CAMPEONATO PIAUIENSE DE ENDURO F.I.M
REGULAMENTO GERAL

A FMP realizará no ano de 2017, o Campeonato Piauiense de Enduro FIM, que será disputado em 03 (três) etapas.

Este regulamento se constitui de um conjunto de normas e critérios para a organização e prática do ENDURO FIM, utilizando-se motocicletas, no Estado do Piauí. Cada prova deverá ter um REGULAMENTO COMPLEMENTAR que será confeccionado de acordo com o item 23 deste regulamento.

O presente Regulamento é válido para todas as etapas do Campeonato Piauiense de Enduro FIM 2017 em conjunto com seus regulamentos complementares e adendos.

Artigo 01 - A Federação de Motociclismo do Piauí - FMP, é a única entidade capacitada por lei a, autorizar, aprovar, coordenar, planificar e supervisionar atividades motociclísticas no Estado do Piauí e, em consequência, elabora o presente regulamento. Assim sendo este campeonato é de propriedade da **FMP**.

1.1 A comissão de júri do campeonato é formada por, Zanardo Maia, Ehrlich Cordão e Gentil Linhares em conjunto com um dos pilotos organizadores de cada etapa.

Artigo 02 - Este regulamento entrará em vigor a partir do momento de sua publicação e divulgação pela FMP junto aos filiados no sitio eletrônico da entidade.

Artigo 03 - Regulamento do Campeonato:

3.1 Para participar do Campeonato Piauiense será obrigatório, o uso de motocicletas específicas de enduro, e equipamentos de proteção adequados, caso participe com motos não próprias para o enduro, a mesma deverá ser vistoriada e estar de acordo com o regulamento.
3.2 Só será permitida a participação de pilotos portadores da licença nacional atualizada, expedida pela CBM através de uma Federação de Motociclismo, sendo que apenas os filiados à FMP estarão pontuando no campeonato.
3.3 É permitida a participação de pilotos convidados de outras federações desde que comprovem que estão filiados à CBM. Estes serão enquadrados em uma categoria definida pela comissão e pela direção de enduro FIM da FMP e não pontuarão no campeonato piauiense, participarão da premiação de cada etapa, sem levar os pontos para o ranking do campeonato.
3.4 Todas as provas deverão ser feitas com o objetivo de testar a resistência do conjunto: piloto, motocicleta e equipamento.

3.5 Será computado o resultado da prova com a respectiva pontuação, padrão FIM.
3.6. As inscrições devem ser feitas pelo site da CBM antecipadamente ou na secretaria de prova, com todos os detalhes informados no regulamento complementar.

Artigo 04 - Pontuação para o Campeonato:

4.1 Os 20 (vinte) melhores pilotos classificados de cada categoria receberão os pontos conforme a colocação ao fim de cada dia da competição e o acumulo destes definirá o campeão da temporada:

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

4.2 Para pontuar no campeonato é necessária a participação de no mínimo um terço das etapas realizadas durante a temporada (33,33%), na necessidade de arredondamento será considerado **para cima** se a fração for maior que 0,50 Exemplo: 8 (oito) etapas realizadas resulta em 2,66 etapas, arredondando para 3 etapas participadas, se a fração for menor que 0,50 o arredondamento será considerado **para baixo** Exemplo 7 (sete) etapas realizadas resulta em 2,33 etapa, arredondando para duas participadas.

4.3 Não haverá descartes de etapas.

4.4 A classificação em cada prova será definida pelo menor tempo acumulado em todas as voltas da prova por cada piloto na sua respectiva categoria, considerando penalizações previstas em regulamento. Em caso de empate será decidido a favor do piloto que tiver melhor desempenho na última volta, persistindo o empate na penúltima volta assim até a primeira volta; persistindo o empate será considerado o menor tempo da última especial, persistindo da penúltima até a primeira e assim até a primeira especial e ainda persistindo o piloto com maior idade terá prioridade.

Artigo 05 – Categorias:

O Campeonato Piauiense de Enduro FIM será disputado em até 6 (seis) categorias para motos. Caso sejam realizadas etapas com a inclusão de quadriciclos, o campeonato passa a ter então se 7 (sete) categorias, sendo seis para motos e uma para quadriciclos:

5.1 - Categoria E1 – até 150cc (cento e cinquenta centímetros cúbicos) para motores dois tempos; e até 250cc (duzentos e cinquenta centímetros cúbicos) para motores quatro tempos;

5.2 - Categoria E2 - de 175cc (cento e setenta e cinco centímetros cúbicos) até 250cc (duzentos e cinquenta centímetros cúbicos) para motores dois tempos; e acima de 251cc (duzentos e cinquenta e um centímetros cúbicos) para motores quatro tempos

5.3 - **Categoria E3 -** Acima de 251cc (duzentos e cinquenta e um centímetros cúbicos) para motores dois tempos; e acima de 451cc (quatrocentos e cinquenta e um centímetros cúbicos) para motores quatro tempos.

5.4 - Categoria E30 – PILOTOS acima de 30 (trinta) anos completados até o início do campeonato do ano corrente;

5.5 - Categoria E40 – PILOTOS acima de 40 (quarenta) anos completados até o início do campeonato do ano corrente;

5.6 - Categoria E50 – PILOTOS acima de 50 (cinquenta) anos completados até o início do campeonato do ano corrente;

5.7 – Categoria EA "Amadora" – PILOTOS que nos últimos 5 anos não estiveram no ranking dos TOP 20 no Brasileiro de Enduro, bem como também não estiveram no ranking dos TOP 3 de nenhuma categoria do estadual, nas modalidades Cross Country, Motocross, Rally ou Enduro. E pilotos apontados por índices técnicos decidido pela comissão de júri do campeonato com motos nacionais de qualquer cilindrada.

Artigo 06 - Numerais:

Para esta primeira temporada os competidores (pilotos) utilizarão números fixos durante todo o **Campeonato 2017.**

a. Os números serão disponibilizados aleatoriamente a todos pilotos da modalidade e por ordem de procura.

Artigo 07 - Ao final do campeonato, será proclamado campeão, o piloto que houver somado o maior número de pontos em cada categoria no acumulo dos resultados conquistados em cada etapa da temporada.

7.1 Em caso de EMPATE, o critério de desempate será:

a. **Eventos com 2 (dois) dias de disputa:** a vitória será definida em favor do vencedor do segundo dia de prova.

7.1.1 PARA A ETAPA:

b. **Na Etapa:** somente um dia da prova, o vencedor será o piloto que tiver mais primeiros lugares, depois mais segundos lugares e assim por diante, nos testes especiais;
c. O vencedor da última volta, da antepenúltima e assim sucessivamente;
d. O melhor tempo na última especial da última volta, na antepenúltima da última volta e assim sucessivamente; e. A vitória será dada ao piloto mais velho;

7.1.2 PARA O CAMPEONATO:

a. Maior número de primeiros lugares;
b. Maior número de segundos lugares e assim por diante;
c. Será favorecido o piloto que tiver obtido mais pontos sem os descartes;
d. Caso ainda persista o empate, a preferência será dada ao piloto melhor colocado na última prova, penúltima prova, antepenúltima e assim por diante;
e. Persistindo o empate, a vitória será dada ao piloto mais velho;

7.2 – Pilotos Organizadores de cada etapa: Cada etapa poderá ter no máximo **TRÊS** pilotos organizadores, os quais terão o direito a dobrar sua melhor pontuação, conforme **7.2.2** e **7.2.3**, na etapa que deixará de competir, sob a condição de abrirem e/ou fecharem toda a prova e atrás do último a largar recolhendo a sinalização da etapa, para serem devolvidas à organização do evento

.

7.2.1 A organização de cada Etapa poderá indicar até 3 (três) pilotos no seu regulamento complementar, que serão considerados "organizadores";

7.2.2 Estes pilotos irão duplicar seus melhores resultados em outras etapas do campeonato (anteriores ou posteriores à etapa organizada) em provas de dois dias e duplicará 1 (um) melhor resultado em prova de apenas um dia de duração;

7.2.3 Estes organizadores deverão, obrigatoriamente, estarem presentes no dia da prova e diretamente envolvidos na organização abrindo;

7.2.4 Ao menos um piloto necessita estar presente no dia da homologação do roteiro pelo representante da federação

7.2.5 É necessário que ao menos um dos organizadores estejam abrindo a primeira volta à frente do primeiro piloto com no máximo vinte minutos de antecedência, outro piloto (s) ou o (s) mesmo(s) abrindo a segunda volta à frente do primeiro piloto com no máximo vinte minutos de antecedência volta ou seja, em cada volta e outro(s) piloto(s) ou o(s) mesmo(s) fechando a última volta atrás do último piloto com no máximo vinte minutos de diferença sem atrapalhar o desempenho do competidor;

7.2.6 A ausência de qualquer um dos organizadores anula automaticamente a dobra de pontos do (s) ausente(s).

Artigo 08 - Premiações:

8.1 – Para cada etapa: Serão entregues troféus para os **CINCO** primeiros colocados das categorias: **E1, E2, E30, E40, E50 e EA**,

8.2 – Para o final do campeonato, premiação da temporada: Serão premiados os **TRÊS** primeiros colocados de cada categoria com troféus.

Artigo 09 - Os organizadores poderão acrescentar outras categorias à etapa, porém estas categorias, desde que não prejudiquem as demais e não farão parte do campeonato e largarão após os pilotos do Campeonato Piauiense. Sua existência, forma de premiação, regulamentação terá que constar obrigatoriamente do Regulamento Complementar.

Artigo 10 - Todas as provas deverão ter um **Regulamento Complementar** em que deverá conter todos os dados informados no artigo 19.

Artigo 11 - **No caso de provas de mais de um dia** o piloto que não se classificar para o primeiro dia poderá largar no segundo dia com as seguintes condições:
11.1 O piloto deverá apresentar sua motocicleta ao controle horário final dentro do prazo seguinte: não antes do horário previsto sobre sua ficha de horário e no mais tardar sessenta minutos após o prazo.
11.2 A motocicleta deverá ser submetida a uma inspeção técnica completa, incluindo o teste de ruído.
11.3 Os pilotos excluídos pela Direção de Prova poderão proceder como mencionado nos parágrafos
11.1 e 11.2 acima e aguardar uma confirmação do Júri de Prova.

Artigo 12 – **Deveres do Piloto:** É dever de todos os pilotos nas competições manter o mais alto espírito desportivo para com os demais concorrentes, antes, durante e após a competição, respeitar todas as disposições constantes no presente regulamento e seus adendos e complementos, respeitar as Leis de Transito Locais, bem como as disposições do Código Brasileiro de Desportos, Código Brasileiro de Motociclismo e Código Nacional de Trânsito.
12.1 A documentação do piloto e da motocicleta é de única e exclusiva responsabilidade do piloto.

12.2 O piloto deve se inscrever na competição com sua motocicleta devidamente revisada e preparada para cumprir a quilometragem total de todo circuito, em caso de quebra o piloto se responsabilizará pela retirada do veículo da trilha.

12.3 Havendo necessidade de remoção, a organização se responsabiliza apenas pelo resgate do competidor, caso o mesmo esteja em algum local que possa causar dano à sua integridade física, neste caso deverá ser removido para um local seguro o mais próximo possível.
12.4 A retirada da motocicleta da trilha é de única e exclusiva responsabilidade do próprio piloto por meios próprios ou através de sua equipe de apoio, nem a federação nem a organização se responsabilizam por essa retirada do veículo de nenhum ponto da trilha que compõe o circuito de cada prova.

12.5 Apoio e Eventuais Acidentes: Em caso de acidente, qualquer piloto poderá interromper sua prova a fim de prestar socorro ou tomar providencias nesse sentido sem prejuízo de pontuação. A critério da direção de prova poderá ser a ele atribuído até o restante da prova ou até onde ele possa entrar no seu tempo novamente, a média de pontuação obtida na passagem dos PCs do início da prova até o local da ocorrência, ou em caso de abandono de prova por necessidade de assistência ao piloto acidentado, comprovadamente confirmada pela direção de prova e comissão de enduro, será atribuída a média do campeonato para o piloto que prestar este atendimento.

Artigo 13 - Parque Fechado: Poderá haver ou não de acordo com o artigo **26.1** e este deve ser informado no regulamento complementar.

13.1 O piloto terá que colocar sua moto dentro do parque fechado até o horário limite estabelecido pela organização de prova.
13.2 Não será permitida a entrada de motos no parque fechado que não estejam identificadas com o adesivo numeral de identificação da prova.
13.3 O piloto que não guardar a moto no parque fechado será penalizado em 120 segundos.

Artigo 14 – Vistoria:

A vistoria será feita no dia e horário designado no regulamento suplementar da prova.
14.1 O piloto deve apresentar-se com sua motocicleta no local reservado a vistoria e instalação do coletor de passagens, pelo menos 60 (sessenta) minutos antes de sua hora ideal de largada ou conforme estabelecido no Regulamento Complementar.
14.2 O vistoriador observará todos os itens exigidos, ficando a seu critério permitir ou não a largada ou continuação da prova, caso entenda, não apresentar a moto ou o piloto, condições mínimas de segurança.
14.3 Para os pilotos, são obrigatórios os seguintes itens:

a. É obrigatório a presença do concorrente (Piloto e sua Moto) no local de largada para a vistoria, que a mesma deve durar no mínimo 30 (trinta) minutos, sendo realizada antes da largada do primeiro concorrente ou conforme determinado no Regulamento Complementar da prova;
b. Portar a carteira da (FMP, CBM ou RG); pois a direção de prova pode definir pela cobrança;

c. Adesivo frontal fixado na motocicleta (*number plate*) fornecido pela organização para toda temporada – Na ausência penalização de: 120 segundos (2 minutos);

d. Caso seja obrigatório, colete personalizado fornecido pela FMP para temporada padronizado – Na ausência penalização de: 120 segundos (2 minutos);
e. Capacete apropriado para a modalidade, no capacete deverá estar escrito, em local visível e de forma legível, grupo sanguíneo e fator Rh. E preferencialmente o nome do piloto. Nenhum piloto poderá largar sem esse item;
f. Óculos apropriados para a modalidade – Na ausência penalização de: 60 segundos (1 minutos);
g. Luvas de proteção adequadas para a modalidade – Na ausência penalização de: 60 segundos (1 minutos);
h. Botas adequadas para a modalidade – Na ausência penalização de: 60 segundos (1 minutos);
i. Roupas resistentes adequadas para a modalidade – Na ausência penalização de: 60 segundos (1 minutos);
j. O piloto que for flagrado sem o uso correto do capacete, no transcorrer da prova, será penalizado em 900 segundos. Em caso de reincidência numa mesma prova, perderá 1.800 segundos, independente de outras punições.
k. A organização poderá ou não disponibilizar coletes extras. Os adesivos frontais deverão ser fornecidos na secretaria de prova, na véspera de cada prova.
l.

14.4 É facultado a Direção de Prova e Comissão de Enduro, efetuar vistoria em um ou mais concorrentes, no local de largada ou a qualquer momento no transcorrer da Prova.

Artigo 15 - Depois que o piloto passar na placa indicativa de CH (controle de horário) ele não poderá voltar em sentido contrario da prova para fazer manutenção na moto, estando sujeito a penalização de 60 segundos.

Artigo 16 - Ao assinarem a ficha de inscrição, os pilotos eximem a CBM, FMP o clube organizador, os promotores e patrocinadores da prova, de toda e qualquer espécie de responsabilidade por danos civil, criminal ou material que venha a causar a terceiros e ou a si próprio, antes, durante e após o desenvolvimento da competição. Arcando ainda com todo e qualquer dano causado a terceiros ou a si próprio. Atesta ainda que todas as informações constantes na ficha de inscrição são verídicas.

Artigo 17 - Circuito: A pista deverá ser praticável em qualquer tipo de clima/tempo, para todos os tipos de motocicletas aceitas neste regulamento. A distância total de cada dia de prova não poderá ser inferior a 15 Km e superior a 200 km, cada volta deve ter no mínimo 2 especiais e no máximo **quatro** especiais, somados a esse número limite o Cross Test e ou o Extreme Test. Cada prova deve ter, preferencialmente, os três tipos de especiais cada organizador poderá inserir uma ou mais especiais de Enduro Test, uma de Cross test e uma de Extreme Test, a

ausência de um ou mais tipos de especiais serão determinados pelo regulamento complementar com os detalhes de cada especial.

17.1 Todas as etapas deverão ser previamente homologadas pela comissão de enduro da FMP, com todos os detalhes de cada especial informadas no regulamento complementar;

17.2 Cada especial de enduro "ET" deverá ter entre 500 metros e dez quilômetros, preferencialmente; O Extreme Test "XT" não poderá ter obstáculos que compõe o circuito que causem danos a integridade física dos participantes; O Cross Test "CT" deverá ser composto por obstáculos inerentes à modalidade, não devendo ter saltos que comprometam a integridade física dos participantes com menor experiência.

Artigo 18 - Deveres da Equipe de Organização:

São deveres da organização em cada etapa:

18.1 Concluir o levantamento da prova até quinze dias antes da data de sua realização com todos os trechos, CHs, ETs, CTs, XTs e local de largada e chegada.
18.2 Conferir todo o trajeto antes da realização da prova para possíveis correções (e, ou) alterações caso necessário.
18.3 Usar placas para sinalização do circuito conforme modelo anexo no final deste documento.
18.4 Todos os CHs deverão ter placas de aviso 50 metros antes do WAYPOINT.
18.5 Confeccionar Layout informando sentido de direção da prova, CHs, ETs e CTs conforme modelo apresentado no final deste e enviá-lo a FMP.
18.6 Enviar a FMP regulamento complementar para análise e aprovação.
18.7 Enviar a FMP a relação dos pilotos inscritos e ficha técnica da prova.
18.8 Fazer o Briefing antes da prova para maiores esclarecimentos e apresentação do regulamento complementar.
18.9 Encerrar todas as inscrições um dia antes ao da prova até as 22:00 horas.
18.10 Entregar o regulamento complementar a cada competidor no ato da inscrição ou exibi-lo em local de fácil visualização, nos locais de inscrição, local de largada, parque fechado, etc., caso não haja, a prova será regida pelo regulamento local da FMP.
18.11 Pelo menos 30 minutos antes da divulgação dos resultados, afixar os horários de passagem de cada categoria, ou distribuir ficha individual de passagem de cada piloto, possibilitando aos concorrentes, a conferência dos lançamentos dos dados.
18.12 Após a divulgação do resultado de cada categoria, deverá apresentar ficha de desempenho da categoria, onde conste os pontos perdidos de TODOS os competidores.
18.13 Entregar ao Comissário da FMP, os resultados da Prova na seguinte forma: Classificação geral e por categoria, fichas de inscrição devidamente preenchidas, ficha técnica da prova, passagens manuais (caso existam) e relatório dos coletores

18.14 Providenciar a abertura de todas as porteiras, cancelas e afins, pertencentes ao roteiro, evitando assim, que somente o primeiro piloto perca tempo nesta tarefa. Esta tarefa deverá ser feita por membro da Organização, que assume a condição de "piloto zero".
18.15 Entregar ao Comissário da FMP cópia dos ofícios enviados pela organização, às autoridades competentes informando sobre a realização do evento.
18.16 Providenciar total e irrestrito acesso do representante da Comissão de Enduro da FMP a apuração dos resultados de cada etapa. Este comissário deve ser informado de todos detalhes da organização de prova, incluindo acesso às anotações de PCs. (manuais e eletrônicos) desde o momento da chegada destas informações a central de apuração até a eventuais correções (devidamente fundamentadas) que se façam necessárias.
18.17 Sinalizar de forma clara, os caminhos e todos os obstáculos para que não possam ser facilmente visualizados pelos competidores.
18.18 Sinalizar com a placa padrão (CAVEIRA) os locais que representem perigos.

Artigo 19 - Regulamento Complementar:
O Regulamento Complementar será confeccionado pela Direção de prova de cada etapa e deve ser submetido a aprovação da Comissão de Enduro da FMP até sete dias antes da realização da prova para publicação no sitio eletrônico da instituição, fixado em local visível no dia da prova ou divulgado até cinco dias antes da competição no sitio eletrônico da instituição e não pode conter normas que firam o Regulamento Geral do Campeonato.
Deve conter OBRIGATORIAMENTE:
19.1 Período, local e valor das inscrições.
19.2 Data, hora e local do sorteio da ordem de largada.
19.3 Data, hora e local da largada (promocional e oficial), vistoria, chegada e divulgação do resultado.
19.4 Nome dos responsáveis pela Direção e Organização da Prova.
19.5 Penalizações complementares, se necessárias, por problemas de segurança.
19.6 Informações a respeito de trechos específicos, testes especiais, etc.
19.7 Informações sobre aferição da quilometragem (moto, equipamento, pressão dos pneus, etc.).
19.8 Informações sobre trecho de aferição.
19.9 informar o nome dos membros da organização que irão participar do JP (Júri de Prova).
19.10 Local e hora (do primeiro concorrente), de abastecimento, pontos de apoio.
19.11 informar as categorias participantes da prova e a quantidade de troféus para cada uma.
19.12 em caso de a etapa oferecer parque fechado, este deve ser informado neste suplemento.

Artigo 20 - Cronometragem e Postos de Controle:

20.1 A cronometragem será feita utilizando-se de um coletor de dados eletrônico com comunicação via satélite – GPS tipo “ Datalogger “ ou similar, com gravação da trajetória a 1,0 pt/s (Um ponto por segundo).

20.2 O concorrente terá seu tempo e trajetória registrada no coletor durante todo o percurso de prova, previamente estabelecido e marcado pela Organização.
20.3 O tempo padrão será preferencialmente a hora fornecida por equipamentos de GPS, qualquer alteração deverá constar do regulamento complementar e ser informada pela Organização da Prova com antecedência mínima de 60 minutos da largada do primeiro competidor.
20.4 Todas as Largadas e Chegadas poderão ser automáticas ou manuais.
20.5 Será permitido ao concorrente o uso de equipamento GPS de sua propriedade ou alugado alem do fornecido pela Organização da Prova, pois caso não tenha suas passagens registradas no coletor de dados, a Organização poderá utilizarse deste para o registro de suas passagens.
20.6 Recomenda-se configurar o GPS reserva para gravação de um ponto por segundo.
20.7 Caso um competidor por qualquer motivo tenha registros parciais ou nenhum registro no coletor de dados e não possua equipamento de GPS como contra prova, somente serão computados os pontos relativos aos dados constantes no referido coletor (GPS).
20.8 O competidor é o único responsável pelo equipamento coletor de dados a partir do momento da instalação em sua moto, até a devolução a Organização de Prova em perfeitas condições de funcionamento.
20.9 Em caso de danos causados por agentes mecânicos, o competidor pagará a organização o valor do referido equipamento R$ 1.000,00(um mil reais) ou valor estipulado na ficha de inscrição ou termo de responsabilidade.

Artigo 21 - Os pilotos que não fizerem a vistoria, não poderão largar.

Artigo 22 – Chefes de equipe não podem realizar a vistoria para seus pilotos.

Artigo 23 – Não serão realizadas vistorias após o término do prazo determinado em regulamento complementar.

Artigo 24 - A motocicleta deverá ter descanso, ou deve vir acompanhada de um cavalete ou similar. Após a vistoria, a moto não mais pode ser ligada, deverá ser colocada no parque fechado 60 minutos antes da largada do 1º piloto.

Artigo 25 - Controle das Motocicletas:
Os oficiais poderão, a cada controle horário, verificar uma ou mais motocicletas. Se existir uma duvida sobre a mesma, o oficial responsável a este controle horário comunicará ao piloto o fato e apresentará relatório do mesmo ao Diretor de
Prova. Cada motocicleta, antes de ser autorizada a deixar a zona de trabalho, deverá estar em perfeito estado. Todo trabalho para responder a cada exigência será efetuado dentro da zona de trabalho sem que seja conciliada uma tolerância de tempo suplementar.

Artigo 26 - Reparos e Manutenções:
Todo reparo e/ou manutenção nas motocicletas deverão observar os critérios s seguir:

26.1 o PILOTO poderá receber ferramentas e/ou peças em qualquer parte da prova.

26.2 os reabastecimentos (gasolina e óleo), serão feitos com as motocicletas desligadas. Ainda, só poderão ser realizados nos CHs entre as bandeiras branca e amarela ou em áreas pré-determinadas pelo ORGANIZADOR.
26.3 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; Em todos os CHs entre a bandeira branca e a amarela o piloto poderá receber auxilio mecânico, sendo liberado o numero de mecânicos para trabalhar na motocicleta, os mecânicos poderão efetuar qualquer manutenção permitida nas motocicletas.

Artigo 27 - Parque Fechado:

27.1 Toda 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. Caso a organização de cada etapa opte em fazer, este deverá ser anunciada no regulamento complementar,
28.2 Esta área deverá ter seguranças, os quais deverão impedir o acesso de pessoas não autorizadas.
29.3 As motos deverão entrar e sair do Parque Fechado **desligadas**.
29.4 É proibido qualquer reparo ou manutenção na motocicleta, inclusive reabastecimento.
29.5 É proibido tocar nas outras motocicletas, tocar na própria motocicleta, a não ser para coloca-la e retira-la do parque fechado.
29.6 As motos não poderão ser cobertas com nenhum tipo de proteção.
29.7 O não cumprimento de qualquer destes itens acarretará na penalização de 60 pontos.

Artigo 28 - Parque de Trabalho, em caso de existência

28.1 Em todos os CHs deverá existir um Parque de Trabalho entre a placa e CH e 200 metros antes, ou em local definido pela organização constante no Regulamento complementar.
28.2 Nesta área serão feitos todos os serviços de manutenção, tendo a supervisão de comissários da organização.
28.3 De acordo com o local poderão ser permitidos ou não veículos de apoio nos Parques de Trabalho.

Artigo 29 - Área de Largada

Em caso de existência de parque fechado:
29.1 É uma pequena área fechada localizada logo após o Parque Fechado, onde os pilotos aguardam o sinal de largada. Esta área contém uma linha de largada, e 20(vinte) metros após a linha de largada, existe uma Segunda linha que deve ser cruzada pelo piloto e sua motocicleta, após o sinal de largada.
29.2 O piloto terá 1 (um) minuto para cruzar esta linha. É proibido ligar a moto até que seja dado o sinal de largada.

Artigo 30 - Procedimento de Largada:
30.1 Nos dias da prova, os pilotos podem entrar no Parque Fechado 05(cinco) minutos antes de seu horário de largada, para se prepararem para levar sua motocicleta para a Área de Largada.
30.2 Seguindo a ordem de largada, o piloto deve se dirigir a linha de largada e aguardar o sinal de largada.
30.3 Após este sinal, o piloto terá 1(um) minuto para ligar a moto e cruzar a linha de 20(vinte) metros usando a propulsão do motor de sua moto. O piloto não é obrigado a estar na linha de largada na hora de largar, mas ele tem que ligar e cruzar a linha de 20(vinte) metros antes de 1(um) minuto.
30.4 Se o piloto chegar a linha de largada após 1(um) minuto de atraso, perderá 60(sessenta) pontos por minuto de atraso, e este novo horário será seu novo horário de largada, e a partir daí o processo de largada se inicia com o sinal de largada e o prazo de 1(um) minuto para cruzar a linha de 20(vinte) metros.
30.5 Se o piloto não cruzar a linha de 20 (vinte) metros até 1(um) minuto, será penalizado em 20(vinte) pontos. Se o motor morrer antes da linha de 20 (vinte) metros, o piloto deve religar a moto, e se cruzar a linha antes de 1(um) minuto do sinal de largada, ele não será penalizado.
30.6 Se o piloto cruzar a linha de 20(vinte) metros empurrando a moto perderá 10(dez) pontos. Portanto se houver dificuldade em ligar a moto, é melhor cruzar a linha de 20(vinte) metros empurrando e perder 10(dez) pontos e tentar ligar a moto após a linha do que se atrasar e perder 20(vinte) pontos.

Artigo 31 - Ordem de Largada:

31.1 Os pilotos largarão de acordo com sua categoria na ordem de sua classificação anual.
31.2 Para a primeira etapa do ano será considerada a classificação geral por sorteio.
31.3 A largada será sempre de 2 (dois) pilotos por minuto para as motos e 1 (um) piloto por minuto para os Quadriciclos.
31.4 Os cinco primeiros colocados de cada categoria no ranking acumulado do campeonato terá prioridade de sorteio para largaram na frente dos demais inscritos.

Artigo 32 - Levantamento e Organização:

32.1 A equipe de levantamento e organização será formada no máximo por cinco (05) pilotos, dos quais, no mínimo (dois) deverão estar filiados a FMP, os demais poderão ser colaboradores voluntários não sendo obrigatória a filiação para estes.
32.2 A equipe enviará a FMP lista dos componentes para apreciação e autorização.
32.3 Para cada membro da equipe, filiado a FMP que esteja participando do campeonato, será atribuído a etapa levantada a dobra da melhor colocação de seus pontos obtidos nas outras provas participadas, antes ou depois da prova organizada **32.4** O piloto só poderá participar (com direito a pontuar) da organização de uma única prova.
32.5 As penalidades por descumprimento do regulamento serão aplicadas a todos da equipe.

Artigo 33 - Percurso e Marcação:

33.1 O percurso deverá ser marcado por setas indicativas de direção, sinal de confirmação de percurso, sinal de direção errada, sinais de perigo.
33.2 Se possível, fixação de placas de aviso de 50 metros para CH, CT, ET e bump's.
33.3 A organização deverá ter cuidado em caso de roteiros diferentes nos dois dias para que não haja confusão de indicações, neste caso é recomendado utilizar **cores diferentes para cada dia**.
33.4 Em áreas de difícil marcação, poderão ser colocados bump's indicativos do caminho.
33.5 Os pilotos devem seguir rigorosamente as **Leis de Trânsito** Locais nas áreas em que a prova transcorrer, sob pena de PENALIZAÇÃO ou até DESCLASSIFICAÇÃO. Qualquer morador local que trouxer a reclamação de qualquer competidor, comprovadamente, este será automaticamente DESCLASSIFICADO.

Artigo 34 - Controles de Horário (Chs)

34.1 Os controles horários visam anotar o horário de passagem do piloto, desconsiderando os segundos. Estes controles devem ser colocados:
- Na saída da área de largada, no começo de cada dia.
- Na entrada do Parque Fechado no fim de cada dia.
- Em pontos intermediários colocados pelo percurso, de modo a dividir a prova em partes para compensar possíveis atrasos.

34.2 Os controles horários serão indicados, por placas indicativas.
34.3 Um relógio deve ser colocado na largada em local visível para que os pilotos possam acertar seus relógios com a hora oficial da prova, uma placa com o número do CH deve ser colocada para que os pilotos possam identificá-los.
34.4 A marcação do tempo será feita no momento da passagem pela placa de CH.
34.5 O piloto perde 60(sessenta) pontos por cada minuto adiantado ou atrasado.
34.6 O piloto perderá 60 (sessenta) pontos se parar entre a placa de aviso e a placa do CH.
34.7 No último CH do dia (parque fechado), não há penalização por adiantamento.
34.8 O tempo máximo que um piloto pode se atrasar de seu tempo original é de 60(sessenta) minutos.
34.9 Os CHs contam desde a primeira volta.
34.10 É recomendado que à distância entre os controles horários seja entre 5 km e 35 km.
34.11 A velocidade média que deve ser mantida entre um controle horário e o controle seguinte não deverá ultrapassar 50 km/h, com 10% de tolerância máxima.
34.12 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.

Artigo 35 - Limite de Atraso:

O piloto que chegar no controle horário (CH) mais de 30(trinta) minutos após sua hora inicial de largada prevista para a volta será penalizado em 1.800 pontos ou trinta minutos. Contudo, o piloto poderá, sobre sua própria responsabilidade, continuar na prova até que o Diretor de Prova tome a decisão final. Se o piloto que provar ao 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 razão valida.

Artigo 36- Testes Especiais:

36.1 Durante a prova haverá testes especiais que poderão ser de Enduro (ET – Enduro Teste), de Motocross (CT – Cross Teste) ou de Extreme obstáculos diversos (XT – Extreme Test).
36.2 No inicio e no final dos testes haverá um fiscal que anotará o tempo de passagem incluindo os segundos.
36.3 O piloto ao chegar ao inicio do teste, deverá obrigatoriamente parar, e aguardar a liberação por parte do fiscal, e seguir o mais rápido possível até o final do teste. Na primeira volta do primeiro dia, o ET (Enduro Teste) não conta para a pontuação. O CT (Cross Teste) conta desde a primeira volta, podendo ser percorrido a pé pelo piloto antes da prova.
36.4 Os testes especiais de Cross Test CT e de Extreme Test XT devem ter no mínimo 500 (quinhentos) metros e os testes em linha ET devem ter no máximo 20 (vinte) km. Os testes não devem ser em lugares perigosos, que causem riscos aos atletas, e devem ser selecionados para que a velocidade média não ultrapasse os 50 (cinquenta) km/h. Caso esse limite ultrapasse uma tolerância de 10% a especial será cancelada.
36.5 No inicio e no final dos testes deverá haver uma placa dizendo INICIO e FIM dos testes.
36.6 Os pilotos poderão inspecionar os percursos dos testes a pé não podendo ser feito em um veículo.
36.7 A penalidade por ter percorrido o percurso do teste em um veículo será de 300 pontos.

ARTIGO 37 - Pontuação e Penalizações:

PENALIZAÇÃO INFRAÇÃO

60 pontos Por ligar motor na linha de largada antes do sinal de largada.
60 pontos Por cada minuto adiantado ou atrasado nos CHs.
20 pontos Por não cruzar a linha de 20 metros no prazo de 1 (um) minuto após o sinal de largada.
60 pontos Por cada minuto de atraso na linha de largada.
60 pontos Por parar entre a placa de aviso e a placa do CH.
01 ponto Por segundo nos tempos dos testes especiais.

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.

Artigo 38 - Penalização e Desclassificação:
38.1 Ligar a moto no Parque Fechado.....60 pontos.
38.2 Entrar ou sair do Parque Fechado com o motor ligado.....30 pontos.
38.3 Fazer algum tipo de reparo no Parque Fechado .....300 pontos.
38.4 Chegar mais de 30 minutos de atraso na zona de largada .....900 pontos.
38.5 Reabastecimento fora das áreas definidas pela organização .....60 pontos.
38.6 Pilotar fora do trajeto definido, desviar obstáculos do traçado da prova ou sentido em contrário.....300 pontos.
38.7 Provocar acidente por pilotar em sentido contrário ao da prova .....Desclassificação.
38.8 Não obedecer as leis de Trânsito Locais ....Desclassificação.
38.9 Manobras radicais, Exibicionismo ou Direção perigosa dentro da Cidade(s).....300 pontos.
38.10 Reincidência do item **38.9** ..... 900 pontos.
38.11 Reincidência do item **38.9** pela 2ª vez..... Desclassificação.
38.12 Pilotar sem CAPACETE duas horas antes do inicio, durante e depois da prova .....300 pontos.
38.13 Reincidência do item **38.12** ..... 900 pontos.
38.14 Reincidência do item **38.12** pela 2ª vez ..... Desclassificação.
38.15 O piloto que não passar por um CH, ou passar com mais de 30 minutos de atraso ao seu tempo ideal.
..... ….1800 pontos.
38.16 Não passar num controle de percurso CP, ET's (inclusive na primeira volta) ..... 900 pontos.
38.17 Treinar no circuito .....300 pontos.

38.18 A cilindrada ultrapassar a indicada na ficha de inscrição ..... 900 pontos.
38.19 O piloto que não guardar a moto no parque fechado será penalizado .....60 pontos.
38.20 Ultrapassar a velocidade permitida pelo RADAR da organização de prova .....300 pontos.
38.21 Reincidência do item **38.20** ..... 900 pontos.
38.22 Reincidência do item **38.21** pela 2ª vez ..... Desclassificação.

Artigo 39 - Abandono:

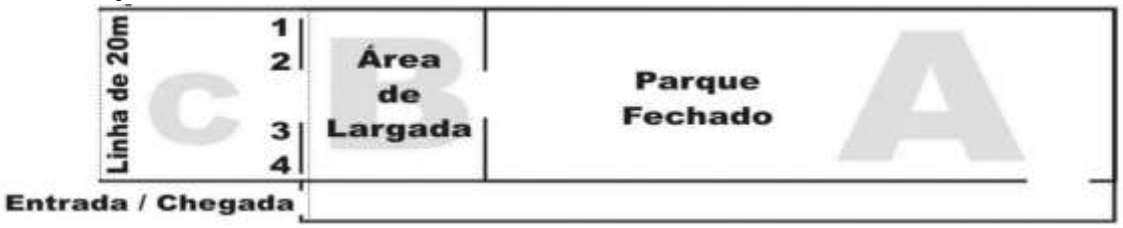
Todo piloto que abandonar a prova deverá retirar o equipamento de GPS e devolve-lo a equipe de apuração, não poderá seguir o percurso em companhia ou a proximidade de um outro piloto. Toda infração a esta regra poderá acarretar na suspensão do piloto infrator em provas futuras.

Artigo 40 - Protestos:
40.1 Os protestos contra pilotos, motocicletas e atitude antiesportiva deverão ser feitos por escrito pelo piloto ou chefe de equipe e entregue ao Diretor de Prova, até 30 minutos após a chegada do último piloto de sua categoria.
40.2 Protestos contra resultados deverão ser feitos por escrito pelo piloto e entregues ao Diretor da Prova até 30 min. após a divulgação do resultado, após este prazo deixará de ser atendido.
40.3 Todos os protestos devem ser individuais e ESPECIFICOS POR ITEM e acompanhados de uma taxa no valor igual ao de inscrição da prova.
40.4 Os protestos serão avaliados pelo Júri da Prova; caso da procedência o valor será devolvido ao reclamante, caso contrário, reverterá a favor da FMP.
40.5 Conforme código disciplinar da FIM o Júri deve tomar decisões sobre as infrações e punir imediatamente o Piloto durante a etapa do Campeonato.

Artigo 41 - As punições Possíveis são:

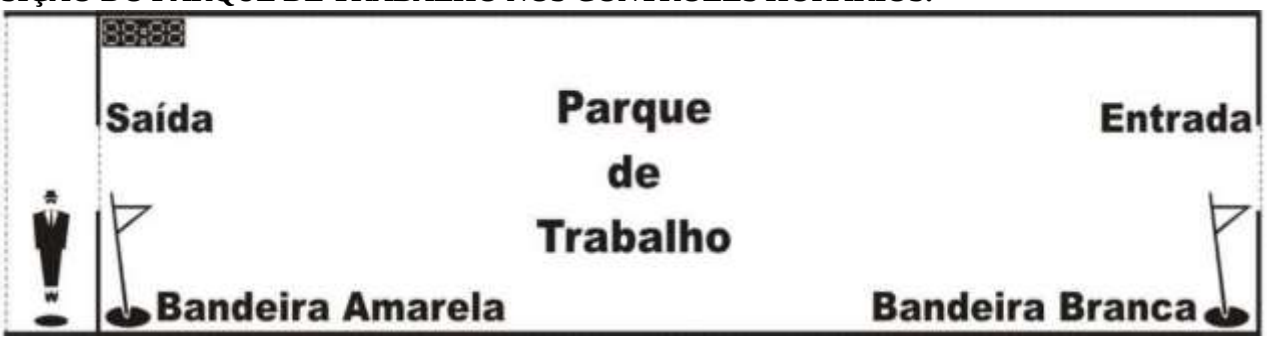
- Advertência
- Multa de até R$ 500,00
- Penalidades de tempo ou pontos
- Exclusão da etapa
- Suspensão do Campeonato.
- Encaminhar solicitação de punição maior à Comissão Disciplinar.
- Não cabem protestos contra decisões das autoridades da prova.
- Conforme estatutos da CBM e Código Disciplinar da FIM para recurso da decisão do Júri da Prova o reclamante deverá encaminhar seu recurso a Comissão Disciplinar no prazo de 5 dias e acompanhado do valor de 10 salários mínimos.
- No caso de recurso contra decisão da Comissão Disciplinar o recurso deverá ser encaminhado até 10 dias após sua divulgação ao Superior Tribunal Esportivo e acompanhado do valor de 20 salários mínimos.

DISPOSIÇÃO DO PARQUE FECHADO E ZONA DE LARGADA.



Obs.: 2 linhas deverão ser colocadas para ter espaço suficiente para 2 concorrentes na largada. À distância entre B e C não deverá passar 20 metros e deve ser uma zona fechada.

DISPOSIÇÃO DO PARQUE DE TRABALHO NOS CONTROLES HORÁRIOS.



Obs.: Não é permitido veículos de apoio dentro do Parque de Trabalho.

ARTIGO 42 – SINALIZAÇÃO PADRÃO FMP 2017

Em todo o trajeto, circuito que contemplará cada etapa, a organização poderá utilizar faixas (bump's) para auxílio da demarcação de cada volta, antes, durante e após cada especial, assim como nos deslocamentos para que seja facilitada a localização do roteiro para todos os competidores. A FMP sugere que a cor para essas faixas ser a laranja e com tecido reciclável, prevendo a decomposição acelerada, para colaboração com o meio ambiente.

Sinalização padrão para o Enduro FIM 2017

.

Boa Sorte!

END. AV.RUA BRENO PINHEIRO, 202, SALA 01 –SÃO CRISTÓVÃO CEP:64056-010
TERESINA - PIAUÍ. TELEFONE (086) 3231-0910. E-MAIL: fmp.piaui@gmail.com CNPJ: 12.176.327/0001-06