



REGULAMENTO GERAL

CAMPEONATO PIAUIENSE

ENDURO DE REGULARIDADE 2019

1. OBJETIVO

- 1.1. Este Regulamento destina-se a Provas de Enduro de Regularidade, sendo aplicado subsidiariamente o Regulamento do Brasileiro de Enduro Regularidade. O presente Regulamento é válido para todas as etapas do Campeonato Piauiense de Enduro de Regularidade 2019.

2. DEFINIÇÃO, ORGANIZAÇÃO, PROMOÇÃO E SUPERVISÃO.

- 2.1. A FMP fará realizar no ano de 2019, o Campeonato Piauiense de Enduro de Regularidade, que será disputado em oito Provas/Competições e dezesseis etapas.
- 2.2. Cada prova será dividida em duas etapas.
- 2.3. Devem constar no regulamento complementar e na planilha o ponto exato da divisão das etapas de uma prova. De preferência em um neutro estratégico com no mínimo dez (10) minutos de parada, o ideal é que seja preferencialmente na divisão com cinquenta por cento, para provas com 2(duas) etapas validas ou o mais próximo possível, dos PC's válidos.
- 2.4. Etapas é parte de uma prova, prova é a soma de duas ou mais etapas. Cada cidade que sediar as etapas do campeonato, realizará uma prova dividida em duas etapas, no mesmo dia. Evento é a realização de uma, duas ou mais provas em um mesmo final de semana, ou em dias corridos, sem interrupção.
- 2.5. Postos de controles (PCs), são pontos determinados e fixados com coordenadas geográficas "WP" (*way point*) pela direção de prova, distribuídos secreta e aleatoriamente no trajeto, percurso de cada prova, em trechos de média imposta, para coleta de tempo e sentido de passagem e em trechos de deslocamentos para controle de passagem e sentido desta passagem, sem a contabilização de tempo. Essa coleta deve ser feita no formato: hh:mm:ss.
- 2.6. **A COMISSÃO ESTADUAL DE ENDURO** será formada por: Zenardo Maia, Diretor Técnico da FMP, Antonio Carlos de Souza Machado Neto, Coordenador de Enduro de Regularidade da FMP, mais 2 (dois) membros do conselho da FMP e mais um piloto, ativo que esteja participando da temporada, indicado pelos próprios competidores do ano corrente, representando os pilotos, sem direito a voto em recursos inerentes a sua própria categoria. A comissão terá um limite de cinco membros, além dos dois fixos já citados, a inserção e ou alteração de novos membros, será feita por específico adendo.



3. REGULAMENTO COMPLEMENTAR E MAPA DE APOIO

- 3.1. O **Regulamento Complementar** e um **Mapa de Apoio** serão confeccionados pela Direção de Prova de cada competição e deve ser submetido à aprovação do Departamento Técnico da FMP em até 10(dez) dias de antecipação do evento, e posteriormente devendo ser divulgado com até 5 (cinco) dias de antecipação da competição e fixado ao lado da Ordem de Largada no local da prova. O referido Regulamento Complementar não poderá conter normas que conflitam o Regulamento Geral do Campeonato Piauiense de Enduro de Regularidade.

O Regulamento Particular deve conter OBRIGATORIAMENTE:

- 3.2. Período, local e valor das inscrições;
- 3.3. Data, hora e local do sorteio e entrega da planilha;
- 3.4. Data, hora e local da largada (promocional e oficial), vistoria, chegada e divulgação do resultado;
- 3.5. Nome dos responsáveis pela Direção e Organização da Prova;
- 3.6. Penalizações complementares, se necessárias, por problemas de segurança;
- 3.7. Data, hora e local da entrega das fichas individuais de passagem e Resultado Final.
- 3.8. Membros do Júri de Prova, composto por;
 - 01 Membro da FMP (Dir. Técnico ou membro indicado)
 - 01 Membro de Clubes
 - 01 Membro da organização da prova
- 3.9. Informações a respeito de trechos específicos, testes especiais etc.
- 3.10. Informações sobre aferição da quilometragem (moto, equipamento, pressão dos pneus etc.).
- 3.11. Informar o nome do membro da organização que irá participar do JP (Júri de Prova)
- 3.12. Local e hora (do primeiro concorrente), de abastecimento e neutro de almoço.
- 3.13. Informar o tipo de motocicleta que levantou o enduro.

4. PROVAS

- 4.1. Serão válidas pelo Campeonato Piauiense de Enduro 2019, as competições indicadas pela FMP, conforme calendário divulgado e constante no site da CBM, podendo sofrer alterações de datas, caso o organizador julgue necessário e com autorização do departamento técnico da FMP.
 - 4.1.1. Para serem consideradas válidas, para cada uma das categorias no Campeonato Piauiense, as etapas indicadas deverão cumprir o que segue:
- 4.2. Obedecer a este Regulamento e demais normas impostas pela FMP.



- 4.4. Não poderá haver anulação, por motivos técnicos ou outros de mais do que 25% (vinte e cinco por cento) dos PC's ativados.
- 4.5. Por PC ativado, entende-se aquele em que tenha a passagem de pelo menos um concorrente.
- 4.6. A apuração do resultado de cada etapa deverá ser obrigatoriamente, informatizada com utilização de Sistema que atenda os requisitos exigidos nesse regulamento.
- 4.7. Imprimir a partir do programa de apuração a lista das horas de passagem nos PC's indicando quais registros está inalterado e quais registros foram alterados durante o processo de apuração, permitindo assim auditoria.
- 4.8. Cada competição deverá ter no mínimo 90 Km de extensão navegados e 5 horas, no mínimo, de duração da prova em trechos também navegados. Fora desses limites o organizador deverá solicitar ao departamento técnico da FMP, aprovação.
 - 4.8.1. Cada etapa deverá ter, no mínimo, 30 (trinta) pontos de controle (PC's) de tempo válidos.
 - 4.8.2. O máximo de PC's não deverá ultrapassar o número obtido pela relação de um PC para cada Km de prova com tolerância de 10 %. Ex.: Prova com 150 km (inclusive deslocamentos) Número de PCs= $(150/1) + 10\%$ Número máximo de PCs=165. Ficando limitado para qualquer prova (dia de prova, soma das etapas do dia) em 199 PCs.

5. CATEGORIAS

- 5.1. Numa competição todas as Categorias só terão validade se houver um mínimo de 3 (três) pilotos inscritos na disputa.
- 5.2. Todas as Provas serão disputadas em 6 (seis) categorias: MÁSTER, SÊNIOR, JUNIOR, NOVATOS e MOTO RALLY. Nos casos em que não haja um número mínimo de 3 (três) pilotos inscritos na categoria Máster, a direção de prova poderá autorizar os pilotos a correrem na categoria Sênior, mas esses pilotos, pontuaram para o ranking na sua categoria de origem, Máster.
- 5.3. Os pilotos filiados na FMP que disputaram o 1ª dia do Rally Piocerá 2019 inscritos nas categorias BRASIL, OVER 40, OVER 50, E DUPLAS pontuarão nas 2 (duas) etapas validas para o Campeonato Piauiense de Regularidade pela média anual adquirida com pontos do ranking ao final do campeonato na categoria escolhida pelo pilotos, não recebendo premiação.
- 5.4. Ao final desse campeonato os critérios de classificação serão os seguintes:
Sobem os 03(trê) primeiros da NOVATO p/ a JUNIOR
Sobem os 02(dois) primeiros da JUNIOR p/ a SENIOR
Sobem os 02(dois) primeiros da SENIOR p/ a MASTER
A Categoria Moto Rally será destinada a pilotos acima de 32(trinta e dois) anos.
- 5.5. A comissão técnica da FMP ao final do campeonato poderá, através de resolução, reanalisar a subida dos pilotos para categorias superior, frisando a assiduidade dos pilotos no Campeonato.



- 5.6. Os pilotos Máster, com mais de um ano de graduação, mas que tenham disputado menos de 40%(quarenta por cento) da temporada imediatamente anterior nesta categoria, ou com idade acima de 35(trinta e cinco) anos, poderão optar em correr na categoria Sênior para temporada 2019.
- 5.7. Ao optar em mudar de categoria durante o andamento do campeonato, com as permissões previstas neste regulamento, o piloto desprezará, abrirá mão, dos pontos conquistados até o momento da mudança, iniciando uma nova contagem para o ranking anual na nova categoria.
- 5.8. Qualquer das Categorias Oficiais quê, por quaisquer motivos não tiveram quorum mínimo de pilotos em no mínimo 50% das provas realizadas não terão direito a receber o título de Campeão da categoria em 2019.
- 5.9. A categoria LOCAL/ESTREANTE, categoria facultativa a cada organizador, pode ser inserida no evento ou não, de acordo com a adesão local ou por única e exclusiva decisão do organizador, podendo ser inseridas como categorias facultativas, porém não estará compondo o ranking oficial da FMP.
- 5.10. A categoria MOTO RALLY, poderá ou não ser o mesmo trajeto das demais categorias, ficando a critério da organização, e será uma categoria destinada a pilotos com mais de 32(trinta e dois) anos.

6. INSCRIÇÃO

Para pontuar nas Provas:

- 6.1. Todo piloto que concorrer, disputar, competir nas provas do Campeonato Piauiense de Regularidade pontuará automaticamente em uma única categoria, escolhida em sua inscrição e pontuará automaticamente no ranking estadual.
- 6.2. Ao assinarem a Ficha de Inscrição os pilotos eximem a FMP, CBM, o Clube Organizador, Empresas e os promotores e patrocinadores da Prova de toda e qualquer responsabilidade por dano de qualquer espécie que venha a causar a terceiros e/ou a si próprio, antes, durante e após o desenrolar da competição.
- 6.3. Todos os pilotos inscritos na prova devem, obrigatoriamente, estar filiados a uma Federação filiada à CBM.

7. VISTORIA

- 7.1. O piloto deve apresentar-se com sua motocicleta no local reservado a vistoria, pelo menos 15 (quinze) minutos antes de sua hora ideal de largada, ou conforme estabelecido no Regulamento Complementar.
- 7.2. Para os pilotos, são obrigatórios os seguintes itens: capacete, óculos ou viseiras, luvas, botas e roupas resistentes, mochila de hidratação com volume mínimo de 1,5 litros.
- 7.3. No capacete deverá estar escrito, em local visível e de forma legível, **o nome do piloto, grupo sanguíneo e fator Rh.**



- 7.4. A moto deve estar em bom estado mecânico, sistema de escape com ruído dentro dos limites legais. É obrigatório o uso de farol dianteiro (funcionando) e sinalização traseira com iluminação direta ou refletiva.
- 7.5. O chassi da motocicleta poderá ser lacrado na vistoria, para posterior conferência do cumprimento do item "b" e "d" do art. 26
- 7.6. Poderá haver postos de vistoria, ao longo do percurso da Prova.
- 7.7. A direção de prova poderá impedir a largada, ou continuação na prova, de concorrente ou moto que não apresentar-se em conformidade com o que estabelece este Regulamento.
- 7.8. Poderá haver PC de tempo ou de roteiro na vistoria, mas somente serão penalizados os concorrentes que se atrasarem, até um limite de 900 (novecentos) pontos que correspondem a mais de 15'03" de atraso, ou conforme previsto no regulamento complementar.
- 7.9. A prova inicia-se no horário ideal do primeiro piloto ou abertura do PC de vistoria de largada (se houver) e encerram-se no local definido na planilha, trinta minutos após o horário ideal do último piloto e depois de realizada a vistoria de chegada, se houver e definida no regulamento complementar (entende-se por prova cada etapa).
- 7.10. O piloto poderá ser examinado clinicamente antes, durante e após a competição, estando sujeito à desclassificação da Prova, caso negue-se ao exame.
- 7.11. O piloto poderá trocar de moto entre uma etapa e outra. Deve fazer comunicação por escrito ao diretor de prova ou membro da Organização da Prova e proceder à vistoria da nova moto.
- 7.12. As motocicletas deverão atender as normas do CONTRAN para estarem transitando em vias públicas, antes, durante e depois da largada de cada prova. A observância e atendimento às normas do CONTRAN é de única e exclusiva responsabilidade de cada piloto inscrito em cada prova do campeonato.

8. ETAPAS VÁLIDAS E ORDEM DE LARGADA

- 8.1. A ordem de largada será conhecida através de sorteio público semi dirigido em data e local definidos no Regulamento Complementar.
- 8.2. Para a primeira etapa do campeonato o sorteio será feito por categoria, sem levar em consideração colocação ou rankings anteriores. A ordem de largada da segunda etapa será de acordo com a ordem do resultado da primeira.
- 8.3. O intervalo de largada entre os concorrentes será definido pela Direção de Prova, não podendo ser inferior a um minuto para a categoria máster e 30 segundos para as demais.
- 8.4. Deverão largar na ordem: MASTER, SÊNIOR, JUNIOR, NOVATOS e MOTO RALLY. Outras categorias poderão intercalar essa ordem, somente com aval da FMP.
- 8.5. Atender o horário de largada é de responsabilidade de cada participante, baseado na hora oficial e na lista de largada fornecida pela organização da prova.



9. PLANILHAS

9.1. A planilha deverá fornecer:

- i. Quilometragem do trecho, simbologia (indicações do roteiro),
- ii. Velocidade média horária de cada trecho,
- iii. Tempo acumulado em cada PMM (Ponto de Mudança de Média)
- iv. Observações pertinentes a cada caso, especialmente as que indiquem RISCOS PARA OS PILOTOS.
- v. Local exato da divisão das etapas.

9.2. Por trecho, entende-se o percurso situado entre dois pontos onde o odômetro deva ser "zerado" e/ou a velocidade média seja alterada.

9.3. Não poderão ser entregues de forma parcelada na competição.

9.4. Poderão conter médias para tempo seco e para chuva.

9.5. Serão em formato ROLL BOOK, de largura 57mm (± 2 mm), com comprimento no mínimo de 25 cm ou em bobina com largura 57mm (± 2 mm), caso o organizador não o faça estará sujeito a cancelamento da etapa conforme decisão da comissão estadual de enduro. Em todas as provas serão disponibilizadas aos competidores planilha digital em caráter de cortesia por cada organizador de prova.

9.6. A simbologia deverá ser simples e clara, procurando mostrar apenas o necessário à identificação do roteiro, Km, desenho referência, valor, tempo, observações.

9.7. Nos símbolos usados, a "bolinha", que identifica a posição do concorrente, estará sempre na posição inferior do diagrama.

9.8. Os ângulos da simbologia deverão representar com a melhor fidelidade possível, os ângulos reais das encruzilhadas e bifurcações.

9.9. Os obstáculos que, por não serem facilmente visíveis, possam representar perigo para os pilotos, devem, OBRIGATORIAMENTE, estar bem assinalados na planilha. Exemplo: arames esticados, cercas, cancelas, valas, galhos, etc.

9.10. A (s) entrada(s), desvios ou bifurcações, de mesmo sentido que situar (em)-se a menos ou igual a 50 m, antes de alguma entrada, desvio ou bifurcação pertencente ao roteiro (a ser referida na planilha) também deverão constar da planilha, sob pena de cancelamento do(s) PC(s) até o ponto que atenda as 3 condições: terceiro PMM, 5Km e 5 minutos, do ponto do erro.

9.11. Os caracteres de indicação da quilometragem na planilha devem ter o tamanho mínimo de 22 na fonte arial do Microsoft Word.

9.12. O dia e horário de entrega das Planilhas ficam a critério de cada organizador, devendo ser mencionado no Regulamento Complementar e não ultrapassar às 19h: 00 horas do dia anterior a largada.

9.13. Planilha digital se for fornecida pela organização, deverá acompanhar impreterivelmente o mesmo procedimento da impressa, deverá ser fornecida em caráter de cortesia pela organização de cada prova.



- 9.14. Caso seja comprovado que um ou mais pilotos receberam esses arquivos digitais ou planilhas impressas fora do horário estipulado, por qualquer meio, este (s) piloto (s) estará (ão) automaticamente desclassificado (s) em razão da quebra da igualdade de condições, bem como organizador da prova ou o responsável pela formulação da planilha ser penalizado pela Comissão da FMP.

10. INDICAÇÕES QUILOMÉTRICAS

- 10.1. As medidas serão sempre em KM (quilômetros), com subdivisão de 10 em 10 metros, salvo no trecho de aferição, que poderá, caso o organizador opte, ter a terceira casa decimal do metro exato.
- 10.2. As indicações quilométricas referem-se sempre a posição da bolinha, que é o local onde o levantador da prova estava na hora em que visualizou e desenhou a planilha. Este ponto dista cerca de 3 metros da referencia em questão. Por exemplo, no caso de um cruzamento, a bolinha é um ponto imaginário 3 metros antes do cruzamento. Este é o ponto exato de aferição do velocímetro, e calculo do PC, caso esteja nesta referencia. Os PC's que forem anotados fora deste ponto deverão ter seu tempo corrigido para a nova referencia quilométrica. Isto deve ser observado, principalmente em referencias que envolve áreas muito grandes, e ou médias horárias muito baixas.
- 10.3. As velocidades serão dadas em km/h (quilômetros por hora) e representadas por números inteiros.
- 10.3.1. A velocidade média máxima em estradas de terra não poderá ser superior a 60 km/h, e em trechos de asfalto, 69 km/h, devendo-se evitar velocidades médias elevadas.
- 10.4. Em hipótese alguma a velocidade média exigida no trecho, poderá ser superior à permitida pelo Código Brasileiro de Trânsito para o local.
- 10.5. É proibido o uso de trajetos que conduzam aos concorrentes percorrerem o mesmo trecho simultaneamente em contramão, a não ser em deslocamentos dentro de cidades ou estradões.

11. IDENTIFICAÇÃO DO PILOTO

- 11.1. Deverá ser feita através do jaleco (ou similar) numerado a ser fornecido pela Organização, e por sua Carteira de Habilitação ou Identidade. O jaleco será facultativo. A Organização da Prova poderá solicitar a devolução do jaleco no final da prova.
- 11.2. Em caso de ausência ou má visibilidade da numeração oficial que identifica a moto ou o piloto, durante a competição, o concorrente assume o erro de tomada de tempo, ou inexistência do registro de passagem nos Postos de Controle.
- 11.3. Na categoria máster os números dos pilotos são fixos referente ao ano anterior, para os 5(cinco) primeiros, coincidindo a ordem com a numeração. (Campeão corre com numeral 1º, o 2º lugar numeral 2 e assim por diante). No caso de



algum desses pilotos não estejam participando, esse numeral poderá ser utilizado por outro piloto, exceto o número 1.

- 11.4. No caso do organizador fornecer jalecos para a premiação os mesmo deverão ser usados pelos respectivos pilotos sobre pena de desclassificação caso não use.
- 11.5. A documentação da moto e do piloto é de única e exclusiva responsabilidade do concorrente ou piloto.

12. CONSTITUIÇÃO DA PROVA

- 12.1. A Prova será constituída de trechos de regularidade: neutralizados, deslocamentos e testes especiais.
- 12.2. Trecho de regularidade é o que tem definida a velocidade média, e na qual cumpre ao piloto manter-se com a melhor precisão possível.
- 12.3. Neutralizado é um ponto do roteiro, em que é dado um tempo de parada para o piloto.
- 12.4. Deslocamento é um trecho em que é dado um tempo máximo para ser percorrido. Neste, não há cobrança de média horária, sendo normalmente usados para travessias específicas que podem causar danos ou ao competidor ou aos transeuntes locais, rios sem visibilidade, pontes precárias, povoados, locais de risco etc., sendo, contudo, para efeito de cálculo deste tempo, um valor de, no máximo, equivalente a uma determinada média que permita uma travessia segura e tranquila, nos casos de travessias de povoados e perímetros urbanos a media calculada para o deslocamento não pode ser superior a 40km/h. Especialmente nestes trechos, em perímetros urbanos, o piloto deve observar, rigorosamente, as leis de trânsito.
- 12.5. Em casos de deslocamentos em asfalto ou vias rápidas, deverão seguir as leis de trânsito vigentes no trajeto, com velocidade nunca superior a 80 km/h.

13. TESTES ESPECIAIS

- 13.1. Poderá haver testes especiais de velocidade (TVE) e "Non Stop" (TNS) durante as competições, mas não serão válidos para pontuação no campeonato e deverá estar informado no regulamento complementar.
- 13.2. Poderá haver testes especiais de subida (TES), com tomada de tempo, dentro de trecho de deslocamento, mas não serão válidos para pontuação no campeonato e deverá estar informado no regulamento complementar.

14. ALTERAÇÕES NO ROTEIRO

- 14.1. No caso de algum imprevisto natural, com rio cheio, barreira ou nova estrada ou cerca, por exemplo, que impossibilite a passagem ou provoque alguma alteração do roteiro, corre por conta dos concorrentes procurarem os meios que o conduzam o mais brevemente ao roteiro original. Seus tempos ideais permanecerão os mesmos, desde que o imprevisto tenha ocorrido a todos os



pilotos da categoria. No caso do imprevisto acontecer no meio de uma categoria, os PC's afetados por esta situação devem ser cancelados para esta categoria, uma vez que não houve igualdade de condições para todos os pilotos da categoria.

- 14.2. No caso de impossibilidade de continuação no roteiro, por ação de agentes externos à Prova, como proprietários dos caminhos ou autoridades policiais serão anulados os PC's colocados além deste ponto, para as categorias afetadas pelo ocorrido. A critério da Direção de Prova, e de acordo com as características do trajeto e análise do track dos pilotos, os PC's colocados além do neutro mais próximo, poderão ser validados.
- 14.3. No caso de referências que contenham Porteiras, “tranqueiras” e similares, que comprovadamente através de tracks ou outros meios apresentem sinais que estavam fechadas no momento da chegada de um piloto, só serão considerados os PCs com mais de 1000m a frente da referida referência. Para que essa questão seja avaliada é necessário que seja realizado em tempo hábil, pelo menos um recurso de piloto, de acordo com o item 26 e 26.2 deste regulamento.

15. ALTERAÇÕES NA PROVA

- 15.1. Em caso de mudança de horários por força maior ou motivos técnicos, o Diretor de Prova e/ou organizador deverá comunicar imediatamente, pelos meios disponíveis, a todos os pilotos inscritos.
- 15.2. Se por qualquer motivo de força maior, ou de segurança, a Prova não puder ser realizada, os Organizadores, Promotores, Patrocinadores, a CBM e a FMP, não serão obrigados a nenhuma indenização, além da devolução das inscrições efetuadas.

16. APOIO

- 16.1. Nas dificuldades, os concorrentes devidamente identificados poderão ajudar-se na transposição de obstáculos.
- 16.2. Em caso de risco de vida e em locais de difícil transposição que poderá prejudicar o andamento da prova, (avaliada pela Comissão Julgadora), será permitida a ajuda de pessoas estranhas à Prova.
- 16.3. Não será permitido que quaisquer concorrentes sejam acompanhados por outras motos (inscritas na Prova ou não), com a finalidade de lhe prestar apoio físico ou de outra espécie. Tal fato poderá ser comprovado por meio de filmagem ou fotos ou ainda pelos registros de tempos dos GPS.
- 16.4. A não observância deste artigo implica na desclassificação do(s) concorrente(s) faltoso(s).

17. CRONOMETRAGEM - POSTOS DE CONTROLE



- 17.1. A cronometragem será feita com base num horário padrão chamado Hora Oficial de Prova que é o horário determinado por satélite e sincronizado via GPS.
- 17.2. A Hora Oficial de Prova deve ser apresentada para o competidor em local visível pelo menos uma hora antes da largada.
- 17.3. Os PC's serão colocados em pontos aleatórios do percurso, à distância e localização conhecida unicamente pela Direção da Prova, sendo recomendável seguir as regras seguintes:
 - 17.3.1 Não colocar PC em referencias com Bifurcações ou Cruzamentos.
 - 17.3.2 Não colocar PC a menos de 100m antes ou menos de 100m depois de Neutros
 - 17.3.3 Não colocar PC a menos de 100m após bifurcação ou cruzamento que siga em frente depois da 2ª passagem (tipo PC "magnético")
 - 17.3.4 Não colocar PC em Porteiras e similares, se for necessário, colocar uns 40m antes, ou depois.
 - 17.3.5 Não colocar PC em pontos sujeitos a "engarrafamento", nesses casos sugerimos por PC num ponto a frente mais livre.
- 17.4. O concorrente terá seu tempo registrado, em aparelho GPS fornecido pela organização da prova.
- 17.5. Os PC's poderão ser de roteiro ou de roteiro e tempo (mistos).
- 17.6. PC de roteiro visa apenas confirmar a passagem do concorrente, dentro de um intervalo de tempo definido. Será prioritariamente usado em locais de difícil passagem, sujeitos a congestionamentos e também onde haja possibilidade de se cortar caminho. Poderá ser usado dentro de trecho de deslocamentos e será permitida a anotação manual.
- 17.7. O concorrente terá que chegar no PC, por caminho pertencente ao roteiro e no sentido do deslocamento da Prova. Caso contrário, perdem os pontos relativos ao PC de roteiro 900 pontos.
- 17.8. PC de roteiro vale 900 (novecentos) pontos fixos. Se o concorrente não passar por ele, ou adiantar-se mais do que 5' 3" (cinco minutos e três segundos), ou atrasar-se mais do que 30' 03" (trinta minutos e três segundos), ou chegar nele por caminho diferente ou de direção oposta ao roteiro, perde 900 (novecentos) pontos. Excetua-se neste caso, o PC e vistoria, que é regulado conforme o item 7.8.
- 17.9. O PC misto visa conferir a navegação (manutenção da média) e será sempre, também de roteiro. Não há PC exclusivamente de tempo. O PC misto vale até 1.800 (mil e oitocentos) pontos, sendo 900 (novecentos) pelo roteiro e 900 (novecentos) pela manutenção da média horária.
- 17.10. O concorrente perde 1 (um) ponto por segundo de atraso em relação há sua hora ideal de passagem pelo PC, descontada a tolerância de 3" (três segundos). Além deste tempo de atraso e até 30' 03" de atraso, serão imputados 900 (novecentos) pontos fixos. Além de 30' 03" de atraso, ou não passando no PC, o concorrente perde 1.800 (mil e oitocentos) pontos.
- 17.11. O concorrente perde 3 (três) pontos por segundo de adianto em relação há sua hora ideal de passagem pelo PC, com margem de tolerância de 3". Além de 5'



3”(cinco minutos e três segundos) de adiantamento, o piloto perde 1.800 (mil e oitocentos) pontos.

17.12. O PC poderá ser anulado para uma ou mais categorias.

17.13. Para efeito de contagem de pontos perdidos, no caso de haver mais de uma anotação de passagem, valerá a primeira passagem do concorrente pelo PC.

18. CANCELAMENTO DE PONTOS DE CONTROLE (PC)

18.1. Se constatado erro na planilha (pela Organização), somente terá validade o PC localizado após o ponto que atenda as 3(três) condições: terceiro PMM, 5Km e 5minutos, do ponto do erro. Entende-se também como PMM, os neutralizados técnicos.

18.2. Se o erro na planilha coincidir com um PMM, esse PMM não é considerado como primeiro PMM, sendo o próximo o primeiro.

18.3. Se o 2º. PMM após o erro na planilha coincidir com um PC, esse PC será também cancelado.

18.4. Caso ocorra bloqueio ou fechamento de um trecho da Prova, a Organização terá a faculdade de cancelar total ou parcialmente os PC's do trecho. Este caso se aplica somente a problemas causados pela Organização da Prova, tais como referência errada ou informações inverídicas, ou impedimento pelo proprietário de terrenos, sítios, fazendas, etc.

18.5. O horário da abertura do PC será 10' (dez minutos) antes do horário ideal do primeiro competidor, e o fechamento 30' 04”(trinta minutos e quatro segundos) depois do horário ideal de cada competidor”.

19. APURAÇÕES DE DADOS GPS

19.1. A apuração será feita através de equipamentos de rastreamento por satélite (GPS).

19.2. Serão usados os equipamentos de rastreamento via satélite (GPS) no mínimo 02 (dois por piloto), os equipamentos serão fornecidos pela organização antes da largada da prova e deverão ficar junto ao corpo do competidor dentro do suspensório fornecido pela organização, ou em pochete, bolso e/ou fixado na moto. O sistema deverá registrar o GPS principal e o reserva. Se o sistema de apuração selecionar automaticamente o melhor tempo dentre os dois GPS, para cada PC, a diferença entre estes tempos não poderá exceder a 2 segundos. Caso exceda valerá o tempo coletado no GPS principal.

19.3. A cronometragem será feita com base num horário padrão chamado Hora Oficial de Prova que é o horário determinado por satélite e sincronizado via GPS.

19.4. O GPS poderá ser vistoriado por fiscais da prova devidamente identificados em qualquer momento da prova, solicitando a parada do competidor no local da vistoria.

19.5. O competidor deverá assinar um termo de responsabilidade, no momento da entrega do(s) equipamento(s) onde assume a total responsabilidade sobre o(s) mesmo(s) Caso o competidor não devolva o equipamento, em condições de



funcionamento ao final do evento, independentemente do motivo (roubo, perda, danos propositais ou não, etc..) o mesmo deverá reembolsar o valor especificado no termo de responsabilidade para a organização em até no máximo 10 dias corridos.

A ficha técnica deverá conter:

- i. Número do PC;
 - ii. Número do trecho;
 - iii. Metragem da planilha, odômetro;
 - iv. Horário Ideal;
 - v. Horário de passagem;
 - vi. E, se possível, informar também as coordenadas Geográficas no formato Grau com decimal até 6ª casa.
- 19.6. Os dados de cada competidor serão coletados por 2(dois) (ou mais) coletor (es) de dados GPS, conforme descrito no item 19.1, em todo trajeto da prova, desde a largada até a chegada. A apuração será realizada através dos dados coletados, entre eles: hora com precisão de segundos e posição geográfica (latitude e longitude).
 - 19.7. O coletor de dados será removido na chegada do competidor, ou em outro local especificado pela organização. Se o aparelho não for devolvido, no local especificado pela organização, em até 60 minutos além do horário ideal do final da prova (de cada competidor) o concorrente será desclassificado, sem direito a reclamação. Será da responsabilidade do competidor a devolução do (s) aparelho(s) mesmo após o prazo, caso contrário será cobrado o valor definido no termo de responsabilidade. Fica facultado à organização, ler os gps entregue fora do prazo e emitir relatório individual de passagens do piloto, desde que ocorra antes da emissão/divulgação do resultado geral da etapa.
 - 19.8. A coleta de dados será feita em segundos arredondando sempre para o inteiro superior, e expressa no formato hh:mm:ss.
 - 19.9. O equipamento de GPS devesse atender as necessidades abaixo;
 - Não será permitida nenhuma instalação elétrica no veículo.
 - Para levantamento deverá ser usado um equipamento GPS similar ao utilizado para coleta dos dados dos competidores, ou seja que marque o track de 1 em 1 segundo.
 - 19.10. Poderá haver controle de velocidade máxima em qualquer trecho da prova, os limites quando estabelecidos, serão divulgados na planilha.
 - 19.11. Qualquer pico de velocidade de um competidor acima da velocidade máxima estabelecida no trecho implicará uma penalidade de 300 pontos por pico atingido. Haverá uma tolerância de 10% na velocidade máxima estabelecida e dentro da faixa de tolerância não haverá penalidade.
 - 19.12. Definição de pico de velocidade: Sempre que a velocidade exceder a velocidade máxima acrescida de sua tolerância, em mais de 10 segundos seguidos é considerado um pico.



19.13. A entrega das passagens individuais dos PCs, ocorrerá, no mínimo 30 minutos após o horário ideal do último piloto de cada categoria. O organizador poderá entregar em outro horário, observado o referido tempo mínimo.

20. FALHA NOS COLETORES (GPS)

20.1 Caso o competidor use qualquer outro modelo de GPS reserva, seu funcionamento fica sob responsabilidade do competidor, bem como a descarga e fornecimento dos dados.

20.2 O piloto que não tiver seus dados computados na ficha individual de passagens, decorrente de falha nos GPS principal e reserva. Deverá entregar arquivo com os dados de um coletor (GPS) próprio, caso tenha, até 40 minutos após a entrega oficial das fichas de passagens da categoria.

20.3. A responsabilidade de entrega do arquivo será do piloto ou de um representante que deverá registrar a entrega.

20.6. O arquivo do GPS reserva deverá ser entregue no ambiente onde se realiza a apuração e deve seguir as seguintes indicações: O arquivo deverá ser entregue em "pen drive USB" compatível com Windows XP ou superior no formato GTM compatível com Track Maker versão 13.0 ou superior, ou no padrão NMEA.

20.7. Os dados devem ser coletados de 1 em 1 segundo

20.8. O nome do arquivo deve seguir um padrão indicado pela responsável pela apuração e deve constar no regulamento complementar. Caso não conste no regulamento complementar, o arquivo deverá ter o nome do piloto seguido do número.

20.9. Em caso de falha nos GPS em uma das etapas, será atribuído ao competidor a pontuação relativa a uma posição imediatamente inferior a conquistada na outra etapa.

20.10. Em caso de falha nos GPS, nas duas etapas do Enduro, o piloto não terá classificação para efeito de premiação, entretanto pontuará para o Ranking com pontuação igual a média das etapas participadas e não descartadas em todo o campeonato 2019.

21. CLASSIFICAÇÃO E PONTUAÇÃO

21.1. A classificação na Prova será feita por ordem crescente de pontos perdidos durante a competição. A quem perder o menor número de pontos, cabe o primeiro lugar, e assim sucessivamente.

21.2. A classificação e pontuação do piloto em cada etapa do Campeonato, será exclusivamente por categoria, não havendo classificação ou pontuação pelo geral da Prova.

21.3. Para obter classificação na etapa, o piloto deverá ter passado em pelo menos 30% (trinta por cento) dos PC's ativados, com pontuação inferior a 1800 (mil e oitocentos) pontos. Aos que não obtiverem este desempenho, não será atribuída classificação na Prova ou pontuação para o Campeonato.



- 21.4. Em caso de empate no total de pontos entre dois ou mais competidores, o critério de desempate na etapa será:
- Maior número de PC's com 0 (zero) ponto perdido.
 - Persistindo o empate, deve-se passar para menor pontuação nos PC's em ordem inversa, do último ao primeiro e assim sucessivamente.
 - Persistindo o empate, será refeito o cálculo, somente para os pilotos empatados, retirando a tolerância e aplicando a regra.
 - Persistindo o empate, a vitória será dada ao piloto mais velho.
 - Persista o empate será feito um sorteio público para identificar o vencedor.
- 21.5. Em caso de empate no Enduro, isto é na soma da pontuação das duas etapas, o desempate será em favor do competidor que obteve melhor resultado na 2ª Etapa.

A PONTUAÇÃO A SER ATRIBUÍDA AOS PILOTOS:

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

- 21.6. Ao final do Campeonato, será proclamado Campeão, o piloto que houver somado o maior número de pontos, em cada categoria.
- 21.7. Em caso de empate no total de pontos entre dois ou mais competidores de uma categoria, o critério de desempate para definir o Campeão será: · melhor colocação para quem tiver maior número de primeiros lugares. Persistindo o empate, passa-se a considerar o maior número de segundos lugares e assim sucessivamente. Se mesmo assim persistir o empate, terá melhor classificação o piloto que obtiver a melhor colocação nas etapas em ordem inversa.
- 21.8. O Diretor de Prova de cada evento, poderá indicar 3 (três) pilotos, filiados no Estado, para ajudarem na organização de sua prova. A indicação deverá ser encaminhada a Comissão Estadual de Enduro de Regularidade da FMP, por escrito e obrigatoriamente, até 12 horas antes do início da primeira etapa do Enduro. Estes pilotos terão o papel de abrir ou fechar cada etapa da prova. A estes pilotos, para efeito de pontuação no campeonato, serão computados os seus melhores resultados no ano, tanto quanto o número de etapas da prova, após a organização da mesma. Fica limitado os créditos por piloto a um Enduro (prova), seja ela 2 ou mais etapas. Não havendo etapa posterior para usar os pontos como parâmetro, será utilizada a média das etapas anteriores participadas e não descartadas.
- 21.9. Pilotos filiados à outras federações, e pilotos com filiações regionais, que não sejam federados à FMP, não pontuarão no ranking do Campeonato Piauiense



de Enduro de Regularidade 2019. Esses pilotos serão automaticamente **DESCCLASSIFICADOS**.

21.10. Pilotos **DESCCLASSIFICADOS** perdem sua posição, conseqüentemente o próximo piloto na classificação herdará tanto a posição, quanto os pontos.

22. DESCARTE DE ETAPAS

22.1. Cada prova será dividida em 02(duas) etapas, haverá descarte de 02(duas) etapas válidas, os melhores colocados serão definidos na soma da conquista de pontos das etapas disputadas com (n-2).

22.2 Não haverá descartes de PC's;

22.3 Será atribuído ao piloto que participar da organização como abre trilha, fecha trilha ou levantamento à pontuação melhor obtida durante o campeonato, esse critério será aceito apenas para uma prova. Só serão permitidos no máximo de 04(quatro) pilotos por prova.

22.4 O piloto só pontuará se completar no mínimo de 50% (cinquenta por cento) dos PC's válidos na etapa.

22.5 Os valores das inscrições serão definidos pelo organizador de prova, tendo o valor mínimo de R\$ 140,00(cento e quarenta reais);

23. CERIMÔNIA DE PREMIAÇÃO:

23.1. O organizador deverá entregar os resultados dentro de um prazo de 01(uma) hora a partir do horário de chegada do último piloto. Deverá ser informado o horário no regulamento complementar da etapa. A organização terá uma tolerância de até 30 minutos.

23.2. O piloto que não estiver presente para receber a premiação perderá o troféu e apenas pontuará para o campeonato.

23.3. Caso o resultado não saia no horário previsto, o piloto poderá ir embora sem prejuízos e receberá o troféu e os pontos normalmente da etapa para o Campeonato.

23.4. Serão conferidos troféus para no mínimo 5 (cinco) primeiros colocados de cada categoria. A premiação poderá ser fornecida referente ao desempenho das 2 (duas) etapas ou mais, ou seja, um troféu pelo somatório da colocação das etapas. Se o enduro tiver mais de dois dias, os troféus poderão ser entregues referentes à prova total.

24. DEVERES DO PILOTO

24.1. É dever de todo piloto nas competições; Manter o mais alto espírito desportivo para com os demais concorrentes, antes, durante e após a competição.



- 24.2. Respeitar todas as disposições constantes no presente Regulamento, no Regulamento Complementar e seus adendos, bem como as disposições do Código Brasileiro de Motociclismo e Código Trânsito Brasileiro.
- 24.3. Conferir a planilha, verificando se não foi omitido referências ou defeito de impressão.
- 24.4. Conferir a transferência de trechos para o equipamento de navegação é de total responsabilidade do Piloto.

25. DEVERES DA ORGANIZAÇÃO

- 25.1. São deveres da organização em cada etapa; Fornecer trecho específico para aferição da quilometragem ou confeccionar a planilha sem média no primeiro trecho, (deslocamento), o qual servirá como aferição.
- 25.2. A aferição inicial do hodômetro da moto utilizada para criar o trecho de aferição deverá ser compatibilizada (aferido) com a distancia obtida com equipamento GPS.
- 25.3. Distribuir fichas individuais de passagem aos pilotos, de acordo com o horário estabelecido no regulamento complementar.
- 25.4. A organização deverá afixar no local de chegada, a partir do horário ideal de chegada do primeiro piloto, ficha técnica dos PCs contendo: Posição na planilha (trecho e medição quilométrica), Localização geográfica (latitude e longitude) e horário ideal por categoria.
- 25.5. A Organização deve informar, até 60 (sessenta) minutos antes da largada, o critério de médias, tempo seco ou chuva. Não havendo essa informação, permanece a constante do Regulamento Complementar.
- 25.6. Entregar ao Comissário da FMP, os resultados da Prova na seguinte forma:
 - 25.6.1. Ficha Técnica da Prova igual a do item 25.4
 - 25.6.2. Classificação das diversas categorias já com somatória de pontos ganhos para o ranking no formato exigido e fornecido pela FMP.
 - 25.6.3. Planilha de pontos perdidos das categorias, onde conste TODOS OS pontos perdidos em TODOS os PC's, organizado em um "tabelão";
 - 25.6.4. Fichas de inscrição devidamente preenchidas.
 - 25.6.5. Fornecer em mídia de CD ou PenDrive , Tracks relativo a etapa de pelo menos 10 pilotos, escolhido pelo Comissário da FMP, em formato GTM (Track Maker Versão igual ou superior 13.0), com trackpoint marcado de segundo em segundo.
- 25.7. Providenciar a abertura de todas as porteiras, cancelas e afins, pertencentes ao roteiro, evitando assim, que somente o primeiro piloto perca tempo nesta tarefa. Esta tarefa deverá ser feita por membro da Organização, que assume a condição de "piloto zero".
- 25.8. Entregar ao Comissário da FMP cópia dos ofícios enviados pelo organizador do evento, às autoridades competentes informando sobre a realização do evento.
- 25.9. Providenciar total e irrestrito acesso ao Comissário da FMP, a apuração dos resultados de cada etapa. Este Comissário deve ser informado de todos os detalhes da Organização da Prova, incluindo acesso às anotações dos PCs



- (manuais e eletrônicos) desde o momento da chegada destas informações à central de apuração, até as eventuais correções (devidamente fundamentada) que se façam necessárias.
- 25.10. Sinalizar de forma clara, os caminhos que não possam ser facilmente identificáveis por referências na planilha.
 - 25.11. A Organização da prova não deve permitir a participação de pilotos não confederados. Caso isto ocorra, o Organizador do evento deverá pagar uma multa no valor de R\$ 150,00 (cem e cinquenta reais) por cada piloto não filiado a CBM.
 - 25.12. Disponibilizar para o comissário da FMP os “Tracks” e “waypoint” da trilha e PCs no formato Track Maker, em uma mídia tipo CD-ROM ou Pen-Drive.
 - 25.13. Disponibilizar para o comissário da FMP, em envelope lacrado a ficha técnica dos PCs contendo: Posição na planilha (trecho e medição quilométrica), Localização geográfica (latitude e longitude) e horário ideal por categoria antes da largada de cada dia, este será aberto em público após a divulgação dos resultados.
 - 25.14. A organização da prova deverá equipar 2 (dois) “abre trilha” com gps, para comprovar com o “Track” que o percurso foi realizado. Caso tenha recurso de algum piloto sobre trechos que não tenha sido “coberto” pelo “abre trilha”, os PCs do referido trecho até o ponto que atenda as 3 condições: terceiro PMM, 5Km e 5 minutos, após a reentrada do “abre trilha” no roteiro, serão cancelados.

26. PENALIZAÇÕES

- 26.1. O Clube e/ou Organizador que não cumprir com os deveres estabelecidos neste regulamento, poderão sofrer penalizações pecuniárias no valor de uma inscrição para cada item não realizado, até a anulação de prova e conseqüente perda do direito de realizar prova válida para o Campeonato Piauiense no(s) ano(s) seguinte(s).
- 26.2. É proibido qualquer movimento, pressão ou manifestação dos pilotos, na véspera, no dia, ou após a competição, contrário às decisões dos Comissários Desportivos, Organizadores e Representante da FMP, acerca da Prova ou Campeonato. Tal atitude será punida com a suspensão do(s) faltoso(s) por no mínimo uma Prova do Campeonato
- 26.3. Nas Provas, os pilotos poderão ser penalizados pelas seguintes faltas:

a) Agredir com palavras qualquer membro da organização e entidades envolvidas.	Desclassificação
b) Informação errada ou incompleta na ficha de inscrição	Desclassificação
c) Manobras desleais contra outros concorrentes	Desclassificação
d) Troca de moto ou piloto durante a Prova	Desclassificação
e) Alteração, supressão ou inclusão de inscritos no jaleco e/ou adesivos oficiais	Desclassificação
f) Cortar caminho por cima de plantações, cortar cercar e outros	300 pontos



atos contra propriedade privada	
g) Ao chegar ao PC (sentido correto), tentar de qualquer forma avisar aos outros pilotos da localização deste	Desclassificação
h) Chegar ao PC por sentido contrário ou por caminho diferente do roteiro	900 pontos
i) Desrespeito às leis de trânsito inclui radar para velocidade máxima.	1.800 pontos
j) Pilotagem perigosa, excesso de velocidade, exibicionismo, em localidades habitadas, etc	300 pontos
k) Não entregar o GPS no a tempo determinado pela organização	Desclassificação
l) Tumultuar o trabalho do PC com pedidos insistentes e reclamações	300 pontos
n) A moto pilotada sem capacete pelo piloto, mecânico ou qualquer pessoa durante a Prova. Entende-se Prova a abertura do PC de vistoria de largada até o encerramento do PC de chegada	900 pontos
(o) O piloto conduzindo qualquer moto sem o uso adequado do capacete durante a prova. Entende-se prova, desde a abertura do PC de vistoria de largada até o encerramento do PC de chegada.	900 pontos
p) O piloto que sofrer duas desclassificações, poderá, a critério da Comissão de Enduro, ter suspensa sua participação em Provas (do Campeonato e extras), pelo prazo de até um ano	Desclassificação
q) Procurar informações sobre o roteiro da prova, andar no roteiro da prova antes do início da mesma para obter vantagens sobre os concorrentes. r) O piloto que passar o coletor GPS para outro conduzir na intenção de marcar o track. s) O piloto que conduzir o coletor GPS de outro piloto com intenção de marcar o track	Desclassificação

27. RECLAMAÇÕES E PROTESTOS

- 27.1. Reclamações contra a Prova ou piloto, deverão ser entregues por escrito à Organização de acordo com os seguintes prazos e devem estar acompanhados de valor igual à taxa de inscrição cobrada pelo evento.
- 27.2. Protestos ou recursos contra o resultado deverão ser entregues até 15 (quinze) minutos após a entrega da planilha de pontos perdidos por categoria, ou em até 30 (trinta) dias, no caso de divulgação dos resultados em data diferente ao da Prova.
- 27.3. Protestos ou recursos referentes à Planilha (mapa da prova), problemas no roteiro como porteira fechada, indicações de caminho duvidosas, indicações de caminho erradas, caminhos obstruídos, atitudes anti-desportiva de algum competidor deverão ser entregues até 30 (trinta) minutos após a chegada teórica do competidor e impreterivelmente antes da entrega das planilhas de pontos perdidos por categoria.



- 27.4. Durante os prazos acima, o diretor da prova e/ou comissários desportivos deverão estar presentes no local do evento, à disposição dos concorrentes, para recebimento de protestos/reclamações.
- 27.5. Se a Organização não puder dar solução ao protesto, em tempo hábil, deverá ser marcada nova data e local para entrega de resultados e troféus da categoria.
- 27.6. Se o protesto for procedente, o valor depositado será devolvido ao protestante, caso contrário, reverterá para FMP.
- 27.7. Caso o clube, (filiado e em dia com a FMP) ao qual o piloto que impetrou o recurso é filiado, não concorde com a decisão, poderá (até cinco dias úteis após a divulgação do resultado) e mediante depósito no valor de R\$ 500,00 (quinhentos reais), recorrer a Comissão Estadual de Enduro da FMP, estando esta comissão soberana para julgar tal reclamação. O piloto e o clube deverão acatar o resultado sem ter o direito de recorrer à justiça comum.
- 27.8. O competidor poderá usar os dados gravados por um GPS próprio como argumento de um protesto ou recurso contra a falta de registro de tempo do competidor no PC ou contra a anotação de penalização de sentido contrário.
- 27.9. O GPS deve ser configurado para gravar dados em intervalos de 1 em 1 segundo
- 27.10. Os dados do GPS devem ser entregues à organização no formato Track Maker em uma mídia tipo CD-ROM ou Pen-Drive.
- 27.11. A FMP poderá disponibiliza um computador para transferência dos dados do GPS mas competidor deve fornecer o cabo e programas auxiliares para transferência dos dados.

28. SEGURANÇA

- 28.1. **ATENÇÃO!** Os locais e trilha por onde geralmente passa o roteiro de uma competição possuem fauna e flora diversificadas, sendo latente a possibilidade do mesmo vir a se deparar no trecho percorrido com animais peçonhentos: cobras, aranhas, abelhas, maribondos, etc., que poderá através de mecanismos de autodefesa vir a causar acidentes, bem como poderá o atleta ainda sofrer choques abruptos com galhos de árvores, buracos e depressões existentes no trecho e no percurso, assumindo, em vista do conhecimento prévio destas possibilidades, todos os riscos decorrentes deste fator fortuito com relação aos quais considera o prestador de serviço (organizadores do evento) integralmente isento de qualquer responsabilidade.
- 28.2. Um sistema de segurança e primeiros socorros se estabelecerão de tal forma que possa ir ajudar aos competidores, a qualquer lugar e no prazo mais breve possível.
- 28.3. Somente os veículos da organização, dos serviços médicos, segurança e dos meios de comunicação cuja presença seja considerada indispensável terão autorização para entrar no percurso.
- 28.4. Em caso de acidente, a organização prestará auxílios emergenciais de primeiros socorros no tempo mais breve possível depois levará o competidor via terrestre



até o hospital de emergência mais próximo, cabendo à equipe de apoio do atleta a partir daí a total responsabilidade em acompanhar seu atleta inclusive arcando com todas as despesas médicos/hospitalares.

- 28.5. Ao inscrever-se na competição o piloto assumi estar gozando de boa saúde e bem treinado, preparado para disputar uma competição desta natureza. A direção da prova tem o direito de impedir um competidor de continuar a corrida na presença de um médico da organização ou qualquer outro médico reconhecido pelos organizadores da corrida.

29. DISPOSIÇÕES GERAIS

- 29.1. Os casos dúbios, não previstos, as dúvidas, incorreções e divergências na interpretação do presente Regulamento serão decididos pela comissão de júri da prova.
- 29.2. A FMP poderá instalar equipamento(s) GPS em competidores, aleatoriamente, no sentido de observar/manter controle de qualidade sobre a apuração.
- 29.3. O Clube ou empresa organizadora da prova, repassará à FMP através de depósito bancário ou autorização de débito na conta corrente da FMP a importância de R\$ 18,00(dezoito reais) por piloto inscrito na competição referente a taxa de Alvará de Prova, até 1(hum) dia útil após a realização da Prova. Prazo poderá ser acordado com o Diretor da modalidade.
- 29.4. Fica facultado aos pilotos elegerem um representante em cada prova um piloto participante, para agir como interlocutor entre pilotos e Juri de prova.
- 29.5. O organizador poderá colocar Radar somente em deslocamento e especificado na planilha, Início, Fim e velocidade.

30. COMPETÊNCIAS

Compete ao Diretor de Prova:

- a) Decidir pela escolha de médias entre tempo seco ou de chuva, se a planilha possuir opção;
- b) Decidir pela validade ou não, de PC situado após ação de agentes não naturais sobre concorrentes, descrito no item 15.1;
- c) Decidir pela aceitação ou não, de recurso impetrado por concorrente, contra outro concorrente;
- d) Desclassificar piloto (s) por infração ao Regulamento;
- e) Decidir, juntamente com o Comissário da FMP e o representante do Clube organizador, pela aceitação ou não de recurso contra resultado;

Compete ao Comissário de Enduro, nomeado pela FMP:

- a) Julgamento de protestos contra a Prova e/ou Diretor;
- b) Julgamento da validade ou não da Prova para o Campeonato;

Competem ao Júri de Prova, nomeado pela FMP (Comissário):

- a) Julgamento de protestos.
- b) Cancelamento de Pcs;
- c) Julgamento de desclassificações e suspensões dos pilotos;



d) Aplicar punição a piloto que tenha cometido qualquer infração aos Regulamentos.

Fazem se cumprir as regras oficiais.

Teresina, 21 de Janeiro de 2019.

Francisco Pitombeira Dias Filho
Presidente - FMP

Zenardo Maia
Diretor Técnico - FMP