Regulamento

Campeonato da Madeira de Todo Terreno

Moto Rali

2019

REGULAMENTO CAMPEONATO DA MADEIRA DE TODO TERRENO/MOTO RALLY 2019

Índice

1. ÂMBITO
2. DEFINIÇÕES
3. REGULAMENTAÇÃO
4. TERMINOLOGIA
5. PILOTOS ADMITIDOS
6. RELAÇÕES COM OS PILOTOS E CONCORRENTES
7. INSCRIÇÕES
8. IDENTIFICAÇÃO
9. ATRIBUIÇÃO DE NÚMEROS
10. ORDEM DE PARTIDA
11. CIRCULAÇÃO
12. ASSISTÊNCIAS
13. SEGUROS
14. PUBLICIDADE
15. CARTA DE CONTROLO
16. ZONAS DE CONTROLO
17. CONTROLOS HORÁRIOS
18. CONTROLOS DE PASSAGEM E DE CRUZAMENTO
19. SECTOR SELECTIVO
20. REAGRUPAMENTOS E NEUTRALIZAÇÕES
21. SINALIZAÇÃO DA PROVA
22. PARQUE FECHADO
23. VERIFICAÇÕES
24. EQUIPAMENTO
25. RECLAMAÇÕES / PROTESTOS
26. CLASSIFICAÇÕES
27. AJUDA EXTERIOR
28. CASOS OMISSOS
29. VEICULOS, CLASSES E CATEGORIAS
30. CALCULOS, PONTUÇÕES
31. PRÉMIOS
32. SINALIZAÇAO DE PERCURSO

ANEXO 1 – QUADS
ANEXO 2 – NÚMEROS
ANEXO 3 - SINALIZAÇÃO + DIAGRAMAS

1. ÂMBITO

O Regulamento do Campeonato da Madeira de Todo-o-Terreno/Moto Rally (CRTT/MR) é um conjunto de regras e procedimentos estabelecidos pela Federação de Motociclismo de Portugal (FMP) e pela Associação de Motociclismo da Madeira (AMM) de acordo com os códigos e regulamentos da Federação Internacional de Motociclismo (FIM), e que rege todas as manifestações desportivas de todo-o-terreno.

2. DEFINIÇÕES

Uma prova de todo-o-terreno/moto rally é uma prova desportiva disputada fora de estrada, em terreno variado, que tem por fim testar a resistência dos pilotos e das máquinas.

São admitidos a participar todos os motociclos e quadriciclos (Quads) desde que em conformidade com as normas impostas pelo Código da Estrada.

É da responsabilidade dos pilotos o cumprimento destas normas.

As provas desta disciplina que sejam organizadas sob a égide da FMP deverão obedecer a este regulamento naquilo que for aplicável.

O percurso será constituído por um ou mais sectores seletivos e sectores de ligação, sendo que a extensão mínima do total de sectores seletivos não deverá ser inferior a 30 km.

A quilometragem dos sectores seletivos deverá estar adaptada à dificuldade da mesma.

As provas poderão ser do tipo em linha ou em circuito a percorrer várias vezes (prova por voltas).

Neste último caso cada disciplina deverá disputar uma prova separada.

Fica da responsabilidade da organização a divulgação dos locais da prova no Regulamento Particular.

As provas disputadas sobre a égide da FMP deverão mencionar no regulamento particular que se desenrolarão conforme o presente regulamento.

A inscrição será feita em conformidade com o disposto no código desportivo.

3. REGULAMENTAÇÃO

3.1 Uma prova todo-o-terreno é disputada em conformidade com:

O código desportivo da FIM;

Os regulamentos da FIM param ralis todo-o-terreno;

O regulamento da FMP para o Todo-o-Terreno;

O regulamento da AMM para o Todo-o-Terreno;

O regulamento particular da prova.

3.2. O Diretor da prova é o responsável pela aplicação dos regulamentos durante o decorrer da prova.

3.3. Em caso de acidente, o Júri da Prova terá a possibilidade de bonificar um Piloto, quando este parar para ajudar outro Piloto acidentado. Esta bonificação de tempo só poderá ser efetuada pelo Júri da Prova.

3.4. Todas as reclamações sobre estas aplicações ou todos os casos não previstos serão colocados à apreciação do Júri da Prova, que detém o exclusivo poder de decisão. As reclamações deverão ser apresentadas através da Direção da Prova nos seguintes prazos:

3.4.1 Trinta (30) minutos após a publicação dos resultados oficiosos.

3.5. Todas as eventuais modificações ou disposições suplementares serão anunciadas por aditamentos datados, numerados e assinados. Estes aditamentos, após aprovação pela AMM, farão parte integral do regulamento particular e serão afixados no quadro oficial de afixação da prova.

Serão igualmente comunicados o mais rapidamente possível às equipas e aos pilotos.

3.7 À FMP caberá designar o seu delegado.

3.8 O delegado, o Júri e Técnicos da prova deverão ser titulares de uma licença passada pela FMP (provas regionais) ou licença passada pela FIM (provas internacionais) e ter participado há menos de três anos num seminário FMP ou FIM para ralis todo-o-terreno, consoante o tipo de licença.

3.9 A organização deverá enviar por email à FMP e à AMM o Regulamento Particular da Prova, até 15 dias antes da data das verificações técnicas ou, em alternativa, três exemplares por correio.

3.10 A organização deverá enviar à FMP e à AMM, até 15 dias antes da prova, descrição da prova da qual constará:

Mapa ou mapas, em escala apropriada, com o traçado do percurso;

- Local de partida e chegada;

- Quilometragem dos sectores seletivos e de ligação;

- Hora prevista da partida do primeiro concorrente;

- Local das zonas de assistência e dos pontos de reabastecimento;

- Número de controlos horários;

- Descrição detalhada dos meios de segurança durante a prova;

- Seguro de prova – responsabilidade civil contra terceiros, conforme legislação em vigor (este poderá ser enviado oito dias antes da prova).

Para além destes elementos, o organizador terá de obter as autorizações dos proprietários dos terrenos onde se desenrolará a prova, autorizações das Câmaras Municipais, IFCN e comando da PSP envolvido, e outros a que a legislação aplicável obrigue, de acordo com portaria regional 259/2017.

3.11 A organização deverá publicar e enviar à FMP e à AMM, até 2 dias úteis antes do início da prova, a lista final de pilotos inscritos.

4. TERMINOLOGIA

Sector de ligação.....Troço de itinerário compreendido entre dois controlos horários sucessivos.

Sector seletivo.....Prova cronometrada de velocidade a disputar em percurso secreto.

Reagrupamento ..... Paragem prevista pela organização para permitir, por um lado, um retorno à hora ideal e, por outro, o reagrupamento das equipas que se mantêm em prova. Os tempos de paragem podem ser diferentes para cada equipa.

Neutralização .....Tempo durante o qual as equipas são paradas pela Direção da Prova por qualquer razão.

Parque fechado.....Zona em que nenhuma reparação ou intervenção é permitida.

Aditamento .....Documento oficial emitido pela Direção de Prova e destinado a modificar, precisar ou completar o Regulamento Particular da Prova, fazendo parte integrante dele. Os aditamentos são numerados, datados e aprovados da seguinte forma:

- ..... Pela FMP ou AMM, até ao início das verificações;

- ..... Pela Direção da Prova durante toda a duração da prova;

- ..... As equipas devem acusar a receção através de assinatura de protocolo ou outro meio.

Carta de controlo..... Ficha destinada a recolher os carimbos ou marcas dos diferentes controlos previstos no percurso.

5. PILOTOS ADMITIDOS

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

5.2 Poderão ser admitidos a participar os pilotos com a idade mínima de 16 anos titulares de uma licença de condução correspondente ao tipo de motociclo ou quadriciclo utilizado.

5.3 Os pilotos estrangeiros necessitam de obter junto da respetiva Federação autorização específica de participação em cada prova. Estes poderão no fim do Campeonato sagrarem-se Campeões Open.

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

5.5 Qualquer comportamento de qualquer participante contrário às referidas leis, códigos e regulamentos será julgado pelo Júri da Prova, que decidirá da penalização que poderá ir até à desclassificação, sem prejuízo de outras sanções disciplinares ou criminais aplicáveis.

5.6 Os pilotos são também responsáveis pelo comportamento das pessoas que integram a sua equipa e assistência, pelo que podem ser igualmente penalizados e sancionados pelo comportamento dessas pessoas, nos termos referidos no número anterior.

6. RELAÇÕES COM OS PILOTOS E CONCORRENTES

6.1 Os responsáveis pelas relações com os pilotos e com os concorrentes devem estar identificados e presentes:

- Nas verificações técnicas e administrativas;

- Nas partidas e chegadas das etapas;

- Nas neutralizações e reagrupamentos.

Compete aos responsáveis pelas relações com os pilotos e concorrentes:

- Informar as equipas e manter com elas uma relação de concertação;

- Informar com precisão a todas as questões postas;

- Dar todas as informações ou indicações complementares relativas à regulamentação e ao desenrolar da prova; - Evitar a transmissão ao Júri da Prova de questões que possam ser resolvidas através de explicações precisas, excetuando as reclamações.

7. INSCRIÇÕES

7.1 Todos os pilotos que desejem participar numa prova de todo-o-terreno devem preencher corretamente a ficha de inscrição na prova e enviá-la ao Secretariado da prova acompanhada do montante da inscrição até à data definida no Regulamento Particular. De acordo com o Regulamento Particular de cada prova a taxa de inscrição poderá ser minorada em 50% para os pilotos que aceitem a publicidade facultativa da organização.

7.2 Até ao momento das verificações o concorrente poderá livremente substituir o motociclo inscrito por outro.

7.3 Se durante as verificações técnicas a especificação do motociclo a verificar não corresponder à especificação do motociclo ou quadriciclo inscrito, poderá, sob proposta dos Comissários Técnicos, ser mudado, pelo Júri da Prova, para outra classe.

7.4 O valor da inscrição será inteiramente reembolsado nas seguintes condições:

- Se a inscrição for recusada;

- Se pelo menos 25% da totalidade da prova não se realizar (desde que sejam por motivos imputados ao organizador);

7.5 Com a assinatura da ficha de inscrição na prova o concorrente aceita submeter-se a todas as Leis, Códigos e Regulamentos aplicáveis à prova.

8. IDENTIFICAÇÃO

8.1 As placas de identificação são da responsabilidade do Piloto e deverão ser mantidas durante toda a época, sendo as medidas máximas das placas de 18cm x 22 cm (ver Anexo 4). As placas terão o fundo branco, sendo os números pretos.

8.2 As placas deverão ser colocadas visivelmente durante a totalidade da prova, à frente e nas partes laterais.

8.3 Os pilotos dos quads poderão ser portadores de um dorsal com os números de prova atrás, bem como placa vertical fixa na traseira (para colocação dos números).

8.4 Em qualquer momento da prova a perda ou má colocação de uma placa de prova, ou do dorsal, no caso de existir, poderá ser passível de penalização conforme previsto no Regulamento Particular.

8.5 Marcas de identificação poderão ser postas durante as verificações técnicas que precedem a partida.

Em qualquer momento da prova, os Comissários Técnicos podem verificar a presença dessas marcas. A falta ou falsificação de uma marca de identificação será punida com a desclassificação.

8.6 A organização deverá usar braceletes de identificação dos pilotos. A sua falta não declarada durante a prova implica a desclassificação.

8.7 No caso da existência de dorsais o Organizador deverá providenciar para que nestes exista espaço para o piloto colocar a sua publicidade. Este espaço será na frente, a toda a largura do dorsal, com uma altura mínima de 20 cm e cujo limite superior deverá estar a cerca de 10 cm do ponto mais baixo do decote do dorsal

8.8. O material do dorsal deve ser de tecido leve e de preferência perfurado.

9. ATRIBUIÇÃO DE NUMEROS

9.1 Para a atribuição dos números de competição aos pilotos inscritos, verificar-se-á:

- Numeração atribuída pela AMM aos campeões do ano anterior;

- Segundo a classificação do Campeonato

- Deverão ser levadas em consideração as classificações em cada classe.

- Restantes números: Ao critério dos Organizadores, mediante a aprovação da AMM.

10. ORDEM DE PARTIDA

10.1 A Partida para a 1ª Etapa será dada de acordo com a seguinte ordem:

10.1.1 1ª Prova do Campeonato

- Segundo a classificação do Campeonato do ano anterior;

- Restantes números: Conforme critério estabelecido pela AMM;

10.1.2 Restantes provas

- Segundo a classificação do Campeonato;

- Restantes números: Conforme critério estabelecido pela AMM;

10.2 Prólogo: Um prólogo sob a forma de Sector Seletivo poderá ser realizada por decisão da organização. O tempo obtido nesta Etapa contará sempre para a classificação final da prova.

As Partidas para o prólogo serão dadas, no mínimo, com um intervalo de 1 minuto entre cada piloto.

O prólogo contará sempre para a classificação final. No caso de um piloto alinhar à partida mas não o completar, ser-lhe-á atribuído o tempo do pior piloto da sua classe, acrescido de uma penalização de 20 segundos.

No caso de um piloto não alinhar à partida do prólogo ser-lhe-á atribuído o tempo do pior piloto da sua classe, acrescido de uma penalização de 60 segundos. Contudo será, ainda assim, admitido à partida do sector seletivo seguinte.

10.3 - As partidas para o 2º Sector Seletivo serão segundo a classificação no prólogo ou pela ordem indicada no ponto 10.1, no caso de não se ter sido disputado um prólogo.

10.3.1 - Motos e Quads deverão partir em conjunto para os setores seletivos a disputar após o prólogo, sempre que tal medida se justificar e em particular quando o número de participantes numa das disciplinas for reduzido. As partidas serão dadas de acordo com os tempos realizados no prólogo.

O intervalo entre a última Moto e o primeiro Quad deve ser no mínimo de 5 minutos.

Outros tipos de partidas poderão ser aceites pela AMM dadas as características da prova, as condições meteorológicas e o número de concorrentes.

- No caso de um piloto alinhar à partida de um Sector Seletivo mas não o completar, ser-lhe-á atribuído o tempo do pior piloto da sua classe, acrescido de uma penalização de 20 segundos, além de outras eventuais penalizações.

- No caso de um piloto não alinhar à partida de um Sector Seletivo, será considerado a sua desistência.

10.4 Os atrasos na apresentação à partida do Prólogo ou do sector seletivo serão penalizados à razão de um minuto por minuto de atraso. A partida será recusada a todos os pilotos que se apresentem com um atraso superior a 5 minutos (5 min) em relação à sua hora de partida.

11. CIRCULAÇÃO

11.1 No briefing, cuja presença é obrigatória, os pilotos serão informados de todas as alterações de última hora e outras questões pertinentes, nomeadamente os aspetos de segurança. Nenhum piloto poderá alegar desconhecimento de uma informação quando esta foi dada no briefing. Quando houver caderno de itinerário, este será distribuído durante o briefing.

11.2 Durante toda a duração da prova todos os pilotos e respetivos motociclos e quadriciclos deverão estar obrigatoriamente em conformidade com o prescrito no Código da Estrada.

Todas as infrações ao prescrito no Código da Estrada serão penalizadas da seguinte forma:

a) 1ª infração - 30 segundos;

b) 2ª infração – 2 min;

c) 3ª infração - desclassificação.

11.3 É interdito, sob pena que poderá ir até à desclassificação:

a) Rebocar (salvo entre pilotos em prova) e fazer transportar a moto dentro do percurso seletivo;

b) Bloquear ou dificultar a passagem dos outros concorrentes;

c) Circular fora do percurso ou em sentido contrário a este.

11.4 Os agentes da autoridade que constatarem uma infração às regras da circulação na via pública por parte de um concorrente deverão proceder da mesma forma que a utilizada para os outros utentes da mesma. No caso de os agentes decidirem não mandar parar o infrator, poderá ser pedido à organização a aplicação das sanções previstas.

Neste caso observar-se-ão as seguintes condições:

a) A notificação deverá chegar à organização por via oficial e por escrito, antes da publicação das classificações oficiais da prova em que a infracção foi cometida;

b)A notificação (relatório) deverá ser suficientemente detalhada para que a identificação do

infrator seja feita sem margem para dúvidas e deverá conter o local e a hora da ocorrência, e não deve ser suscetível de interpretações diversas.

11.5 – DOS CORTES/ATALHOS

11.5.1 - Os pilotos que efetuem cortes/atalhos ao percurso, serão sancionados com penalizações a atribuir pelo Júri da Prova que poderão ir até à desclassificação. É obrigatória a passagem por todas as zonas onde exista marcação/sinalização da prova, devendo esta estar colocada maioritariamente no lado direito do percurso (consequentemente no lado direito do piloto).

12. ASSISTÊNCIAS

12.2. É obrigatório que as zonas de assistência e Paddok sejam devidamente identificadas. Estas zonas terão que ter boas condições de acesso e operacionalidade, preferencialmente em zonas sem pó.

12.3. É recomendado que cada equipa de assistência esteja equipada com um extintor validado de no mínimo 5Kg e num raio de 5m à zona de à zona de trabalho.

12.4 É proibido o abastecimento de combustível com o motor em funcionamento assim como a utilização de depósitos suplementares (*). O não cumprimento desta norma implica uma penalização de 5 minutos e, em caso de reincidência, a desclassificação, é obrigatório as equipas de assistência transportarem combustível em depósitos ou jarricans apropriados para esse fim.

12.5 O piloto tem que respeitar toda a sinalização existente na zona de assistência. O não cumprimento deste artigo implica a desclassificação.

12.6 Os pilotos serão responsáveis pelas suas assistências e pelo comportamento das pessoas que as integram. As atitudes anti-desportivas ou de falta de respeito à ordem vigente durante uma prova por parte das pessoas que integram uma assistência poderão vir a ser refletidas em sanções a aplicar ao piloto. Estas sanções poderão ser do tipo exclusão da prova (decididas pelo Júri da Prova), quer passíveis de processo disciplinar no âmbito do Código de Disciplina da FMP.

13. SEGUROS

13.1 O valor da inscrição incluirá o prémio de seguro garantindo apenas a responsabilidade civil do concorrente em relação a terceiros de acordo com a legislação aplicável. Os veículos das assistências não estão cobertos por este seguro.

13.2 O seguro entra em vigor no início da prova (verificações técnicas) e termina no final da prova ou no momento da desistência do piloto.

13.3 Em caso de ser necessário atuar o seguro, o concorrente, ou um seu representante, deverá notificar a organização no prazo de 24 horas, com a completa descrição da ocorrência, sob pena da nulidade da participação.

14. PUBLICIDADE

14.1 É permitido às equipas afixar livremente toda a publicidade nas suas motos desde que:

a) não seja contrária à legislação em vigor, aos bons usos e costumes;

b) não colida com as chapas de matrícula, placas de prova e espaços reservados à organização ou à AMM.

15. CARTA DE CONTROLO

15.1 À partida de cada etapa os pilotos receberão uma carta de controlo onde figurarão os tempos parciais para percorrer cada sector de ligação e os tempos máximos autorizados para cada sector seletivo. A carta de controlo será devolvida no controle horário de chegada de cada etapa e substituída por uma nova carta na partida da etapa seguinte. O piloto é o único responsável pela sua carta.

15.2 Toda a retificação ou modificação feita na carta de controlo tem que ser assinada pelo controlador caso contrário será nula essa alteração.

15.3 A apresentação da carta de controlo nos diferentes controlos e exatidão das inscrições serão da inteira responsabilidade do piloto sob pena de desclassificação. Somente os controladores estão autorizados a inscrever a hora na carta, manualmente ou por meio de um aparelho que imprima.

15.4 A perda da carta de controlo implica a perda do direito de reclamação sobre os elementos que nela deveriam estar registados, a falta de apresentação terá uma penalização de 2 minutos.

15.5 A todos os pilotos serão atribuídos horários de partida para os Sectores Seletivos, enquanto não for confirmada a desistência do piloto, mediante a entrega da carta de controlo ao diretor de prova, membro da organização designado para o efeito ou a um dos controladores.

16. ZONAS DE CONTROLO

16.1 Todos os controlos, tais como controlos horários de partida e chegada do troço seletivo e controlos de passagem serão sinalizados da seguinte forma (Anexo 6):

a) O início da zona de controlo é indicado por um painel de aviso com fundo amarelo; 100 m depois um painel com fundo vermelho define o local do controlo. O fim da zona de controlo é indicado por um painel com o fundo bege e 3 barras pretas transversais, colocado 100 m após o painel com fundo vermelho;

b) Toda a zona de controlo, isto é, toda a zona compreendida entre o painel com o fundo amarelo e o painel com o fundo bege é considerada como parque fechado. A duração da paragem não deve exceder o tempo necessário para a operação de controlo.

16.2 É proibido entrar numa zona de controlo em direção que não a definida no itinerário da prova, ou reentrada numa zona de controlo após a carta de controlo preenchida, sob pena de

desclassificação.

16.3 A hora ideal é da exclusiva responsabilidade do piloto que poderá ir verificá-la a pé no relógio oficial do controlo.

16.4 Os pilotos são obrigados, sob pena de desclassificação, a seguir as instruções do chefe de controlo que será sempre assistido por um controlador.

17. CONTROLOS HORÁRIOS

17.1 Nos controlos horários, os controladores indicarão na carta de controlo a hora da apresentação que corresponde ao momento exato em que o piloto apresenta a carta de controlo ao controlador. Entre o painel de entrada na zona e o posto de controlo, é interdito ao piloto parar ou adotar um andamento excessivamente lento.

17.2 A hora ideal de controlo é obtida somando ao tempo parcial para percorrer o sector de ligação ou sector seletivo a hora da partida de cada sector. Estes tempos são expressos em horas, minutos e segundos sendo sempre indicados de 00:00:01 a 24:00:00.

O piloto não incorre em penalização por avanço se a hora de entrada na zona de controlo corresponder ao minuto ideal de controlo.

Para os sectores de ligação o piloto não incorre em penalização por atraso se a hora de apresentação da carta de controlo ao controlador corresponder ao decorrer do minuto ideal de controlo.

Toda a diferença entre a hora real e hora ideal de controlo será penalizada à razão de um minuto por minuto ou fração de minuto, até ao limite indicado no regulamento particular.

17.3 Para os sectores seletivos, incluindo o prólogo, os tempos de chegada serão, registados em centésimos de segundo. Para tal devem ser usados relógios munidos de células fotoelétricas e registo impresso. Nos controlos de chegada os pilotos são autorizados a entrar por avanço sem incorrerem penalizações.

17.4 Quando um piloto não puder apresentar o motor do seu veiculo em funcionamento à chegada a um controlo horário, excetuando o controlo horário de saída do Parque Fechado, será penalizado da seguinte forma:

a) Num controlo horário: 1 minuto, por cada minuto de atraso;

b) Na partida para o sector seletivo: 1 minuto por cada minuto de atraso.

17.5 Toda a inobservância praticada por um piloto no que respeita às regras de procedimento de entrada numa zona de controlo, conforme atrás definido, será objeto de um relatório escrito por parte do responsável pela zona de controlo que será entregue ao Diretor de Prova.

17.6 A penalização "fora de prova" definida no regulamento particular pode ser modificada em qualquer momento por decisão do Júri da Prova sob proposta do Diretor de Prova. As equipas

deverão ser informadas o mais rapidamente possível desta decisão.

17.7 Num controlo horário de chegada de um sector de ligação, o controlador deverá inscrever na carta de controlo, por um lado a hora de chegada ao controlo e, por outro, a hora provisória de partida para o sector seletivo, devendo respeitar um intervalo mínimo de 2 minutos entre as duas para permitir que o piloto se prepare para a partida.

17.8 Depois de controlar no controlo horário, o piloto deverá seguir imediatamente para a partida para o sector seletivo. O controlador inscreverá a hora real de partida para o sector seletivo. Se existir uma divergência entre as duas inscrições, fará fé a hora de partida para o sector seletivo, salvo decisão em contrário do Júri da Prova.

17.9 O regulamento particular deverá indicar os tempos máximos entre controlos horários consecutivos, bem como as respetivas penalizações por incumprimento.

17.10 É obrigatória a existência, nos controles de tomada de tempos, de dois relógios devidamente sincronizados para prevenir problemas devido a avarias num dos relógios

17.11 O pessoal mínimo para qualquer zona de tomada de tempos é de dois, além do pessoal necessário na zona de stop (zona em que é registado o tempo na carta de controlo do concorrente) que permita o cabal desempenho desta missão em tempo compatível com o desenrolar da prova.

17.12 Na zona de tomada de tempos um dos elementos será responsável pelo registo dos tempos e o outro terá a única missão de registar, independentemente, a ordem em que os concorrentes cruzam a linha de tomada de tempos. Estas duas listas bem como o registo do(s) relógio(s) deverão ser presentes ao Júri da prova, sempre que solicitado.

18. CONTROLOS DE PASSAGEM E DE CRUZAMENTO

18.1 Controlos de passagem

A fim de verificar se os concorrentes respeitam o itinerário estabelecido, poderão ser implantados controlos de passagem ao longo do percurso. A falta da marcação de um controlo de passagem (carta de controle) poderá implicar:

- Pilotos que falhem um controlo de passagem incorrerão numa penalização que irá de 1 min à exclusão;

- Pilotos que falhem uma segunda passagem num controlo serão desclassificados.

- Pilotos que não parem num controlo de passagem, com controlador, serão penalizados em 5 minutos.

A zona de controlo será definida com painéis, com um símbolo com o diâmetro mínimo de 60 cm colocados da seguinte forma (Anexo 5):

a) painel amarelo com carimbo (início de zona);

b) 100 metros depois, painel vermelho com carimbo (posto de controlo);

c) 100 metros depois, painel final bege com três barras pretas transversais.

18.2 Controlos de cruzamento

Os cruzamentos com estradas de alcatrão ou vias de grande movimento deverão ser assinaladas de forma que o concorrente tenha conhecimento da sua existência e possa seguir as instruções dos controladores.

19 SECTOR SELECTIVO

19.1 É interdito aos pilotos circular no sentido inverso ao do sector seletivo sob pena de desclassificação.

19.2 Na partida para o sector seletivo, logo que a moto pare diante do controlo de partida, o controlador inscreverá na carta de controlo a hora real de partida da moto (hora e minuto). Seguidamente anunciará os 30 segundos, 15 segundos, e os últimos cinco segundos um a um, após o que será dado o sinal de partida que deverá ser seguido do arranque imediato do piloto.

19.3 A partida para o sector seletivo à hora indicada na carta de controlo não poderá ser adiada, exceto em caso de força maior.

19.4 Uma partida efetuada antes do sinal do controlador será penalizada com 20 segundos. Esta penalização não exclui sanções mais graves que poderão ser aplicadas pelo Júri da Prova, particularmente no caso de repetição da infração.

19.5 A chegada do sector seletivo será "lançada", com os painéis dispostos da seguinte forma (Anexo 5):

a) painel amarelo com bandeira de xadrez (no início da zona);

b) 100 m depois, o painel vermelho (chegada lançada);

c) a uma distância de 150 a 300 m dois painéis vermelhos (relógio e stop);

d) finalmente 100 m depois painel bege com três barras pretas transversais.

19.6 Uma paragem voluntária entre o painel amarelo de início de zona e o painel de stop é proibida sob pena de desclassificação.

A cronometragem far-se-á sobre a linha de chegada (Tomada de Tempo).

No Stop, o controlador inscreverá na carta de controlo do piloto a hora de chegada (hora, minuto e segundo) que será igualmente a hora de partida para o sector de ligação seguinte (hora e minuto).

19.7 Todo o piloto que se recuse a partir para o sector seletivo à hora e na posição que lhe for

indicada será penalizado de acordo com o regulamento particular da prova, podendo esta penalização ir até à desclassificação.

19.8 Nas provas por voltas só serão classificados os pilotos que tenham percorrido no mínimo:-

- Provas com 2 voltas, 2 voltas

- Provas com 3 voltas, 3 voltas

- Provas com 4 ou mais voltas pelo menos 75% das voltas

19.9 Qualquer piloto que se tenha retirado da Prova é obrigado a comunicá-lo à Organização, entregando a sua Carta de Controlo a qualquer Oficial de Prova, a retirar os números de prova ou a cruzá-los e não continuar no itinerário da prova. O não cumprimento desta regra implica sanções que podem ir até multa de 50 €, e procedimento disciplinar em caso de reincidência.

19.10 O piloto é obrigado a procurar/retomar o percurso da prova sempre que alguma anomalia acontecer (perda, falta de marcação).

20. REAGRUPAMENTOS E NEUTRALIZAÇÕES

20.1 Os reagrupamentos servem para reduzir os intervalos mais ou menos importantes que se criam entre os pilotos.

20.2 À sua chegada ao reagrupamento, os pilotos entregarão ao controlador a sua carta de controlo e receberão instruções sobre a sua hora de partida.

Em seguida devem dirigir-se imediatamente e diretamente com o seu veículo para o parque fechado.

20.3 Devido a fatores imprevisíveis a Direção da Prova poderá ter que neutralizar a prova. No caso de Neutralização, uma nova partida será dada de acordo com a ordem de chegada ao local onde a prova foi neutralizada ou na falta desta de acordo com a ordem de passagem no controlo anterior.

21. SINALIZAÇÃO DA PROVA

A segurança dos pilotos durante uma prova de todo o terreno começa na escolha do percurso, de forma a evitar zonas potencialmente perigosas. No entanto, nem sempre se conseguem evitar estas zonas pelo que uma forma de minimizar os riscos é o de fazer uma marcação cuidada.

A marcação de uma pista deve ser sempre feita por excesso e em antecipação, prevendo a velocidade a que os pilotos se deslocam e o facto de alguma da marcação poder ser retirada por elementos estranhos à prova.

Num eventual corte de uma fita/manga em zona crítica, a Organização deverá colocar uma sinalização de percurso incorreto.

Recomenda-se que a marcação seja supervisionada por alguém com experiência de competição todo

o terreno em moto e que um critério uniforme seja mantido em todo o percurso. Toda a marcação deve estar na sua maioria no lado direito do sentido do percurso.

No Anexo 5 apresentam-se as regras básicas a serem observadas neste capítulo.

22. PARQUE FECHADO

22.1 A prova decorre em regime de parque fechado. Isto é, com exceção de quando o veículo concorrente se encontra no percurso (do prólogo ou dos troços seletivos), nas assistências ou nos troços de ligação, está em parque fechado, e sujeito às respetivas regras. A vigilância do parque fechado, bem como o cumprimento do respetivo regime é da responsabilidade da organização da prova.

22.2 O parque fechado deve ser delimitado e fechado de forma a impedir a entrada de todas as pessoas não autorizadas. O espaço deverá ser claramente delimitado e vigiado por um número suficiente de comissários a fim de que apenas as pessoas autorizadas tenham acesso ao mesmo. Os comissários encarregues do controlo do parque fechado deverão estar perfeitamente identificados de modo a que sejam facilmente reconhecidos por todos os interessados e em especial pelos pilotos.

22.3 O acesso ao parque fechado é estritamente interdito a todas as pessoas com exceção dos membros do júri, dos comissários técnicos e dos pilotos. Estes últimos apenas poderão ter acesso para pôr e retirar as suas motos/quadriciclos. Esta operação deverá ser executada o mais rapidamente possível, devendo o piloto abandonar o parque fechado sem demora.

22.4 No parque fechado é interdito ao piloto, sob pena de desclassificação:

-..... Mexer na sua moto/quadriciclo exceto para a colocar e retirar do parque fechado;

-..... Mexer na moto/quadriciclo de outro concorrente;

-.....Fumar.

22.5 Se os comissários técnicos da prova constatarem que uma moto ou quadriciclo está em condições incompatíveis com a sua utilização normal, deverão informar imediatamente o Diretor da Prova que deverá mandar proceder às retificações que julgar necessário.

22.6 Como exceção ao regime de parque fechado, mas sob a responsabilidade de um controlador, é permitido ao piloto, no parque fechado de partida, de reagrupamento ou de final de prova, substituir as luzes da frente ou traseiras ou um pneu furado. Estas reparações deverão estar acabadas antes da hora de partida, caso contrário o piloto será penalizado em 1 minuto por minuto de atraso.

22.7 O Organizador só é obrigado a manter a vigilância do parque fechado até 30m após a abertura do mesmo no final da prova. A hora previsível desta abertura deverá constar do Regulamento Particular.

22.8 Em casos excecionais, quando o Parque Fechado é de grandes dimensões, devidamente

autorizados pela AMM e quando conste do Regulamento Particular, pode o piloto deslocar o seu veículo por ação do motor, desde que o faça a uma velocidade inferior a 10 km/h e de forma a não pôr em causa a segurança dos outros motociclos e pessoas no Parque Fechado. O não cumprimento destas normas implica a desclassificação.

22.9 Os motociclos colocados em Parque Fechado não são obrigados a possuir descanso lateral próprio.

23.VERIFICAÇÕES

23.1 Nas verificações Administrativas serão controlados as Licenças Desportivas; Cartão de Cidadão; Carta de Condução; tudo em formato original.

A fim de facilitar as verificações documentais e simplificar os procedimentos, as organizações poderão receber antecipadamente cópia dos documentos a apresentar. Neste caso, os pilotos deverão enviar para as organizações toda a documentação necessária, antes da realização da prova.

No momento das verificações apenas será obrigatório a apresentação do documento de identificação.

Nas Verificações Técnicas deverá ser apresentado o Passaporte Técnico, e controlados os Números

Regulamentares; Luzes dianteiras e de stop, com instalação fixa e definitiva, que deve ser alimentada a todo o instante por um alternador acionado pelo motor do motociclo; Manetes de embraiagem e de travão; Matrícula; Número de quadro (tem que coincidir com o livrete) e Controlo de ruído.

É obrigatória a utilização de pneus ecológicos atrás nas Motos. Poderão ser utilizados os denominados pneus BAJA homologados pela FIM.

Nos Quads, os pneus têm que ser homologados com a marca Europeia para circulação (tem que existir no pneu a marca E seguida de um número).

É absolutamente necessário que as peças a marcar estejam limpas de marcações efetuadas previamente noutras corridas – Os pilotos têm que limpar as peças marcadas prova a prova.

23.2 Deverá ser apresentado nas verificações técnicas o capacete, que terá ser do tipo homologado FIM Todos os capacetes deverão estar intactos e não deverão ter nenhuma alteração à sua construção. Após uma colisão, o capacete deverá ser apresentado ao Técnico para ser examinado.

23.3 A partida será recusada a qualquer piloto que não esteja em conformidade com as prescrições dos Regulamentos de Segurança da FIM e do Regulamento Particular da prova.

23.4 A qualquer momento durante a realização da prova, poderão ser efetuadas verificações complementares à moto, quad, e ao piloto. O piloto é responsável durante toda a prova pela conformidade técnica do seu veículo.

23.5 A não apresentação de um veículo às verificações, durante ou no final da prova, implica a

desclassificação do mesmo. Se nestas verificações se constatar que o veículo pertence a outra classe que não a que está inscrito, a respetiva classificação deverá ser alterada. Em qualquer dos casos o piloto pode estar sujeito a outras penalidades quer na prova, quer a aplicar pela AMM.

23.6 Qualquer fraude constatada ou ato fraudulento praticado nas marcas de identificação será penalizada com a desclassificação. Todo o concorrente ou piloto que tenha ajudado ou facilitado a infração será igualmente penalizado com a desclassificação sem prejuízo para sanções que possam vir a ser aplicadas pela AMM.

24. EQUIPAMENTO

24.1 Todo o condutor deve estar equipado com:

-..... Capacete de proteção adequado e homologado (homologações FIM);

-..... Vestuário de proteção de material resistente apropriado e cobrindo a totalidade dos membros;

-..... Luvas e óculos;

-..... Botas próprias para competição.

24.2 É obrigatória a apresentação do capacete nas Verificações Técnicas.

24.3 A partida pode ser recusada a um piloto que não se apresente devidamente equipado.

24.4 Não é permitida a colocação de camaras de vídeo, equipamentos similares e respetivos suportes nos capacetes.

24.5 A colocação de camaras nos veículos ou noutro ponto do equipamento do piloto requer autorização e respetiva verificação prévia.

25. RECLAMAÇÕES / PROTESTOS

25.1 Protestos sobre veículos

- Até 30 (trinta) minutos após a publicação da classificação oficiosa de uma classe um piloto/concorrente pode apresentar por escrito e dirigido ao Diretor de Prova o protesto sobre áreas da moto de outro piloto dessa classe. Este protesto deve ser acompanhado de um depósito caução de 500 € (Quinhentos Euros) por área da moto sob protesto.

- O protesto só pode incidir sobre as seguintes áreas do veículo: ciclística, motor e caixa de velocidades.

- Depois de elaborado o protesto proceder-se-á à verificação da conformidade do veículo com o regulamento técnico aplicável (caso esta não possa ser executada de imediato, do veículo será selado, 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 do veículo sob protesto, bem como de todos os outros pedidos de verificação feitos pelo Comissário Técnico.

(*) Ao apresentar o protesto, o veículo dos concorrentes protestantes são automaticamente verificadas.

- 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.

- Reclamações sobre classificações

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 250 € (duzentos e cinquenta Euros), que será devolvido se vier a ser dada razão ao reclamante, e ser apresentada nos prazos indicados no ponto 3.5.1

- 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 AMM e dirigido à Direção da AMM, até 5 (cinco) dias úteis após a publicação dos resultados oficiais.

26. CLASSIFICAÇÕES

26.1 A cronometragem será da responsabilidade do Diretor de Prova e deverá ser feita de acordo com o estipulado no artigo 17 deste regulamento.

26.2 As penalizações serão expressas em horas, minutos, segundos e frações de segundo. A classificação final será obtida pela adição dos tempos realizados nos sectores seletivos (incluindo o Prólogo) e as penalizações (incorridas durante os sectores de ligação e outras penalizações expressas em tempo).

26.3 Aquele que obtiver o menor tempo será proclamado o vencedor da prova, o seguinte será o segundo e assim sucessivamente. As classificações por classes serão determinadas da mesma forma.

26.4 Em caso de empate será declarado vencedor aquele que alcançar o melhor tempo do prólogo. Se não tiver havido prólogo, será declarado vencedor o piloto que tiver vencido maior número de sectores seletivos. Se ainda assim se mantiver o empate, será vencedor o piloto que obtiver melhor tempo no último sector seletivo.

26.5 As classificações oficiais da prova serão afixadas no quadro oficial da prova num período nunca superior a uma hora depois do encerramento do controle de chegada.

27. AJUDA EXTERIOR

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/quadriciclo, ou fornecimento de qualquer tipo de peça levada a cabo por qualquer pessoa que não seja o piloto, um outro piloto ainda em prova ou um Oficial no exercício das suas funções.

28. CASOS OMISSOS

Todos os casos omissos neste regulamento, apelos ou dúvidas na sua interpretação, serão julgados e resolvidos pela Comissão de Todo o Terreno da AMM, em conformidade com os preceitos do Código Desportivo Internacional e dos Regulamentos aplicáveis.

29. VEÍCULOS, CLASSES E CATEGORIAS

29.1 São admitidos a participar todos os veículos desde que em conformidade com as normas impostas pelo Código da Estrada. É da responsabilidade dos pilotos o cumprimento destas normas.

MOTOS

- TT 1 – até 125 cc 2T ou até 250 cc 4T

- TT 2 – superior a 175 cc 2T ou até 450 cc 4T

- TT 3 – superior a 280 cc 2T e + de 450 cc 4T.

QUADS

- TT QUAD

Todos os casos que possam suscitar dúvidas quanto à classe a que deva pertencer um veículo serão analisados pelo Júri da Prova presente nas verificações técnicas.

Haverá uma classificação para cada classe do Campeonato, bem como uma Classificação Geral Individual.

29.2. Na Categoria HOBBY destina-se a:

-Todos os Pilotos não portadores de licença desportiva FMP, que queiram pontualmente realizar alguma das provas pontuável para o Campeonato da Madeira de Todo Terreno.

Existem ainda as classes de VETERANOS que dá origem ao Troféu de Veteranos. Nesta categoria serão classificados os pilotos que dia 1 de Janeiro de 2019 tenham completado 45 anos ou mais, independentemente da classe do veiculo usado.

29.3 Cada motociclo/quadriciclo inscrito deve, durante a prova, estar em conformidade com o Código da Estrada, assim como possuir gerador próprio de corrente. É obrigatório o uso de matrícula regulamentar embora, por razões de segurança, esta possa ser de material plástico. O nome do piloto deverá figurar em cada lado do veículo, em local bem visível, com a dimensão mínima de 10 X 3 cm. Será também obrigatória a colocação em local visível de um autocolante com medidas aproximadas de 10 x 3 cm fornecido pela Organização com o número de telefone a contactar em caso de acidente e/ou desistência (Número SOS).

29.4 Apenas poderão participar nas provas do Campeonato da Madeira de Todo-o-Terreno, veículos devidamente documentados, matriculados, incluindo o respetivo seguro de circulação obrigatória, e equipados segundo o disposto no Código da Estrada, o presente regulamento, o Anexo 61 da FIM e o regulamento técnico de Enduro, Anexo 01 da FIM.

Poder-se-á retirar: pousa-pés do passageiro e painel de instrumentos. Todas as manetes, embraiagem, travão, etc., devem terminar em forma de esfera, tendo esta um diâmetro mínimo de 18mm.

Cabe ao concorrente responsabilizar-se que no momento da apresentação do veículo na Verificação Técnica este cumpra com o disposto no Código da Estrada, o presente regulamento, o Anexo 61 da F.I.M. e o regulamento técnico de Enduro, Anexo 01 da F.I.M. (Exceção feita à obrigatoriedade dos pneus). Fica assim a FMP ilibada de qualquer responsabilidade sobre o veículo a partir deste momento.

O limite de ruído é de 116 Dba para as Motos, Quads (com tolerância de 1 DBA durante e no final do evento – poderá ir até 117 Dba), medido de acordo com as especificações do regulamento técnico FIM aplicável às motos de TT. Os silenciosos devem passar um controlo de ruído durante as verificações técnicas e poderão ser marcados pelo verificador.

No caso de provas de mais de um dia, o piloto que deseje trocar ou reparar o silencioso depois do último controlo, e antes de entrar em parque fechado, ser-lhe-á concedido 30 min adicionais, a partir da hora de entrada do último controlo horário. Durante este período o piloto poderá solicitar o número de testes que desejar.

Os Técnicos na presença do Júri poderão solicitar em qualquer parte do percurso uma medição de ruído.

Caso o piloto esteja em transgressão será penalizado em 5 min, devendo resolver o problema na assistência mais próxima. Se não o fizer e caso se verifique (através de nova medição) que se mantêm em transgressão, a penalização é a exclusão.

O simples facto de apresentar um veículo às verificações técnicas é considerado como uma declaração do piloto da conformidade do veículo com as normas técnicas da Prova e com o Código da Estrada em vigor. A não ser cumprida é considerada atuação fraudulenta, passível de sanções.

29.5 No Anexo 1 é apresentado o regulamento específico a aplicar aos QUADS, contudo a estes veículos também lhes será aplicado o presente Regulamento com as correspondentes adaptações.

29.6 Os pilotos serão responsáveis pelas suas assistências e pelo comportamento das pessoas que as integram. As atitudes anti-desportivas ou de falta de respeito à ordem vigente durante uma prova por parte das pessoas que integram uma assistência poderão vir a ser refletidas em sanções a aplicar ao piloto. Estas sanções poderão ser do tipo exclusão da prova (decididas pelo Júri da Prova), quer passíveis de processo disciplinar no âmbito do Código de Disciplina da FMP.

30 CÁLCULO DE PONTUAÇÕES

30.1 Nas Motos e Quads exclui-se para a pontuação final o pior resultado do total das classificações obtidas pelos pilotos nas provas do CMTT (exclui-se a pior pontuação, uma não participação não equivale a um resultado a eliminar).

30.2 O resultado de um piloto que tenha sido desclassificado não será o resultado a deitar fora nas contas finais do Campeonato. O resultado a deitar fora será o que tiver menos pontuação ou o que resultar de uma desistência quando um piloto não conclua uma prova do CMTT.

30.3 Aos pilotos classificados na Classificação Geral e de cada Classe serão atribuídos pontos conforme a seguinte tabela:

Classificação	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	>15
Pontos	25	20	16	13	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	1

O piloto que obtiver maior número de pontos na respetiva classificação absoluta ou da classe será declarado Campeão da Madeira, ou Vencedor do troféu, da respetiva classe. Em caso de empate será declarado Campeão da Madeira, ou Vencedor do Troféu, o piloto que tenha obtido maior número de primeiros lugares, segundos lugares e assim sucessivamente. Se mesmo assim a igualdade subsistir quanto ao vencedor, o resultado será dado em função do melhor resultado na última prova. Estas regras também se aplicam para desempate para qualquer lugar do campeonato ou troféu.

Cada classe, em cada prova, só atribuirá pontuação para o respetivo Campeonato ou Troféu se nela participarem no mínimo 3 (Três) pilotos.

31 PRÉMIOS

31.1 A cerimónia de prémios deverá ser realizada, no máximo, uma hora após a publicação das classificações oficiais. Será obrigatório a presença dos 3 primeiros classificados da Geral, bem como o vencedor de cada classe. A ausência injustificada e reportada pelo clube organizador poderá vir a ser penalizada com a perca de pontos, a atribuir pelo Júri da prova.

31.2 Se o clube organizador o entender, poderá atribuir prémios particulares.

31.3 O Regulamento Particular deve mencionar o local e a hora da entrega dos prémios, que se

deve efetuar após a homologação dos resultados oficiais.

31.4 Os pilotos que não se apresentem na cerimónia de entrega de prémios perdem o direito aos mesmos.

31.5 No final do campeonato é realizada pela AMM uma Gala onde os campeões da classe têm direito a um troféu e diploma. Serão ainda entregues Diplomas a Patrocinadores bem como a Equipas.

32 SINALIZAÇÃO DO PERCURSO

Com o objetivo de uniformizar a sinalética utilizada na marcação de provas de Todo-o-Terreno e na identificação de obstáculos, indicam-se as regras básicas a respeitar.

32.1 A marcação do percurso deverá ser feita com o recurso a manga plástica de cor colocada maioritariamente no lado direito do percurso. Devem existir também sinais apropriados.

32.2 É proibido utilizar manga vermelha e branca na marcação ordinária do percurso.

32.3 A manga vermelha e branca está reservada à identificação dos obstáculos do percurso.

32.4 A manga de sinalização do percurso deve ser preferencialmente de cor viva ou, no caso de ser branca, ter inscrições em destaque (desde que não sejam vermelhas).

32.5 Faz parte integrante da tarefa da direção da prova a remoção de toda a manga encontrada nos percursos ou nas suas imediações, pertencente a um evento aí anteriormente realizado, sob pena de induzir em erro os concorrentes e prejudicar desnecessariamente a segurança da prova.

32.6 As indicações de mudança de direção devem ser claras, de preferência constituída por setas vermelhas simples sobre fundo branco retangular com 20 cm x 40 cm (ver figuras em anexo).

32.7 A identificação dos obstáculos - adiante referidos como extraordinários - suscetíveis de apresentar perigo especial para os concorrentes, respeitará a sinalética anexa, em painéis de fundo branco com 40cm x 50 cm, colocados ao alto, com inscrições a vermelho ou a preto.

32.8 A distribuição ao longo do percurso dos painéis de identificação de obstáculos deverá ser feita criteriosamente, tendo em conta o objetivo principal que é o de realçar a aproximação às zonas de perigo extraordinário.

32.9 Sempre que, pela sua natureza excecional e inesperada se justifique, deverá ser utilizada dupla marcação à aproximação do obstáculo. Nestes casos a distância entre os painéis nunca deverá ser inferior a 20 metros.

32.10 Num eventual corte de uma fita/manga em zona crítica, a Organização deverá colocar uma sinalização de percurso incorreto.

32.11 Em anexo apresentam-se desenhos da sinalética destinada à satisfação dos requisitos dos pontos 6 a 9. Todas as organizações envolvidas na montagem de provas ao abrigo do CMTT deverão solicitar à AMM os moldes necessários à produção dos painéis.

32.12 Exemplos dos sinais e fitas usados na marcação de uma prova devem ser mostrados aos pilotos no briefing e/ou junto ao quadro oficial durante as verificações.

32.13 A organização é responsável pela remoção total das marcações e sinalização dispostas ao longo da prova após o seu termo.

ANEXO 1 – QUADS

1. DEFINIÇÃO

Quad é um veículo de todo-o-terreno com quatro pneus tipo balão tendo uma roda em cada extremidade diagonal, consistido numa unidade integral completa com lugar apenas para um piloto sentado, dirigido por um guiador.

2. CATEGORIA DE QUAD

Nenhuma restrição é imposta quanto à marca, construção ou género de motociclo para além das especificadas seguidamente. Contudo o quad deve apresentar uma estrutura sólida e resistente à prática

da modalidade.

Poderá ser recusada a partida a um veículo que não respeite estas condições no critério do Comissário

Técnico.

3. RODAS / PNEUS

3.1 O diâmetro máximo das jantes é de 12 polegadas. É interdito o uso de rodas de raios.

3.2 As rodas traseiras devem estar protegidas com guarda-lamas de material sintético macio.

3.3 O tipo de pneus, assim como o desenho do mesmo é livre . A altura dos tacos não pode ser superior a 20 mm ou inferior a 5 mm. A forma e as dimensões externas não estão sujeitas a qualquer limitação;

No caso do TT, os pneus tem que ser homologados com a marca Europeia para circulação (tem que existir no pneu a marca E seguida de um número).

3.4 A superfície do pneu não pode estar equipada com qualquer tipo de pregos, anti-derrapantes, correntes especiais, etc.

3.5 É interdito o uso de pneus tipo “Scoop” (nervuras radiais contínuas) nas rodas traseiras.

4. TRAVÕES

4.1 FRENTE.....Cada roda da frente deve estar munida de um travão de disco acionado por uma manete fixa no guiador.

4.2 TRÁS .....Um só travão atrás é suficiente sendo este acionado pelo pé direito.

4.3 Nos quads de cilindrada inferior a 200 cc é autorizado o uso de travões de tambor.

5. PROTECÇÃO

5.1 Uma barra deve ser colocada à frente de forma a que não ofereça perigo para com terceiros. Esta barra não pode ter arestas vivas ou pontas aguçadas.

5.2 Devem ser colocadas proteções laterais entre as rodas (vulgo Nerf-Bars). A largura destas proteções não pode ser inferior à largura das rodas e devem estar colocadas acima do nível dos eixos das rodas, não ultrapassando ¾ da sua altura. Estas proteções devem estar fechadas com cintas ou material similar resistente, de modo a evitar o contacto dos pés do piloto com o chão ou com as rodas.

5.3 É interdita a participação de um quad cujo equipamento possa por em risco a proteção do piloto ou de terceiros. Em caso de dúvida a decisão do Comissário Técnico é soberana.

6. GUIADOR

6.1 O punho do acelerador deve fechar por si próprio logo que o piloto o solte.

6.2 Os punhos devem ser fixados (colados ou com um arame) por forma a que não se soltem com a humidade. Não devem estar danificados na extremidade para não deixar o guiador desguarnecido.

6.3 As proteções das mãos podem ser fixadas na extremidade do guiador, a fim de que numa eventual queda os braços do piloto não fiquem presos entre o guiador e estas proteções.

6.4 Todas as manetes, embraiagem, travão, etc., devem terminar em forma de esfera, tendo estas um diâmetro mínimo de 18mm.

6.4 Um corta circuitos deve ser montado de modo a funcionar logo que o piloto deixe o seu quad.

6.5 O corta circuitos deve interromper o circuito primário de ignição e deve ter um cabo para chegada e outro para retorno da corrente. Deve estar colocado o mais perto possível do centro do guiador e deve ser acionado através de um fio não elástico, de comprimento e espessura adequados, fixado ao piloto.

Um cabo em espiral (semelhante ao fio de telefone) com um comprimento máximo de 1m é autorizado.

7. LUZES

7.1 Os quads devem estar munidos de um ou dois faróis de luz branca à frente e um farolim de luz vermelha atrás, com instalação fixa e definitiva, que deve ser alimentada a todo o instante por um alternador acionado pelo motor do motociclo;

8. PLACAS DE NÚMERO

8.1 Três placas de número são exigidas.

8.2 Estas placas deverão ser de material flexível e macio e fixadas verticalmente. As dimensões

mínimas são de 25 cm de largura e 20 cm de altura.

8.3 Estas placas deverão ser fixadas da seguinte forma: uma à frente ao nível do farol, ou faróis, dianteiro; uma na traseira do veículo, na vertical, para que seja perfeitamente visível lateralmente, com 2 números ("bandeira") Caso os faróis estejam fixados no guiador a placa dianteira deverá estar colocada abaixo destes.

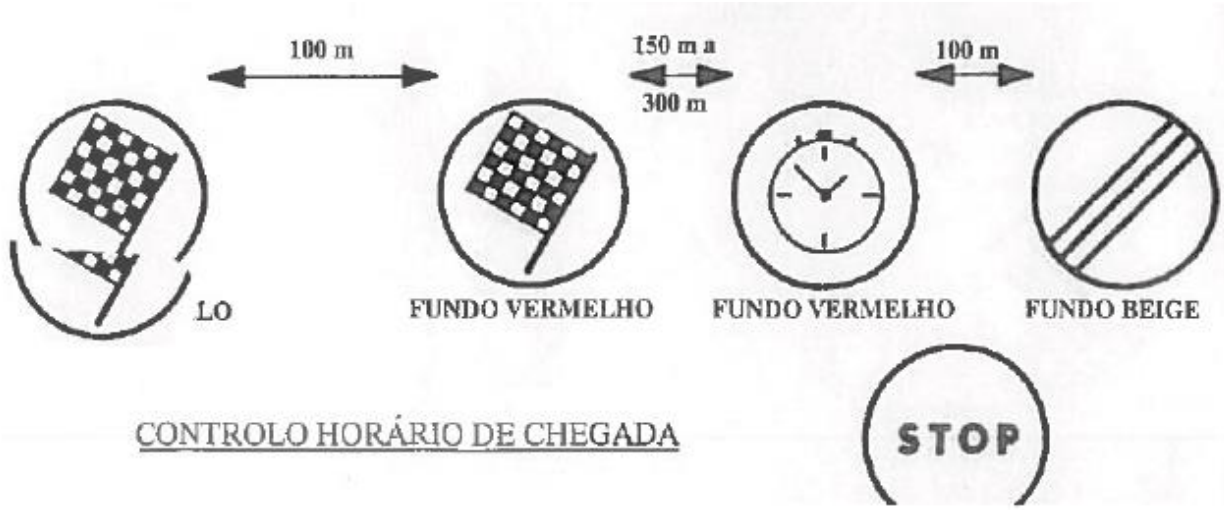
9. GENERALIDADES

9.1 O veículo deve estar tecnicamente em perfeito estado e deve responder às exigências dos comissários técnicos.

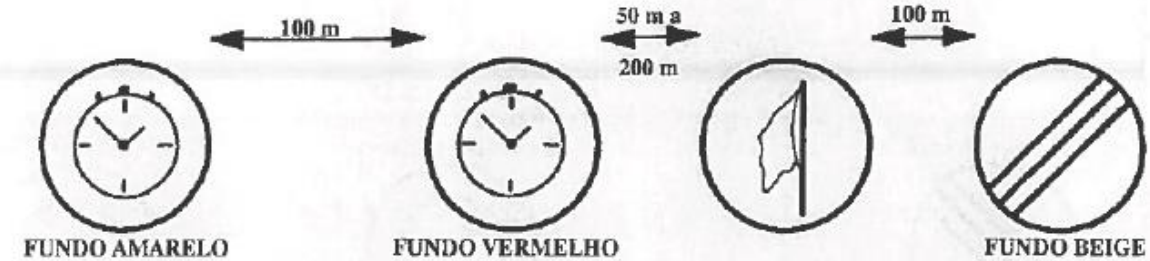
9.2 Durante a realização da prova os quads devem circular de luzes acesas e sem qualquer obstrução a estas como autocolantes ou similares.

9.3 A largura máxima de um quad é de 1300 mm.

ANEXO 3 – SINALIZAÇÃO



CONTROLO HORÁRIO DE CHEGADA



CONTROLO HORÁRIO SEGUIDO DE PARTIDA PARA O SECTOR SELECTIVO