



CAMPEONATO PIAUIENSE DE ENDURO F.I.M. 2020

ÍNDICE

1 CAPÍTULO 1 – DEFINIÇÕES GERAIS 2

- 1.1 ATUAÇÃO/SUPERVISÃO 2
- 1.2 VALIDADE 2
- 1.3 DENOMINAÇÕES 2
- 1.4 DIRETOR DE PROVA 3
- 1.5 DIRETOR 3
- 1.6 PROMOTOR 3
- 1.7 JURI DE PROVA 3
- 1.9 REQUISITOS PARA PARTICIPAÇÃO NO CPE 4
- 1.10 PUNICÕES / ADVERTÊNCIA / PENALIZAÇÃO / DESCLASSIFICAÇÃO 4

2 CAPÍTULO 2 – CATEGORIAS E NUMERAÇÃO 5

- 2.1 CATEGORIAS (E1/E2/E3/EJ/E4/E230/E35/E40/E45/E50/EF/EA) 5
- 2.2 ENDURO GP 5
- 2.6 NUMERAÇÃO 6

3 CAPÍTULO 3 – DO ENDURO 6

- 3.1 OBJETIVOS E REQUISITOS BÁSICOS 6
- 3.2 INSCRIÇÕES 7
- 3.5 REGULAMENTO COMPLEMENTAR (OU SUPLEMENTAR) 7
- 3.7 CALENDÁRIO 8
- 3.10 VITÓRIA 8

4 CAPÍTULO 4 – SOBRE A PROVA, NOMES E FUNCIONALIDADES 8

- 4.1 PARQUE FECHADO 8
- 4.2 PARQUE DE TRABALHO 9
- 4.4 ÁREA E PROCEDIMENTO DE LARGADA 9
- 4.5 ORDEM DE LARGADA 10
- 4.8 PERCURSO E MARCAÇÃO 10
- 4.10 CONTROLE DE HORÁRIO 10
- 4.11 CONTROLE DE PASSAGEM 11
- 4.12 TESTES ESPECIAIS 11
- 4.14 RECONHECIMENTO DAS ESPECIAIS 13

5 CAPÍTULO 5 – APURAÇÃO DOS RESULTADOS, CLASSIFICAÇÃO E PONTUAÇÃO 14

- 5.1 CLASSIFICAÇÃO 14
- 5.2 CRONOMETRAGEM 14
- 5.3 PONTUAÇÃO PARA CAMPEONATO DE PILOTOS 14
- 5.4 CAMPEÃO DA PROVA 15
- 5.5 PONTUAÇÃO NO CAMPEONATO 15
- 5.6 PONTUAÇÃO PARA CAMPEONATO DE MARCAS E CONSTRUTORES 15
- 5.7 PREMIAÇÃO 15

6 CAPÍTULO 6 – DO PILOTO E DA MOTOCICLETA 16

7 CAPÍTULO 7 – DISPOSIÇÕES FINAIS 17

- 7.1 PROTESTOS 17
- 7.2 OUTRAS INFORMAÇÕES 18
- 7.3 COMISSÃO DE ENDURO FMP 18
- 7.4 DAS PROVAS E REGÊNCIA SUPLETIVA 18
- 7.5 CASOS OMISSOS 18

CAMPEONATO PIAUIENSE DE ENDURO F.I.M. 2020

1 CAPÍTULO 1 – DEFINIÇÕES E REGRAS GERAIS

1.1 A FMP (Federação de Motociclismo do Piauí) estabelece o Campeonato Piauiense de Enduro – CPE, de acordo com os princípios e determinações legais que lhe são aplicáveis. O CPE devidamente registrada na FIM é um campeonato OPEN, ou seja, aberto a participação de pilotos Piauienses e convidados. Conforme a legislação esportiva vigente, e considerando que a FMP é a única entidade capacitada a aprovar, coordenar e supervisionar atividades motociclísticas no estado do Piauí fica elaborado o presente regulamento.

1.2 Este regulamento entra em vigor a partir do momento de sua publicação e divulgação pela FMP junto aos licenciados e demais interessados.

(i) A língua oficial será o PORTUGUES DO BRASIL, tanto por escrito como falada entre os envolvidos na realização e execução das PROVAS, bem como na interpretação deste regulamento;

1.3 DENOMINAÇÕES: Para o presente regulamento, adotam-se as seguintes denominações:

1.3.1 CBM – Confederação Brasileira de Motociclismo;

1.3.2 FMP – Federação de Motociclismo do Piauí;

1.3.3 CPE – Campeonato Piauiense de Enduro;

1.3.4 ORGANIZADOR – pessoa física ou jurídica responsável pela organização das etapas que compõe o CPE. Se aplica a todas as pessoas diretamente envolvidas na organização da ETAPA, independentemente do nível da sua função;

1.3.5 FISCAL – Qualquer colaborador voluntário ou funcionário da FMP ou das Federações Estaduais que participe diretamente da organização de qualquer uma das etapas que compõe o CPE;

1.3.6 PILOTO – motociclista que participa de qualquer uma das etapas do CPE;

1.3.7 EQUIPE – Organização estruturada a disputar o campeonato, composta por dois ou mais pilotos, chefe de equipe, mecânicos, etc., representando uma ou mais marcas e patrocinadores;

(i) Estas equipes deverão ser registradas junto a Comissão de Enduro da FMP através de ofício ou e-mail, endereçada aos DIRETOR também ao PROMOTOR.;

(ii) Neste ofício devem estar explicitados quem são os pilotos integrantes, inclusive com nacionalidade, demais componentes da equipe e funções. Quem será o representante da equipe junto à ORGANIZAÇÃO de cada prova, FMP e PROMOTOR, denominado CHEFE DE EQUIPE (art 1.3.7);

(iii) CHEFE DE EQUIPE: pessoa cadastrada e devidamente autorizada pela FMP. Esta pessoa representa os interesses coletivos de uma EQUIPE (clausula 1.3.7) durante o CPE;

1.3.8 DIRETOR – Diretor de Enduro da FMP (responsável pela parte desportiva);

1.3.9 PROMOTOR – Pessoa de física ou jurídica responsável pela execução e realização das PROVAS, do Campeonato Piauiense de Enduro (CPE)

1.3.10 PROVA – evento que diz respeito a uma das provas, cidade sede de uma disputa no final de

semana que compõe o CPE. Cada uma das provas do CPE, sendo que cada Prova / Etapa conta com dois dias e pontuação independentes cada dia da prova para o Ranking do CPE;

1.3.11 ETAPA – Cada um dos dias de uma PROVA, com pontuação independente para Ranking do CPE;

1.3.12 PERCURSO – definição genérica que compõe todo o trajeto da prova, entre deslocamento e especiais;

1.3.13 ESPECIAIS – trechos do PERCURSO que serão cronometrados deverão ser definidos e devidamente sinalizados, priorizando a segurança;

1.3.14 CH – Controle Horário;

1.3.15 TAPETE - “Tapete Ecológico”, ou similar de dimensões mínimas de 0,80 x 1,90 que impeça que líquidos ou fluidos que porventura caírem ou vazarem da moto entre em contato com solo.

1.3.16 JÚRI – colegiado de, no mínimo, 3 pessoas, conforme cláusula 1.6, responsável pelas decisões colegiadas relativas a ETAPA, no âmbito do CPE;

CAMPEONATO PIAUIENSE DE ENDURO F.I.M. 2020

1.3.17 FIM - Federação Internacional de Motociclismo;

1.4 DIRETOR DE PROVA: Indicado pelo ORGANIZADOR LOCAL, devidamente autorizado pela FMP, seu nome deve constar no REGULAMENTO SUPLEMENTAR. Será a pessoa responsável pela PROVA, que engloba a coordenação da equipe de trabalho local, permissões, autorizações, montagem do percurso, montagem e manutenção das ESPECIAIS e contatos, acionamento e relacionamentos com as autoridades locais;

1.5 DIRETOR: O DIRETOR, indicado pela FMP. É a autoridade máxima no que se refere à aplicação e conferência deste regulamento e demais normas desportivas. Nesse contexto, o ORGANIZADOR de qualquer um dos eventos que compõe o CPE, deve obediência direta e hierárquica ao DIRETOR, A figura do diretor não se confunde com a do DIRETOR DE PROVA.

(i) Na falta ou impossibilidade do comparecimento do DIRETOR, assumirá a sua função funcionário da FMP ou da FEDERAÇÃO LOCAL, sendo obrigatória a participação de pelo menos uma pessoa integrante de algum órgão oficial gestor do esporte no país para a composição do colegiado do JURI.

1.6 PROMOTOR: o PROMOTOR do CPE divide com o DIRETOR (da FMP) e com o ORGANIZADOR (local) pessoa na função de DIRETOR DE PROVA, coordenar todas as atividades relativa à realização da de cada PROVA, e por consequência de todo o CPE. Em caso(s) emergenciais pode decidir unilateralmente sobre qualquer aspecto que envolva a organização de uma das ETAPAS, incluindo, mas não se limitando a:

- (i) cancelamento;
- (ii) adiamento;
- (iii) alteração do percurso;
- (iv) alteração nas especiais;
- (v) alteração nos tempos de CH;
- (vi) demais alterações que julgar necessárias; visando sempre a segurança dos PILOTOS e o “bom andamento da ETAPA”.

1.7 JÚRI: O JÚRI é a único apto a decidir sobre qualquer recurso interposto formalmente por PILOTO ou CHEFE DE EQUIPE, ou para decidir sobre qualquer acontecimento na que possa influenciar o seu resultado. Os nomes que irão compor o JURI de cada etapa devem constar no REGULAMENTO COMPLEMENTAR, podendo, contudo, serem alterados conforme imprevistos ou necessidade sob supervisão do DIRETOR, e comunicando antes do início da ETAPA, no momento do Briefing da etapa que está sendo realizada. Para tal, o JURI será sempre composto por no mínimo por 3 (três) e no máximo 5 (cinco) membros, sendo que obrigatoriamente:

- (i) Um membro será o DIRETOR DE PROVA, art 1.4 (definido ORGANIZADOR LOCAL);
- (ii) O segundo membro será o DIRETOR, art 1.5 (ou seu representante designado);
- (iii) O terceiro membro será o PROMOTOR, art 1.6 (ou seu representante designado);
- (iv) Poderão ser incluídos mais 1 ou 2 membros adicionais, NÃO OBRIGATORIOS, assim formando o colegiado do JURI com até 5 pessoas, devendo ser previamente nomeados aprovados pelos PROMOTOR e DIRETOR, devendo obrigatoriamente seu nome constar no REGULAMENTO COMPLEMENTAR da PROVA. Poderão ser nomeados qualquer PILOTO (não participante da etapa) ou ORGANIZADOR (de outra etapa do CPE) ou até mesmo um TERCEIRO presente no evento, desde que reste caracterizada a sua necessária isenção e imparcialidade para participar do colegiado (não tem interesse direto na decisão), conforme o discernimento único e exclusivo do DIRETOR e do PROMOTOR presentes na ETAPA.

1.8 ATA, CARTAS DICIPLINARES, COMUNICADOS, NOTIFICAÇÕES e afins: Após reunião e deliberação do JURI, EM CASO DE ALGUM RECURSO o DIRETOR deve comunicar a decisão o mais rapidamente possível aos PILOTO(S) e EQUIPE(S). No caso de possível(eis) recurso(s), após deve ser lavrada ata de reunião do JURI, que irá conter o objeto do julgamento, o voto de cada um dos participantes do colegiado, a fundamentação legal da referida decisão, além da devida assinatura de todos os participantes e de 2 testemunhas. Este documento, que é a ata ou sumula da etapa, deverá ser publicado pela FMP, ou mesmo enviada por e-mail aos envolvidos, no prazo de até 15 dias a conta da data da decisão. Caso não haja(m) recurso(s), será considerada e feita uma ata ou sumula padrão, atestando que na ETAPA / PROVA aconteceu tudo dentro da normalidade. As

CAMPEONATO PIAUIENSE DE ENDURO F.I.M. 2020

CARTAS DICIPLINARES, COMUNICADOS e NOTIFICAÇÕES deverão ser encaminhados aos PILOTOS, EQUIPES ou ENVOLVIDOS por meio eletrônico (e-mail) assim que possível após a decisão, ou enviados pelo correio por carta registrada com “AR” ou mesmo ser entregue pessoalmente ao responsável citado ou representante, antes da próxima ETAPA, que o assuma a responsabilidade de fazê-lo. No caso de entrega pessoal devendo o mesmo deixar uma via assinada, que recebeu tal documento, ou testemunha que o documento foi entregue.

1.9 REQUISITOS PARA PARTICIPAÇÃO NO CPE: Para participar do CPE, o PILOTO deve:

1.9.1 Ter 18 anos completos quando da data da realização da referida etapa em que for participar, assumindo total responsabilidade por seus atos civil e criminalmente, bem como as conseqüências de seus atos, inclusive quanto às autoridades e entidades legalmente constituídas;

1.9.2 Ser licenciado para o ano corrente por alguma FEDERAÇÃO ESTADUAL filiada a CBM ou a entidade ligada a FIM para o ano corrente;

1.9.3 Apresentar exame médico que comprove a sua aptidão para a prática de exercícios físicos e o termo de cessão de uso de imagem conforme modelos no site da FMP.

1.9.4 É de responsabilidade do PILOTO e/ou EQUIPES o seguro e um plano de acedência médica que lhes garante o atendimento médico em todo o território nacional;

1.9.5 No caso de PILOTO ESTRANGEIRO, além dos requisitos aqui estabelecidos também deve ser apresentado a START PERMISSION (se necessário, conforme acordo entre as federações internacionais), específica para cada evento, devidamente emitida pela federação de origem.

(i) Para participar, e PONTUAR, nas categorias da Enduro GP (E1, E2, E3, E4 e E4Pro) o PILOTO ESTRANGEIRO deve OBRIGATORIAMENTE ser integrante de uma EQUIPE devidamente registradas conforme art. 1.3.7. Caso o piloto participe sem ser um integrante relacionado em uma das EQUIPES devidamente registradas, ele participará como convidado, art. 1.9.5;

(ii) Para as demais categorias (E35, E230, E40, E45, E50, EF ou EA) o PILOTO ESTRANGEIRO pode participar e PONTUAR, apresentando somente os documentos exigidos no art.19, independentemente de ser ou não integrante de uma EQUIPE;

(iii) A EQUIPE para ter um integrante PILOTO ESTRANGEIRO deve ter no mínimo outros 2 PILOTOS PIAUIENSES para cada PILOTO ESTRANGEIRO; este item pode ser meramente constatação do fato, pelo DIRETOR, ou mesmo algum COMISSARIO credenciado pela FMP.

(iv) Todos os documentos e requisitos aqui citados devem ser apresentados e cumpridos quando da realização da ETAPA do CPE. Caso, devidamente justificado, e justificativa aceita pelo DIRETOR, o PILOTO e EQUIPE, deverão estabelecer uma data para a apresentação dos referidos documentos e requisitos, as justificativas e fixação de prazo deve obrigatoriamente constar na ATA e/ou COMUNICADO. Se, por qualquer razão, um dos documentos e/ou requisitos deixar de ser cumprido ou apresentado o PILOTO em questão perde os seus pontos no CPE. Os pontos dos demais pilotos permanecem inalterados, assim não alterando a pontuação até o momento do CPE, pois esta exclusão alteraria toda a pontuação do campeonato. Portanto não será feita uma reclassificação.

1.9.6 É permitida a participação de estrangeiro como CONVIDADO em até três etapas por ano, de toda sorte que nesse caso não lhe serão computados pontos no campeonato, apenas a classificação na ETAPA / PROVA respectiva.

1.10 PUNIÇÕES: a Direção de Prova ou o JÚRI da ETAPA em questão irá:

(i) Relatar o fato;

(ii) Indicar qual regra foi quebrada e qual a respectiva PUNIÇÃO;

(iii) Conferir as atas de JÚRI e/ou comunicados anteriormente publicadas e / ou enviados para verificar se o PILOTO em questão realmente é primário, considerar se a as ATAS e COMUNICADOS do CPE nos últimos 2 anos. Por exemplo, nas ETAPAS realizadas no ano corrente serão consideradas todas as ATAS dos 2 (dois) anos anteriores, sendo desconsideradas as PUNIÇÕES aplicadas anteriores a estes anos;

(iv) Se o PILOTO for primário o JÚRI poderá, conforme art. 1.10 (vi), suspender a punição e aplicar a ADVERTÊNCIA expressa 1.10.1 devendo constar na ata e/ou comunicado do fato;

CAMPEONATO PIAUIENSE DE ENDURO F.I.M. 2020

(v) Caso o PILOTO já tiver algum tipo de PUNIÇÃO anterior, esta “nova” PUNIÇÃO deverá obrigatoriamente evoluir gradativamente; itens 1.10.1 até 1.10.6.

(vi) O JURI tem total autonomia para definir a PUNIÇÃO, considerando a gravidade do fato gerador, inclusive aplicar PUNIÇÃO mais severa a algum PILOTO mesmo que seja PRIMARIO, item 1.10. (iv)

1.10.1 ADVERTÊNCIA: considerando a evolução do esporte e a necessária obediência dos PILOTOS a este regulamento, o PILOTO que cometer qualquer infração a este regulamento pela primeira vez será formalmente advertido e comunicado pelos meios disponíveis.

1.10.2 PENALIZAÇÃO: qualquer infração a qualquer umas das regras aqui estabelecidas leva à PENALIZAÇÃO do PILOTO em questão com a adição de 1 (um) até 5 (cinco) minutos ao seu tempo final. A PENALIZAÇÃO é individual por ato cometido, se forem quebradas mais de uma regra, serão aplicadas o mesmo número de penalizações. A PENALIDADE por tempo será determinada pelo JURI DE PROVA, e será proporcional a gravidade do fato gerador, devendo obrigatoriamente constar na ata da ETAPA;

1.10.3 DESCLASSIFICAÇÃO: algumas determinações deste regulamento, expressamente indicadas levam à DESCLASSIFICAÇÃO do PILOTO, sem direito a qualquer tipo de reembolso no que toca o valor pago de inscrição ou qualquer outro valor referente à realização da ETAPA;

1.10.4 MULTA: de até R\$ 500,00 (Quinhentos Reais);

1.10.5 SUSPENSÃO: suspensão estadual não superior a 30 (trinta) dias;

1.10.6 SOLICITAÇÃO: Encaminhar solicitação de punição maior à Comissão Disciplinar.

1.10.7 A aplicação de qualquer uma das punições aqui estabelecidas deverá ser obrigatoriamente realizada pelo JÚRI de cada etapa, constar na ATA e / ou COMUNICADO.

2 CAPÍTULO 2 – CATEGORIAS E NUMERAÇÃO

2.1 CATEGORIAS: O CPE é composto pelas seguintes categorias:

2.1.1 (RETIRADA)

2.1.2 **E2** – Motos Importadas Até 250cc (duzentos e cinquenta centímetros cúbicos) para motores dois tempos; e até 450cc (quatrocentos e cinquenta centímetros cúbicos) para motores quatro tempos;

2.1.3 **E3** – Motos Importadas “E 2 Tempos” – para motocicletas com motores 2 tempos de qualquer cilindrada, ou para motocicletas de 4 tempos acima de 451cc;

2.1.4 (RETIRADA)

2.1.5 **E4** – motocicletas originalmente até 28cv (vinte e oito cavalos), conforme cláusula 6.2.1;

2.1.6 (RETIRADA)

2.1.7 (RETIRADA)

2.1.8 **E40** – PILOTOS acima de 40 (quarenta) anos completados no ano corrente será permitido participação de PILOTAS do sexo feminino, em provas em que a categoria não seja disputada;

2.1.9 (RETIRADA)

2.1.10 (RETIRADA)

2.1.11 (RETIRADA)

2.1.12 **EA “AMADORA”** – PILOTOS que nos últimos 3 (Três) anos anteriores ao ano corrente, não estiveram no ranking dos TOP 30 no Piauiense de Enduro, bem como também não estiveram no ranking dos TOP 2 na GERAL do estadual, nas modalidades Cross Country, MotoCross, Rally ou Enduro. Também é vetada à participação na categoria EA (Amadora) os pilotos da categoria Elite da Copa EFX e também os campeões e vices, nos 3 anos anteriores ao ano corrente, na categoria EA (Amadora) do Piauiense e também das categorias E1, E2, E3 e E4 da Copa EFX), conforme cláusula 6.2.1.

2.2 Será disputada a “**Enduro GP**”, compõem esta categoria todos os pilotos inscritos e aptos para as categorias E1, E2, E3, E4 e E40, sendo a classificação desta categoria engloba todos os pilotos inscritos nas categorias supracitadas desconsiderando a cilindrada, motor ou idade.

2.2.1 O Vencedor da “Enduro GP” terá o direito de usar o número “1” no ano seguinte ao título.

CAMPEONATO PIAUIENSE DE ENDURO F.I.M. 2020

2.3 É permitida a criação de categoria(s) local(ais), conforme critério do ORGANIZADOR. Se a opção for pela criação de uma ou mais categorias locais, fica expressamente convencionado que tal categoria participa apenas da classificação da ETAPA. Dessa forma, tal(ais) categoria(s) não conta pontos para o CPE nem participa da classificação da ETAPA.

2.4 (RETIRADA)

2.5 (RETIRADA)

2.6 NUMERAÇÃO: Cada PILOTO tem preferência no número usado durante o CPE no ano anterior, os demais podem escolher os números ainda não utilizados que irão utilizar na temporada vigente. Os demais PILOTOS interessados em participar do CPE com números de 01 a 100 devem fazer a solicitação ao DIRETOR / PROMOTOR ou algum membro da comissão de Enduro da FMP, que deverá autorizar o piloto o uso do número.

(i) O PILOTO perde o direito de usar o número reservado caso não participe de no mínimo 3 (três) provas do CPE no ano anterior, assim o número será automaticamente liberado.

2.7 A numeração sugerida do CPE segue o seguinte padrão, em complementação às regras dispostas na cláusula 2.6, conforme as respectivas categorias:

(i) (RETIRADA)

(ii) E2 – Fundo Vermelho, Números Brancos;

(iii) E3 – Fundo Amarelo, Números Pretos;

(iv) (RETIRADA)

(v) E4 – Fundo Azul, Números Brancos;

(vi) E40 – Fundo Branco, Números Pretos;

(vii) (RETIRADA)

(viii) EA – Fundo Azul, Números Amarelos;

(ix) (RETIRADA)

2.8 A numeração, sugerida, e fundo corretos fazem parte das obrigações do PILOTO e serão devidamente conferidas quando da realização da VISTORIA na motocicleta. O ORGANIZADOR pode disponibilizar aos PILOTOS a venda de números e fundos, conforme o seu discernimento.

2.9 A organização do CPE pode solicitar aos PILOTOS determinados espaços nos respectivos fundos (number platés) para a colocação das logomarcas dos patrocinadores do campeonato. Isso será feito a tempo e modo corretos, por e-mail, de maneira a possibilitar aos pilotos tal adequação.

2.10 A numeração da(s) categoria(s) local(ais) será definida pelo ORGANIZADOR, desde que não conflitante com nenhuma das demais categorias. Ele pode escolher novo padrão de numeração (de 902 em diante), com fundos na cor por ele indicada no regulamento suplementar. A sugestão é que o padrão das categorias locais seja: Fundo Preto com Números Amarelo, respeitados os números dos pilotos que participam do CPE. Se a opção for diferente, ela tem que estar indicada no REGULAMENTO COMPLEMENTAR.

2.11 O número 1 poderá, por opção do PILOTO, pelo Campeão na Enduro GP do CPE no ano anterior ao seu título.

2.12 Após a primeira etapa do ano correte, o “líder” do Ranking do CPE, ou na primeira prova o Campeão do ano anterior, poderá usar o seu número cadastrado, com o fundo DOURADO e NÚMERO PRETO, por sua opção.

3 CAPÍTULO 3 – DO ENDURO

3.1 OBJETIVOS E REQUISITOS BÁSICOS: O objetivo do Enduro é testar a durabilidade e confiabilidade das motocicletas e a habilidade dos pilotos, que deverão completar o percurso na forma indicada pelos ORGANIZADORES. As PROVAS do CPE serão compostas, obrigatoriamente, no mínimo por 1 dia e no máximo por 2 dias, sendo permitida a inversão do sentido da prova de um dia para o outro. O circuito elaborado pelos ORGANIZADORES deverá ser praticável e transponível em qualquer tipo de condição meteorológica, considerado o uso de motocicletas off-road. A distância total de cada dia, incluindo as especiais e deslocamento não poderá ser inferior a 70 KM (setenta quilômetros).

CAMPEONATO PIAUIENSE DE ENDURO F.I.M. 2020

(i) Por motivos de climáticos, de segurança ou de “força maior” a prova poderá ser interrompida ou alterada de maneira que não cumpra o mínimo de KM’s, devidamente aprovada pelo DIRETOR / PROMOTOR e JURI da PROVA, este fato deverá constar na ATA da ETAPA.

(ii) O tempo total de prova para um dia de competição não poderá exceder sete horas e trinta minutos.

3.2 INSCRIÇÕES: As inscrições para as PROVAS do CPE devem ser feitas local devidamente autorizado pela Diretoria de Enduro, ou virtualmente, conforme solicitação do ORGANIZADOR. Para realizar a sua inscrição o PILOTO deverá obrigatoriamente estar licenciado no ano corrente na sua respectiva FEDERAÇÃO Estadual, ou na FMP, ou a Federação de seu país de origem, no caso de piloto estrangeiro. Fica definido que o prazo mínimo para a inscrição antecipada é de até 10 (dez) dias antes da data de realização do evento. O prazo para pagamento da inscrição antecipada, com desconto (item 3.2 (i) (ii) e (iii)) é de até 1 (um) dias antes da realização do evento, ou seja efetivar o pagamento até na sexta-feira que antecede a PROVA. Os valores de inscrição são:

(i) Inscrição antecipada – R\$ 130,00 (cento e trinta reais);

(ii) No dia do evento, sujeito a disponibilidade – R\$ 150,00 (cento e cinquenta reais).

(iii) Para os pilotos da EA Amadora e para a EF poderá ser dado um desconto conforme item 3.2 (i) e (ii), na inscrição do evento.

(iv) (RETIRADA)

(v) Fica expressamente proibido aos ORGANIZADORES cobrar dos PILOTOS mais de uma inscrição pelo mesmo evento (CPE, Campeonatos Estaduais e Regionais). O piloto regularmente inscrito para uma ETAPA do CPE automaticamente irá marcar pontos no respectivo Campeonato Estadual, desde que esteja regularmente licenciado na FMP.

(vi) (RETIRADA)

3.3 É de responsabilidade única e exclusiva do ORGANIZADOR da PROVA a diligência perante todos os níveis da administração pública para garantir a realização da etapa sob sua responsabilidade. A FMP irá contribuir dentro da sua esfera de atuação, incluindo, mas não se limitando a:

(i) Alvará do Evento Desportivo

(ii) Carta de Exclusividade.

3.4 Também é de responsabilidade exclusiva do ORGANIZADOR a comunicação com os entes públicos responsáveis, notadamente:

(i) Polícia Militar;

(ii) Corpo de Bombeiros;

(iii) Meio Ambiente;

(iv) Secretaria de Saúde;

(v) Secretaria de Turismo;

(vi) Qualquer outro órgão local necessário à realização do evento.

(vii) Para a realização de ETAPA do CPE, é necessário, no mínimo, a presença de ambulância para remoção e o transporte de pilotos eventualmente acidentados. Não obstante o requisito mínimo fica sugerido a presença de uma ambulância por teste especial, mais uma ambulância permanentemente localizada na largada da PROVA.

3.5 REGULAMENTO COMPLEMENTAR (TAMBEM PODE SER CHAMADO DE REGULAMENTO SUPLEMENTAR): Toda ETAPA deverá ter seu REGULAMENTO COMPLEMENTAR, que dever ser aprovado pela Diretoria técnica da FMP e publicado em até 10 (dez) dias antes da sua realização. No REGULAMENTO COMPLEMENTAR serão expostas as principais informações da ETAPA, número de voltas, distancias, testes especiais e as suas características, e todos os demais aspectos que lhe dizem respeito, conforme, denominado REGULAMENTO COMPLEMENTAR PADRÃO. No referido documento ainda deverá constar o nome do DIRETOR DE PROVA, membros da organização que receberão os pontos de ORGANIZADORES conforme esta cláusula 3.6, membros do JURI, número de voltas e quilometragem de cada dia, horário de largada do primeiro competidor, locais de largada e chegada, fonte da hora oficial e outras informações julgadas de relevância que forem necessárias para o bom andamento do evento.

CAMPEONATO PIAUIENSE DE ENDURO F.I.M. 2020

3.6 ORGANIZADORES DA ETAPA: Em cada ETAPA, até 2 (dois) pilotos poderão ser indicados como ORGANIZADORES, desde que envolvidos diretamente na organização da PROVA, devidamente licenciados pela FMP, presentes fisicamente no dia do evento e, ainda, expressamente citados no REGULAMENTO COMPLEMENTAR. Os nomes destes PILOTOS/ORGANIZADORES de qualquer uma das etapas deverá ser comunicada e aprovada pela Direção técnica da FMP, no mínimo 15 (quinze) dias antes do início do CPE. Uma vez satisfeitos tais requisitos, os PILOTOS definidos como ORGANIZADORES irão repetir o melhor resultado que obtiverem em outra ETAPA (um dia de uma PROVA) que tenham efetivamente participado durante a realização da temporada vigente. Serão considerados os dois dias (ou três, se for o caso) para a repetição da referida pontuação.

3.7 Conforme calendário já divulgado pela FMP, a temporada de 2020 do CPE será composto por 3 (três) ETAPAS, a saber:

- 19 e 20 de Setembro – Castelo do Piauí – Enduro F.I.M. do Marvão;
- 10 e 11 de Outubro – Teresina – Enduro F.I.M. Fast Brothers;
- 05 e 06 de Dezembro – Teresina – Enduro F.I.M. da Capital;

3.8 Estas datas não podem ser mais alteradas 45 dias antes da realização da PROVA, caso por motivo alheios a vontade da Diretoria de Enduro da FMP, DIRETOR e PROMOTOR a PROVA não seja confirmada 20 dias antes, ela será CANCELADA.

3.9 Em caso de força maior o CPE poderá ser encerrado com número inferior de etapas ao estabelecido pelo calendário. No caso de um cancelamento por parte do ORGANIZADOR LOCAL, e não for possível a substituição por outra prova com capacidade técnica adequada, no prazo conforme item 3.8. O CPE será encerrado sem esta PROVA. Ficando o ORGANIZADOR LOCAL, a Federação Estadual, o Motoclube e/ou Promotor da PROVA, sujeitos as punições e sanções cabíveis, no mínimo a suspensão por 1 ano do CPE.

3.10 VISTORIA / AVERIGUAÇÕES / OBRIGATORIEDADES: Parte integrante e indispensável de cada ETAPA é a vistoria das motocicletas. A vistoria será feita no dia e horário designado no REGULAMENTO COMPLEMENTAR da PROVA. No que toca às motocicletas dos PILOTOS:

- (i) O deverá usar a mesma motocicleta, que início u a prova durante todo o dia da ETAPA, SOB PENA DE DESCLASSIFICAÇÃO do dia da ETAPA, item 1.10.3, sem previa ADVERTENCIA ou PENALIZAÇÃO. Este fato pode ter comprovação testemunhal (devidamente documentada), filmagens ou fotografias durante a corrida;
- (ii) Ficam impossibilitados de troca ou substituição, em qualquer circunstância, SOB PENA DE DESCLASSIFICAÇÃO do dia da ETAPA, item 1.10.3, sem previa ADVERTENCIA ou PENALIZAÇÃO, o quadro e o motor da motocicleta, para determinar a efetividade dessa medida tais peça terá o número anotado quando da realização da vistoria. Ou mesmo comprovação testemunhal (devidamente documentada), filmagens ou fotografias durante a corrida;
- (iii) (RETIRADA).
 - a. (RETIRADA).
 - b. (RETIRADA).

4 CAPÍTULO 4 - SOBRE A PROVA, NOMES FUNCIONALIDADES:

4.1 PARQUE FECHADO (PF): Após a VISTORIA, a motocicleta não poderá mais ser ligada e deverá ser colocada no PARQUE FECHADO até a hora de largada do respectivo PILOTO. Toda prova deverá ter uma área cercada e preferencialmente descoberta destinada ao PARQUE FECHADO que abrigará as motocicletas após a vistoria e durante toda a realização da ETAPA. As motocicletas utilizarão o PF, conforme as regras e horários determinados no REGULAMENTO COMPLEMENTAR, e durante os seguintes períodos:

4.1.1 O ORGANIZADOR LOCAL é responsável pela segurança das motocicletas, e o PARQUE FECHADO deverá ter segurança, os quais deverão impedir o acesso de pessoas não autorizadas.

4.1.2 (RETIRADA).

CAMPEONATO PIAUIENSE DE ENDURO F.I.M. 2020

4.1.3 (RETIRADA).

4.1.4 As motocicletas deverão entrar e sair do PARQUE FECHADO desligadas, empurradas pelos PILOTOS ou Mecânico credenciado pela EQUIPE;

4.1.5 Cada PILOTO só pode encostar na respectiva motocicleta. É expressamente proibido ao PILOTO encostar-se à motocicleta de outro piloto;

4.1.6 É proibido qualquer reparo ou manutenção na motocicleta, inclusive reabastecimento;

4.1.7 É permitida apenas a limpeza da motocicleta pelo próprio piloto, com papel toalha ou similar;

4.1.8 É expressamente proibido fumar no PARQUE FECHADO;

4.1.9 As motocicletas não poderão ser cobertas com nenhum tipo de proteção;

4.1.10 O não cumprimento de qualquer uma das determinações desta cláusula leva à PUNIÇÃO do PILOTO, observada a cláusula 1.10. deste regulamento.

4.2 PARQUE DE TRABALHO (PT): podem ser de 2 tipos:

(i) COM APOIO: onde é permitido veículos de apoio e liberado o trabalho de mecânicos e demais serviços de apoio aos PILOTOS.

(ii) SEM APOIO: não é permitido que as equipes enviem veículos e mecânicos. Por motivos de logística da prova e principalmente segurança do trânsito local e o fluxo da prova.

4.2.1 (RETIRADA)..

4.3 (RETIRADA).

4.4 ÁREA E PROCEDIMENTO DE LARGADA:

4.4.1 ÁREA DE LARGADA: É uma pequena área localizada logo após o Parque Fechado (podendo sobrepor parte do PARQUE FECHADO), onde os pilotos aguardam o horário de sua largada. A moto só poderá ser ligada pelos meios normais (kick ou partida elétrica). Faz parte desta área uma linha, placa ou mesmo um ponto pré-determinado, aproximadamente a 20 (vinte) metros após o ponto onde o comissário esta fazendo a largada. A linha de 20 metros que deve ser cruzada pelo piloto e sua motocicleta dentro do minuto de largada do PILOTO, constante no cartão de horário.

(i) Na AREA DE LARGADA deverá ter em local visível para os pilotos um relógio sincronizado com o horário da prova.

(ii) O piloto terá 1(um) minuto para cruzar esta Linha de 20 Metros;

(iii) É proibido ligar a moto antes do horário de largada do PILOTO. Caso o piloto ligue a moto antes deste horário, o comissário responsável anotara o tempo no momento que o motor da moto for ligado e o PILOTO será PENALIZADO NA QUANTIDADES DE MINUTOS QUE ADIANTAR (Penalização de CH normal). Como o piloto ligou a moto antes do seu horário, e teve ser horário anotado, os próximos CH's também deverão ser alterados, pois ocorreu, um adianto, no tempo original do Cartão de Horário do Piloto;

(iv) Após a Linha de 20 Metros os pilotos poderão receber auxílio para ligar a moto, sendo aplicada a penalização aplicável para o caso, 10 ou 20 segundos conforme arts 4.4.1.(ii) e 4.4.1.(iii).

4.4.2 PROCEDIMENTO DE LARGADA: É o início do dia da prova propriamente dito e deverá ser feito da seguinte maneira:

(i) Nos dias da prova, os pilotos podem entrar no PARQUE FECHADO 05(cinco) minutos antes de seu horário de largada, constante no Cartão de Horário do PILOTO, para se prepararem para levar sua motocicleta, SEM FUNCIONAR O MOTOR, para a ÁREA DE LARGADA. Caso o PILOTO funcione o motor da sua moto será penalizado conforme art 4.4.1.(iii).

(ii) Seguindo a ordem de largada, previamente divulgada e estabelecida conforme cláusula 4.5, o piloto deve se dirigir a linha de largada e aguardar seu HORARIO DE LARGADA, constante no Cartão de Horário do PILOTO, o Comissário responsável pela largada anotara horário no momento que o motor entrar em funcionamento.

(iii) Após o horário de largada do PILOTO, ele 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

CAMPEONATO PIAUIENSE DE ENDURO F.I.M. 2020

linha de 20 (vinte) metros antes de 1 (um) minuto. Ou seja, dentro do “Seu Minuto de Largada”

(iv) 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.

(v) 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 conforme arts 4.4.1.(ii) e 4.4.1.(iii).

(vi) 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.

4.5 ORDEM DE LARGADA:

4.5.1 (RETIRADA).

4.5.2 (RETIRADA).

4.5.3 (RETIRADA).

4.5.4 Para a primeira prova do ano sorteio aleatório entre as categorias, A partir do segundo evento, a ordem do sorteio obedecerá às colocações do ranking atual do campeonato, ou seja, serão posicionados os 5 (cinco) primeiros colocados (de cada categoria) e a seguir com sorteio para os demais inscritos de cada categoria.

4.6 (RETIRADA).

4.7 INTERVALO DE LARGADA: largada será de 1 ou 2 pilotos por minuto, ou no máximo 3 pilotos por minuto, este intervalo pode ser de 2 em 2 minutos, se devidamente justificado e aprovado pela Diretor de Enduro FMP.

4.8 PERCURSO E MARCAÇÃO: O percurso das etapas será devidamente indicado utilizando o padrão da sinalização, notadamente:

- (i) caminho correto;
- (ii) caminho errado;
- (iii) direita;
- (iv) esquerda;
- (v) perigo.

Essa é a sinalização que deve ser utilizada obrigatoriamente. É admitida, apesar de não obrigatória, a complementação da marcação com spray de tinta, fitas plásticas de sinalização (bumps), placas de indicação dos testes especiais ou qualquer outro meio apto a facilitar a indicação do caminho correto aos PILOTOS. A marcação deverá ser afixada sempre do lado direito do PILOTO, respeitando assim as regras de trânsito.

4.9 ZONA DE RADAR: Os ORGANIZADORES poderão estabelecer zonas de radar e a velocidade máxima deverá constar no REGULAMENTO COMPLEMENTAR. Além disso, o local deverá ser sinalizado com placas ou pintura, “INÍCIO RADAR” e “FIM RADAR”. O PILOTO sofrerá PENALIZAÇÃO individual, conforme definido no REGULAMENTO COMPLEMENTAR, ou cláusula 1.10. Será dada uma PENALIZAÇÃO para cada ZONA DE RADAR que não for respeitado.

4.10 CONTROLE HORÁRIO: os Controles Horários (CH’S) visam controlar a manutenção dos horários estipulados pela ORGNIZAÇÃO constantes no Cartão de Horário de cada PILOTO, e poderão ser anotados os tempos de cada PILOTO, desconsiderando os segundos, de maneira a garantir o correto andamento da ETAPA, com os PILOTOS completando o percurso no tempo indicado. Estes controles devem ser colocados:

- (i) Na saída do dia na Área de Largada, no começo de cada dia;
- (ii) (RETIRADA).
- (iii) (RETIRADA).
- (iv) Em pontos estratégicos do percurso da ETAPA;
- (v) Após a realização da vistoria ou mesmo para a simples colocação das motos no PARQUE FECHADO.

CAMPEONATO PIAUIENSE DE ENDURO F.I.M. 2020

4.10.1 Os Controles Horários poderão ser indicados por uma bandeira branca (Início do Parque de Trabalho) e uma bandeira amarela (Final do Parque de Trabalho) onde estará efetivamente o oficial de CH. Um relógio oficial deve ser colocado na largada, ou ao lado da bandeira amarela ou placa indicativa do CH, para que os pilotos possam visualizar a hora e o ponto de anotação por conta própria. A marcação do PILOTO será feita no momento da sua passagem pela bandeira amarela ou pelo relógio com o horário oficial, caso a bandeira não seja instalada, o FISCAL responsável pelo CH determinará um ponto e esclarecerá aos pilotos, caso seja necessário.

4.10.2 Caso o CH tenha de ser CANCELADO ou mesmo corrigido, para algum PILOTO deverá ter as devidas justificativas e comprovações, obrigatoriamente constar na ATA da Prova, avalizado pela Direção da Prova e JURI da Prova.

4.10.3 Cada minuto atrasado ou adiantado no CH em relação ao “Minuto Ideal” estabelecido no Cartão de Horário do PILOTO, será incluído 60 segundos ao tempo final de prova do PILOTO.

(i) No último CH do dia (PARQUE FECHADO), não há penalização por adiantamento.

(ii) Todos CH's serão validos desde a primeira volta.

4.10.4 É recomendado que à distância entre os controles horários seja entre 3 km e 35 km. A velocidade média que deve ser mantida entre um controle horário e o controle seguinte não deverá ultrapassar 55 km/h.

4.10.5 Em caso de força maior (condições meteorológicas agravantes), o Diretor de Prova poderá alterar o horário dos CH's durante a prova, caso isto seja feito os próprios pilotos deverão fazer o recálculo do seu cartão.

4.10.6 O PILOTO que atrasar em qualquer CH por mais de 30 (trinta) minutos após sua hora ideal prevista está automaticamente FORA DA PROVA, pois os fiscais podem encerrar seus trabalhos em seus postos após este horário limite, ou mesmo outro menor, de acordo com a logística e tempos de cada PROVA. Esse atraso pode ser decorrente de um único atraso apenas (de 30 ou mais minutos) ou ser decorrente de vários atrasos que somados cheguem a 30 (trinta) minutos. Em ambos os casos o PILOTO poderá, sob sua única e exclusiva responsabilidade, continuar na PROVA até que o Diretor de Prova tome a decisão final. Para não sofrer a penalização o PILOTO deve comprovadamente demonstrar ao JURI da etapa que o motivo do seu atraso se deu por prestação de primeiros socorros a outro(s) PILOTO(S), ou impossibilidade de transpor o trajeto proposto pelos ORGANIZADORES. Nesse caso, uma tolerância de tempo suplementar lhe será concedida. Cabe ao PILOTO, no caso de atraso ou adiantamento somar ao seu horário ideal o tempo atrasado ou adiantado

4.11 CONTROLE DE PASSAGEM, ou CP: ponto específico do PERCURSO, determinado pelo ORGANIZADOR, devidamente localizado no trajeto previamente definido como deslocamento ou até mesmo dentro dos testes especiais e visa confirmar a passagem dos PILOTOS em determinada localidade, obstáculo ou referência.

4.11.1 Para cada CP perdido será computada uma PENALIZAÇÃO de 10 minutos, acrescidas na especial ou no CH mais próximo como PENALIZAÇÃO. Os CP's poderão ser realizados por FISCAIS anotando manualmente a passagem de cada competidor e entregando um comprovante da passagem para cada piloto, ou no caso do CP ser dentro de uma Especial, ou onde o piloto não pode para pegar o comprovante, a anotação deverá ser feita por 2 pessoas, ou através de um sistema de GPS devidamente homologado pela Diretoria de Enduro. Se a opção for pela utilização de GPS, o equipamento é de responsabilidade do PILOTO e deve ser por ele transportado o tempo todo, no seu próprio corpo ou afixado em local apropriado na motocicleta. Caso o PILOTO perca o GPS e não seja possível identificar a sua passagem em qualquer CP, ele será penalizado com se tivesse perdido o referido CP, tendo em vista não ser possível identificar a sua passagem pelo CP.

4.11.2 O CP poderá e deverá ser feito dentro de uma Especial, para um possível corte de caminho, ou mesmo a transposição de um obstáculo específico, neste caso basta ser feita a anotação por um FISCAL relatando o fato e o piloto infrator, ou testemunhais, devidamente documentadas, ou mesmo filmadas.

4.12 TESTE ESPECIAIS: cada etapa do CPE os Testes podem ser compostos por:

CAMPEONATO PIAUIENSE DE ENDURO F.I.M. 2020

CROSS TEST - CT;
EXTREME TEST - XT;
ENDURO TEST – ET
ou SUPER TEST - ST.

Não obrigatoriamente, mas devendo ser 3 especiais, caso o ORGANZIADOR faça a opção diferente de 3 ESPECIAIS, deverá ter a aprovação expressa do DIRETOR e do PROMOTOR, e o formato “especial” deverá ser devidamente justificado e constar no REGULAMENTO COMPLEMENTAR da ETAPA.

4.12.1 Em todos os TESTES ESPECIAIS as primeiras passagens, no primeiro dia da PROVA, servem para reconhecimento, portanto, não somam tempo para os resultados. Recomenda-se que as especiais deverão estar prontas 24 (vinte e quatro) horas de antecedência ao início da prova e devidamente mencionado no REGULAMENTO COMPLEMENTAR.

4.12.2 A marcação dos testes especiais é de suma importância para a segurança dos pilotos e bom andamento da ETAPA.

(i) Para os CT's e ou XT's recomendamos 70% (cem por cento) de marcação no percurso, sendo exigida a marcação de pelo menos 50% (oitenta por cento) considerando a quilometragem de cada especial com as fitas indicativas (bumps) com grande ênfase às curvas, locais perigosos ou com múltiplos caminhos. Não podem ficar dúvidas sobre o caminho correto.

(ii) Para os ET's recomendamos 50% (setenta por cento) de marcação no percurso, sendo exigida a marcação de pelo menos 20% (trinta por cento) considerando a quilometragem de cada especial com as fitas indicativas (bumps) com grande ênfase às curvas, locais perigosos ou com múltiplos caminhos. Não podem ficar dúvidas sobre o caminho correto. Esta marcação deverá ser vistoriada e APROVADA por um comissário da FMP previamente estabelecido e também pelo próprio DIRETOR e/ou PROMOTOR.

4.12.3 Fica sugerido o seguinte padrão para a utilização dos bumps de um lado de uma cor e do outro outra cor diferente. Trata-se de mera sugestão, o mais importante é uma marcação efetiva que traga segurança e clareza aos testes especiais.

4.12.4 (RETIRADA).

4.12.5 (RETIRADA).

4.12.6 Poderá haver mudanças nos locais dos testes especiais. Sempre que um teste especial for alterado no segundo dia, ou mesmo no decorrer do dia, porém apenas com a diminuição do roteiro original realizado no primeiro dia ou anteriormente, seus tempos serão considerados válidos para soma dos resultados. No caso de haver uma mudança de roteiro que altere substancialmente o roteiro do primeiro dia, ou passagem anterior, o TESTE ESPECIAL alterado só poderá ser válido após uma nova passagem para reconhecimento.

(i) Caso seja alterado motivos técnicos, atoleiro, cava ou mesmo de segurança e o teste for modificado em um local específico e pontual, a passagem continua valendo, devendo ter a aprovação do DIRETOR, DIRETOR DE PROVA, PROMOTOR ou do COMISSARIO RESPONSÁVEL PELA ESPECIAL em questão, qualquer uma 4 autoridades pode tomar a decisão. Devendo todos os PILOTOS serem avisados da alteração na largada do referido TESTE ESPECIAL.

4.12.7 O “FORFET”: é o tempo máximo estabelecido pela ORGANIZAÇÃO para o piloto percorrer o teste especial (CT, ET, XT ou ST) devendo ser estabelecido no REGULAMENTO COMPLEMENTAR. Caso não seja estabelecido no REGULAMENTO COMPLEMENTAR o tempo do FORFET será de 30 minutos em todas as especiais.

4.13 Os testes especiais têm as seguintes características e requisitos:

4.13.1 SUPER TEST – ST: Promocional, visa dar visibilidade, promover os pilotos e equipes e atrair público para o Enduro, pode ser realizado na sexta-feira, ou mesmo no domingo ao final da rova, o formato será definido pelo organizador local em conjunto com a Diretoria de Enduro FMP e PROMOTOR. Serão marcados os tempos dos pilotos individualmente. Opcional, de acordo com o definido no REGULAMENTO COMPLEMENTAR, poderá ser dado um BONUS em tempo no tempo total do piloto de acordo com sua classificação, para o sábado ou domingo, conforme definido pelo organizador. A não participação no ST, geral uma penalização em

CAMPEONATO PIAUIENSE DE ENDURO F.I.M. 2020

tempo para o piloto de 30 segundos, no seu tempo total do dia definido para ser lançado o ST.

- (i) (RETIRADA).
- (ii) (RETIRADA).
- (iii) (RETIRADA).

4.13.2 CROSS TEST – CT: visa a realização de uma especial que teste a habilidade do PILOTO em trilhas rápidas, abertas e compostas basicamente por curvas e pulos, sem muita dificuldade. Deve ter no mínimo 2 KM (dois quilômetros) e no máximo 10 KM (dez quilômetros). Conforme a definição do ORGANIZADOR pode valer desde a primeira volta. A velocidade média máxima é de 60 KM/H (sessenta quilômetros por hora), com tolerância de 10% (dez por cento) sob pena de cancelamento do teste respectivo em caso de não concordância com esta norma. A utilização de obstáculos artificiais (troncos, pneus, etc) só é permitida por medida de segurança e devidamente aprovada, e justificada no relatório de vistoria, pelo Comissário FMP, DIRETOR e/ou PROMOTOR. Todos os pilotos devem obrigatoriamente passar no mesmo trajeto inicial proposto. Tempo sugerido ideal para um CT, 5 a 10 minutos;

4.13.3 EXTREME TEST – XT: visa a realização de uma especial que teste a habilidade do PILOTO em condições mais técnicas, semelhantes ao trial e de difícil transposição. Deve ter no mínimo 200 (duzentos metros) e no máximo 2 KM (dois quilômetros). A velocidade média máxima é de 35 KM/H (trinta e cinco quilômetros por hora), com tolerância de 10% (dez por cento) sob pena de cancelamento do teste respectivo em caso de não concordância com esta norma. É permitida a utilização de obstáculos artificiais (troncos, pneus etc), desde que não coloque em risco a integridade física dos PILOTOS. Os obstáculos devem ser difíceis e desafiadores, mas nunca perigosos. É permitida a criação de mais de uma linha na mesma especial, com um caminho mais difícil e outro mais fácil, desde que o caminho mais fácil seja comprovadamente mais lento que a opção mais difícil. Tempo sugerido ideal para um XT, 2 a 5 minutos;

4.13.4 ENDURO TEST – ET: visa a realização de uma especial que teste a habilidade do PILOTO em condições normais de trilhas, abertas ou fechadas, que tipicamente são utilizadas para a prática do motociclismo off-Road. Deve ter no mínimo 2 KM (dois quilômetros) e no máximo 10 KM (10 quilômetros). A primeira passagem dos pilotos nesse tipo de especial é obrigatoriamente de reconhecimento. A velocidade média máxima é de 50 KM/H (cinquenta quilômetros por hora), com tolerância de 10% (dez por cento) sob pena de cancelamento do teste respectivo em caso de não concordância com esta norma. Não é permitida a utilização de obstáculos artificiais (troncos, pneus, etc). Todos os pilotos devem obrigatoriamente passar no mesmo trajeto. Tempo sugerido ideal para um CT, 7 a 15 minutos;

4.13.5 Em todos os testes especiais ST, CT, XT ou ET, a primeira passagem será feita para reconhecimento, visando dar mais segurança aos pilotos. No ST, poderá ser feita uma passagem com as motos para TODOS os participantes para reconhecimento e logo após será realizado a passagem válida para a competição;

4.14 RECONHECIMENTO DAS ESPECIAIS: O reconhecimento dos TESTES ESPECIAIS antes da prova só poderá ser feito pelos PILOTOS e EQUIPES a pé ou de bicicleta, é permitido o uso de bicicletas com “assistência” elétrica. Não é permitido o uso de bicicletas, ou veículos, totalmente elétricos. Estes reconhecimentos só poderão ser feitos a partir da quinta-feira, véspera da ETAPA. Sob pena das punições do item 1.10.

4.15 ABANDONO: Todo PILOTO que abandonar a ETAPA não poderá seguir o percurso em companhia ou na proximidade de outro piloto. O desrespeito a essa regra pode levar à PUNIÇÃO conforme item 1.10, até mesmo a suspensão da próxima ETAPA do CPE. O PILOTO que não completar o primeiro dia da ETAPA poderá largar no segundo dia com as seguintes condições:

- (i) Deverá apresentar sua motocicleta à direção de Prova em condições de largar 60 (sessenta) minutos antes do início da largada do dia, do primeiro piloto a largar;
- (ii) A motocicleta será vistoriada novamente, conforme cláusula 3.6. Se a motocicleta for aprovada na vistoria, o PILOTO poderá largar no segundo dia da ETAPA, ou terceiro dia, conforme o caso.

CAMPEONATO PIAUIENSE DE ENDURO F.I.M. 2020

5 CAPÍTULO 5 – APURAÇÃO DOS RESULTADOS, CLASSIFICAÇÃO E PONTUAÇÃO

5.1 CLASSIFICAÇÃO: Cada PILOTO acumula o tempo do somatório dos testes especiais validos, inclusive as frações de segundos (definidos pela cronometragem) somadas a todas as possíveis penalidades de Largada, CH's, CP's, Pre-Finish, PT e demais penalidades ou bônus aplicadas, para assim chegar ao seu tempo final de cada ETAPA. Vence o PILOTO que for o mais rápido de acordo com o seu tempo final. O restante da classificação seguirá normalmente o critério crescente de tempo, sendo que o PILOTO mais rápido fica com a primeira posição, o segundo mais rápido com a segunda posição e assim por diante. Fica expressamente definido que o tempo final do PILOTO inclui, obrigatoriamente, o tempo eventualmente acrescido em caso de infração a este regulamento e nas hipóteses acima descritas, desde que a pena tenha sido corretamente aplicada ao PILOTO pelo JÚRI da prova, com a divulgação da respectiva decisão, ou pelo comissário em questão quando for o caso.

5.1.1 As infrações que dependem da interpretação deste regulamento devem obrigatoriamente ser aplicadas pelo JÚRI.

5.1.2 Para os acréscimos vinculados exclusivamente ao cumprimento dos horários da ETAPA (CH, Pré-Finish, PARQUE FECHADO etc) basta à mera constatação e respectiva marcação pelo comissário responsável no sistema de apuração oficial.

5.1.3 Com o término de cada ETAPA, após a divulgação do resultado parcial individual de cada PILOTO será aberto prazo de 30 (trinta) minutos para eventuais recursos. Se for o caso, uma vez transcorrido o prazo de 30 (trinta) minutos o JÚRI irá se reunir para decidir o que for necessário para na seqüência oficializar o resultado da etapa. Transcorridos os referidos 30 (trinta) minutos sem qualquer recurso, cumpre ao DIRETOR DE PROVA oficializar o resultado final da ETAPA.

5.1.4 Em caso de empate de tempos entre dois pilotos, o critério de desempate será o maior número de vitórias nas especiais (ou maior número de melhores colocações nas especiais, entre os dois pilotos com empate de tempo. Por exemplo, se nenhum dos dois pilotos venceu nenhuma especial, vale a disputa direta entre os dois, nas especiais: Piloto A ficou melhor que piloto B em 5 das 8 especiais, ele é o vencedor).

5.2 CRONOMETRAGEM: A Cronometragem deverá ter precisão de no mínimo décimos de segundos, e o horário oficial será definido conforme o GPS utilizado na ETAPA. Se a utilização do GPS não for possível, cabe ao ORGANIZADOR providenciar o horário oficial. Toda ETAPA deverá utilizar um sistema primário de cronometragem com GPS, que será o OFICIAL. O Sistema de GPS deverá ser usado para verificar roteiro, especiais e até os Controles de Passagem.

5.2.1 (RETIRADA).

5.2.2 (RETIRADA).

5.2.3 (RETIRADA).

5.2.4 (RETIRADA).

5.3 PONTUAÇÃO PARA O CAMPEONATO DE PILOTOS: Os 20 (vinte) melhores pilotos classificados de cada categoria e na Enduro GP receberão os pontos conforme a colocação ao fim de cada dia da competição de cada ETAPA:

1º LUGAR 25 PONTOS	6º LUGAR 15 PONTOS	11º LUGAR 10 PONTOS	16º LUGAR 5 PONTOS
2º LUGAR 22 PONTOS	7º LUGAR 14 PONTOS	12º LUGAR 9 PONTOS	17º LUGAR 4 PONTOS
3º LUGAR 20 PONTOS	8º LUGAR 13 PONTOS	13º LUGAR 8 PONTOS	18º LUGAR 3 PONTOS
4º LUGAR 18 PONTOS	9º LUGAR 12 PONTOS	14º LUGAR 7 PONTOS	19º LUGAR 2 PONTOS
5º LUGAR 16 PONTOS	10º LUGAR 11 PONTOS	15º LUGAR 6 PONTOS	20º LUGAR 1 PONTO

CAMPEONATO PIAUIENSE DE ENDURO F.I.M. 2020

5.3.1 Para receber a pontuação (para o CPE e na ETAPA) pela participação e classificação em determinado dia de uma PROVA, tanto nas Categoria como na Enduro GP, o PILOTO deve completar 50% (cinquenta por cento) ou mais da ETAPA, considerando os TESTES ESPECIAS VALIDOS e os CH'S VALIDOS. Não obstante serem dias de prova distintos (sábado e domingo) cada dia da PROVA realizada terá resultado final consolidado, consagrando os seus respectivos campeões da PROVA.

5.3.2 Aos pilotos que não obtiverem este desempenho, não será atribuída classificação na etapa para pontuação no Campeonato.

5.3.2.1 Em relação ao (art.5.3.2), entende-se que, no termo “não será atribuída classificação na etapa” significa (NC) - Não Classificação - equivalente a 0 (zero) pontos no ranking do Campeonato.

5.4 CAMPEÃO DA PROVA: O Campeão da PROVA (no final de semana) será o PILOTO que somar maior número de pontos, de acordo com pontos do Ranking das ETAPAS, conforme item 5.3.

(i) EMPATE NA ETAPA: Em caso de empate na ETAPA, o critério de desempate será a melhor colocação obtida no segundo, ou terceiro dia de prova, se for o caso.

5.5 PONTUAÇÃO NO CAMPEONATO: Para se chegar ao resultado da pontuação final no CAMPEONATO para cada PILOTO serão somados os pontos conforme tabela dos artigos 5.3 para cada dia de prova que a ETAPA soma pontos. Ao Final do Campeonato, será Campeão em sua categoria e na Enduro GP, o PILOTO que somar o maior número de pontos na sua categoria.

5.5.1 DESCARTE DE PONTOS NO CAMPEONATO: Não Haverá descartes.

5.5.2 EMPATE NO CAMPEONATO: Em caso de empate no CAMPEONATO:

(i) Será campeão o PILOTO com mais pontos.

(ii) Persistindo o empate, em favor do PILOTO que tiver obtido o maior número de vitórias em dias de cada ETAPA no ano.

(iii) Se ainda assim persistir o empate, será campeão o PILOTO melhor colocado na última ETAPA da última PROVAS.

5.5.3 Eventos realizados com categorias diferentes às oficiais do Campeonato, o competidor ao escolher não correr na sua categoria de origem, não pontuará no ranking do Campeonato Piauiense, recebendo no ranking “W.O.” equivalente a 0 (zero) pontos no ranking do Campeonato.

5.5.3.1 Entende-se “W.O.” como etapas não participadas (piloto não participou da prova)

5.6 (RETIRADA).

5.7 PREMIAÇÃO: Serão entregues troféus no mínimo até a 3ª colocação de cada categoria e no máximo até a 5ª colocação de cada categoria. A cerimônia do pódio de cada Categoria e da Enduro GP poderá ser realizada apenas com os 3 (três) primeiros colocados. No caso de premiação em conjunto do CPE com os Campeonatos Estaduais ou Regionais, a cerimônia de premiação do CPE será realizada primeiro. Esta premiação poderá ser alterada pelo REGULAMENTO COMPLEMENTAR.

(i) Os troféus de cada ETAPA, poderão ser entregues a representante do PILOTO, isentando o ORGANIZADOR, DIRETOR, PROMOTOR, FEDERAÇÃO LOCAL ou a FMP, de qualquer responsabilidade de entrega posterior.

5.8 (RETIRADA).

5.9 (RETIRADA).

5.10 Pilotos **DESCLASSIFICADOS** perdem sua posição, conseqüentemente o próximo piloto na classificação herdará a posição, como também os pontos, tanto para a prova, quanto para o ranking do Campeonato Piauiense.

5.11 A organização da prova está autorizada a utilizar a **federação local**, onde a organização repassará para a FMP o valor R\$ 50,00 (cinquenta reais) por piloto não federado, para correr uma única prova.

CAMPEONATO PIAUIENSE DE ENDURO F.I.M. 2020

5.11.1 Pilotos com federação local não pontual no Ranking do CPE.

6 CAPÍTULO 6 – DO PILOTO E DA MOTOCICLETA

6.1 DO PILOTO: o PILOTO que participa do CPE deve ter a conduta esperada de todo homem probo e que tem noção da seriedade e comprometimento do CAMPEONATO PIAUIENSE de que está a participar, respeitando as instituições respectivas e todos os demais envolvidos com sua a realização. Nesse sentido, são deveres do PILOTO:

6.1.1 Obedecer rigorosamente às leis de trânsito. O PILOTO que for autuado por infração de trânsito durante qualquer ETAPA sofrerá a PENALIZAÇÃO / DESCLASSIFICAÇÃO da ETAPA respectiva, conforme cláusula 1.10;

6.1.2 (RETIRADA).

6.1.3 (RETIRADA).

6.1.4 É obrigatório o uso de capacete, colete de proteção torácica e botas adequadas em BOAS CONDIÇÕES DE CONSERVAÇÃO. As condições destes equipamentos serão avaliadas na VISTORIA, por um FISCAL, cláusula 3.10, ou mesmo durante a prova. Caso o equipamento seja julgado inadequado, o FISCAL, COMISSARIO FMP, DIRETOR DE PROVA, DIRETOR e/ou PROMOTOR deve relatar o fato ao PILOTO e/ou EQUIPE, devendo o equipamento julgado inadequado ser substituído pelo PILOTO, sob pena de ADVERTÊNCIA ou PENALIZAÇÃO, conforme cláusula 1.10, determinado pela DIREÇÃO DE PROVA;

6.1.5 Sempre que estiver pilotando a sua motocicleta o PILOTO obrigatoriamente deve utilizar seu capacete, sob pena de ADVERTÊNCIA ou PENALIZAÇÃO, conforme cláusula 1.10, determinado pela DIREÇÃO DE PROVA;

6.1.6 Manter o mais alto espírito desportivo para com os demais concorrentes, antes, durante e após as ETAPAS e respeitar todas as disposições constantes no presente regulamento e seus adendos, bem como as disposições do Código Piauiense de Desportos, Código Piauiense de Motociclismo e Código Nacional de Trânsito.

6.1.7 A documentação do PILOTO e sua MOTOCICLETA são de única e exclusiva responsabilidade do participante, conforme cláusula 1.9;

6.1.8 O cadastro no sistema de cronometragem é de responsabilidade do PILOTO / EQUIPE, devendo estes solicitar qualquer correção notada, pois são afixadas listas de largada, resultados parciais que contém os dados cadastrados no sistema, usados na divulgação oficial dos resultados da ETAPA. No cadastro o campo PATROCINADORES, o máximo de caracteres 50, letras, números, espaços ou caracteres. UMA VEZ DIVULGADOS NÃO HÁ MAIS COMO FAZER UMA CORREÇÃO.

6.1.9 Obedecer rigorosamente à marcação dos testes especiais, sem qualquer corte de caminho. O piloto que cortou caminho será PENALIZADO / DESCLASSIFICADO do dia da ETAPA. Para um possível corte de caminho, o JURI deverá considerar a vantagem que o piloto levou no acontecido, já iniciando o processo de PUNIÇÃO a partir do item 1.10.2, com uma penalização em tempo, ou mesmo a parda de um CP (CONTROLE DE PASSAGEM)

(i) No caso de PROTESTO de PILOTO referente ao desrespeito por parte de outro PILOTO com relação ao caminho correto e devidamente demarcado a ser percorrido no TESTE ESPECIAL, em caso de provimento do PROTESTO, com a necessária comprovação pelo equipamento de GPS, caso a prova não use o sistema de GPS a comprovação testemunhal, por escrito, de 3 outros pilotos, que não seja da mesma equipe, por escrito e devidamente assinado, serve como comprovação do corte de caminho.

6.2 DA MOTOCICLETA: é dever único e exclusivo do PILOTO a verificação das perfeitas condições de uso e de legalidade da motocicleta que será utilizada por ele. Além dos itens de segurança a serem verificados pela VISTORIA, é dever do PILOTO verificar as questões referentes à manutenção básica de sua motocicleta, tendo em vista que o enduro é um esporte de risco. É de responsabilidade do piloto a verificação da capacidade (cilindrada) da sua motocicleta com relação às categorias determinadas pela referida capacidade do motor em centímetros cúbicos (CC).

CAMPEONATO PIAUIENSE DE ENDURO F.I.M. 2020

6.2.1 Com relação à elegibilidade das motocicletas para a CATEGORIA E4 e EA, ficam estabelecidas as seguintes regras e determinações:

- (i) O requisito para a participação na categoria E4 é potência da motocicleta, com base na ficha técnica divulgada pelo respectivo fabricante, não importando o local da sua fabricação. Portanto, para a participação na categoria E4 e EA os PILOTOS devem utilizar motocicletas que tenham até 28 CV (vinte e oito cavalos), inclusive;
- (ii) O requisito para a participação nesta categoria E230 é a cilindrada motocicleta, e também que seja refrigerada a ar, com base na ficha técnica divulgada pelo respectivo fabricante, não importando o local da sua fabricação. Portanto, para a participação na categoria E230 os PILOTOS devem utilizar motocicletas que tenham até 230 cc (duzentos e trinta centímetros cúbicos) e seja refrigerada a ar;
- (iii) O chassi obrigatoriamente deve ser o original, tanto para E4 quanto para EA;
- (iv) A preparação de suspensões é livre, inclusive substituição, tanto para E4 quanto para EA;
- (v) A preparação do motor também é livre, tanto para E4 e EA, mas é obrigatório a utilização de cilindro original do modelo da moto do original.

7 CAPÍTULO 7 – DISPOSIÇÕES FINAIS

7.1 PROTESTOS: quando ocorrer qualquer fato contrário ao presente regulamento, passível de punição, ou qualquer outro fato que influencie diretamente o resultado de cada ETAPA, o PILOTO ou CHEFE DE EQUIPE deve formalizar o seu PROTESTO ao DIRETOR ou ao DIRETOR DE PROVA. Para tal, será utilizado qualquer meio documentalmente aceito, como e-mail ou carta de próprio punho, datada, assinada e com a indicação formal dos artigos deste regulamento que foram desrespeitados. O prazo para a apresentação de protesto é de até 30 (trinta) minutos após a chegada do último piloto de sua respectiva classe. PROTESTOS contra resultados relacionados ao tempo total de prova de cada PILOTO deverão ser solicitados por escrito ou por e-mail na forma acima determinada de acordo com os horários estipulados no REGULAMENTO COMPLEMENTAR, e de acordo com o item 5.1.3. Depois de transcorridos estes prazos regulamentares e o julgamento pelo JURI DA ETAPA de qualquer possível(is) PROTESTO(s) o resultado deverá ser OFICIALIZADO E PUBLICADO, NÃO PODENDO MAIS SER ALTERADO.

7.1.1 Todos os PROTESTOS devem ser individuais e específicos por item, acompanhados de uma taxa no valor de R\$ 300,00 (trezentos reais). Uma vez devidamente julgados pelo JÚRI de cada ETAPA na forma deste regulamento, no caso de procedência o valor será restituído ao requerente. No caso de improcedência o valor reverterá a favor do Clube Organizador da ETAPA, ou no caso de reclamação técnica (Ex: capacidade cúbica do motor) para a equipe da motocicleta reclamada. Para custear a respectiva abertura de motor, caso necessite.

7.1.2 (RETIRADA).

7.1.3 Não cabem PROTESTOS contra as decisões das autoridades da prova. Conforme estatuto da FMP e Código Disciplinar da FMP para recurso da decisão do JÚRI da Prova o REQUERENTE deverá encaminhar seu recurso à Comissão Disciplinar da FMP no prazo de 5 dias e acompanhado do valor de 2 (dois) salários mínimos. No caso de recurso contra decisão da Comissão Disciplinar o recurso deverá ser encaminhado em até 10 (dez) dias após sua divulgação ao Superior Tribunal Esportivo e acompanhado do valor de 20 salários mínimos.

7.1.4 Não é considerado PROTESTO, e portanto não é necessário o depósito da taxa acima referida, quando o PILOTO informar aos ORGANIZADORES ou ao DIRETOR DE PROVA fato ou acontecimento que influencie o resultado da ETAPA, devidamente comprovado o fato que beneficie diretamente a todos os PILOTOS e não apenas ao requerente.

7.1.5 24.7. Pedidos de Revisão ou Impugnação de resultado do ranking do Campeonato Piauiense terá prazo de 2 dias contados a partir da publicação, com pagamento de R\$ 300,00 de custas procedimentais. O Pedido de Revisão ou Impugnação será julgado pela Comissão Estadual de Enduro.

CAMPEONATO PIAUIENSE DE ENDURO F.I.M. 2020

7.2 OUTRAS INFRAÇÕES: além das infrações expostas ao longo deste regulamento, também são condutas passíveis de punição que serão aplicadas pelo Direção de Prova ou pelo JURI, conforme cláusula 1.10:

- (i) Transportar combustível dentro de outro recipiente que não seja o reservatório de gasolina;
- (ii) Pilotar fora do caminho definido ou em sentido contrário da prova, por colocar a risco outros pilotos e integrantes da Equipe Organizadora. Caso o PILOTO ande em sentido contrário dentro de um TESTE ESPECIAL, cabe a DESCLASSIFICAÇÃO do dia da ETAPA, salvo se devidamente autorizado pelo responsável pela ESPECIAL;
- (iii) Percorrer qualquer teste especial em algum veículo não autorizado;
- (iv) modificar o cartão de horário ou percurso, ou utilizar um cartão de horário de outro piloto;
- (v) A cilindrada da motocicleta não coincidir com a ficha de inscrição;
- (vi) O PILOTO não pode passar pelo CH e voltar em sentido contrário da prova para o PT (Parque de Trabalho) que antecede ao CH para fazer manutenção na moto nem mesmo para abastecer a moto.

7.3 COMISSÃO DE ENDURO FMP: Fazem parte da Comissão de Enduro da FMP:

7.3.1 DIRETOR DE ENDURO: responsável pela parte desportiva, supervisão e acompanhamento do desenrolar das ETAPAS. Se necessário coordena as demais Comissões. TEM UM VOTO, O VOTO DE DESEMPATE;

7.3.2 PROMOTOR: responsável pela coordenação de todo o CPE e articulador com a ORGAZNIÇÃO LOCAL na realização das PROVAS. TEM UM VOTO;

7.3.3 COMISSÃO TÉCNICA: Zenardo Maia, Antonio Carlos Neto TEM UM VOTO CADA.

7.3.4 (RETIRADA).

7.3.5 (RETIRADA).

7.3.6 (RETIRADA).

7.3.7 CONSULTORIA JURIDICA: Departamento e ou Consultor Jurídico da FMP, **não tem direito a voto**, SE NESCESSÁRIO deve fazer elaborar um parecer sobre o caso para justificar / fundamentar / auxiliar os resultados das demais comissões;

7.3.8 (RETIRADA).

7.4 DAS PROVAS E DA REGÊNCIA SUPLETIVA: para a realização do CPE, notadamente visando a instrução probatória necessária a aplicar qualquer penalidade que consta deste documento, ou, ainda, para auxiliar o julgamento de qualquer PROTESTO formalmente requerido por PILOTO, considera-se dotado de fé pública qualquer uma os seus funcionários diretos, funcionários das federações estaduais, ou qualquer outro cargo diretamente ligado à FMP ou às federações. No caso dos PILOTOS, é necessário meio documentalmente aceito (vídeo ou foto) ou testemunhas isentas sem relacionamento pessoal com o requerente e sem interesse direto no deslinde do PROTESTO.

7.5 CASOS OMISSOS: Os casos omissos deste regulamento deverão ser solucionados com fundamento na legislação aplicável ao caso concreto, com base na decisão da Comissão de Enduro da FMP, item 7,3, e, ainda, utilizando-se dos princípios da boa fé objetiva, da equidade e da isonomia, a decisão tomada deverá ser incorporada neste regulamento através de um adendo e deverá ser considerada para as decisões futuras.

Teresina, 14 de setembro de 2020

Departamento Técnico FMP