FEDERAÇÃO MARANHENSE DE MOTOCICLISMO
CNPJ: 11.442.361/0001-04
Cantuária de Azevedo - Registro Civil de Pessoa Jurídica – Microfilme n° 37461

CAMPEONATO MARANHENSE DE ENDURO FIM 2018

REGULAMENTO GERAL BÁSICO

ART.01- A FMMA é a única entidade capacitada por lei a autorizar, aprovar, coordenar, e supervisionar atividades motociclisticas no Estado do Maranhão, em consequência, elaborar o presente regulamento.

ART.02- Este regulamento entrará em vigor a partir do momento de sua publicação e divulgação pela FMMA junto aos filiados.

ART.03- PARTICIPAÇÃO NO CAMPEONATO:

A. Para participar no Campeonato será obrigatório o uso de motos específicas de Enduro; caso a moto não seja própria para o Enduro, a mesma deverá estar de acordo com este regulamento;

B. O campeonato 2018 será sub dividido em 2 COPAS como segue:

COPA NORTE

18/03 V Enduro Fim da Capital / São Luís;

29/04 IV Enduro Fim Circuito Braço de Ferro / Balsas * (PROVA MISTA);

27/05 II EFIM do Leste / Caxias;

29/07 II Enduro Fim dos Lençóis / Barreirinhas;

30/ 09 I Enduro Fim da Baixada / Viana;

25/11 Enduro Fim do Iguará / Vargem Grande;

COPA SUL

29/04 IV Enduro Fim Circuito Braço de Ferro / Balsas;

10/06 II EFIM Fortaleza dos Nogueiras/ Fortaleza dos Nogueiras;

29/07 II Enduro Fim dos Lençóis / Barreirinhas * (PROVA MISTA);

02/09 Enduro Fim de Carolina/ Carolina;

21/10 Enduro Fim de Estreito / Estreito;

02/12 Enduro Fim de Imperatriz / Imperatriz;

- Prova Mista – denominação dada à Etapa do Campeonato que conta ponto para as duas copas.

C. O campeonato 2018 haverá 3 rankings, sendo o Campeonato Maranhense de Enduro FIM 2018 e mais as copas Norte e Sul.

D. O Campeonato Maranhense será a soma de todas as etapas tanto da copa Norte como da copa Sul, mas com **5 (cinco) descartes** para ser competitivo e justo para todos os competidores.

E. Haverá 6 etapas em cada Copa **sem nenhum descarte**.

C. De acordo com o Código Brasileiro de Trânsito fica proibida a participação de menores de idade, salvo com autorização dos pais ou responsáveis legal, devidamente registrada em cartório conforme modelo a ser disponibilizada por essa federação.

ART.04 - PONTUAÇÃO PARA O CAMPEONATO DE PILOTOS

Os 20 (vinte) melhores pilotos classificados de cada categoria receberão os pontos conforme a colocação ao fim de cada Prova:

01º Lugar - 25 Pts	08º Lugar - 13 Pts	15º Lugar - 06 Pts
02º Lugar - 22 Pts	09º Lugar - 12 Pts	16º Lugar - 05 Pts
03º Lugar - 20 Pts	10º Lugar - 11 Pts	17º Lugar - 04 Pts
04º Lugar - 18 Pts	11º Lugar - 10 Pts	18º Lugar - 03 Pts
05º Lugar - 16 Pts	12º Lugar - 09 Pts	19º Lugar - 02 Pts
06º Lugar - 15 Pts	13º Lugar - 08 Pts	20º Lugar - 01 Pts
07º Lugar - 14 Pts	14º Lugar - 07 Pts	

Nas Copas não haverá descarte de etapas. No campeonato 2018 haverá o descarte de 5 etapas. Cada prova poderá indicar 2 pilotos no seu regulamento complementar, que serão considerados “organizadores”, estes pilotos levam os pontos de seu melhor resultado em outra etapa do campeonato. Isso só ocorre uma vez por piloto no campeonato. Estes organizadores deverão estar presentes no dia da prova e diretamente envolvidos na organização;

Ao Final de cada Copa, será Campeão em sua categoria, o piloto que somar o maior número de pontos na sua categoria, seguido pelo Vice-Campeão.

Ao Final do Campeonato Maranhense 2018, será Campeão em sua categoria, o piloto que somar o maior número de pontos na sua categoria, seguido pelo Vice-Campeão, levando em consideração as duas copas Sul e Norte.

ART.05 - DESEMPATE:

A. **Nas Copas:** será em prol do piloto que tiver obtido maior número de primeiros lugares, depois mais segundos lugares e assim por diante. Caso ainda persista o empate, a preferência será dada ao piloto com mais idade.

B. **No Campeonato 2018:** será em prol do piloto que tiver obtido maior número de primeiros lugares, depois mais segundos lugares e assim por diante. Caso ainda persista o empate, a preferência será dada ao piloto com mais idade

ART.06 – REGULAMENTO SUPLEMENTAR:

Todas as provas deverão ter um regulamento complementar, em que deverá constar o nome do diretor de prova, membros da organização que receberão os pontos de "organizador", membros do júri, número de voltas e quilometragem de cada dia, horário de largada do primeiro competidor, locais de largada e chegada, fonte da hora oficial e outras informações julgadas de relevância que forem necessárias para o bom andamento do evento.

ART.07 - DEVERES DO PILOTO:

Todos os pilotos nas competições devem manter o mais alto espírito desportivo para com os demais concorrentes: antes, durante e após a competição e respeitar todas as disposições constantes no presente regulamento e seus adendos, bem como as disposições do Código Brasileiro de Desportos, Código Brasileiro de Motociclismo e Código Nacional de Trânsito. A documentação do piloto / moto é de única e exclusiva responsabilidade do participante.

NOTA. O piloto inscrito na prova, só poderá participar da mesma se estiver usando **no mínimo**, os seguintes equipamentos de proteção individual (EPI) indicados para o esporte: CAPACETE, OCULOS, COLETE, LUVA, CALÇA, CAMISA, JOELHEIRA, COTOVELEIRA E BOTA.

ART.08 - **INSCRIÇÕES**: O piloto deverá estar obrigatoriamente inscrito em uma federação filiada a CBM e no exercício do corrente ano para a participação no campeonato.

Notas Importantes:

A. O valor da inscrição das provas do campeonato 2018 será de R$100,00.

B. Ao assinarem a ficha de inscrição, os pilotos eximem a FMMA, o organizador, os promotores e patrocinadores da prova, de toda e qualquer espécie de responsabilidade por danos que venha a causar a terceiros e ou a si próprio, antes, durante e após o desenrolar da competição. As inscrições serão limitadas e definidas no regulamento suplementar.

ART.09 – CIRCUITO

A. A pista deverá ser praticável em qualquer tipo de tempo, para motocicletas off-road; B. A distância total da etapa não poderá ser inferior a 50 km.

C. O tempo total para a etapa não poderá exceder sete horas e trinta minutos.

ART.10 - PERCURSO / MARCAÇÃO

A. O percurso deverá ser marcado por setas indicativas de direção, sinal de confirmação de percurso, sinal de direção errada, tinta spray e bumps.

B. Os pilotos devem seguir rigorosamente as leis de trânsito, nas áreas em que a prova transcorrer, sob pena de PENALIZAÇÃO E/OU DESCLASSIFICAÇÃO.

C. A organização poderá estabelecer zonas de radar, a velocidade máxima deverá constar no regulamento complementar no local deverá ser sinalizado com placas ou pintura, “inicio radar” e “fim radar”, a penalização deverá ser estabelecida também no regulamento complementar;

ART.11 - CATEGORIAS: O Campeonato Maranhense de Enduro FIM 2018 será disputado em 5(cinco) categorias:

E1: motos 2T até 150cc e 4T até 250cc;

E2: motos 2T acima de 150cc e 4T acima de 250cc;

E4: Nacional: Vide ART 28

E4 Light: Vide ART 29

E40: Vide ART 30

Nota importante: O piloto deve se inscrever na categoria conforme os critérios estabelecidos nos artigos 11, 28, 29 e/ou 30, sob pena de não pontuação no campeonato, em caso de inscrição indevida. Caso o piloto troque de moto, e consequentemente de categoria durante o campeonato, por quaisquer motivos, ele não poderá levar seus pontos obtidos naquela

categoria, tampouco correr com moto de cilindrada indevida, ainda que menor que a máxima aceita, começará uma nova contagem de pontos no campeonato.

Para exemplificar: o piloto tem uma moto ktm 350 cc 4T, se for nascido depois de 1978, obrigatoriamente, correrá na categoria E2. Por quaisquer que seja o motivo, ele precisou trocar de moto e foi para uma CRF 230. Ele pode continuar correndo o campeonato, mas agora na categoria E4, e os pontos conquistados na E2 não serão acumulados.

ART.12 – CLASSIFICAÇÃO:

Cada piloto acumula o tempo do somatório dos testes especiais validos, inclusive as frações de segundos (definidos pela cronometragem) somadas a todas as possíveis penalidades de Largada, CH's, CP's, Pre-Finish, PT e demais penalidades aplicadas, assim chegamos a uma pontuação e conseqüente classificação em ordem crescente de pontos para a etapa.

PREMIAÇÕES:

Serão entregues troféus do 1º ao 5º lugares de cada categoria

ART.13 – VISTORIA

A vistoria poderá ser feita no dia e horário designado no regulamento suplementar da prova. Sendo obrigatório o piloto inicie e termine a prova com a mesma motocicleta, passível de DESCLASSIFICAÇÃO caso troque da motocicleta durante a prova;

Após a vistoria, a moto não mais pode ser ligada, e deverá ser colocada no parque fechado até a hora da sua largada.

ART.14 - CONTROLE DAS MOTOCICLETAS:

Os oficiais poderão, a cada controle horário, verificar o número do chassi, e/ou algum dos itens exigidos na vistoria. Se faltar algum item ou se existir uma dúvida, o oficial responsável a este controle horário **comunicará ao piloto o fato e apresentará relatório do mesmo a diretoria de prova.**

ART.15 - REPAROS E MANUTENÇÕES: Todo reparo e/ou manutenção nas motocicletas deverão observar os critérios a seguir:

A. O piloto poderá receber ferramentas e/ou peças em qualquer parte da prova.

B. É proibido o uso de ferramentas elétricas e ou movidas a ar comprimido, exceto as movidas por baterias internas e um compressor para encher o pneu.

C. Os reabastecimentos (gasolina e óleo), somente poderão ser feitos nos CHs entre as bandeiras branca e amarela ou em áreas pré-definidas pelo organizador e deverão ser feitas com o motor desligado.

D. O piloto pode receber a qualquer tempo e lugar, câmaras de ar e cilindros de ar, que poderão ser trocados a qualquer tempo, inclusive com ajuda de mecânicos.

E. Em todos os CHs entre a bandeira branca e a amarela o piloto poderá receber auxilio mecânico, sendo liberado o número de mecânicos para trabalhar na motocicleta, os mecânicos poderão efetuar qualquer manutenção permitida nas motocicletas, inclusive, as trocas de pneus e câmeras de ar ou cilindros.

F. O não cumprimento de qualquer destes itens descritos acima, acarretará em PENALIZAÇÃO ou DESCLASSIFICAÇÃO do piloto.

ART.16 - PARQUE FECHADO

A. A prova poderá ter uma área cercada e descoberta destinada ao Parque Fechado que abrigará as motocicletas após a vistoria até a largada e chegada do primeiro dia até a largada e chegada do segundo dia, se for o caso.

B. Esta área deverá ter seguranças, os quais deverão impedir o acesso de pessoas não autorizadas.

C. As motos deverão entrar e sair do Parque Fechado desligadas.

D. É proibido qualquer reparo ou manutenção na motocicleta, inclusive reabastecimento.

E. É proibido tocar nas outras motocicletas, tocar na própria motocicleta, a não ser para colocá-la e retirá-la do Parque Fechado.

F. É expressamente proibido fumar no Parque Fechado.

G. O não cumprimento de qualquer destes itens acarretará na PENALIZAÇÃO EM 60 PONTOS ao piloto.

ART.17 – ORDEM DE LARGADA

A. Para todas as etapas do ano a ordem de largada será assim: **E2, E1, E4, E40 e E4 Light.**

B. Os demais pilotos largarão de acordo com sua categoria, por meio de sorteio junto ao sistema de apuração ou mesmo outro critério definido no Regulamento Complementar da prova.

C. A largada será sempre de 1 piloto por minuto, com intervalo de 60 em 60 segundos entre os pilotos.

ART.18 - CONTROLES HORÁRIOS (CHs)

A. Os controles horários visam anotar o horário de passagem do piloto, desconsiderando os segundos. Estes controles devem ser colocados:

- Na entrada do Parque Fechado

- Em pontos intermediários colocados pelo percurso, de modo a dividir a prova em partes para compensar possíveis atrasos.

B. Os controles horários serão indicados por uma placa, onde estará efetivamente o oficial de CH;

D. A marcação do tempo será feita no momento da passagem pela placa. Os pilotos perdem 60(sessenta) pontos por cada minuto adiantado ou atrasado;

E. De acordo com o organizador a passagem pelos CH's intermediários da prova, poderá ser exigido que a moto passe desligada, esta exigência e conseqüente penalidade deverá constar no Regulamento Complementar;

G. No último CH do dia (parque fechado), não há penalização por adiantamento. O tempo máximo que um piloto pode se atrasar de seu tempo original é de 60(sessenta) minutos. Os CHs contam desde a primeira volta;

H. É recomendado que à distância entre os controles horários seja entre 5 km e 35 km;

I. A velocidade média que deve ser mantida entre um controle horário e o controle seguinte não deverá ultrapassar 60 km/h;

J. Em caso de força maior (condições meteorológicas agravantes), o Diretor de Prova poderá mudar o horário previsto em um horário mais lento, antes da largada, ou antes, de cada volta.

ART.19 - LIMITE DE ATRASO: Um piloto que chegar no controle horário (CH) com mais de 30 (trinta) minutos após sua hora inicial de largada prevista para a volta está automaticamente **DESCLASSIFICADO**. Contudo, o piloto poderá, sobre sua própria responsabilidade, continuar na prova até que o Diretor de Prova tome a decisão final. Se o piloto convencer o Júri que ele atrasou por circunstancias excepcionais independentes de sua intenção, como por exemplo, um atraso causado por levar os primeiros socorros a um ferido em caso de acidente grave, uma tolerância de tempo suplementar lhe será concedido. O pretexto de haver empecilho por um outro concorrente não poderá ser aceito como uma desculpa válida.

ART.20 - TESTES ESPECIAIS (PROVAS)

A. Durante a prova haverá testes especiais que poderão ser de Enduro (ET – Enduro Teste), de MotoCross (CT – Cross Teste) ou de Trial (XT – Extreme Teste).

B. No início e no final dos testes haverá um fiscal que registrara o tempo de passagem pelo mecanismo de cronometragem utilizado pela organização (que deverá incluir no mínimo

DECIMOS DE SEGUNDOS). O piloto ao chegar ao início do teste, deverá obrigatoriamente parar, e aguardar a liberação por parte do fiscal, e seguir o mais rápido possível até o final do teste.

C. Na primeira volta o ET (Enduro Teste) não conta para a pontuação, servindo apenas de reconhecimento.

D. Os CT (Cross Teste) e XT (Extreme Teste) contam desde a primeira volta.

E. Os percursos dos testes especiais poderão ser percorridos a pé pelo piloto antes da prova (nunca em qualquer veículo).

F. Os testes especiais devem ter no MINIMO E NO MÁXIMO:

CT (Cross Teste) no mínimo 2 km e no máximo 10 km;

XT (Extreme Teste) no mínimo 1 km e no máximo 5 km;

ET (enduro Teste) no mínimo 2 km e no máximo 20 km.

G. Nenhum destes testes não deve ser em lugares perigosos, e devem ser selecionados para que a **velocidade média não ultrapasse os 50 km/h**. Ficando passível de CANCELAMENTO caso ultrapasse esta velocidade em mais de 10% H. No início e no final dos testes deverá haver uma placa dizendo INICIO e FIM dos testes.

I. Este artigo poderá sofrer alguma alteração caso a comissão técnica entenda assim, ou mesmo por uma solicitação da Comissão de Pilotos.

ART 21 – CONTROLE DE PASSAGEM (CP's)

O CP é um ponto determinado pela organização colocado nos deslocamentos da prova e visa confirmar a passagem dos competidores, eles serão quantos o organizador julgar necessários, e colocados em pontos estratégicos definidos pelo organizador. Caso o participante não passe pelo caminho, ou mesmo por um caminho diferente ao estabelecido pelo organizador ele será PENALIZADO EM 10 MINUTOS por CP pedido.

ART 22 – CRONOMETRAGEM

A Cronometragem deverá ter no mínimo com precisão de décimos de segundos, se possível o horário de GPS deverá ser o horário padrão.

1. Toda prova deverá usar um sistema primário de cronometragem, que será o OFICIAL, e outro que deverá ser feito em paralelo, que servira como backup para sanar qualquer dúvida, estes sistemas de cronometragem, independentes, poderão ser Fotocélulas, GPS ou coletores de dados;

2. O sistema poderá divulgar resultados parciais após cada volta da prova;

ART.23 - INFRAÇÕES E PENALIZAÇÕES

- Entrar ou sair do Parque Fechado com o motor ligado - 60 pontos;

- Por item em desacordo ou faltante na vistoria - 60 pontos;

- Por cada minuto adiantado ou atrasado nos CH´s - 60 pontos;

- Por Controle de Passagem (CP) que o participante não passou - 10 minutos;

- Os atrasos ou adiantamentos deverão ser acrescidos nos próximos CHs. EXEMPLO:

HORA IDEAL NOS CHs:

CH 1 = 10:00

CH 2 = 10:30

CH 3 = 11:00

CH 4 = 11:30

CH 5 = 12:00

O piloto passou no CH 1 às 10:02, portanto atrasou 2 minutos, penalizando em 120 segundos. O seu novo horário ideal para o CH 2 passa a ser 10:32. No CH 2 o piloto passou às 10:33 atrasou 1 minuto de seu novo horário ideal, somando mais 60 segundos de penalização. O seu novo horário ideal para o CH 3 passa a ser 11:03. No CH 3 o piloto passou às 11:01, ou seja, 2 minutos adiantados, somando 120 segundos a mais de penalização, seu novo horário para o CH 4 passa a ser 11:31. No CH 4 o piloto passou 11:30, ou seja, adiantou 1 minuto no seu tempo ideal, somando mais 60 pontos de penalização e seu tempo ideal para o CH 5 será 12:00.

ART.24 - DESCLASSIFICAÇÃO: são motivos para desclassificação:

A. Não guardar a moto no parque fechado;

B. Trocar de motocicleta durante a prova;

C. Chegar mais de 30 minutos de atraso na zona de largada;

D. Reabastecimento fora dos PT's (Parque de Trabalho, antes dos CH's) ou áreas definidas autorizadas pela organização;

E. Transportar combustível dentro de outro recipiente que não seja o reservatório de gasolina.
F. Não desligar o motor durante o reabastecimento;

G. Pilotar fora do caminho definido ou em sentido contrário;

H. Não observar leis de trânsito, OU PENALIZAÇÃO ESTABELECIDA NO REG COMPLEMENTAR;

I. Percorrer qualquer teste especial em algum veículo (só é permitido a pé), antes da largada; J. Modificar o cartão de horário ou percurso, ou utilizar um cartão de horário de outro piloto.

K. A cilindrada ultrapassar a indicada na ficha de inscrição;

ART.25 - Depois que o piloto passar na placa dos controles (CH's), ele não poderá voltar em sentido contrário da prova para fazer manutenção na moto, estando sujeito à desclassificação da prova. Sob pena de penalização de 30 (trinta) minutos.

ART.26 -ABANDONO:

Todo piloto que abandonar a prova deverá retirar seus números e não poderá seguir o percurso em companhia ou na proximidade de um outro piloto. Toda infração a esta regra poderá acarretar na desclassificação dos pilotos que acompanharem.

ART.27 - PROTESTOS

A. Os protestos contra pilotos, motocicletas e atitude anti esportiva deverão ser feitos por escrito pelo piloto ou chefe de equipe e entregue ao Diretor de Prova, até 30 min. após a chegada do último piloto de sua classe.

B. Protestos contra resultados deverão ser feitos por escrito pelo piloto e entregues ao Diretor da Prova até 30 min. após a divulgação do resultado.

C. Todos os protestos devem ser individuais e *ESPECIFICOS POR ITEM* e acompanhados de uma taxa no valor de R$ 100,00 (CEM reais).

D. Os protestos serão avaliados pelo Júri da Prova; caso da procedência o valor será devolvido ao reclamante, caso contrário, reverterá a favor da FMMA

E. Conforme código disciplinar da F.I.M. o Júri deve tomar decisões sobre as infrações e punir imediatamente o Piloto durante a etapa do Campeonato.

F. As punições possíveis são:

Advertência

Penalidades de tempo ou pontos

Exclusão da etapa

Suspensão nacional não superior a 30 dias

Encaminhar solicitação de punição maior à Comissão Disciplinar. G.
Não cabem protestos contra decisões das autoridades da prova.

ART.28 - LISTAGEM DE MOTOCICLETAS AUTORIZADAS A PARTICIPAR DA "CATEGORIA E4"

Honda: -Tornado 250, CRF 230, XR 200, XL 125 / 250 / 350, NX Falcon, Sahara 350, Bros

125/150, XR 300E

Yamaha: -TTR 230, TTR 125, XTZ 125, Lander 250, DT 180 / 200, XT 225, TDM 225

Agrale: -SXT 17.5 / 27.5, Dakar 30.0

Sundown - STX 200

Obs.: Novos lançamentos nacionais poderão ser incluídos durante o campeonato de 2018, com o limite máximo de 28cv de potência.

ART.29- LISTAGEM DE MOTOCICLETAS AUTORIZADAS A PARTICIPAR DA "CATEGORIA E4 LIGHT;

Motos nacionais ou importadas com o limite máximo de 28cv de potência além do fato do piloto nunca ter participado de uma prova oficial ou no máximo, ter participado de **uma** prova oficial, mas que não tenha concluído a mesma entre os 5(cinco) primeiros.

Obs.: Novos lançamentos nacionais poderão ser incluídos durante o campeonato de 2018.

ART.30 - CRITÉRIO DE ENQUADRAMENTO NA CATEGORIA E40;

Nesta categoria, será levada em conta, como critério de enquadramento, a idade do piloto, que deverá ser no mínimo, de 40 (quarenta) anos, ou seja, nascido no máximo até o ano de 1978, em qualquer data. Portanto, o veículo utilizado pelo mesmo, poderá se enquadrar em qualquer uma das categorias anteriormente citadas.

São Luís, 16 de março de 2018

Atenciosamente,

Márcio Ribeiro de Jesus Sousa
Presidente da FMMA