontuando para qualquer campeonato ou troféu.

Motos Elétricas

- Só poderão participar motos eléctricas que não excedam os 14 KW.
- Estas participarão englobadas em qualquer das 3 classes em competição, sendo que pontuarão em qualquer uma das duas classes – Elite e Open

10. PLACAS DE NÚMERO

As placas de número para o Campeonato Nacional de Super Enduro serão as seguintes:

-	ELITE	Fundo Amarelo	Número Preto
-	OPEN	Fundo Vermelho	Número Branco
-	HOBBY	Fundo Azul	Número Branco

11. ILUMINAÇÃO, MATRICULA, DESCANSO

São solicitadas luzes fixas e definitivas na moto, não necessitando, no entanto, de trabalhar (o motociclo tem que manter o "look" Enduro).

O farol dianteiro deverá ter um diâmetro do 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 será facultativa.

12. VERIFICAÇÕES

12.1. Não é obrigatória a presença do piloto nas Verificações Administrativas e Técnicas. Estas poderão ser efetuadas pelo seu mecânico.

O tipo de pneu será livre, excetuando o pneu de Trial.

12.2. Nas Verificações Administrativas serão controlados os originais dos seguintes documentos:

- Bilhete de Identidade
- Licença Desportiva (Exceção feita à Classe Hobby)

12.3. Nas Verificações Técnicas, as peças mencionada abaixo serão marcadas com o número do participante a fim de assegurar a sua identificação:

- Silencioso - 1 pintura (em cada silencioso)

- Quadro do motociclo

12.4. Os silenciosos devem passar um controlo de ruído durante as Verificações Técnicas e serão marcados pelo Organizador.

- Se durante o teste, o motociclo exceder em 1 dba o máximo permitido (114,0 Dba – poderá ir até 115,0 Dba), o piloto será penalizado com 60 segundos da primeira vez, e excluído do dia de competição a segunda vez.
- Se o motociclo não passar no controlo de teste de ruído, o piloto deve resolver o problema imediatamente, antes da próxima manga.
- Cada piloto poderá marcar dois silenciosos por corrida (mota e um suplente de acordo com o artº 01.31 das regras técnicas do Super Enduro).

12.5. O nível de ruído de cada motociclo será de 114,0 Dba e verificado conforme os regulamentos técnicos da FIM, Anexo "Enduro", antes do silencioso ser marcado. Haverá uma tolerância de 1 Dba no decorrer e final do evento (poderá ir até 115,0 Dba).

12.6. É obrigatória a utilização de gasolina vendida no comércio normal, de 95 ou 98 octanas, ou a homologada pela FIM.

13. SUBSTITUIÇÃO DO MOTOCICLO

Depois da data de encerramento das inscrições, qualquer mudança na marca do motociclo está sujeita a um pedido por escrito indicando as razões da mudança remetida ao Diretor da Prova.

Um piloto que tenha um problema na moto poderá utilizar outra moto que não esteja a correr nesse momento, desde que esta esteja previamente verificada.

14. ATRIBUIÇÃO DE NÚMEROS

Os números serão atribuídos por classe – Elite, Open e Hobby.

Os números para a Classe Hobby serão atribuídos pela Organização.

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

É obrigatório o uso dos números fornecidos pela FMP nas Verificações Administrativas. Caso o piloto opte por fazer o "kit de números", será obrigatória a exposição dos logos oficiais do campeonato

15. PREPARAÇÃO PARA A PARTIDA E PARAGEM ANTECIPADA DA PROVA

A partida será coletiva, com os motores a trabalhar, e com um máximo de 14 pilotos na grelha.

A grelha será organizada com os primeiros 7 pilotos na primeira linha e numa segunda os restantes (esta deverá compreender 1mt de largura em cada linha de partida).

Os procedimentos de partida são:

4 Minutos	Na zona de pré-grelha, será mostrada a placa de 4 min e toda a zona fica inacessível aos mecânicos/assistentes e Team Managers.
Antes da Partida	Depois de um sinal/apito, todas as pessoas deverão abandonar o local. O piloto deverá se preparar para a partida.

Preparativos	Depois do sinal/apito, o acesso á grelha estará aberto. Uma vez escolhida a posição na grelha, o piloto não poderá trocar. As únicas pessoas autorizadas na grelha serão TV, Oficiais e pilotos. Todas as outras terão que se manter na zona pré-grelha.
15seg precedentes	Os acessos tanto às zonas de pré-grelha e grelha estarão encerrados. Se um piloto tiver um problema mecânico na zona de pré-grelha e não o conseguir reparar, não poderá aceder á grelha. A penalidade de não respeitar esta regra será a desqualificação da manga em questão. Se um piloto tiver um problema mecânico na grelha, não poderá receber ajuda de qualquer tipo. A penalidade de não respeitar esta regra será a desqualificação da manga em questão.

Assim que o Diretor de Prova der o sinal:

A) Uma placa com a indicação de 15 seg será mostrada e todos os pilotos deverão estar preparados para a largada. Esta placa será mostrada durante 15seg.

B) No final dos 15seg, uma outra placa de 5seg será mostrada e a grelha deverá ser baixada entre 5 a 10seg depois desta ser posicionada.

Se por alguma anomalia técnica a grelha não funcionar, uma bandeira VERDE poderá ser usada para dar a partida. Neste caso o Diretor de Prova vai para uma lateral da grelha, e assim que baixar a bandeira verde a corrida terá o seu início.

Qualquer "falsa" partida será indicada pelo Diretor de Prova ou Presidente Júri mostrando uma bandeira vermelha. Neste caso, o piloto deverá regressar imediatamente para a zona de pré-grelha e uma nova partida será dada o mais breve possível.

Se a manga fôr interrompida por uma bandeira vermelha antes de metade desta estar concluída, uma nova partida deverá ser de imediato preparada. Os pilotos deverão regressar de imediato ao paddock.

Se a manga fôr interrompida por uma bandeira vermelha depois de metade desta estar concluída, a classificação será obtida pelas posições na respetiva volta, desde que todos os pilotos tenham completado pelo menos 2 voltas.

16. TEMPO DAS COMPETIÇÕES

16.1. A competição disputa-se da seguinte forma:

- 1 manga qualificação para ELITE de 6 minutos (apuram para as mangas finais os 10 primeiros classificados, transitando os restantes para a manga de repescagem).
- 1 manga qualificação para OPEN de 6 minutos (apuram para as mangas finais os 10 primeiros classificados, transitando os restantes para a manga de repescagem).
- 1 manga qualificação para HOBBY de 6 minutos (apuram para as mangas finais os 10 primeiros classificados, transitando os restantes para a manga de repescagem).
- 1 manga ELITE de repescagem de 6 minutos apurando os restantes pilotos a completar a grelha.
- 1 manga OPEN de repescagem de 6 minutos apurando os restantes pilotos a completar a grelha.

- 1 manga HOBBY de repescagem de 6 minutos apurando os restantes pilotos a completar a grelha.

Nota: Estas mangas só se realizam com o mínimo de 10 pilotos. Caso este número seja inferior, os pilotos são apurados diretamente para as mangas finais.

- As mangas finais serão compostas de 6 minutos mais uma volta para a Classe ELITE e Open e 5 minutos mais uma volta para a Classe HOBBY.

- Haverá um total de 3 mangas finais para a Classe ELITE (6 minutos + 1 volta), sendo que a segunda manga será invertida, ou seja, os pilotos entrarão na grelha pela ordem inversa de classificação nas qualificações.

- Haverá um total de 3 mangas finais para as Classes OPEN (6 minutos + 1 volta), sendo que a segunda manga será invertida, ou seja, os pilotos entrarão na grelha pela ordem inversa de classificação nas qualificações.

- Haverá um total de 3 mangas finais para as Classes HOBBY (5 minutos + 1 volta), sendo que a segunda manga será invertida, ou seja, os pilotos entrarão na grelha pela ordem inversa de classificação nas qualificações.

- Classe ELITE conta para efeito de Campeonato e Classificação Geral o somatório da classificação obtida nas três mangas.

- Classe OPEN conta para efeito de Trofeu Nacional o somatório da classificação obtida nas três mangas.

- Classe HOBBY não terá qualquer classificação, apenas receberá os respetivos prémios de corrida através do somatório de pontos das três mangas.

16.2. A última volta será contada na passagem pela linha de chegada do piloto que se encontre em primeiro lugar, quando completado o tempo indicado.

16.3. As Organizações são obrigadas a indicar por meio de relógio ou painéis o tempo ou o número de voltas que faltam para o final da manga.

16.4. Um intervalo mínimo de 20 minutos é obrigatório entre cada corrida (manga) de cada classe, excetuando a manga de repescagem. Os 20 minutos começam 5 minutos após o primeiro classificado ter passado a linha de chegada.

17. SUPER POLE

No final das mangas de qualificação ou repescagem (se existir), os 4 pilotos com os melhores tempos na Classe ELITE passarão automaticamente para uma SUPER POLE (facultativa, e no caso de não presença, serão repescados os pilotos seguintes na qualificação).

Esta Super Pole consistirá em:

- Uma volta rápida ao percurso efetuada por cada um dos 4 pilotos.

O piloto que fizer a volta mais rápida receberá 3 pontos para o Evento e para o campeonato Nacional;

O segundo mais rápido receberá 2 pontos para o Evento e para o campeonato Nacional;

O terceiro melhor tempo receberá 1 ponto para o Evento e para o Campeonato Nacional.

18. ABASTECIMENTO

18.1. O abastecimento só pode ser efetuado nas Zonas de Assistência. A penalização por abastecer fora da zona atrás definida é a Exclusão.

18.2. 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 Ambiental aprovado (conforme artigo 6.1 do Código Ambiental da FIM). A não utilização do Tapete Ecológico implica uma penalização de 30 seg.

19. SINAIS OFICIAIS

A sinalização oficial deverá ser indicada por meio de bandeiras, com as dimensões mínimas de 750x600 mm e nas seguintes cores:

Bandeira vermelha agitada: Paragem obrigatória para todos os pilotos.

Bandeira preta fixa com n.º do piloto: Paragem para o piloto em questão.

Bandeira amarela agitada: Perigo imediato, preparar para parar. Proibido ultrapassar, proibido saltar.

Bandeira branca com cruz vermelha: Corpo médico na pista, avançar com extrema precaução. Os pilotos deverão contornar cada salto um a um sem efetuar qualquer ultrapassagem até passar a zona sinalizada.

Bandeira azul agitada: Atenção, deve ceder passagem a um concorrente que lhe vai dar uma volta de avanço.

Bandeira de xadrez preta e branca: Fim da prova.

A idade mínima para ocupar os postos de sinalização é de 16 anos.

20. AJUDA EXTERIOR E PENALIDADES

Está proibida qualquer ajuda exterior, exceto a assistência normal recebida nas zonas oficiais de assistência. A expressão “Ajuda Exterior” significa toda a ação que implique um contacto com o motociclo, ou fornecimento de qualquer tipo de peça ou produto levada a cabo por qualquer pessoa que não seja o piloto. Um Oficial no exercício das suas funções poderá ter contacto com a moto. A penalização por esta infração implica a Exclusão.

20.1. As seguintes situações podem implicar a desclassificação dos pilotos na manga/corrida:

a) Fazer obstrução premeditada ou tentar prejudicar outros pilotos.

b) Circular em sentido contrário ao indicado para o percurso, exceto quando a máquina de um piloto pára no ataque a uma subida - neste caso o piloto poderá inverter o sentido da marcha, utilizando unicamente a força da gravidade e de uma só vez, atendendo às instruções prévias dos fiscais de pista.

c) 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.

d) É interdito o uso de intercomunicadores, quer em treinos quer em competição. A violação desta regra implica a desclassificação do infrator.

e) Ultrapassar ou saltar qualquer obstáculo na amostragem da bandeira branca com a cruz vermelha.

f) Ultrapassar ou saltar qualquer obstáculo na amostragem da bandeira amarela.

g) O piloto que não coloque a sua moto no Paddock após o termo da prova, salvaguardando-se a hipótese e apenas que o mesmo não esteja presente por motivo de acidente ou assistência médica.

h) O piloto que seja assistido por terceiros para ultrapassagem da linha de chegada em caso de avaria mecânica.

20.2. As seguintes situações implicam que a penalização a aplicar aos pilotos será de 1 minutos sobre o tempo decorrido após ter ultrapassado a linha de chegada da respetiva manga:

a) O motociclo do piloto deverá ter sempre colocado no decorrer da corrida/manga, o(s) silencioso(s) (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 nunca deverá atravessar a linha de chegada sem esta(s) devidamente colocada(s).

Salvaguarda-se a 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.

b) Qualquer membro da equipe não se encontrar no local indicado pela organização para fornecer qualquer tipo de informação ao piloto (penalização por manga).

21. 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).

22. CRONOMETRAGEM

A tomada de tempos efetuar-se-á em segundos. O instrumento de cronometragem utilizado deve estar conforme as prescrições do Art. 06.52 do Regulamento FIM de "Enduro", e deverá funcionar sob o controlo de um Cronometrista Oficial.

As equipas de cronometragem deverão possuir "transponders" para efetuar 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 de "online" na zona de assistência.

c) Listagens dos Treinos, Classificações das mangas e da Geral.

23. VERIFICAÇÕES FINAIS

Nas Verificações Finais, ou nos 30 minutos que se seguem a estas Verificações, podem ser verificados os motociclos, 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.

24. 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. Este compromete-se igualmente a não fazer nenhuma publicidade dos resultados antes da sua publicação oficial pela Organização.

25. PEDIDO DE CLARIFICAÇÃO

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

26. PROTESTOS E RECLAMAÇÕES

26.1. Protestos sobre motos

26.1.1. Até 30 (trinta) minutos após a entrada em Paddock 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).

26.1.2. 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).

26.1.4. 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.

26.2. Protestos sobre a gasolina.

26.2.1. Até 30 (trinta) minutos após a entrada em Paddock 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).

26.2.2. 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.

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

26.3. 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:

26.3.1. Até 30 (trinta) minutos após a entrada em Paddock do último piloto da classe, se a reclamação dizer respeito a um piloto.

26.3.2. Até 30 (trinta) minutos após a publicação dos resultados provisórios se a reclamação dizer respeito aos resultados do dia ou a uma prova especial.

26.3.3. 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. 25º.

27. 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.

28. 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.

28.1. 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; o outro membro do Júri será nomeado pelo Organizador. Os membros do Júri terão de possuir licença desportiva apropriada.

28.2. O Presidente do Júri

O Presidente do Júri pode anular 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.

28.3. 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 de Enduro.

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

29. RESULTADOS

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

Os resultados finais oficiais serão publicados o mais rápido possível, após a reunião do Júri no final do dia, na qual serão decididas quaisquer eventuais reclamações. Compete ao Organizador enviar à FMP os resultados finais oficiais 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 Troféu aos pilotos vencedores, bem como troféus aos segundos e terceiros classificados.

30. PRÉMIOS

30.1. Os prémios monetários são atribuídos até ao 14º LUGAR da classificação da Classe ELITE e até ao 5º LUGAR da Classe OPEN conforme tabela abaixo indicada (independentemente da entrega de Trofeus aos 3 primeiros):

Prémios para a Classe ELITE – em Euros

1º	450,00	4º	150,00	7º	50,00	10º	50,00	13º	50,00
2º	350,00	5º	100,00	8º	50,00	11º	50,00	14º	50,00
3º	200,00	6º	50,00	9º	50,00	12º	50,00		

Prémios para a Classe OPEN – em Euros

1º	250,00	4º	75,00
2º	150,00	5º	50,00
3º	100,00		

Prémios para a Classe HOBBY – Troféus ou material promocional aos 3 primeiros.

30.2. Para que os pilotos tenham direito ao prémio de classificação, deverão perfazer pelo menos 75% do percurso do vencedor de uma das mangas e desde que cortem a meta até 5 minutos após o mesmo**.**

30.3. Poderá existir uma sessão de autógrafos (criada pela organização) após a última manga da noite. Esta sessão existindo terá carácter obrigatório.

30.4. É obrigatória a presença do piloto para receber os prémios a que tem direito, salvo motivo justificado aceite pela organização ou de ordem médica.

30.5. A cerimónia de entrega de prémios deverá ser efetuada logo após a chegada da última moto. Será obrigatória a presença dos três primeiros classificados de cada classe sob pena de perder direito ao prémio monetário para a Classe Elite e a perda de 3 pontos para a Classe Open. Estas sanções serão de imediato anuladas se o organizador não conseguir realizar a referida entrega num prazo máximo de 2.00h após a chegada do último concorrente.

O pagamento dos prémios será efetuado trinta minutos após a publicação dos resultados finais, exceto se houver lugar a reclamações.

31. REQUISITOS MÉDICOS MÍNIMOS PARA A MODALIDADE SUPER ENDURO

Relembra-se a 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 paramédico postos à disposição pelo organizador/promotor da prova.

- 1 ou mais veículos tipo B.
- 1 ou mais veículos tipo C colocados nos ocais apropriados ao circuito.
- Presença obrigatória de material de comunicação rádio em todos os veículos médicos.
- 1 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