

Troféu Regional TT do Nordeste 2016

Regulamento

1. Generalidades

1.1. Definições

Este é um troféu criado por uma Comissão Organizadora do TT do Nordeste e incluirá provas várias de TT. Todas as provas decorrem no Nordeste de Portugal. Nele podem participar todos os cidadãos nacionais e estrangeiros, sem necessidade de qualquer licença desportiva.

O presente troféu visa promover o gosto pelo TT, conferindo a oportunidade de os pilotos amadores poderem competir a baixos custos.

As provas terão organizações próprias, responsáveis pelos respectivos resultados e prémios. No entanto, este troféu terá prémios próprios a distribuir por, pelo menos, os três primeiros classificados em cada prova, somando a esses um prémio final para o vencedor de cada categoria.

As provas poderão ser Rampas (subida cronometrada), Especial Cronometrada (circuito fechado cronometrado, ao estilo do Enduro), Resistências (provas tt em circuito fechado, de duração pré-determinada), provas de Motocross e Especial Extreme (prova cronometrada em trialeiras ou com obstáculos de difícil transposição, ao estilo do Enduro).

A inscrição será feita com o disposto no código desportivo.

1.2 Inspeção de provas

As provas do TRttN serão objecto de uma inspecção prévia antes da sua realização, tendendo a verificar as condições de segurança e desportivas dos percursos. Esta inspecção será efectuada por um delegado da Comissão ou nomeado por esta.

2. Regulamentação

Uma prova do TRttN é disputada em conformidade com o regulamento particular de cada prova, distribuído aos pilotos nos dias antecedentes da mesma, ou afixada em local visível antes da partida, sendo depois devidamente esclarecida em briefing aos pilotos.

3. Classes e Categorias

3.1 Serão admitidos a participar todos os veículos, repartidos pelas seguintes classes e sub-classes:

MOTOCICLOS

Classe TT1 – motores de 2 tempos até 175cc ou com motores a 4 tempos até 275cc.

Classe TT2 – motores a 2 tempos acima de 175cc ou motores a 4 tempos com mais de 275cc.

Sub-Classe

Promoção1 – pilotos até aos 16 anos (efectuados até ao início do Troféu)

Promoção2 – motos até aos 150cc.

QUADS

Classe Q1 – de motores superiores a 400 cc.

Classe Q2 – de motores até 400 cc.

Sub-Classe

Promoção1 – pilotos até aos 16 anos (efectuados até ao início do Troféu)

Promoção2 – motos até aos 150cc.

Nota: todos os casos que possam suscitar dúvidas quanto à classe a que pertencem serão analisadas pelo Júri de Comissários presentes nas provas.

3.2 Na medição da cilindrada admite-se a tolerância correspondente à rectificação máxima de fábrica prevista na ficha técnica do motociclo (1mm no diâmetro salvo prova em contrário).

4. Pilotos Admitidos

4.1 Quaisquer cidadãos nacionais ou estrangeiros.

4.2 Durante o desenrolar da prova, se o concorrente é uma pessoa moral, todas as suas obrigações e responsabilidades deverão ser incumbidas na totalidade, solidariamente e individualmente pelo piloto declarado na ficha de inscrição.

4.3 Qualquer atitude ou acção fraudulenta efectuada pelo concorrente ou pelo piloto será julgada pela Comissão Organizadora do TT do Nordeste, que decidirá a penalização que pode ir até à desclassificação do Troféu.

4.4 Os pilotos serão responsáveis pelas suas assistências e pelo comportamento das pessoas que as integram. As atitudes anti-desportivas ou de falta de respeito à ordem vigente durante uma prova por parte das pessoas que integram uma assistência poderão vir a ser reflectidas em sanções a aplicar ao piloto. Estas sanções poderão ser do tipo penalidades em tempo ou exclusão da prova, decididas pelo Júri da Prova.

4.5 A numeração em cada prova será da responsabilidade das organizações. Será no entanto facultado publicidade obrigatória a todos os participantes no troféu. Os pilotos usarão o mesmo número no decorrer do Troféu.

5. Relações com os pilotos e com os concorrentes

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

- nas partidas e chegadas das etapas;
 - nas neutralizações e reagrupamentos.
- Compete aos responsáveis pelas relações com os pilotos e concorrentes:
- informar as equipas e manter com elas uma relação de consertação;
 - informar com precisão a todas as questões postas;
 - dar todas as informações ou indicações complementares relativas à regulamentação e ao desenrolar da prova;
- evitar a transmissão ao Júri de Comissários Desportivos de questões que possam ser resolvidas através de explicações precisas, exceptuando as reclamações.

7. Inscrições

7.1 Todos os pilotos que desejem participar numa prova de todo o terreno devem preencher correctamente a ficha de inscrição na prova e enviá-la ao Secretariado da prova acompanhada do montante da inscrição, até à data definida no Regulamento Particular.

7.2 Até ao momento da verificação o concorrente poderá livremente substituir o motociclo inscrito por outro.

7.3 Com a assinatura da ficha de inscrição na prova o concorrente aceita submeter-se a todos os regulamentos aplicáveis à prova.

8. Identificação

8.1 A Organização de uma prova todo o terreno fornecerá, caso necessite, a cada piloto três placas e um dorsal (facultativo para as organizações) com os números de prova, sendo as medidas máximas das placas de 18 cm x 22 cm. As placas terão o fundo branco, sendo os números pretos.

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

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

9. Circulação

9.1 É interdito, sob pena de desclassificação:

- a) rebocar ou fazer transportar a moto dentro do percurso;
- b) bloquear ou dificultar, intencionalmente, a passagem dos outros concorrentes;
- c) circular fora do percurso ou em sentido contrário a este.

10. Assistências

10.1 Durante toda a prova só são permitidas as reparações, executadas por outros que não o piloto, e abastecimentos, em zonas criadas para o efeito pela organização. É expressamente proibido o abastecimento de combustível com o motor em funcionamento assim como a utilização de depósitos suplementares não fixados permanentemente à estrutura do motociclo e ligados ao depósito principal. O não cumprimento deste artigo poderá ser punida com a desclassificação.

10.2 É igualmente proibida qualquer ajuda aérea, assim como a utilização de material radioamador ou receptores HF, VHF, CB e rádio telefone. O não cumprimento deste artigo poderá ser punido com a desclassificação.

10.3 O piloto deve abrandar ao entrar numa zona de assistência (ZA). A circulação em sentido contrário ao da prova numa ZA é proibida. Caso o piloto ultrapasse o local da sua equipa de assistência deverá retroceder com a moto desligada e empurrada à mão. O não cumprimento deste artigo poderá ser punido com a desclassificação, caso seja contemplada em regulamento particular.

11. Sector Selectivo

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

11.2 Na partida para o sector selectivo, logo que a moto pare diante do controlo de partida, o controlador anunciará os 30 segundos, 15 segundos, e os últimos cinco segundos um a um, após o que será dado o sinal de partida que deverá ser seguido do arranque imediato do piloto.

Um atraso de mais de 30 segundos depois de dada a partida será penalizado com dois minutos.

11.3 Uma partida efectuada antes do sinal do controlador será penalizada com 2 minutos. Esta penalização não exclui sanções mais graves que poderão ser aplicadas pelo Júri de Comissários Desportivos, particularmente no caso de repetição da infracção.

A cronometragem far-se-á sobre a linha de chegada.

11.4 Salvo disposição em contrário do regulamento particular a assistência durante um sector selectivo só poderá ser feita pelo próprio piloto ou por outro piloto ainda em prova.

11.5 Serão criadas, pela organização da prova, zonas de assistência onde serão permitidas reparações, mudanças de pneus e reabastecimento.

12. Sinalização da Prova

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

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

Recomenda-se que a marcação seja supervisionada por alguém com experiência de competição todo o terreno em moto e que um critério uniforme seja mantido em todo o percurso.

No Anexo 2 apresentam-se as regras básicas a serem observadas neste capítulo.

13. Equipamento

13.1 Todo o condutor deve estar equipado com:

- Capacete de protecção adequado e homologado (homologações FIM);
- Vestuário de protecção de material resistente apropriado e cobrindo a totalidade dos membros;
- Luvas e óculos ;
- Botas próprias para competição.

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

14. Reclamações

Qualquer reclamação relativa a uma prova, só poderá ser feita até meia hora após a publicação dos resultados. Será sempre dirigida à organização e da sua inteira responsabilidade.

Qualquer outra reclamação sob o despacho do Troféu só poderá ser feita até 12 horas após a publicação dos resultados ou do facto, e mediante a apresentação de uma caução de 100 euros, que será devolvida

caso seja provada a razão do reclamante. Será sempre dirigida à comissão organizadora.

15. Classificações

15.1 A cronometragem será da responsabilidade da Organização.

15.2 As penalizações serão expressas em horas, minutos, segundos e fracções de segundo. A classificação final será obtida pela adição dos tempos realizados nos sectores selectivos e as penalizações. Aquele que obtiver o menor tempo será proclamado o vencedor da prova, o seguinte será o segundo e assim sucessivamente. As classificações por classes serão determinadas da mesma forma.

15.3 Em caso de empate os concorrentes serão classificados ex-aequo.

15.4 As classificações oficiais da prova serão afixadas no quadro oficial da prova num período nunca superior a dez horas depois do encerramento do controle de chegada.

16. Cálculo de pontuações para o Troféu Regional TT do Nordeste

16.1 Pontuam os três resultados das três provas do TRttN.

Haverá uma classificação geral para as motos, compreendendo os pilotos das classes 1 e 2 e uma classificação geral para os quads.

16.2 A todos os participantes classificados da geral e de cada classe serão atribuídos pontos conforme a seguinte tabela classificativa:

| | | | | | | | |
|-----|-----------|-----|-----------|-----|----------|------------|----------|
| 1º- | 25 pontos | 7º | 15 pontos | 13º | 9 pontos | 19º | 3 pontos |
| 2º- | 22 pontos | 8º | 14 pontos | 14º | 8 pontos | 20º | 2 pontos |
| 3º- | 20 pontos | 9º | 13 pontos | 15º | 7 pontos | ...apartir | |
| 4º- | 18 pontos | 10º | 12 pontos | 16º | 6 pontos | 22º | 1 ponto |
| 5º- | 17 pontos | 11º | 11 pontos | 17º | 5 pontos | | |
| 6º | 16 pontos | 12º | 10 pontos | 18º | 4 pontos | | |

O piloto que obtiver maior número de pontos na respectiva classificação geral será declarado vencedor do Troféu. O piloto que obtiver maior número de pontos na classe será declarado vencedor da classe onde concorreu.

Em caso de empate será declarado vencedor do Troféu o piloto que tenha obtido maior número de primeiros lugares, segundos lugares e assim sucessivamente. Esta regra também se aplica para desempate para qualquer lugar do troféu ou classe. Se mesmo assim a igualdade subsistir quanto ao vencedor, o resultado será dado em função do melhor resultado na última prova.

Em cada prova, e em caso de ex-aequo na classificação, os pilotos em questão obterão, para cada um, os pontos correspondentes a esse lugar da classificação. O piloto classificado imediatamente a seguir obterá os pontos correspondentes à sua classificação.

Exemplo:

| | | | | | |
|----------|---|--------|----|---|-----------|
| Piloto A | - | 3h 20m | 1º | - | 25 pontos |
| Piloto B | - | 3h 20m | 1º | - | 25 pontos |
| Piloto C | - | 3h 25m | 3º | - | 16 pontos |

16.3 No final do Troféu Regional o primeiro classificado de cada classe receberá um diploma e um troféu. O segundo e o terceiro classificados receberão um troféu.

17. Casos Omissos

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

Anexo 1

Calendário provisório

5 de Junho de 2016 – Especial Cronometrada de Vimioso.

11 de Setembro de 2016 – Rampa de Vinhais

16 de Outubro de 2016 – ResistênciaTT da União.

Anexo 2

Sinalização

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

1 A marcação do percurso deverá ser feita com o recurso a manga plástica de cor e sinais apropriados.

2 É proibido utilizar manga vermelha e branca na marcação ordinária do percurso, bem com manga monocromática branca.

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

4 A manga de sinalização do percurso deve ser preferencialmente de cor viva ou, no caso de ser branca, ter inscrições em destaque.

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

6 As indicações de mudança de direcção devem ser claras, de preferência constituídas por setas vermelhas simples sobre fundo branco rectangular com 30 cm x 35 cm.

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

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

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

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