



REGULAMENTO DOS CAMPEONATOS NACIONAIS DE MOTOCROSS JUVENIL, MOTOCROSS E SUPERCROSS

ÍNDICE GERAL

ANEXO 01	MOTOCROSS JUVENIL
ANEXO 02	REGULAMENTO GERAL DE MOTOCROSS E SUPERCROSS
ANEXO 03	REGULAMENTO DE MOTOCROSS
ANEXO 04	CAMPEONATO NACIONAL DE SUPERCROSS
ANEXO 05	CAMPEONATO REGIONAL PENTA CONTROL – NORTE
ANEXO 06	CAMPEONATO REGIONAL RÓMOTO – CENTRO/SUL
ANEXO 07	TROFÉU VINTAGE MX
ANEXO 08	TROFÉU SX – INICIADOS
ANEXO 09	TROFÉU SX – MINIMOTO
ANEXO 10	NORMAS DE CONSTRUÇÃO DE CIRC. DE MOTOCROSS
ANEXO 11	NORMAS DE CONSTRUÇÃO DE CIRC. DE SUPERCROSS
ANEXO12	MINUTA DO REGULAMENTO PARTICULAR MOTOCROSS

ANEXO 01

Motocross Juvenil

DEFINIÇÃO

Entende-se por Motocross Juvenil o início de uma actividade desportiva na área do motociclismo - neste caso específico do Motocross - cujos praticantes serão do sexo masculino e feminino, com idades compreendidas entre os 6 e os 15 anos, desde que possuam os requisitos necessários para a prática desta modalidade.

OBJECTIVO

Sem nunca descurar o aspecto competitivo será de ter em conta a idade dos praticantes, zelando pela sua integridade, na forma mais correcta possível de estar no desporto.

Desporto motorizado não deverá ser no entanto só competição, mas também uma forma de lazer, de dar largas às emoções de forma racional e controlada. Será prevenção rodoviária, pois saber andar de moto no dia-a-dia terá aqui uma escola, um espelho para os outros jovens - e isso então é prevenir.

Será uma ocupação de tempos livres que ao ser racional será saudável, desviará as atenções dos jovens de determinados vícios tais como drogas, tabagismo, álcool, etc. etc. que são de elevado risco e de difícil controlo.

A finalidade é tão vasta que quanto maior for a honestidade que cada um de nós colocar neste projecto, maior será a certeza de dignificarmos o motociclismo.

MOTOCROSS JUVENIL

Haverá lugar aos Campeonatos Regionais OPEN de Infantis nas Classes A e B e ao Campeonato NACIONAL OPEN de Iniciados.



No que diz respeito ao Campeonato REGIONAL OPEN de INFANTIS, o mesmo é composto por duas Classes, (A e B), que participarão em provas distintas, ou seja, haverá 2 mangas da Classe Infantil A e 2 mangas da Classe Infantil B, podendo as mesmas serem realizadas no mesmo dia e local ou individualmente em dias e locais diferentes.

1. PARTICIPANTES/ CLASSES

1.1 Infantis A

Classe aberta a pilotos com idades compreendidas entre os 6 e os 8 anos, inclusive.

1.2 Infantis B

Classe aberta a pilotos com idades compreendidas entre os 8 e os 11 anos, inclusive.

1.3 Responsabilidades

A responsabilidade pela participação nas provas e no Campeonato é assumida integralmente pelos pais dos pilotos, que terão obrigatoriamente de aceitar essa responsabilidade por escrito.

1.4 Participação

A participação nas provas é limitada aos possuidores de uma Licença Desportiva emitida pela FNM para estas classes.

Ao requerer esta licença deverão os pais dos pilotos apresentar os seguintes documentos:

1.4.1 Bilhete de identidade do piloto ou cédula;

1.4.2 Atestado médico passado pelo Centro de Medicina Desportiva em impresso próprio.

1.4.3 Autorização do pai ou encarregado de educação reconhecida notarialmente, na qual autoriza a sua participação nas provas dos Campeonatos e Troféus organizados pela FNM, assim como assume toda e qualquer responsabilidade dos possíveis acidentes, quer pessoais quer com terceiros, ocorridos durante a realização das competições.

1.4.4 Para renovação da Licença Desportiva, apenas terão que ser respeitados os pontos 1.4.2 e 1.4.3.

2. CONDIÇÕES DE INSCRIÇÃO

2.1 Prazo de inscrição

2.1.1 Os pilotos obrigam-se a enviar para a sede da Federação de Motociclismo de Portugal a sua inscrição até 10 dias antes da realização das provas agendadas para os Campeonatos Nacionais respectivos, após este prazo, serão penalizados em 50% do seu prémio de classificação.

Nota: O envio da sua inscrição poderá ser feita por FAX ou carta onde contará a data do carimbo do correio. O Formulário de inscrição será fornecido pela Secretaria da Federação aquando do envio do pedido da emissão de Licença Desportiva para a época de 2008.

2.1.2 Penalizações

No caso de um ou mais pilotos faltarem às provas para as quais se inscreveram, deverão justificar a sua ausência por carta ou fax para a Secretaria da Federação até 48 horas antes da data da prova, salvaguardando-se casos excepcionais e devidamente justificados no dia seguinte à prova, sob pena de na prova ou provas seguintes terem que pagar ao Delegado à prova a importância de EUR: 25,00, que reverterá para a organização lesada.

2.1.3 Multa

No caso de um ou mais Pilotos não fazerem a sua inscrição nos moldes anteriores até 72 HORAS ANTES para a sede da Federação, ficam sujeitos a uma multa de EUR: 25,00, que deverá ser paga no acto das verificações documentais da prova onde vai participar.

3. MOTOCICLOS

As manifestações de Motocross Juvenil são abertas às seguintes categorias de motociclos:

3.1 Classe Infantil

3.1.1 Infantis A



Motociclos da Categoria I, Grupo A1, com cilindrada até 50cc, com velocidades e até 80cc sem velocidades.

Estas motos não poderão sofrer nenhuma alteração às suas características originais conforme fabricação, pelo que será necessário aquando da sua inscrição no referido Campeonato, virem acompanhadas da ficha de homologação respectiva.

3.1.2 Infantis B

Motociclos da Categoria I, Grupo A1, com cilindrada até 65cc, com ou sem velocidades.

3.1.3 Alterações técnicas admitidas às Classes A e B

- a) É permitido “mexer” no cilindro (janelas e piston), desde que não se altere a sua cilindrada.
- b) É permitido trocar de escape e ponteira mesmo não sendo originais.
- c) É permitido trocar de suspensões por outras que não sejam originais, desde que não se altere o seu curso.
- d) É permitido trocar de amortecedor desde que não se altere o seu curso.
- e) É permitido alterar o carburador, mas mantendo sempre o original.
- f) É permitido alterar a culassa (forma da câmara de combustão), e rebaixá-la, mas não é permitido alterar para uma culassa com câmaras postizas.
- g) É permitido alterar o tipo de guiador (segundo o Regulamento de MX) e a altura do mesmo através de calços.
- h) É permitido mudar de punhos e manetes por outros de outras marcas.
- i) É permitido alterar a altura do banco através de espumas com alturas diferentes do original ou cortar o mesmo.
- j) É permitido mudar de rodas por outras com as mesmas dimensões.
- l) É permitido mudar os pneus originais por outros de outras marcas.
- m) É permitido alterar os plásticos por outros de marcas e formatos diferentes.
- n) É permitido alterar o sistema de travagem através de pastilhas diferentes e tubos de travão, mas não é permitido alterar a pinça e bomba de travões por elementos diferentes dos originais.
- o) É permitido alterar a relação de caixa através de cremalheiras e pinhão diferentes dos originais bem como a corrente de transmissão.
- p) Não é permitido alterar o sistema de ignição do motor.
- q) Não é permitido alterar as mesas de direcção nem substituir por outras de marcas diferentes.
- r) Não é permitido o uso de titânio nos parafusos e eixos das motos.

NOTA: Todas as alterações que não se insiram nas acima mencionadas, são interditas.

3.2 Iniciados

Motociclos da Categoria I, Grupo A1, , com o máximo de 6 velocidades. com cilindrada até 85cc-2T e 150cc – 4T

3.3 Tipo de Motociclos

Os motociclos poderão ser de construção artesanal ou adaptados, mas sempre respeitando as normas de segurança exigidas no Regulamento Técnico da FIM como sejam:

- a) Guarda-lamas;
- b) Travões em óptimas condições de funcionalidade;
- c) Pneus adequados à prática do motocross;
- d) Silencioso ou abafador de ruído.
- e) Corta correntes



4. PISTAS (Percurso)

4.1 Especificações do percurso

O percurso de uma pista de Motocross Juvenil terá de possuir um perímetro mínimo de 400 metros e um máximo de 1000 metros para as Classes Infantis.

4.2 Largura

A largura mínima será de 5 metros.

4.3 As pistas deverão ser concebidas considerando sempre em primeiro lugar a segurança dos pilotos e só depois o aperfeiçoamento técnico e desportivo.

4.4 As pistas deverão sempre que possível estar implantadas em terreno plano, ser suficientemente sinuosas e possuir rectas pequenas, sem saltos considerados perigosos para ambas as classes e os obstáculos deverão ser naturais e fáceis de transpor.

4.5 É obrigatório um sistema de rega que permita regar antes das provas, de modo a que a visibilidade e a segurança sejam asseguradas.

5. VERIFICAÇÕES TÉCNICAS

NOTA: As Verificações Técnicas e documentais deverão ser efectuadas dentro dos horários estabelecidos em Regulamento Particular. No caso de o Piloto chegar após o encerramento previsto no referido horário, poderá participar na prova se o período de tempo de atraso não exceder os 15 minutos, através do pagamento de uma MULTA de 25,00 EUROS, que reverterá para a organização do evento. Depois de ultrapassado o referido período de 15 minutos, já não poderá tomar parte no evento.

5.1 Verificação Documental

A verificação de documentos é obrigatória. As organizações devem certificar-se da identificação do piloto, através da validade da sua Licença Desportiva Nacional, bem como do original do seu B.I. ou Cédula Pessoal.

5.2 Verificação Técnica

As verificações técnicas deverão incidir sobre o motociclo, como indica o ponto 3.3 deste Regulamento, e sobre o equipamento dos pilotos.

No que diz respeito ao Campeonato Regional Open de Infantis, os mesmos poderão apresentar 2 motociclos às V.T. no decorrer da época de 2009, mas em 2010 só poderão apresentar 1 motociclo nas V.T.

5.3 Verificação Final

Os 3 (três) primeiros motociclos classificados de cada manga devem no final da última manga dirigir-se para o Parque Fechado, sob pena de desclassificação caso não o façam.

5.4 Os motociclos deverão permanecer no Parque Fechado durante os trinta minutos seguintes.

Os 30 minutos começam 5 minutos após a chegada do vencedor.

6. HORÁRIOS

Os horários serão os indicados no Regulamento particular da Prova.

7. TREINOS

7.1 Treinos Livres

Os pilotos deverão sair para a pista, para os treinos ou competições, devidamente equipados.

O tempo de treinos para as classes Infantis não poderá ser inferior a 10 minutos e de 15 minutos para a Classe de Iniciados.

NOTA: Uma vez que não há lugar a treinos cronometrados nas Classes de Infantis, estes deverão ter sempre que possível 2 Treinos Livres.

7.2 Treinos Oficiais/ Cronometrados



Os Treinos Oficiais/ Cronometrados são obrigatórios e o tempo mínimo previsto pela organização é de **15** minutos somente para a Classe Iniciados.

Nas Classes de Infantis, a entrada nas grelhas de partida para a primeira prova dos Campeonatos será feita pela ordem das classificações dos **C.N. 2008** e as seguintes pelas classificações dos respectivos Campeonatos.

Nota: Os restantes Pilotos que não se encontrarem classificados, entrarão na grelha de partida por sorteio.

7.2.1 Quando o número de pilotos for igual ou inferior a 40, os pilotos treinam todos em conjunto e são apurados para a corrida os 30 pilotos com menor tempo por volta, sendo 1.º e 2.º reservas os pilotos que obtiverem os 31.º e 32.º menores tempos, respectivamente.

7.2.2 Quando o número de pilotos for superior a 40, dividir-se-ão em dois grupos, por sorteio, e far-se-á uma sessão de treinos cronometrados para cada grupo, apurando para a corrida os 15 melhores tempos de cada grupo, ficando os pilotos com os 16.º tempos como reservas.

7.2.3 A entrada para a formação da grelha de partida no caso de haver só um grupo, será de acordo com a classificação dos menores tempos obtidos, por volta e por cada piloto.

7.2.4 A entrada para a grelha de partida, no caso de haver dois grupos, terá a seguinte ordem: em primeiro lugar entra o piloto mais rápido independentemente do grupo, e depois entra o primeiro do outro grupo, continuando depois a entrada a ser alternada - um de cada grupo independentemente do tempo ser ou não inferior ao do outro grupo.

7.2.5 O piloto que é primeiro reserva será o piloto do grupo que fez o menor tempo.

7.2.6 No caso dos circuitos estarem homologados para 40 pilotos, sobe em 10 o número de pilotos apurados, dependendo do Regulamento Particular da Prova.

7.3 Quando não houver condições que permitam a realização de treinos cronometrados, a entrada para a grelha, será feita de acordo com a classificação do Campeonato.

7.3.1 No caso de não poderem ser levados a efeito os Treinos Cronometrados haverá lugar a uma 2ª sessão de Treinos Livres (só para a Classe de Iniciados).

7.4. – Quando o número de Pilotos nas Classes Infantis for inferior a **3**, a prova não contará para o respectivo Campeonato, e os mesmos participarão na outra Classe caso haja lugar à mesma, e as classificações que obtiverem serão as constantes do respectivo Campeonato, ou seja, da Classe em que participarem..

8. TEMPO DAS COMPETIÇÕES

8.1 Classe Infantil

As provas da classe Infantil serão disputadas em 2 (duas) mangas de 10 minutos mais 2 voltas.

8.2 Classe Iniciados

As provas da classe de Iniciados serão disputadas em 2 (duas) mangas de 15 minutos mais 2 voltas.

8.3 Um intervalo de 90 minutos é obrigatório entre o fim dos treinos oficiais e o início da primeira manga, e de 30 minutos entre cada manga.

8.4 - Para que um piloto se classifique é necessário percorrer 50% do número de voltas do primeiro classificado, sendo obrigatório cortar a meta após a passagem do 1.º classificado.

9. ZONA DE PARTIDA

A zona de partida deverá ter no mínimo 30 metros de largura.

A linha direita até à primeira curva deverá ser no mínimo de 60 metros.

Grelha de Partida: A utilização de uma grelha de partida é aconselhável para a classe de Iniciados.

Quando não existir grelha, a partida deverá ser dada pelo abaixamento rápido de uma bandeira.

Pré-Grelha ou Zona de Espera: Os pilotos são obrigados a colocar as suas máquinas na zona de espera até dez minutos antes da partida de cada manga.



Ajudas na partida: Só é permitida a ajuda aos pilotos da classe Infantil, e esta só poderá ser prestada para manter o equilíbrio do piloto durante o arranque.

- A ajuda aos pilotos na classe de Iniciados é interdita.

10. AJUDA EXTERIOR

A ajuda exterior é permitida apenas para os pilotos das classe Infantis, desde que seja para:

- Levantar um piloto caído e colocá-lo em marcha;
- Na passagem de uma zona difícil (lama, subida ou descida);
- Os pais ou assistentes dos pilotos ao prestarem ajuda deverão ter em conta não prejudicarem outros pilotos.

11. SINAIS OFICIAIS

Deverão os pilotos ser instruídos pelos pais (encarregados de educação) acerca do significado das bandeiras e de outras normas respeitantes à segurança nas pistas (ultrapassagens a pilotos mais lentos, etc.).

Significado das bandeiras:

Bandeira amarela fixa: Perigo, existe um concorrente caído. Conduzir lentamente.

Bandeira amarela agitada: Perigo imediato, preparar para parar, se necessário. Proibido ultrapassar.

BANDEIRA BRANCA COM CRUZ VERMELHA – Proibido saltar obstáculos e ultrapassar.

Bandeira azul agitada: Atenção, deve ceder passagem a um concorrente que lhe vai dar uma volta de avanço.

Bandeira vermelha: Paragem obrigatória para todos os pilotos.

Bandeira preta fixa c/ n.º do piloto: Paragem para o piloto em questão.

Bandeira de xadrez Preta e Branca: Fim de prova.

12. PLACAS DE IDENTIFICAÇÃO E DORSAIS

Deverão seguir o estabelecido nos pontos 4 e 5 do Regulamento Geral de Motocross.

As cores para as placas são as seguintes:

INFANTIS - Fundo vermelho com número branco

INICIADOS - Fundo branco com o número vermelho

Os pilotos Campeões Nacionais, poderão usar as placas com o fundo verde e vermelho e o número um (1) em amarelo.

13. SEGUROS

As organizações obrigam-se a segurar os pilotos através de um Seguro de Responsabilidade Civil no valor de 4.788.400,00 E sendo este seguro da responsabilidade das mesmas.

14. NÚMERO DE PROVAS

O número de provas previstas para os **Campeonatos REGIONAIS OPEN de Infantis** e de **Campeonatos Nacionais Open de Iniciados** é de um mínimo de 6 e de um máximo de 10. Se por motivos de força maior, não for possível realizar uma ou mais das provas programadas, considerar-se-á que houve Campeonato, desde que tenham sido realizadas metade e mais uma.

15. PONTUAÇÃO

Este ponto rege-se pelo ponto 28 do anexo 02 e ponto 9 do Anexo 03 dos Regulamentos Geral de Motocross e Supercross.

16. PRÉMIOS



16.1 É obrigatória a presença dos pilotos para receberem os prémios a que têm direito, salvo motivo justificado aceite pela organização, ou de ordem médica.

16.2 Troféus

Por prova e por classe as organizações obrigam-se a oferecer troféus aos 5 primeiros classificados, e medalhas a todos os restantes participantes.

16.2.1 Os pilotos classificados nos três primeiros lugares da corrida, terão de, logo após o final da última manga, subir ao pódio, afim de receberem os Troféus a que têm direito. Se não o fizerem, perdem o direito aos mesmos.

16.3 Prémios

Todos os pilotos que perfaçam 50% do percurso em pelo menos uma manga, terão direito a um prémio monetário de 75,00 Euros.

NOTA: Estes prémios só se aplicam ao Campeonato Nacional Open de Iniciados.

16.4 Prémios finais de Campeonato

No final do Campeonato a **FMP** atribuirá os seguintes prémios por classe:

1.º Clas. – Título de Campeão OPEN, Troféu e Certificado.

Para que uma prova pontue para o Campeonato REGIONAL OPEN de INFANTIS é obrigatória a participação mínima de 3 pilotos, e no Campeonato Nacional Open de Iniciados, 5 Pilotos.

17. RECLAMAÇÕES

Aplica-se o estabelecimento do Art.º 11 de Regulamento de Motocross, mas atendendo à idade dos pilotos será sempre considerado o seguinte:

- A responsabilidade é dos pais (encarregado de educação).
- Deverá usar-se sempre, em primeiro lugar, a via do diálogo entre o Delegado da FNM, o Director da Corrida e os pais dos pilotos, para solução de qualquer reclamação ou apelo.

18. CASOS OMISSOS

- No que este regulamento for omissivo, rege o Regulamento do Campeonato OPEN de Motocross e os Regulamentos e Código Desportivo da FIM.
- Quando houver dúvidas quanto à interpretação dos Regulamentos e houver necessidade de uma solução imediata, prevalece a versão do Delegado da **FMP**.



ANEXO 02

Normas Gerais Motocross - Supercross

01. MOTOCICLOS, CATEGORIAS E CLASSES
 - 01.1 Motociclos
 - 01.2 Categorias e Grupos
 - 01.3 Classes
02. PARTICIPANTES
 - 02.1 Idades dos Pilotos
03. CONDIÇÕES DE INSCRIÇÃO
04. NÚMEROS DE CORRIDA
05. DORSAIS
06. SINAIS OFICIAIS
07. RECLAMAÇÕES
08. APELOS
09. PENALIDADES
10. SEGURO
11. RESPONSABILIDADE POR DANOS MATERIAIS
12. CARGOS OFICIAIS
13. REPRESENTANTE DOS PILOTOS
14. CRONOMETRAGEM
15. VERIFICAÇÕES TÉCNICAS E DOCUMENTAIS
16. PUBLICAÇÃO DAS DECISÕES OFICIAIS
17. SERVIÇO DE POLICIAMENTO
18. SERVIÇO DE PRIMEIROS SOCORROS
19. PUBLICIDADE
20. TAXAS
21. ANULAÇÃO DE PROVAS
22. ALTERAÇÃO DE DATAS
23. HORÁRIOS
24. REGULAMENTO PARTICULAR
25. AJUDA EXTERIOR
26. PARAGEM DE UMA CORRIDA
27. PRÉMIOS FINAIS DE CAMPEONATO
28. CAMPEONATOS OPEN
29. CLUBES ORGANIZADORES DE PROVAS DE CAMPEONATO
30. TROFÉUS INSERIDOS NOS CAMPEONATOS OPEN DE MX/SX
31. ATRIBUIÇÃO DE DIPLOMAS DE CONSTRUTORES E CONCORRENTES
32. CASOS OMISSOS



REGULAMENTO GERAL DE MOTOCROSS E SUPERCROSS

As presentes normas, por serem comuns, aplicam-se simultaneamente às modalidades de Motocross e Supercross, pelo que nos anexos seguintes serão discriminadas as normas particulares de cada modalidade.

1. MOTOCICLOS, CATEGORIAS E CLASSES

1.1 Motociclos

As provas são abertas a motociclos, entendendo-se pelo termo motociclo todo o veículo - em princípio com menos de quatro rodas - propulsionado por um motor essencialmente destinado ao transporte de uma ou mais pessoas, em que uma delas é condutora do veículo. Todas as rodas devem estar em contacto com o solo, salvo momentaneamente e em circunstâncias excepcionais.

1.2 Categorias e Grupos

Os motociclos estão divididos nas seguintes categorias:

Categoria I

Motociclos propulsionados por acção de uma ou mais rodas em contacto com o solo.

Categoria II

Veículos especiais propulsionados por acção de uma ou mais rodas em contacto com o solo, mas que não substituam as condições da Categoria I.

Grupo A1 - Motociclos solos

Veículos com duas rodas que não deixem mais do que um traço no solo.

Um traço é definido pela linha média de cada roda do veículo no sentido de marcha à frente.

1.3 Classes

Estes grupos estão ainda separados, de acordo com a cilindrada do motor. As manifestações de Motocross/Supercross são abertas a uma ou mais classes de motociclos, que são as seguintes:

- a) Motociclos da Categoria I, Grupo A1, Classe de 80cc - de 50cc a 85cc 2T e de 85cc até 150cc 4T.
- b) Motociclos da Categoria I, Grupo A1, Classe de 125cc - de 100cc a 144cc 2T e 175 a 250cc 4T. (MX2)
- c) Motociclos da Categoria I, Grupo A1, Classe de 250cc - de 175cc a 250cc 2T e 290cc a 450cc 4T (MX1)
- d) Motociclos da Categoria I, Grupo A1, Classe de 500cc - de 290cc a 500cc a 2T ou de 450cc a 650cc 4T.(MX1)

As classes deverão estar indicadas nos Regulamentos Particulares.

2. PARTICIPANTES

Todos os pilotos detentores de uma Licença Desportiva emitida pela **F.M.P.** ou por outra Federação reconhecida pela F.I.M. são autorizados a participar nas manifestações desta entidade federativa.

São participantes numa manifestação:

- O condutor ou piloto, que é a pessoa que conduz o motociclo, titular de uma licença emitida pela **FMP**.
- O concorrente, que é a pessoa física ou moral que inscreve o piloto e o motociclo, titular de uma licença emitida pela **FMP**.
- Os pilotos serão responsáveis pelas suas assistências e pelo comportamento das pessoas que as integram. (No caso das Classes Infantis e Iniciados serão os Pais intrinsecamente os responsáveis). As atitudes anti-desportivas ou de falta de respeito à ordem vigente durante uma prova das pessoas que integram uma assistência poderão vir a ser reflectidas em sanções a aplicar ao piloto. Estas sanções poderão ser do tipo exclusão da prova



(decididas pelo Júri da Prova), quer passíveis de processo disciplinar no âmbito do Código de Disciplina da **FMP**.

2.1 Idades dos Pilotos

As idades dos pilotos serão apuradas apenas pelo ano de nascimento, não tendo qualquer importância o dia ou mês em que nasceu.

As idades mínimas e máximas (em anos) para que a **FMP** emita Licenças Desportivas são as seguintes por classes:

	Min.	Máx.
Infantis	6	11
Iniciados	10	15
MX2	14	55
MX2 JÚNIOR	14	19
MX1	15	55
Supercross	15	55

2.2 Não é permitida a participação em provas de classes diferentes, no mesmo dia.

2.3 **PASSES** – Serão atribuídos “passes” aos participantes pelas respectivas organizações/Clubes para os seguintes elementos:

3 (três) passes para: Piloto, Mecânico e Assistente. (Classes MX2/JÚNIOR/MX ELITE – SX2/SX1).

4 (quatro) passes para: Piloto, Mecânico e 2 Assistentes. (Classes Infantis e Iniciados).

3 (três) passes para: Equipa credenciada com Licença de Concorrente/FNM, sendo 1 para o Team Manager e 2 para convidados da respectiva Equipa/Concorrente.

NOTA: Este “passes” poderão ser do tipo pulseira ou credencial onde deverá constar sempre o número do piloto e classe a que pertence, possibilitando assim a sua rápida identificação.

Todos os Pilotos ou Equipas que queiram obter mais passes, poderão fazê-lo nos Secretariados das Organizações/Clubes, contra o valor do custo do bilhete de ingresso no evento.

3. CONDIÇÕES DE INSCRIÇÃO

3.1 Prazo de inscrição

3.1.1 Os pilotos obrigam-se a enviar para a sede da **Federação de Motociclismo de Portugal** a sua inscrição até 10 dias antes da realização das provas agendadas para os Campeonatos Nacionais respectivos.

Nota: O envio da sua inscrição poderá ser feita por FAX ou carta onde contará a data do carimbo do correio.

3.1.2 Todos os pilotos que se inscrevam após o 10º dia antes da prova, serão penalizados em 50% da totalidade do prémio de classificação que viriam a ter direito.

Nota: O Formulário de inscrição será fornecido pela Secretaria da Federação aquando do envio do pedido da emissão de Licença Desportiva para a época de 2009.

3.1.3 Penalizações

No caso de um ou mais pilotos faltarem às provas para as quais se inscreveram, deverão justificar a sua ausência por carta ou fax para a Secretaria da Federação até 48 horas antes da data da prova, salvaguardando-se casos excepcionais e devidamente justificados no dia seguinte à prova, sob pena de na prova ou provas seguintes terem que pagar ao Delegado à prova a importância de EUR: 25,00, que reverterá para a organização lesada.

3.1.4 Multa

No caso de um ou mais Pilotos não fazerem a sua inscrição nos moldes anteriores até 72 HORAS ANTES para a sede da Federação, ficam sujeitos a uma multa de EUR: 25,00, que deverá ser



paga no acto das verificações documentais da prova onde vai participar, ficando contudo, sujeitos ao estipulado no ponto 3.1.2.

4. NÚMEROS DE CORRIDA

Para os Campeonatos OPEN os pilotos usarão um número de corrida de permanente durante todos os Campeonatos. Este número será idêntico à classificação obtida no RANKING pelo piloto no ano precedente.

A FNM decidirá dos números a atribuir aos pilotos que não figurem na classificação do RANKING do ano precedente.

Os números deverão estar afixados na moto em número de três (dois laterais e um frontal).

As dimensões são as seguintes:

- Chapas laterais e frontal de 28,5x23,5cm, com as seguintes cores:
- PARA MOTOCROSS E SUPERCROSS
- MX2 (ELITE E JÚNIOR) : fundo preto - número branco
- MX1 (ELITE) : fundo branco – número preto
- Os pilotos, Campeões OPEN, poderão usar as placas com o fundo verde e vermelho, com o numero em amarelo.
- Aos pilotos classificados em primeiro lugar após a 1ª prova e seguintes dos respectivos Campeonatos MX ou SX, poderão utilizar nas placas das suas motos as côres com fundo vermelho e número branco.
- Os números deverão ter as seguintes dimensões mínimas, (placa frontal).
Altura: 140 mm
Largura: 70 mm
Largura do traço: 25 mm
Espaço entre cada número: 15 mm
O sistema de números a utilizar será o inglês (ver diagrama A).
- Nas placas laterais e de acordo com o ponto 18 deste anexo, serão permitidas as seguintes dimensões mínimas para os números.
Altura: 110mm
Largura: 70mm
Largura do traço: 25mm
Espaço entre cada número: 15mm

5. DORSAIS

Os números de partida deverão estar afixados nas costas do piloto (gravados ou sob a forma de dorsal) e deverão estar em conformidade com o seguinte:

- Números pretos com fundo branco OU números brancos com fundo preto.
- A superfície sobre a qual os números deverão estar impressos é de 12 a 32 cm de LARGURA mínima por 16 a 18 cm de ALTURA mínima.
- Altura mínima do número: 16cm.
- Largura mínima do número: 9cm.
- Largura mínima do traço: 2,5cm.

6. SINAIS OFICIAIS

A sinalização oficial deverá ser indicada por meio de bandeiras, com as dimensões mínimas de 750x600 mm e nas seguintes cores:

Bandeira vermelha agitada: Paragem obrigatória para todos os pilotos.

Bandeira preta fixa com n.º do piloto: Paragem para o piloto em questão.



Bandeira amarela fixa: Perigo, conduzir lentamente

Bandeira amarela agitada: Perigo imediato, preparar para parar se necessário. Proibido ultrapassar.

Bandeira branca com cruz vermelha – Proibido saltar qualquer obstáculo e, ou ultrapassar.

Bandeira azul agitada: Atenção, deve ceder passagem a um concorrente que lhe vai dar uma volta de avanço.

Bandeira de xadrez preta e branca: Fim da prova.

A idade mínima para ocupar os postos de sinalização é de 16 anos.

7. RECLAMAÇÕES

Toda a pessoa ou grupo de pessoas reconhecidas pela **FMP**, corredores, concorrentes, construtores, oficiais, etc. que se considere lesado em virtude de uma decisão, tem o direito de reclamar dessa decisão.

Todas as reclamações devem ser apresentadas por escrito ao Director da Corrida, nos limites de tempo indicados nos Regulamentos Gerais e Particular e acompanhadas pela caução indicada no Regulamento Particular (100,00 E), cujo valor é reembolsável se a reclamação se tornar procedente.

8. APELOS

Se o reclamante não aceitar por justa a decisão do Júri da Prova da corrida, poderá apelar às instâncias da **FMP** no prazo de 8 dias. As condições e caução para aceitação deste apelo são definidas pela secretaria da **FMP**. A **FMP** deverá examinar esse apelo nos 15 dias seguintes.

9. PENALIDADES

As seguintes situações implicam a desclassificação dos pilotos na manga/corrída, **excepto o enunciado nas alíneas e) e f) em que a penalização será de 1 minuto sobre o tempo decorrido após ter ultrapassado a linha de chegada:**

- a) Fazer obstrução premeditada ou tentar prejudicar outros pilotos.
- b) Circular em sentido contrário ao indicado para o percurso, excepto quando a máquina de um piloto pára no ataque a uma subida - neste caso o piloto poderá inverter o sentido da marcha, utilizando unicamente a força da gravidade e de uma só vez, atendendo às instruções prévias dos fiscais de pista.
- c) Não cobrir o percurso delineado, excepto quando por motivos alheios à sua vontade o piloto sai da pista e, ao voltar à mesma por outro lugar (que não o de saída), não ganhe tempo ao seu percurso normal - neste caso não haverá motivo para desclassificação.
- d) É interdito o uso de intercomunicadores, quer em treinos quer em competição. A violação desta regra implica a desclassificação do infractor.
- e) O motociclo do piloto deverá ter sempre colocado no decorrer da corrida/manga, o(s) silencioso(s) (ponteira(s) do escape), caso o(s) mesmo(s) por qualquer imprevisto venha(m) a sair do local ou a cair(em), o piloto deverá parar no local próprio para a assistência, logo que possível, e nunca deverá atravessar a linha de chegada sem esta(s) devidamente colocada(s).
Salvaguada-se a situação de quando o piloto já ultrapassou na última volta da corrida a zona de assistência, e que, como é óbvio, não poderá voltar atrás pelo que não será **penalizado**.
- f) *O piloto que receber qualquer tipo de ajuda exterior fora da zona de assistência (por exemplo: ajuda a levantar a moto após queda, ajuda a colocar a moto em funcionamento, ajuda a reparar uma avria mecânica. Todos os pilotos à excepção dos das Classes Infantis A e B, deverão recusar toda e qualquer ajuda exterior so pena de sofrerem a referida penalidade.*
- g) Ultrapassar na amostragem da bandeira amarela agitada.



- h) Ultrapassar ou saltar qualquer obstáculo na amostragem da bandeira branca com a cruz vermelha.
- i) O piloto que não coloque a(s) sua(s) moto(s) em PARQUE FECHADO após o termo da prova, salvaguardando-se a hipótese e apenas que o mesmo não esteja presente por motivo de acidente ou assistência médica.

10. SEGURO

As organizações obrigam-se a segurar os pilotos através de um Seguro de Responsabilidade Civil no valor de 4.788.400,00 E sendo este seguro da responsabilidade das mesmas.

11. RESPONSABILIDADE POR DANOS MATERIAIS

Nem a **FMP** nem os organizadores são responsáveis pelos danos sofridos nos motociclos, acessórios e equipamentos, causados por incêndio, acidente ou outros. Contudo, os organizadores são responsáveis pelos motociclos e demais veículos que estão sob seu controle dentro do Parque de Pilotos e do Parque Fechado. Por tal é aconselhável que se faça um seguro cobrindo o valor comercial dos referidos veículos, contra roubos e danos durante esse período.

12. CARGOS OFICIAIS

Os titulares de cargos oficiais terão que estar devidamente credenciados pela **FMP** para o desempenho das suas funções.

São oficiais de execução durante as competições:

- Delegado da **FMP**;
- Júri da Prova
- Director de Corrida e seus adjuntos;
- Comissário Técnico;
- Cronometristas;
- Secretário da Manifestação;
- Juiz de partida;
- Médicos;
- Comissários de Pista e Parque;
- Relações com a Imprensa;
- Todas as pessoas necessárias ao bom desenrolar da manifestação.

12.1 Delegado

O delegado é sempre nomeado pela **FMP** e compete-lhe:

- Supervisionar se a prova se disputa de acordo com os regulamentos em vigor.

12.2 Júri da prova

12.2.1 Composição do Júri

- **O Júri é composto por três elementos. Presidente do Júri, Director de Prova e um vogal que deverá estar credenciado pela FMP como Director de Prova.**

12.2.2 Competências do Júri

- Fazer cumprir os regulamentos particular da prova e da **FMP**.
- Analisar e decidir sobre qualquer reclamação apresentada ao Director de Prova
- O Júri será a autoridade máxima durante a manifestação, podendo fazer uso desta para anular uma corrida se o circuito não se encontrar em condições para a prática da modalidade ou seja considerado perigoso para os concorrentes.

12.2.3 Reuniões de Júri

O Júri deve reunir-se:

1º 15 minutos após o término das Verificações Técnicas.

2º 15 minutos após a 2ª manga da Classe MX ELITE ou MX2. E no Supercross logo após o término da Superfinal.



3º Sempre que necessário por motivo de alguma reclamação.

12.3 Director da Corrida

O Director da corrida é o responsável perante o Júri da Prova, pelo bom desenrolar da manifestação. Poderá ser ajudado nas suas funções pelos adjuntos e secretário da manifestação. As suas tarefas primordiais são as seguintes:

- Assegurar que o circuito (a pista ou o terreno) se encontra em boas condições, que todos os oficiais se encontram a desempenhar as suas funções, que os serviços de segurança, médicos e de controle estão prontos a intervir.
- Assegurar a identidade dos condutores, a numeração correcta dos motociclos e que nenhum piloto suspenso ou castigado participe na corrida.
- Nos casos urgentes de segurança ou em casos de força maior, retardar a partida da corrida, proceder à reparação das condições da pista, parar prematuramente, anular no todo ou em parte uma manifestação.
- Recusar a participação a um piloto ou motociclo, ou intimidá-lo a retirar-se da corrida se julgar necessário por razões de segurança.
- Fazer respeitar os Regulamentos e Códigos Desportivos Nacionais e Internacionais em vigor.

12.4 Comissário Técnico

Compete ao Comissário Técnico proceder às Verificações Técnicas dos motociclos e equipamento dos pilotos, e colaborar com o Director da Prova na supervisão do cumprimento do Regulamento por parte dos concorrentes. Também é da sua competência a fiscalização do Parque Fechado.

12.5 Secretário da manifestação

O Secretário da manifestação é o encarregado da redacção do Regulamento Particular, autorizações necessárias à realização da manifestação e de todos os serviços e materiais necessários à Prova. É também responsável por toda a correspondência oficial, e durante as manifestações faz a ligação entre o Director e os outros serviços da organização.

O Director da Corrida pode ser igualmente o Secretário da mesma.

12.6 Juiz de Partida e Chegada

O Director da corrida pode acumular estas funções ou confiá-las a outros oficiais designados para este efeito. Está autorizado a recorrer a vários processos mecânicos para dar a partida ou registar as chegadas, desde que sejam aprovados pela **FMP**.

12.7 Cronometristas

Os cronometristas deverão estar qualificados para desempenhar estas funções, utilizando aparelhos de cronometragem apropriados para o tipo de manifestação.

13. REPRESENTANTE DOS PILOTOS

Haverá lugar a um representante dos Pilotos nas provas do Campeonato OPEN. Este é eleito / sorteado entre os 10 primeiros classificados no Campeonato Nacional do ano anterior e tenha feito a sua verificação documental e técnica até às 18 horas do dia anterior à prova. (No SX, esta eleição / sorteio é feita uma hora antes do inicio das Verificações.)

O representante dos pilotos deverá:

- Fazer a vistoria à pista, acompanhado pelos elementos do júri, no dia anterior à prova.
- Participar nas reuniões do Júri sempre que queira ou para isso seja solicitado por estes.

14. CRONOMETRAGEM

As equipas de cronometragem deverão possuir um mínimo de 60 “transponders” para efectuar provas de Motocross quando se realizar apenas uma classe, e 120, quando houver lugar a duas classes.



No que diz respeito ao Supercross e havendo lugar a uso de “transponders”, as equipas de cronometragem deverão possuir o mínimo de 60.

14.1 Em termos de obtenção dos resultados, as equipas de cronometragem deverão cumprir os seguintes requisitos:

- a) – Garantir a realização dos serviços sem “transponders”.
- b) – Apresentação de “online” na zona de assistência. (Só para MX).
- c) – Listagens dos Treinos, Classificações das mangas e da Geral.

14.2 É da responsabilidade dos Clubes organizadores apresentar espaços com as condições necessárias para a realização destes serviços.

14.3 Cabe à entidade federativa garantir que as condições apresentadas são as necessárias para o efeito.

14.4 USO DOS “TRANSPONDERS” PELOS PILOTOS.

- a) - É da responsabilidade dos pilotos aquando das Verificações Documentais procederem ao levantamento dos respectivos “transponders”.
- b) – É obrigatório depositar a L.D. ou outro documento de identificação oficial do piloto.
- c) – É obrigatória a sua devolução após o término das corridas, sob pena de um pagamento de 250,00 EUROS, que reverterá para a cronometragem lesada.
- d) A organização só deverá pagar os prémios aos pilotos, após confirmação da cronometragem em que o piloto entregou o seu “transponder”.

15. VERIFICAÇÕES TÉCNICAS E DOCUMENTAIS

NOTA: As Verificações Técnicas e documentais deverão ser efectuadas dentro dos horários estabelecidos em Regulamento Particular, contra o pagamento da respectiva inscrição no valor de 15,00 Euros, (SÓ PARA AS CLASSES ELITE/ MX2 e JÚNIOR- SX1 e SX2), que deverá ser paga no acto das Verificações Documentais. No caso do Piloto chegar após o encerramento previsto no referido horário, poderá participar na prova se o período de tempo de atraso não exceder os 15 minutos, através do pagamento de uma MULTA de 25,00 EUROS, que reverterá para a organização do evento. Depois de ultrapassado o referido período de 15 minutos, já não poderá tomar parte no evento.

As verificações técnicas e documentais são sempre obrigatórias.

15.1 Verificação documental

É obrigatória a presença do piloto, salvo justificação válida aceite pelo Delegado da Federação na Prova, sendo conferidas as Licenças Desportivas e o Bilhete de Identidade. A Licença Desportiva fica em poder da organização até ao final das competições.

15.2 Verificação Técnica

O piloto ou mecânico deve-se apresentar com a moto, dentro do tempo estabelecido no Regulamento Particular. O Comissário Técnico deverá elaborar um relatório das verificações técnicas e apresentá-lo ao Director da Corrida.

15.2.1 Se possível, deverá ser feito o teste de ruído, (limite de 98 db) pelo que se marcará a(s) ponteira(s) de escape aprovadas. Dependendo da cilindrada da moto, o teste será realizado nos seguintes níveis fixos de RPM's:

- Até 85cc	8.000 RPM
- De 86cc a 125cc	7.000 RPM
- De 126cc a 250cc	5.000 RPM
- De 251cc a 500cc	4.500 RPM
- Acima de 500cc	4.000 RPM

O teste de ruído será realizado com o sonómetro colocado a 50cm do silencioso num angulo de 45° medido a partir do centro da ponteira de escape e à altura da mesma.



Durante o teste de ruído, só o piloto ou mecânico se pode montar na moto na posição normal de condução e manusear o acelerador. Nenhum outro elemento da equipa do piloto e ou mecânico, pode interferir no teste de ruído.

O piloto ou mecânico deve manter o motor em funcionamento sem nenhuma mudança engrenada, aumentando progressivamente a rotação até atingir as rotações por minuto acima definidas. O ruído deve ser medido quando esse nível de RPM's é atingido.

Uma verificação final das motos antes da publicação dos resultados oficiais poderá ser exigida. Neste caso, serão sorteadas, no mínimo três motos para comparecer no teste de ruído. Nesta verificação será dada uma tolerância de 2db em relação ao limite obrigatório (98 db).

O teste de ruído não se deverá realizar em condições de chuva ou de grande humidade. Ainda assim, as motos consideradas excessivamente ruidosas devem ser individualmente testadas nessas condições.

Todas as leituras do sonómetro serão arredondadas, ou seja, 100,9 db = 100 db.

15.2.2 O motociclo poderá ser pesado e respeitar os seguintes pesos mínimos:

- INICIADOS	- de 50cc a 85cc 2T e de 75cc a 150cc 4T	65 kg
- MX2 E JÚNIOR	- de 100cc a 144 cc 2T e de 175cc a 250cc 4T	88 kg
- MX1	- de 175cc a 250cc 2T e de 290cc a 450cc 4T	98 kg
- MX1	- de 290cc a 500cc 2T e de 450cc a 650cc 4T	102 kg

A adição de lastros para aumentar o peso é proibida.

A moto não deverá ter mais de 1 litro de gasolina no depósito de combustível.

Seguidamente, uma inspeção geral ao motociclo deverá ser feita conforme o Regulamento Técnico da FIM, e o mesmo será selado ou marcado na parte frontal do quadro, bem como, apresentar o(s) capacete(s) que não poderá(ão) utilizar fechos rápidos, apenas argolas e será(ão) também verificada(s) a(s) camisola(s) de corrida ou colete(s) de protecção, que deverão estar em conformidade com o ponto 5 – (DORSAIS), do anexo 02 do RG.

É possível após o fecho das Verificações Técnicas e também já no decorrer das provas verificar peças extras, tais como: silencioso, manetes ou peças de equipamento do piloto, exceptuando o quadro do motociclo.

Cada piloto só poderá apresentar às Verificações Técnicas 2 motociclos mas da mesma cilindrada (classe), não se aplicando esta norma aos Campeonatos Regionais Séniores, em que mantém apenas a possibilidade de apresentar um motociclo às referidas V.T.

Nos 10 minutos antes de cada partida, na Pré-Grelha o verificador técnico efectuará um controlo geral dos selos ou marcas e equipamento.

O Comissário Técnico inspecionará os equipamentos dos participantes que constam de:

- Capacete de protecção de acordo com as normas regulamentares do diagrama D;
- Calças de cabedal, ou material sintético de resistência similar;
- Luvas de protecção adequadas;
- Botas de couro, ou material similar, que cubram a canela até pelo menos 2/3 da distância medida do tacão ao joelho;
- Camisola de manga comprida;
- Óculos inquebráveis.

15.3 Verificação final

As motos classificadas até ao 3.º lugar em cada manga da corrida e da final do Supercross deverão, logo que terminar a última manga, dirigir-se para o parque fechado e permanecer neste durante 30 minutos depois da chegada do vencedor da última manga. NOTA: No caso da(s) moto(s) não ser(em) colocadas no PARQUE FECHADO, o piloto será desclassificado, mesmo que já tenha havido a cerimónia do pódio com os pilotos.



Os 30 minutos começam 5 minutos após a chegada do primeiro classificado.
É da responsabilidade do Director da prova a autorização para o abandono do Parque Fechado.

16. PUBLICAÇÃO DAS DECISÕES OFICIAIS

Todas as decisões necessárias ao normal desenrolar da manifestação, assim como os resultados, deverão ser afixados o mais rápido possível e estar assinados pelos oficiais responsáveis. É aconselhável a existência de um placard no Parque de Concorrentes para afixação dos resultados e demais informações relativas à manifestação.

17. SERVIÇO DE POLICIAMENTO

As organizações obrigam-se a requisitar um serviço de policiamento que permita manter o respeito e a ordem.

18. SERVIÇO DE PRIMEIROS SOCORROS

Qualquer organização deve dispor de um serviço de primeiros socorros sob a responsabilidade de uma equipa médica, a qual age em colaboração com a direcção da prova. A composição da equipa médica e do material devem estar de acordo com o Código Médico da FIM ou, na falta deste, conforme as leis e normas portuguesas.

No regulamento Particular deverá ser indicado:

1.º Número, nome e qualificação dos médicos.

2.º Número de socorristas, enfermeiros e o equipamento de socorrismo que deve permitir socorrer os participantes, pilotos e público em qualquer situação.

Um plano de evacuação dos feridos deve estar definido antes da prova, entre a direcção da corrida e o médico-Chefe. Nenhuma corrida/eliminatória ou treinos poderá começar ou continuar sem a presença de, pelo menos, uma ambulância.

19. PUBLICIDADE

Os pilotos poderão usar toda a publicidade segundo as normas vigentes pela Lei Portuguesa. É permitida a afixação de publicidade nas placas frontais e laterais dos números de identificação das motos conforme diagrama D.

NOTA: NAS PLACAS DOS NÚMEROS, DEVERÃO SER COLOCADOS LOGOS REFERENTES À PUBLICIDADE DA FMP, CASO HAJA LUGAR A TAL, EM ESPAÇO PRÓPRIO COM O LIMITE DE 5 CM X 5 CM.

20. TAXAS

A Taxa de Prova a aplicar para as provas de Campeonatos OPEN é de EUR: 250,00.

Para as provas de carácter extra-Campeonato o valor da Taxa a aplicar é de EUR: 500,00.

21. ANULAÇÃO DAS PROVAS

As Taxas a aplicar por anulação de provas são as seguintes, quando não expressamente notificados:

- anulação com mais de 60 dias de antecedência sobre a data da prova: 500 E.
- anulação com menos de 60 dias de antecedência sobre a data da prova: 1000 E

22. ALTERAÇÃO DAS DATAS

Os clubes, quando por justificadas razões, poderão pedir à **FMP** a alteração de datas das provas marcadas. A **FMP** não atribuirá nova data se esta colidir ou prejudicar outras manifestações ou Campeonatos já agendados.

23. HORÁRIOS



Os horários serão os definidos no Regulamento Particular da Prova e aprovados pela **Federação de Motociclismo de Portugal**.

24. REGULAMENTO PARTICULAR

As organizações deverão fornecer a todos os concorrentes inscritos o Regulamento Particular da prova, indicando todos os detalhes da manifestação. O R.P. é obrigatório e deverá seguir o modelo tipo elaborado pela **FMP**, devendo dar entrada na **FMP**, para aprovação, até 30 dias antes da data da prova.

Depois de aprovado, o R.P. não poderá ser alterado, a não ser em casos especiais e sempre com permissão do Delegado da **FMP**.

25. AJUDA EXTERIOR

Toda a ajuda exterior dentro da pista é interdita, excepto se ela vem dos organizadores, afim de assegurar a segurança da corrida. A sanção pela violação desta regra é a desclassificação.

Uma zona paralela à pista deverá estar reservada para assistência e reparações. Só dentro desta zona previamente demarcada os mecânicos poderão efectuar as reparações durante as corridas. Todas as reparações deverão ser feitas com o motor parado. Os pilotos que entrem na zona de reparações deverão parar antes de seguirem novamente para a pista. O não cumprimento desta regra implica a desclassificação do piloto da manga em questão.

26. PARAGEM DE UMA CORRIDA

O Director tem o direito de, por sua própria iniciativa, parar prematuramente uma corrida/manga, anular parte ou toda a manifestação por razões urgentes de segurança ou motivos de força maior. Para o Motocross, conforme ponto 8 do Anexo 03, do Regulamento de Motocross.

Para o Supercross, conforme abaixo estipulado:

Se uma corrida é parada antes de completado 50% do seu tempo, é redisputada. Se já ultrapassou os 50% a mesma é considerada válida, tendo em consideração para o resultado final a passagem pela meta na última volta antes da corrida ser interrompida.

27. PRÉMIOS FINAIS DE CAMPEONATO

No final dos Campeonatos a **FMP** atribuirá os seguintes prémios por classe:

1.º Clas. - Título de Campeão OPEN, Troféu e Certificado;

28. CAMPEONATOS OPEN

28.1 O número de provas que compõem os respectivos Campeonatos são as seguintes:

- Campeonatos Regionais de Infantis: mínimo 6 provas.
- Campeonato de Iniciados: mínimo 6 provas.
- **Campeonatos MX ELITE e MX2, mínimo 4 provas.**
- **Campeonato MX2 Júnior: mínimo 4 provas**
- Campeonatos de Supercross: mínimo 6 provas.

28.2 No caso de igualdade de pontuação no final de Campeonato, o desempate será feito através de quem tiver mais 1.º, mais 2.º, mais 3.º lugares e assim sucessivamente, até se desempatar.

28.3 Se o empate ainda assim subsistir, contará o melhor resultado na última manga da última prova, e se ainda assim persistir, será o da antepenúltima, e assim sucessivamente até se encontrar o vencedor.

28.4 Para que um Campeonato seja considerado válido, terá que haver sempre o mínimo de metade mais uma das provas inicialmente agendadas.



28.5 Para atribuição da pontuação dos respectivos Campeonatos, contarão todos os resultados obtidos nas provas da Classe respectiva, retirando a pior resultado de uma manga para o MX, e no caso do SX contam todos os resultados.

29. CLUBES ORGANIZADORES DE PROVAS DE CAMPEONATO OPEN

Só podem organizar provas a contar para os Campeonatos Nacionais, clubes que já tenham organizado, pelo menos, provas de carácter extra-Campeonato.

30. TROFÉUS INSERIDOS NOS CAMPEONATOS OPEN DE MX/SX

Para que haja lugar a um TROFÉU paralelo aos CO no mesmo dia e local, o mesmo deverá ter autorização prévia da FMP.

31. ATRIBUIÇÃO DE DIPLOMAS DE CONSTRUTORES E CONCORRENTES

Serão atribuídos no final da época desportiva Diplomas de Construtores e Diplomas de Equipa/Concorrentes, desde que estes últimos sejam possuidores de Licença de Concorrente – FMP.

32. CASOS OMISSOS

No que este Regulamento for omissos regem os regulamentos dos Campeonatos OPEN e os Regulamentos e Código Desportivo da FIM.

Quando houver dúvidas quanto à interpretação dos Regulamentos e houver necessidade de uma solução imediata, prevalece a versão do Júri da Prova.



ANEXO 03

Regulamento de Motocross

1. MOTOCROSS

1.1 Definição de Motocross

Uma manifestação de Motocross é uma prova em circuito fechado de terra com obstáculos naturais.

1.2 Motociclos, Categorias e Classes

As provas são abertas aos motociclos das Categorias I, Grupos A1 das seguintes Classes:

- 144 cc 2T; 250cc 4T- MX2/ JÚNIOR/ELITE

- 250 cc 2T; 650cc 4T- MX1/ELITE

NOTA: O Campeonato ELITE albergará todas estas Categorias e Classes.

1.3 – No Campeonato MX2 Júnior apenas poderão participar pilotos com idade até aos 19 anos, ou que tenham menos de 2 anos de Licença Desportiva nesta Federação, ainda que tenham idade superior ao estipulado.

1.4 – Os Pilotos que forem Campeões nesta Classe, no ano seguinte não poderão participar, independentemente da idade que possuam.

2. PISTAS (Percurso)

2.1 Especificações do Percurso

O percurso de uma Pista de Motocross não deverá ser inferior a 1,4 km nem superior a 3 km. A largura nunca deverá ser inferior a 6 metros nem superior a 10 metros.

O espaço vertical livre entre a pista e os obstáculos deverá ser sempre de 3 metros no mínimo.

O percurso deverá ser delineado de modo a que a média da manga não ultrapasse os 55 km/h.

2.2 Segurança

Toda a pista, incluindo as zonas de partida e chegada, o Parque Fechado e o Parque de

Concorrentes, deverá estar protegida por uma vedação sólida, de modo a conter o público.

A presença de cães de guarda é interdita nas zonas reservadas aos pilotos, mecânicos, jornalistas e oficiais da corrida.

Deverá existir uma zona neutra de segurança de 3 mts. entre os limites laterais da pista - afim de assegurar a protecção do público e pilotos - demarcada por estacas de madeira ou outro material flexível, que quebre facilmente sobre pressão. Estas estacas de delimitação da zona de segurança não deverão ultrapassar os 500 mm de altura, a partir do nível do solo, e deverão estar ligadas entre elas por uma fita plástica.

Fardos de palha ou outro material similar que absorva o impacto dos choques, deverão ser colocados para proteger todos os obstáculos perigosos como rochas, árvores, etc.

As pistas deverão estar isentas de grandes pedras, que possam pôr em perigo tanto os pilotos como o público.

As pistas deverão possuir um sistema de rega em funcionamento que permita regar antes das competições, de modo a que as condições de visibilidade e segurança sejam normais, tanto para os pilotos como para o público.

2.3 Zona de Partida

A largura da pista na Zona de Partida deverá ser, no mínimo, de 40 metros.

O comprimento da recta de partida deverá ser entre 60 e 125 metros.

A linha de partida deverá permitir uma partida regular e em circunstâncias iguais para todos os participantes.

2.4 Grelha de Partida



A utilização de uma grelha de partida é obrigatória, devendo ter o mínimo de 40 metros de comprimento.

A grelha de partida é um dispositivo transversal de abaixamento rápido, e a mesma deverá ser individual, de construção sólida ou rígida, de modo a oferecer uma segurança completa.

O seu funcionamento poderá ser manual ou à distância.

A altura mínima da Grelha de Partida é de 500 mm, a largura máxima do betão a utilizar na fixação da grelha é de 600mm.

2.5 Passagem da Linha de Controle

Na tomada de tempos na passagem pela linha de controle é considerada sempre a roda dianteira do veículo.

2.6 Cronometragem

Os serviços de cronometragem deverão estar posicionados em frente da linha de controle, sempre numa posição elevada em relação ao solo, e posuírem pelo menos dois monitores na zona de assistência ou parque de concorrentes, de maneira a informar os concorrentes ou seus assistentes, dos tempos que vão efectuando por volta, durante a sessão de treinos cronometrados ou qualificações.

2.7 Parque de Concorrentes

O Parque de Concorrentes deverá ter acesso directo à Zona de Partida, possuindo uma área reservada à zona antes da Partida, um local para proceder às verificações técnicas e, se possível, instalações sanitárias e balneários.

O silêncio é obrigatório nos parques a partir das 23.00 horas e até às 07.00 horas.

2.8 Parque Fechado

É obrigatório a existência de um Parque Fechado e deverá estar localizado, sempre que possível, atrás da Grelha de Partida.

3. HORÁRIOS

Os horários são os indicados no ANEXO 12 ou no Regulamento Particular da Prova.

4. TREINOS

Os Treinos são proibidos na hora que antecede a partida, a menos que o Director da Corrida justifique as razões de tal procedimento.

As partidas colectivas nos Treinos Livres, de Qualificação e Oficiais, são proibidas.

4.1 Treinos Livres

O Regulamento Particular deve prever pelo menos 30 minutos para os Treinos Livres, quando nenhuma das Classes presentes exceda 50 Pilotos. Caso alguma delas exceda os 50 Pilotos, os Treinos Livres terão apenas a duração de 20 minutos para cada grupo.

4.2 Treinos de Qualificação

4.2.1 Os Treinos de Qualificação são obrigatórios e o tempo mínimo para os mesmos deverá ter a duração mínima de 30 minutos, no caso de haver até 50 pilotos, e de 20 minutos no caso de exceder os 50 pilotos.

4.2.2 No caso de alguma destas classes exceder os 50 pilotos, far-se-ão dois grupos através de sorteio e apurar-se-ão os 20 melhores de cada grupo, sendo os dois 21ºs classificados, reservas para a respectiva corrida considerando que o 1º reserva será o que obteve melhor tempo nos treinos.

4.2.3 Quando o número for inferior a 50 pilotos de cada classe, serão apurados os 40 melhores tempos dos treinos cronometrados, sendo os 41º e 42º classificados, reservas para a respectiva corrida.



4.2.4 Os reservas obrigam-se a estar presentes também no pré-parque 10 minutos antes da partida para as corridas, sob pena de não participarem nas mesmas.

4.2.5 OS TREINOS DE ARRANQUE serão efectuados após o término dos Treinos cronometrados.

4.2.6 Haverá lugar a uma manga de “Consolação”, com a duração de 20 minutos mais 2 voltas, desde que o número de Pilotos não apurados seja igual ou superior a 15, não havendo lugar a qualquer prémio de participação.

5. TEMPO DAS COMPETIÇÕES

- a) A competição disputa-se em duas mangas de 30 minutos mais 2 voltas.
- b) As duas voltas serão contadas quando da primeira passagem pela linha de chegada do piloto que se encontre em primeiro lugar, quando completado o tempo indicado.
- c) As Organizações são obrigadas a indicar por meio de relógio ou painéis o tempo ou o número de voltas que faltam para o final da corrida (manga).
- e) Um intervalo mínimo de 60 minutos é obrigatório entre cada corrida (manga).

Os 60 minutos começam 5 minutos após o primeiro classificado ter passado a linha de chegada.

6. PROCESSO DA PARTIDA

As partidas serão colectivas e com os motores em marcha.

- a) Todas as motos deverão estar dentro da Zona de Espera (Pré-Grelha) 10 minutos antes da partida. O não cumprimento desta regra implica a sua não participação na corrida (manga) respectiva.
- b) Logo após o fecho da Pré-Grelha – isto é, 10 minutos antes da partida – os pilotos sairão, um a um, para a pista para realização de uma volta de reconhecimento (facultativa), após a qual voltarão a assumir os seus lugares na Pré-Grelha e, de seguida, alinhar na grelha de partida.
NOTA: Este procedimento apenas se aplica às Classes de Iniciados, MX1 e MX2 .
(A volta de reconhecimento não é obrigatória, implicando contudo, se um piloto avaria a sua moto no referido reconhecimento, não poderá tomar parte na respectiva manga, se em tempo, não estiver presente na grelha de partida para a respectiva corrida, (manga).
- c) A posição dos pilotos na grelha para as mangas, é determinada em função dos Treinos Cronometrados.
- d) O Juíz da Partida mostrará uma bandeira verde, no momento em que todos os pilotos estão na sua ordem sobre a linha de partida.
- e) Seguidamente será mostrado o placard indicando que faltam 15 segundos. Ao fim dos 15 segundos será mostrado o placard com os 5 segundos e a grelha de partida será baixada entre os 5 e os 10 segundos seguintes, depois que o painel de 5 segundos é mostrado.
- f) Desde que o primeiro piloto entra na Grelha de Partida, só os pilotos e oficiais (organizadores) são admitidos a permanecer na Grelha de Partida.
- g) **No caso de haver lugar a dois grupos (A e B) de Treinos de Qualificação, o 1º piloto a entrar para a grelha de partida será o que obteve melhor tempo da Classe, o 2º, será o 1º do outro grupo e assim sucessivamente, independentemente dos tempos obtidos por cada piloto nos seus Treinos de Qualificação.**

NOTA: No caso de haver lugar à entrada dos reservas, o 1º reserva será o que obteve o melhor tempo nas qualificações, independentemente do grupo a que pertence.

7. FALSA PARTIDA



Será assinalada pelo Juíz de Partida com a exibição de uma bandeira vermelha, e a corrida deverá parar imediatamente. Os pilotos devem retomar de imediato as suas posições na grelha, afim de ser dada nova partida.

8. PARAGEM DE UMA CORRIDA

8.1 O Director de corrida tem o direito de, por sua própria iniciativa, parar prematuramente uma corrida/manga, anular parte ou toda a manifestação por razões urgentes de segurança, ou outras de força maior.

8.2 Se uma corrida é parada durante a primeira volta e por motivo de irregularidades na partida, todos os concorrentes devem dirigir-se de imediato para a pré-grelha, para que nova partida seja dada de imediato.

8.3 Se a corrida é interrompida até à segunda volta a 150/ 200 metros da linha de chegada, os concorrentes podem dirigir-se para o parque de pilotos, que nova partida será dada 30 minutos depois da partida inicial.

8.4 Se uma corrida é parada depois do previsto no ponto anterior, mas antes de se completar 50% do tempo previsto para a corrida, será considerada nula e não recomeçará.

8.5 Se uma corrida tiver de ser interrompida depois de se ter cumprido mais de 50% do tempo previsto para a mesma, será considerado para efeitos de classificação a última volta antes da paragem da corrida.

9. RESULTADOS

O vencedor de uma corrida é o piloto que passa em primeiro lugar a linha de chegada. Considera-se a tomada de tempos para o efeito sempre que, a parte mais avançada da moto cruze a linha de meta ou quando houver lugar a cronometragem por “transponders”, valerá o “sinal” emitido pelos mesmos e desde que a moto seja conduzida pelo piloto.

Todos os pilotos que se seguem param logo que passem a linha de chegada. Não será classificado o corredor que:

- a) Não passe a linha de chegada nos 5 minutos seguintes à chegada do vencedor;
- b) Não complete 3/4 do total de voltas do vencedor. Se os 3/4 não correspondem a um número inteiro, o resultado será aumentado para o número seguinte.

Numa manifestação que se desenrole em várias mangas, o vencedor da mesma é o piloto que obtenha maior número de pontos, independentemente do número de mangas que tenha terminado. Em caso de ex-aequo a melhor posição será considerada. Se o ex-aequo subsiste, a última manga determina o resultado.

O número mínimo de participantes para que uma prova seja pontuável para o Campeonato Nacional, é de 8 pilotos.

- c) Os pontos a atribuir por manga (corrida) serão os seguintes:

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

d) O número máximo de participantes admitidos para uma prova que seja pontuável para os Campeonatos OPEN de MX2 e ELITE é de 40 pilotos mais 2 reservas, e o número mínimo é de 8 pilotos.

10. PRÉMIOS



a) Os prémios são atribuídos até ao 30º LUGAR da classificação geral dos respectivos Campeonatos OPEN das classes MX2 e MX ELITE, conforme tabelas abaixo indicadas:

Prémios para as Classes MX2 e MX ELITE– em EUROS

1º	500,00	6º	180,00	11º	100,00	16º ao 30º	-75,00
2º	400,00	7º	150,00	12º	100,00		
3º	300,00	8º	140,00	13º	100,00		
4º	250,00	9º	130,00	14º	100,00		
5º	200,00	10º	120,00	15º	100,00		

Prémios para a Classe MX2 Júnior

1º	150,00	4º	110,00
2º	130,00	5º	100,00
3º	120,00	6º ao 30º	75,00

b) Para que os pilotos tenham direito ao prémio de classificação, deverão perfazer pelo menos 75% do percurso do vencedor de uma das mangas e desde que cortem a meta até 5 minutos após o mesmo.

c) **Os organizadores deverão atribuir pelo menos 3 Troféus aos 3 primeiros classificados das corridas MX2, MX2 JÚNIOR e MX ELITE. E ainda 1 Troféu à Equipa ou Piloto vencedor de cada Classe.**

d) A entrega dos Troféus deverá ser feita logo após o final da respectiva manga e o pagamento dos prémios trinta minutos após a publicação dos resultados finais, excepto se houver lugar a reclamações.

e) É obrigatória a presença do piloto para receber os prémios a que tem direito, salvo motivo justificado aceite pela organização ou de ordem médica.

11. RECLAMAÇÕES

Toda a pessoa ou grupo de pessoas reconhecidas pela **FMP**, (corredores, concorrentes, construtor, oficiais, etc.) que se encontre lesado por uma decisão, tem o direito de reclamar dessa decisão.

Todas as reclamações devem ser apresentadas por escrito ao Director de Prova e acompanhadas pela caução indicada no Regulamento Particular (100,00 Euros), cujo valor será reembolsável se esta se tornar procedente.

Não serão aceites reclamações sobre os tempos fornecidos pelos cronometristas. Uma reclamação verbal deve ser confirmada por escrito nos 15 minutos seguintes. Qualquer reclamação sobre a manga anterior deve ser entregue antes dos concorrentes entrarem na Pré-Grelha. Se a reclamação é sobre a última manga deve dar entrada nos 30 minutos seguintes à publicação dos resultados.

12. POSSIBILIDADE DE UTILIZAR DOIS MOTOCICLOS NAS CORRIDAS

Os pilotos poderão utilizar dois motociclos nas mangas que compõem a prova, mas nunca poderão utilizar os dois motociclos na mesma manga.

Se o piloto já estiver no Pré-Parque (Pré-Grelha), na Grelha de Partida ou já no decorrer de uma manga e deslocar-se ao parque de concorrentes, já não poderá retornar à pista nessa manga, sob pena de desclassificação.

12.1 A 2ª moto apresentada por um piloto às Verificações Técnicas, poderá ser utilizada por um ou mais pilotos que possuam apenas uma moto, desde que autorizados para o efeito pelo possuidor da mesma e em conjunto, informem o Comissário Técnico aquando das referidas Verificações Técnicas.



13. CASOS OMISSOS

Os casos omissos serão resolvidos pelas instâncias competentes da **FMP**.



ANEXO 04

Regulamento de Supercross

1. SUPERCROSS

1.1 Definição de Supercross

Uma manifestação de Supercross é uma prova de Motocross em pistas muito pequenas e por vezes temporárias, construídas com materiais naturais (areia, terra, etc.), na qual se utilizam motociclos de Motocross.

1.2 Terão lugar em 2009 os Campeonatos OPEN nas Classes de SX2 SX1 e ELITE, sendo compostos por 6 a 10 provas.

2. CLASSES

As manifestações de Supercross são abertas às classes SX2 e SX1.

3. PISTAS (percurso)

3.1 Especificações do Percurso

– O percurso de uma Pista de Supercross não deverá ser inferior a 400 metros nem superior a 800 metros. A largura nunca deverá ser inferior a 5 metros. O espaço vertical livre entre a pista e os obstáculos deverá ser sempre de 3 metros no mínimo.

– Os duplos e triplos saltos são permitidos, desde que sejam feitos de modo a que o segundo e terceiro saltos - conforme os casos - tenham uma boa recepção, não fazendo perigar a integridade física do piloto.

Nota: O delegado da FMP que se fizer representar na vistoria prévia da segurança da pista, poderá mandar fazer as respectivas alterações que achar por convenientes.

Toda a pista, incluindo as zonas de partida e chegada, o Parque Fechado e o Parque de Concorrentes, deverá estar protegida por uma vedação sólida de modo a conter o público.

Seguir as normas de construção de Circuitos de Supercross.

3.2 HOMOLOGAÇÃO –

Todas as pistas deverão estar em condições de serem homologadas 10 DIAS ANTES DA DATA MARCADA PARA A PROVA pelo Delegado da FNM, acompanhado de pilotos convidados para o efeito.

NOTA: Salva-se situações extraordinárias em tempo.

4. PARQUE DE CONCORRENTES

O parque de concorrentes deverá ter acesso directo à zona de partida, dispôr de uma área reservada a zona antes da partida (pré-grelha), um local para proceder às verificações técnicas, reparações e reabastecimentos. Deverá ter, se possível, instalações sanitárias e balneários. O silêncio é obrigatório nos parques a partir das 23.00 horas e até às 7.00 horas. (quando se tratar de provas diurnas).

5. PARQUE FECHADO

É obrigatório a existência de um Parque Fechado e deverá estar localizado, sempre que possível, atrás da Grelha de Partida (Pré-Grelha).

6. HORÁRIOS

	<u>Horário nocturno</u>	<u>Horário diurno</u>
Verificações doc. e técnicas	15.30 às 17.00h	10.00 às 11.30 horas
Treinos Livres	17.30 às 18.30h	12.00 às 13.00 horas
1ª meia final SX 2	18.45 h	16.00 horas
1ª meia final SX1	19.00 h	16.15 horas
2ª meia final SX2	19.15 h	16.30 horas
2ª meia final SX1	19.30 h	16.45 horas



Repescagem SX2	19.45 h	17.00 horas
Repescagem SX1	20.00 h	17.15 horas
Final SX2	21.30 h	17.30 horas
Final SX1	22.00 h	18.00 horas
Super repescagem	22.30 h	18.30 horas
Superfinal ELITE	23.00 h	19.00 horas

NOTA: Este horários poderão ser alterados em função do número de pilotos presentes, bem como, se houver lugar a Troféus Nacionais (casos das Mini-Motos ou Iniciados ou outros eventos).

7. TREINOS

- Os treinos são proibidos na hora que antecede a partida, a menos que o Director da Corrida justifique as razões de tal procedimento.
- As partidas colectivas nos Treinos Livres são proibidas.
- O Regulamento Particular deve prever pelo menos 30 minutos para os Treinos Livres.

8. PROGRAMA DAS CORRIDAS

As competições são organizadas nos seguintes moldes:

- Mangas de Qualificação/Eliminatórias
- Repescagem
- Meias-finais
- Última repescagem
- Final
- Consultar diagramas E e F. (Este processo é feito para cada classe SX2 e SX1).
- Super repescagem.
- Super – final (ELITE).
- O número de pilotos por manga poderá variar. Aos pilotos não qualificados nas primeiras eliminatórias, deverá ser sempre dada a possibilidade de se qualificarem nas repescagens. Esta possibilidade deve igualmente aplicar-se aos pilotos das meias-finais que não se qualifiquem para a final.
- Para que um piloto possa usufruir do direito de fazer uma repescagem, tem de obrigatoriamente participar na sua manga de qualificação ou meia final.
 - na Super repescagem serão apurados os 4 primeiros classificados para o Campeonato OPEN ELITE, independentemente da classe a que pertencem.

9. PARTIDAS

9.1 Grelha de Partida

- A utilização de uma grelha de partida é obrigatória e a mesma deverá ser INDIVIDUAL. A largura mínima desta grelha é de 16 metros e a máxima de 20 metros, com a altura mínima de 500 mm.

9.2 Linha de Partida

O número de pilotos admitidos a tomar parte na partida dependerá da largura da grelha. Cada moto ocupará um metro no mínimo.
As partidas em duas linhas são interditas, excepto se forem previstas no Regulamento Particular.

9.3 Procedimento da Partida

- A organização designará por sorteio os grupos de pilotos para as mangas de qualificação, excepto os 12 primeiros dos respectivos Campeonatos (SX2 ou SX1), após a primeira prova, que deverão ser distribuídos pelas mangas existentes.
- A ordem de entrada dos pilotos na grelha de partida é determinada do seguinte modo:



- Mangas de qualificação: Tiragem à sorte.
- Repescagens: São considerados os resultados das primeiras mangas.
- Meia-final: Primeiro os classificados das primeiras mangas, seguidos dos qualificados na repescagem, em função dos resultados.
- Última repescagem: Sob os resultados da meia final.
- Final: Os pilotos qualificados nas meias finais em função dos resultados e depois os pilotos apurados na última repescagem.
- As partidas serão colectivas e com os motores em marcha.
- a) Todas as motos deverão estar dentro do pré-parque 10 minutos antes da partida.
- b) O não cumprimento desta regra implicará ao piloto que se atrasar a perda do seu lugar na grelha, conforme a sua classificação na eliminatória, repescagem, semi-final, ou super-repescagem, que tenha tido. No caso destas corridas já se terem iniciado, bem como a final, o piloto só poderá entrar na respectiva corrida após autorização do Fiscal de Partida. A violação desta regra implica a sua desclassificação.
- c) Logo após o fecho da Pré-Grelha – isto é, 10 minutos antes da partida – os pilotos sairão, um a um, para a pista, para realização de uma volta de reconhecimento (facultativa), após a qual voltarão a assumir os seus lugares na Pré-Grelha e, de seguida, alinhar na grelha de partida.
NOTA: Este procedimento será válido apenas para as Finais das Classes SX2 e SX1 e para Superfinal ELITE.
- d) O Juiz de Partida mostrará uma bandeira verde, no momento em que todos os pilotos estão na sua ordem sobre a linha de partida.
- e) Seguidamente será mostrado o placard indicando que faltam 15 segundos. Ao fim dos 15 segundos será mostrado o placard dos 5 segundos e a grelha de partida será baixada entre os 5 e os 10 segundos seguintes, depois de o painel de 5 segundos ser mostrado.
- f) Desde que o primeiro piloto entra na Grelha de Partida, só os pilotos e oficiais (organizadores) são admitidos a permanecer na Grelha de Partida.

10. TEMPOS DAS COMPETIÇÕES

As competições disputam-se de acordo com os seguintes tempos:

Eliminatórias	5 minutos + 2 voltas
Repescagens	5 minutos + 2 voltas
Meias Finais	7 minutos + 2 voltas
Finais	15 minutos + 2 voltas

11. RESULTADOS

O vencedor de uma corrida é o piloto que passa em primeiro lugar a linha de chegada.

Considera-se a tomada de tempos para o efeito sempre que, a parte mais avançada da moto cruze a linha de meta ou quando houver lugar a cronometragem por “transponders”, valerá o “sinal” emitido pelos mesmos e desde que a moto seja conduzida pelo piloto.

Todos os pilotos que se seguem param logo que passem a linha de chegada. Não será classificado o corredor que:

- a) Não passe a linha de chegada nos 2 minutos seguintes à chegada do vencedor;
- b) Não complete 3/4 do total de voltas do vencedor. Se os 3/4 não correspondem a um número inteiro, o resultado será aumentado para o número seguinte.

O número mínimo de participantes para que uma prova seja pontuável para os Campeonatos de SX2 e SX1 é de 10 Pilotos.



Nota: No caso de não haver o número mínimo estipulado (10 pilotos), numa ou em ambas as classes o formato e os prémios serão os constantes do regulamento do ano 2002, bem como as pontuações que apenas contarão para o Campeonato OPEN ELITE.

c) Os pontos a atribuir nas respectivas finais e Super-Final, são os seguintes:

1º	25 pontos	5º	16 pontos	9º	12 pontos	13º	8 pontos
2º	22 pontos	6º	15 pontos	10º	11 pontos	14º	7 pontos
3º	20 pontos	7º	14 pontos	11º	10 pontos	15º	6 pontos
4º	18 pontos	8º	13 pontos	12º	9 pontos	16º	5 pontos

12. PRÉMIOS

a) Os prémios mínimos obrigatórios são:

Pilotos classificados apenas nas séries: 50,00 Euros

Pilotos classificados nas meias finais, mas que não são apurados para as finais: 75,00 Euros

Finais – SX2 e SX1

1º	225,00 Euros	6º	155,00 Euros	11º	130,00 Euros
2º	200,00 Euros	7º	150,00 Euros	12º	125,00 Euros
3º	180,00 Euros	8º	145,00 Euros	13º	120,00 Euros
4º	170,00 Euros	9º	140,00 Euros	14º	115,00 Euros
5º	160,00 Euros	10º	135,00 Euros		

Super – Final –ELITE

1º	500,00 Euros	6º	90,00 Euros	11º	45,00 Euros	16º	20,00 Eur
2º	300,00 Euros	7º	80,00 Euros	12º	40,00 Euros		
3º	200,00 Euros	8º	70,00 Euros	13º	35,00 Euros		
4º	150,00 Euros	9º	60,00 Euros	14º	30,00 Euros		
5º	120,00 Euros	10º	50,00 Euros	15º	25,00 Euros		

13. POSSIBILIDADE DE UTILIZAR DOIS MOTOCICLOS NAS CORRIDAS

Os pilotos poderão utilizar dois motociclos nas mangas que compõem a prova, mas nunca poderão utilizar os dois motociclos na mesma manga.

Se o piloto já estiver no Pré-Parque (Pré-Grelha), na Grelha de Partida ou já no decorrer de uma manga e deslocar-se ao parque de concorrentes, já não poderá retornar à pista nessa manga, sob pena de desclassificação.

13.1 A 2ª moto apresentada por um piloto às Verificações Técnicas, poderá ser utilizada por um ou mais pilotos que possuam apenas uma moto, desde que autorizados para o efeito pelo possuidor da mesma e em conjunto, informem o Comissário Técnico aquando das referidas Verificações Técnicas.

14. RECLAMAÇÕES

– Toda a pessoa ou grupo de pessoas reconhecidas pela **FMP** (corredores, concorrentes, construtor, oficiais, etc.) que se considere lesado por uma decisão tem o direito de reclamar dessa decisão.

– Todas as reclamações devem ser apresentadas por escrito ao Director da Prova e acompanhadas pela caução indicada no Regulamento Particular (100,00 Euros), cujo valor será reembolsável se a reclamação se tornar procedente.



- Não serão aceites reclamações sobre os tempos fornecidos pelos cronometristas.
- Uma reclamação verbal deve ser confirmada por escrito nos 15 minutos seguintes.
- Qualquer reclamação sobre a manga anterior deve ser entregue antes dos concorrentes entrarem na Pré-Grelha.
- Se a reclamação é sobre a última manga, deve dar entrada nos 10 minutos seguintes à afixação dos resultados.



ANEXO 05

Campeonato Regional PentaControl – Norte

CATEGORIAS 125/250/500 CLASSES MX1 MX2 ELITE CLASSES INFANTIS A e B

1-INSCRIÇÕES

- 1-a) As inscrições serão efectuadas e válidas em conjunto com as verificações Técnicas e Documentais no dia de prova. Em casos excepcionais, poderá haver lugar a verificações no dia anterior à prova

2-ACESSO À PARTICIPAÇÃO

- a) Terão direito à participação todos os pilotos com licença FMP, «Regional, Nacional, Internacional de MX ou GERAL.
- b) Mecânicos, Assistentes e convidados para tal, deverão munir-se das respectivas credenciais ou abraçadeiras de identificação. Sempre que estes não se façam acompanhar da respectiva identificação ou de liberdade de circulação conforme previsto no regulamento, serão penalizados com o pagamento igual ao valor de um ingresso de público para poderem permanecer no local da competição.
- c) Quando detectadas trocas de livres trânsito indevidas, serão penalizados os preverificadores com a perda dos respectivos livres trânsito, não invalidando ainda a possibilidade de instauração de processo disciplinar ao piloto ao qual estejam ligados os mesmos

3-RESTRICÇÕES DE ACESSO

- a) A participação estará vedada aos 5 primeiros classificados dos campeonatos nacionais de MX2-MX1 da época anterior. O mesmo princípio se aplicará a pilotos de nacionalidade estrangeira
- b) O número máximo de pilotos admitidos para este campeonato estará em conformidade com a capacidade de grelha de cada organização, que terá que garantir o número mínimo de 30 lugares, e desde que a grelha comporte, o número máximo de 40 pilotos.

4-PILOTOS CONVIDADOS

- a) As organizações poderão convidar no máximo até 5 pilotos estrangeiros ou 5 primeiros classificados dos campeonatos nacionais, para servirem de cabeça de cartaz, não interferindo os mesmos na classificação ou prémios do respectivo campeonato.

5- CAMPEONATO

- O campeonato deve garantir um número mínimo de 5 provas.

6- VERIFICAÇÕES

- HORÁRIO TIPO (A)

Para as Classes MX2/MX1, Infantis A+B, as verificações serão das 08.30 às 10.00 horas, embora estes horários possam vir a ser alterados conforme conveniência do evento e constará do respectivo regulamento particular.



Nas provas que sejam antecedidas de outro evento (nocturno) no dia anterior e sob a égide da FMP, os horários das verificações técnicas para as classes MX1/MX2 serão das 08.30 às 11.15 h

Tolerância: Poderá efectuar a verificação da sua moto todo o piloto que chegue atrasado dentro do período de 20 minutos após o fecho oficial das respectivas verificações técnicas, contra um pagamento de 30,00 Euros de multa que reverterá para o clube organizador. Esta multa só se aplica às classes MX1/MX2.

- TREINOS LIVRES E CRONOMETRADOS

- a) Treinos livres terão a duração de 20 minutos
- b) Treinos cronometrados terão a duração de 20 minutos
- c) Na impossibilidade de se realizar treinos cronometrados, os mesmos serão substituídos por mangas de qualificação com a duração de 10 minutos + 2 voltas.
- d) Quando o número total de pilotos presentes for igual ou inferior a 30 no conjunto das duas classes “MX2 e MX1”, e a direcção de prova entenda ser mais conveniente, os pilotos de ambas as classes efectuarão os treinos livres e cronometrados em conjunto.

8- MANGAS DE COMPETIÇÃO E TEMPOS.

- a) Quando o número de pilotos em cada classe for superior a 20, haverá lugar a 1 manga de cada classe “MX2 –MX1”, e apuram-se os 15 primeiros de cada classe para disputar 1 manga da classe de Elite. Caso a pista e grelha comporte o número de 40 pilotos apuram-se 20 pilotos de cada classe.
- b) Quando o número de pilotos no conjunto das duas classes for inferior a 30 realiza-se 2 Mangas de competição, no modelo “Elite”, e apura-se a pontuação para as 3 classes. MX2 – MX1 – Elite.
- c) Formação de grelha
 - A ordem de entrada para a grelha das Classes de Infantis será efectuada por sorteio na primeira prova, e nas seguintes obedecerão à ordem de classificação nos respectivos Campeonatos. No caso das Classes MX2/MX1 a ordem de entrada para a grelha será feita em função dos treinos cronometrados ou de qualificação, tendo início a formação da mesma a partir do primeiro classificado de MX2.
- d) As mangas de competição para as Classes Infantis terão a duração de 10 minutos +2 voltas e para as Classes MX2/MX1 e Elite, terão a duração de 20 minutos + 2 voltas.
- e) Será considerado piloto classificado, todo aquele que percorrer 50% das voltas em relação ao vencedor das Classes Infantis e 75% no caso das Classes MX2/MX1 e que cortar a meta dentro dos 5 minutos após a passagem pela meta do primeiro classificado.
- f) Tomada de tempos para efeito de treinos ou classificação, será válida sempre que, a parte mais avançada da moto cruze a linha de meta, ou quando houver lugar a cronometragem por transponders, vale o sinal emitido pelos mesmos. Ainda para que o ponto (8- alínea - f) seja válido é necessário que a moto seja conduzida pelo piloto.

9 – AJUDA EXTERIOR

- a) Só é permitida ajuda aos pilotos das Classes Infantis e esta não podem pôr em causa a segurança e competição de terceiros, sob pena dos infractores serem penalizados.
- b) Qualquer ajuda exterior a um piloto das classes de Iniciados, MX1 ou MX2 a mesma será sancionada com um minuto de penalização sobre o tempo final de corrida.**

10 - PRÉMIOS

- a) Todos os pilotos classificados até ao 30º lugar de Elite terão direito a prémio de classificação.



- b) Para que os mesmos se classifiquem terão que percorrer 75% das voltas em relação ao vencedor, e cortar a meta.
- c) Prémios a atribuir em função da classificação geral Open.

1º- 175€	2º- 160€	3º-150€	4º- 140€	5º- 130€
6º- 125€	7º- 120€	8º-115€	9º- 110€	10º- 105€
11º- 100€	12º- 95€	13º- 90€	14º- 85€	15º- 80€
16º- 75€	17º- 70€	18º- 65€	19º- 60€	20º- 55€
Do 21º- ao 30º- 50€				
- d) Aos pilotos que não cumprirem o descrito no ponto “11 alínea (b)” não lhes será dada autorização para levantar o seu prémio.
- e) às Classes Infantis A e B as organizações atribuirão Troféus a todos os participantes.
- f) As organizações atribuirão 5 troféus aos 5 primeiros classificados da geral Elite.
- g) A entrega de prémios e pódio serão efectuados no final das mangas de competição. O pagamento dos prémios monetários serão efectuados na secretaria de prova, é obrigatório a presença do piloto para receber os prémios a que tem direito.

11- RESULTADOS

- a) Conforme o ponto 9, do Anexo 03 do Regulamento de Motocross.
- b) Em termos de pontuação para o referido campeonato contam todos os resultados.
- c) Havendo lugar a 1 manga das classes MX2 – MX1 e Elite, os pilotos Participantes na classe de Elite pontuarão ao mesmo tempo para a Classe de Elite e para as respectivas classes a que pertencem.
- d) Havendo lugar apenas as 2 mangas em conjunto os pilotos para além de pontuar para as respectivas classes, pontuam também para a classe de Elite.
- e) Para efeito final de pontuação serão atribuídos pontos em cada prova às classes de MX2, MX1 e Elite,
- f) O regulamento FIM obriga a abertura à participação de pilotos estrangeiros ao campeonato PentaControl. Os mesmos poderão participar, pontuar para a classificação e prémios das provas, mas não contam para a pontuação final do campeonato das respectivas classes.

12-TRANSPONDERS

- a) Quando houver lugar a cronometragem com transponders, os pilotos obrigam-se a levantar o transponder junto da cronometragem deixando a sua licença como caução.

Nota: Na impossibilidade de o piloto apresentar a sua licença terá que, apresentar outro documento legal.
- b) O piloto obriga-se a entregar o transponder no final de todas as mangas de competição sob pena de pagar uma caução monetária de “250 € “ que reverterá a favor da cronometragem.

13 – PUBLICIDADE

No caso de haver um patrocinador oficial para o respectivo campeonato os concorrentes aos mesmo obrigam-se a disponibilizar um espaço nas placas das suas motos para colocação da mesma.

14. RECLAMAÇÕES

- Toda a pessoa ou grupo de pessoas reconhecidas pela FMP (corredores, concorrentes, construtor, oficiais, etc.) que se considere lesado por uma decisão tem o direito de reclamar dessa decisão.



- Todas as reclamações devem ser apresentadas por escrito ao Director da Prova e acompanhadas pela caução indicada no Regulamento Particular (100,00 Euros), cujo valor será reembolsável se a reclamação se tornar procedente.
- Não serão aceites reclamações sobre os tempos fornecidos pelos cronometristas.
- Uma reclamação verbal deve ser confirmada por escrito nos 15 minutos seguintes.
- Qualquer reclamação sobre a manga anterior deve ser entregue antes dos concorrentes entrarem na Pré-Grelha.
- Se a reclamação é sobre a última manga, deve dar entrada nos 10 minutos seguintes à afixação dos resultados.

15- PENALIZAÇÕES

- 12-a) Conforme anexo 2 Ponto 9, alíneas: a-b-c-d-e-f-g-h. do Regulamento Geral de Motocross.

16- PRÉMIOS FINAIS

- No final do Campeonato será atribuído pela Penta Control, 3 troféus aos 3 primeiros classificados das classes Infantis A e B, MX2 – MX1 e Elite.

17- TODOS OS RESTANTES ARTIGOS RESPEITARÃO O REGULAMENTO GERAL DE MOTOCROSS DA FMP.

16- CASOS OMISSOS.

- Todos os casos omissos regem-se pelo Anexo 02 – Regulamento de Motocross e Supercross. Na dificuldade de interpretação dos mesmos prevalece no momento a decisão do delegado da FMP.



ANEXO 06

Campeonato Regional Rómoto – Centro/Sul

1. DEFINIÇÃO

1.1. Sob a égide da FMP, a Rómoto promove um campeonato regional de Motocross nas zonas centro e sul do país: o Campeonato Regional Rómoto.

1.2. O Campeonato Regional Rómoto será disputado num mínimo de 5 provas e num máximo de 8.

2. CATEGORIAS E CLASSES

2.1. As provas são abertas aos motociclos das Categorias I, Grupos A1 das seguintes classes:

- 50cc – Infantis A
- 65cc – Infantis B
- 85cc – Cadetes 85
- 125cc – MX2
- 250cc e 500cc – MX1

A classe Elite albergará as categorias MX2 e MX1.

2.2. O número máximo de pilotos admitidos na grelha de cada classe será de 40.

3. PARTICIPANTES

Todos os pilotos detentores de uma Licença Desportiva de Motocross (Regional, Nacional ou Internacional) ou Geral emitida pela FMP ou por outra Federação reconhecida pela F.I.M. são autorizados a participar nas manifestações desta entidade federativa excepto os que constam no ponto 5.

4. INSCRIÇÕES

A inscrição no Campeonato Regional Rómoto fica sujeita ao pagamento de uma taxa de 100 € (cem euros) a pagar pelo piloto ao promotor desta competição. A inscrição dá direito à participação em todas as provas deste campeonato ao longo do respectivo ano.

5. RESTRIÇÕES À PARTICIPAÇÃO

5.1. Não poderão participar nas classes MX2 ou MX1 os pilotos que se tenham classificado dentro dos seguintes grupos:

- a) **sete primeiros do Campeonato Nacional de Motocross MX2 e MX1 dos dois últimos anos;**
- b) cinco primeiros do Campeonato Nacional de Enduro Elite I e Elite II do último ano.

5.2. O piloto que vencer a classe Elite em dois anos consecutivos fica impossibilitado de participar no Campeonato Regional Rómoto nos dois anos seguintes.

5.3. Participação em classes diferentes

Não é permitida a participação em mais do que uma classe no mesmo dia.

5.4. Direito a pontuação

Além dos pilotos com nacionalidade portuguesa, também os pilotos estrangeiros poderão participar nas provas do Campeonato Regional Rómoto, com direito a classificação e prémios. Ficam, no entanto, excluídos os pilotos estrangeiros que participem em provas do Campeonato Nacional de Motocross e que habitualmente se classificam nos dez primeiros nestas corridas.

6. NÚMEROS DE PROVA

6.1. Para cada classe, os pilotos usarão um número de corrida permanente durante todo o campeonato.

6.2. Em todas as categorias, o número de corrida de cada piloto será atribuído pela FMP.



6.3. As cores e medidas dos fundos, números e dorsais para cada classe são as mesmas utilizadas no Campeonato Nacional de Motocross. Excepção será feita para os vencedores do ano anterior que, se competirem na categoria onde triunfaram, terão de usar o fundo azul e o número amarelo.

7. PUBLICIDADE

Poderá ser exigido pelo promotor o uso obrigatório de publicidade no porta-número frontal das motos dos pilotos que se inscrevam neste campeonato em qualquer prova que pontue para o mesmo.

8. VERIFICAÇÕES TÉCNICAS

8.1. Cada piloto só poderá apresentar às verificações técnicas uma moto à excepção das Classes Infantis A e B que poderão apresentar duas motos, mas apenas para a época de 2009, pois em 2010, só poderão apresentar uma moto.

8.2. As verificações técnicas decorrerão em todas as provas conforme horário estipulado no ponto 15. No entanto, será permitida a verificação técnica ao piloto que chegar até 15 minutos depois da hora limite contra o pagamento de uma multa de 25€ (vinte e cinco euros).

9. TREINOS

9.1. Treinos livres

Os treinos livres devem ter, pelo menos, 10 minutos para as classes Infantis A e B e 15 minutos para as classes Cadetes 85, MX2 e MX1.

9.2. Treinos cronometrados

9.2.1. O apuramento dos pilotos para as mangas das classes MX2 e MX1 será efectuado através de uma sessão de treinos cronometrados para cada uma dessas categorias e que terá a duração de 15 minutos.

Nota: no caso de não se verificarem condições técnicas para a realização de treinos cronometrados, o apuramento para as mangas das classes MX2 e MX1 será efectuado através de uma corrida para cada uma dessas categorias e que terá a duração de 10 minutos mais duas voltas.

9.2.2. Em cada uma dessas sessões de treinos cronometrados, serão apurados os primeiros 40 classificados para a manga da respectiva classe. A eles ainda se podem juntar os pilotos suplentes que aqui serão os 41º e 42º de cada categoria.

9.3. Ordem de entrada na grelha de partida

9.3.1. Infantis A e B e Cadetes 85

a) Na primeira prova, a ordem de entrada na grelha de partida será pela classificação final do ano anterior. A posição de entrada dos pilotos que não pontuaram no ano anterior será atribuída por sorteio.

b) Nas restantes provas a ordem será estipulada pela classificação actual do Campeonato.

9.3.2. MX2 e MX1

A ordem de entrada na grelha de partida será pela classificação das sessões de treinos cronometrados da respectiva categoria.

9.3.3. Elite

Na manga da classe Elite, a ordem de entrada na grelha de partida será a seguinte: 1º classificado da manga da categoria MX2, 1º classificado da manga da categoria MX1, 2º classificado da manga da classe MX2, 2º classificado da manga da classe MX1 e assim sucessivamente. Os 21º classificados das mangas das categorias MX2 e MX1 têm direito a colocar a sua moto em pré-parque como pilotos suplentes nas suas respectivas classes.

10. PROCESSO DE PARTIDA

As partidas serão colectivas e com os motores em marcha.



10.1. Todas as motos deverão estar dentro do pré-parque até 10 minutos antes da partida. O não cumprimento desta regra implica a não participação na respectiva manga.

10.2. Logo após o fecho do pré-parque, o verificador técnico autorizará a entrada dos pilotos para a grelha de partida pela ordem estabelecida.

10.3. O verificador técnico mostrará uma bandeira verde no momento em que todos os pilotos estiverem na sua ordem sobre a linha de partida.

10.4. Nesta altura, caso surja algum problema com um dos pilotos, será concedida uma tolerância de três minutos para que se possa resolver este contratempo. Após esse período, o verificador técnico continuará com o normal desenrolar do processo de partida.

10.5. O juiz de partida mostrará depois o placard indicando que faltam 15 segundos para o baixar da grelha. Esta cairá entre os 5 e os 10 segundos posteriores ao virar do placard indicando os 5 segundos.

10.6. Nas classes Cadetes 85, MX2, MX1 e Elite, desde que o primeiro piloto entra na grelha de partida, só os pilotos e oficiais da prova são admitidos a permanecer naquele local.

11. TEMPO DAS COMPETIÇÕES

11.1. As mangas de cada classe terão a seguinte duração:

Infantis A e B: 10 minutos mais 2 voltas;

Cadetes 85: 15 minutos mais 2 voltas;

Classes MX2, MX1 e Elite: 20 minutos mais 2 voltas.

11.2. A indicação de duas voltas para o final será mostrada ao líder da corrida quando completado o tempo indicado e serão contadas a partir do momento que esse piloto passar pela linha de chegada e receber a indicação referida.

12. RESULTADOS POR PROVA

12.1. As provas das classes Infantis A e B serão disputadas em 2 mangas pontuáveis com a duração de 10 minutos mais 2 voltas.

12.2 As provas da classe Cadetes 85 serão disputadas em 2 mangas pontuáveis com a duração de 15 minutos mais 2 voltas.

12.3. As provas da classe MX2 serão disputadas em 2 mangas pontuáveis com a duração de 20 minutos mais 2 voltas (manga da classe e manga Elite).

12.4. As provas da classe MX1 serão disputadas em 2 mangas pontuáveis com a duração de 20 minutos mais 2 voltas (manga da classe e manga Elite).

12.4.1 Os primeiros 20 classificados das Classes MX2 e MX1 serão apurados directamente para a manga Elite.

12.4.2 **Os pilotos de MX2 e MX1 que não consigam o apuramento para a manga Elite, disputarão uma manga de “consolação” de 10 minutos + 2 voltas. Essa manga realizar-se-á sempre que haja um mínimo de 10 pilotos e atribuirá pontos para o campeonato da Classe “Amadores”, uma nova categoria em 2009.**

12.5. As provas da classe Elite serão disputadas em 1 manga pontuável com a duração de 20 minutos mais 2 voltas.

12.5.1. Na manga Elite, o piloto pontua simultaneamente para a categoria Elite – pela ordem de chegada na meta – e para a sua respectiva classe – conforme termine entre os pilotos da sua categoria. Por exemplo: um piloto que seja 3º na manga Elite mas que seja o 1º representante da sua classe, somará 20 pontos para o campeonato Elite e 25 pontos para a classificação geral e campeonato da sua categoria.

13. RESULTADOS FINAIS



Ao total das provas disputadas, independentemente do seu número, para atribuição da pontuação final nas classes MX2 e MX1 serão retirados os dois piores resultados obtidos pelo piloto (duas piores mangas). Na classe Elite, o piloto descontará o seu pior resultado registado ao longo do ano.

Nota: No caso de um piloto ter sido desclassificado numa prova, este resultado não conta para efeitos de retirar a pior classificação.

14. PENALIDADES

14.1. As seguintes situações implicam a **desclassificação** dos pilotos na manga/corrida:

- a) Fazer obstrução premeditada ou tentar prejudicar outros pilotos;
- b) Circular em sentido contrário ao indicado para o percurso, excepto quando a máquina de um piloto pára no ataque a uma subida - neste caso o piloto poderá inverter o sentido da marcha, utilizando unicamente a força da gravidade e de uma só vez, atendendo às instruções prévias dos fiscais de pista;
- c) Não cobrir o percurso delineado, excepto quando por motivos alheios à sua vontade o piloto sai da pista e, ao voltar à mesma por outro lugar (que não o de saída), não ganhe tempo ao seu percurso normal - neste caso não haverá motivo para desclassificação;
- d) É interdito o uso de intercomunicadores, quer em treinos quer em competição. A violação desta regra implica a desclassificação do infractor;
- e) Ultrapassar na amostragem da bandeira amarela agitada;
- f) Ultrapassar ou saltar qualquer obstáculo na amostragem da bandeira branca com a cruz vermelha;
- g) O piloto que não coloque a sua moto em parque fechado após o termo da prova, salvaguardando-se a hipótese e apenas que o mesmo não esteja presente por motivo de acidente ou assistência médica.

14.2. As seguintes situações implicam a **penalização em 1 minuto** sobre o tempo decorrido após o piloto ter cruzado a linha de chegada:

- a) O piloto que atravesse a linha de meta sem o(s) silencioso(s) (ponteira(s) do escape) da sua moto devidamente colocado(s). Caso o(s) mesmo(s), por qualquer imprevisto, venha(m) a sair do local ou a cair(em) no decorrer da corrida/manga, o piloto deverá parar no local próprio para a assistência, logo que possível. Salvaguarda-se a situação de quando o piloto já ultrapassou na última volta da corrida a zona de assistência, e que, como é óbvio, não poderá voltar atrás pelo que não será penalizado;
- b) O piloto que receber qualquer tipo de ajuda exterior fora da zona de assistência (por exemplo: ajuda a levantar a moto após uma queda, ajuda a colocar a moto em funcionamento, ajuda a reparar uma avaria mecânica). Todos os pilotos – à excepção dos das classes Infantis A e Infantis B – deverão recusar toda e qualquer ajuda exterior sob pena de sofrerem a referida penalização.

15. HORÁRIOS

No dia da prova:

- 8.00h às 10.00h - Verificações Técnicas
- 10.10h às 10.25h – 1ª Sessão Treinos Livres Elite (MX2 e MX1)
- 10.30h às 10.45h – 2ª Sessão Treinos Livres Elite (MX2 e MX1)
- 10.50h às 11.00h – Treinos Livres Infantis A
- 11.05h às 11.15h – Treinos Livres Infantis B
- 11.20h às 11.35h – Treinos Livres Cadetes 85
- 11.40h às 11.55h – Treinos Cronometrados MX2
- 12.00h às 12.15h – Treinos Cronometrados MX1



13.30h ou 14.00h – 1ª Manga Infantis A (10 min + 2 v)
13.50h ou 14.20h – 1ª Manga Infantis B (10 min + 2 v)
14.10h ou 14.40h – 1ª Manga Cadetes 85 (15 min + 2 v)
14.35h ou 15.05h – Manga MX2 (20 min + 2 v)
15.05h ou 15.35h – Manga MX1 (20 min + 2 v)
15.35h ou 16.05h – 2ª Manga Infantis A (10 min + 2 v)
15.55h ou 16.25h – 2ª Manga Infantis B (10 min + 2 v)
16.15h ou 16.45h – 2ª Manga Cadetes 85 (15 min + 2 v)
16.40h ou 17.10h – Manga Amadores (10 min + 2v)
17.00h ou 17.30h – Manga Elite (20 min + 2 v)
17.40h ou 18.10h – Distribuição de prémios

(Nota: O programa da tarde apresenta duas hipóteses: a primeira a aplicar em caso de horário de inverno e a seguinte para a situação de horário de verão)

15. PRÉMIOS POR PROVA

15.1. Os prémios para a manga da classe Elite são os seguintes:

1º - 250 €	6º - 90 €	11º - 50 €	16º - 25 €	21º a 40º - 20 €
2º - 200 €	7º - 75 €	12º - 50 €	17º - 25 €	
3º - 150 €	8º - 75 €	13º - 40 €	18º - 25 €	
4º - 120 €	9º - 65 €	14º - 35 €	19º - 25 €	
5º - 105 €	10º - 65 €	15º - 30 €	20º - 25 €	

16. PRÉMIOS FINAIS

No final do Campeonato Regional Rómoto, serão entregues, em cerimónia conveniente, os seguintes prémios:

16.1. Elite:

- 1º classificado: troféu, diploma e placa de campeão;
- 2º ao 5º classificado: taça e diploma;
- 6º ao 10º classificado: medalhão e diploma;
- Restantes classificados: diploma.

16.2. MX2 e MX1:

- 1º classificado: troféu, diploma e placa de campeão;
- 2º ao 5º classificado: taça e diploma;
- Restantes classificados: diploma.

16.3. Cadetes 85:

- 1º classificado: troféu, diploma e placa de vencedor;
- 2º ao 10º classificado: taça e diploma;
- 11º e restantes: medalhão e diploma.

16.4. **Infantis A e B**

- 1º classificado: troféu, diploma e placa de vencedor;
- 2º classificado e restantes: taça e diploma.

16.5. Todos os outros pilotos que se inscrevam no Campeonato Regional Rómoto terão igualmente direito a diploma e a estarem presentes na cerimónia final de entrega de prémios.

17. CASOS OMISSOS

17.1. Todos os casos omissos regem-se pelo Anexo 02 (Regulamento Geral de Motocross e Supercross) e pelo Anexo 03 (Regulamento de Motocross).



17.2. Para as classes Infantis A e B e Cadetes 85, os casos omissos neste regulamento podem ainda reger-se pelo Anexo 01 (Motocross Juvenil) considerando a equivalência entre as designações Cadetes 85 e Iniciados.



ANEXO 07

Troféu Vintage /Motocross

A FMP promove em paralelo o Troféu Vintage de Motocross, destinado a motos com ano de construção até 1980, ou se construídas em anos posteriores, apresentem características similares às motos construídas até essa altura.

As provas de motocross regem-se de acordo com os seguintes requisitos:

1. Pilotos

1.1. Licenças Desportiva.

Os pilotos admitidos serão portadores de Licença Desportiva, Motocross Regional, Motocross ou Geral, emitida pela Federação de Motociclismo de Portugal (FMP), válida para o ano em que decorra o evento.

2. Motos admitidas

2.1. Serão admitidas à partida de cada corrida motos com ano de fabrico até 1990, distribuídas por duas classes:

- Classe Vintage, construídas até 1980 ou que mantenham características similares às motos construídas até essa altura;
- Classe Pós-Vintage, motos construídas entre 1980 e 1989 e não enquadráveis no grupo anterior.

2.2. Classe Vintage

Integra as motos construídas, para a prática de Motocross ou Enduro, até 1980, inclusive ou que mantenham características similares às motos construídas até essa altura

Entende-se como características similares às motos construídas até 1980, motos cujo:

· Sistema de travagem seja unicamente efectuado através do sistema de maxilas, accionados com recurso a um cabo de aço ou vareta, excluindo-se assim os sistemas de accionamento hidráulico;

· O sistema de amortecimento traseiro, quer recorra a um ou dois amortecedores, accionados por ancoragem directa entre o braço oscilante e o quadro, não podendo entre o amortecedor e o quadro ou entre o amortecedor e o braço oscilante existir quaisquer outras peças móveis, tais como bielãs;

· O sistema de arrefecimento do grupo térmico do motor (cilindro e colaça), não recorra a qualquer fluido para arrefecimento.

NOTA: Serão ainda admitidas na classe Vintage motos com ano de construção acima de 1980 desde que mantenham as características originais e possuam grupo térmico refrigerado por ar, travagem efectuada por maxilas accionadas por cabo ou vareta, e sistema de amortecimento na traseira efectuado por dois amortecedores ancorados de forma directa no braço oscilante, ou sistema de amortecimento com braço oscilante sem recorrer a bielãs.

2.3. Classe Pós-Vintage

Integra as motos construídas para a prática de Motocross ou Enduro, entre 1981 e 1989 e que não apresentem características similares às motos construídas até 1980.

2.4. Modificações e alterações admitidas.



Para ambas as classes, Vintage e Pós-Vintage, as motos preferencialmente deverão manter os elementos de origem, podendo no entanto ser substituídos por outros desde que o seu funcionamento e dimensão e material de construção não seja alterado.

3. Números de competição.

3.1. No início de cada época será atribuído, a cada piloto, pela (FMP) um número único a utilizar em todas as motos independentemente da classe em que se insiram.

3.2. Os números 1, 2 e 3, serão reservados para os pilotos que tenham, no ano anterior, terminado o Troféu Vintage de Motocross, respectivamente nos 1º, 2º e 3º lugar.

A cor do fundo das placas e dos números será de acordo com a cilindrada, conforme quadro abaixo.

Cilindrada	Fundo das placas	Cor dos Números
< ou = 125 cc	Preto	Branco
< ou = 250 cc	Verde	Branco
> a 250cc	Amarelo	Preto

3.3 Classe Pós-Vintage

Cada moto terá três placas com a dimensão mínima de 99cmx99cm. Fixada uma na frente da moto e uma de cada um dos lados, atrás da linha vertical formada pelos estribos do piloto.

A cor do fundo das placas é, independentemente da cilindrada, vermelho com números em preto.

Cilindrada	Fundos das Placas	Cor dos Números
Indiferente	Vermelho	Preto

4.1. Nome

Incentiva-se a inserção do nome do piloto, que terá de ser inscrito, com letras com altura entre os 2cm e os 4cm, no guarda-lamas da frente de cada moto, conforme exemplo.

4.2. Escalão de Idade

De igual forma incentiva-se, ainda, a colocação sob o número de competição de cada placa a inscrição do respectivo escalão de idade do piloto, conforme exemplo e quadro abaixo.

Idade Piloto	Escalão
16 a 29	E - 30
30 a 39	E + 30
40 a 44	E + 40
45 a 49	E + 45
50 a 54	E + 50
55 a 64	E + 55
+ de 65	E + 65



5. Equipamentos dos Pilotos

5.1. Equipamento de segurança

Todos os equipamentos, quanto aos aspectos relacionados com a segurança dos pilotos, terão de estar de acordo com o Regulamento Geral de Motocross e respectivos anexos.

6. Pistas

6.1. Considerando que as provas para Motos Clássicas de Motocross, serão, na sua maioria, integradas em eventos onde se realizam corridas para motos actuais, determina-se que as mesmas utilizem o traçado destinado às provas das Classes Infantis, ou que as mesmas sejam adaptadas para o bom desenrolar deste tipo de provas.

6.2. Deverão ser criados percursos alternativos, contornando os obstáculos não naturais como saltos de significativa dimensão, duplos, triplos, whoop-de-doo e zonas do percurso de dificuldade acrescida.

7. Treinos

7.1. Cada prova será sempre que possível, antecedida de dois períodos de treino, com a duração de 10 minutos.

7.2. A ordem de entrada na grelha será efectuada em função da classificação, à data, no Troféu Vintage de Motocross, seguindo-se os pilotos não pontuados da Classe Vintage, seguindo-se os da Classe Pós-Vintage.

8. Corridas

8.1. Composta por duas mangas com a duração de 10 minutos mais duas voltas.

8.2. A ordem de entrada na grelha será efectuada em função da classificação, à data, no Troféu Vintage de Motocross, seguindo-se os pilotos não pontuados da Classe Vintage, seguindo-se os da Classe Pós-Vintage, por ordem crescente considerando o ano de fabrico de cada moto. Caso se trate da primeira prova do ano, será em função do resultado no Troféu do ano anterior.

A ordem de entrada dos pilotos para a grelha de partida da segunda manga deverá ser em função classificação obtida na primeira manga, por ordem crescente, permitindo a escolha da posição a ocupar na grelha de partida.

8.3. Será considerado vencedor de cada manga o piloto, que primeiro cumpra o período de 10 minutos e mais duas voltas à pista.



10. Casos Omissos

Todos os restantes pontos não mencionados no presente regulamento, regem-se pelo Regulamento Geral de Motocross.



ANEXO 08

Regulamento Troféu SX Iniciados

ARTIGO 1 – PILOTOS ADMITIDOS

Podem participar neste Troféu, todos os pilotos portadores de Licença Desportiva **FMP**, conforme ponto 2 do Anexo 02 do Regulamento Geral de Motocross e Supercross.

ARTIGO 2 –PONTUAÇÃO

Conforme ponto 11 do Anexo 04 do Regulamento de SX.

ARTIGO 3 – INSCRIÇÕES

As inscrições DEVERÃO dar entrada na Secretaria desta **FMP** 10 dias antes da prova, SOB PENA DE NÃO PODEREM PARTICIPAR.

ARTIGO 4 – FORMATO DAS CORRIDAS

Serão feitas em conformidade com as inscrições, e desenrola-se do seguinte modo:

Séries qualificativas – 5 VOLTAS

Meias Finais – 7 VOLTAS

Repescagem – 3 VOLTAS

FINAL – 10 VOLTAS

ARTIGO 5 – PRÉMIOS

Serão atribuídos pela organização Troféus até aos 5 primeiros classificados na Final e para os restantes medalhas.

ARTIGO 6 – Todos os restantes pontos regem-se pelos Anexos 01, 02 e 04 dos Regulamentos.

ARTIGO 7 – CASOS OMISSOS – Conforme ponto 32 do Regulamento de MX/SX de 2008.



ANEXO 09

Regulamento Minimoto SX

ARTIGO 1 – PILOTOS ADMITIDOS

Podem participar neste Troféu, todos os pilotos portadores de Licença Desportiva FMP, conforme ponto 2 do Anexo 02 do Regulamento Geral de Motocross e Supercross.

ARTIGO 2 – MOTOS ADMITIDAS

As motos deverão ter os travões em bom estado, as manetes não podem estar cortadas ou partidas bem como os respectivos punhos.

É obrigatório o uso de esponja ou protecção similar no guiador e corta corrente.

O pinhão de ataque deverá estar protegido por uma protecção.

São admitidas apenas motos com motores HORIZONTAIS e a 4T

CILINDRADA – A cilindrada máxima admitida é de 150cc

DIMENSÕES DAS RODAS – Roda traseira – jante 12” máximo. Roda dianteira – jante 14” máximo.

EMBRAIAGEM – Pode ser automática ou manual (com caixa de velocidades).

ARTIGO 3 – EQUIPAMENTO DOS PILOTOS

Os pilotos devem estar equipados com capacete integral, óculos de protecção, botas de motocross, calças e joelheiras.

ARTIGO 4 – PLACAS DOS NÚMEROS DE CORRIDA – Deverão ser com fundo preto e números brancos.

ARTIGO 5 – DORSAIS –

Deverão ter as medidas conforme ponto 5 do Anexo 02 do Regulamento de MX/SX/ 2009.

ARTIGO 6 – PONTUAÇÃO

Conforme ponto 11 do Anexo 06 do Regulamento de SX.

ARTIGO 7 – INSCRIÇÕES

As inscrições DEVERÃO dar entrada na Secretaria desta FMP 10 dias antes da prova, SOB PENA DE NÃO PODEREM PARTICIPAR.

ARTIGO 8 – FORMATO DAS CORRIDAS

Serão feitas em conformidade com as inscrições, e desenrola-se do seguinte modo:

Séries qualificativas – 3 VOLTAS

Meias Finais – 4 VOLTAS

Repescagem – 3 VOLTAS

FINAL – 7 VOLTAS

ARTIGO 9 – PRÉMIOS

Serão atribuídos Troféus até aos 5 primeiros classificados na Final.

ARTIGO 9 – CASOS OMISSOS – Conforme ponto 32 do Regulamento de MX/SX de 2009.





ANEXO 10

Normas Gerais para os Circuitos de Motocross

1. INSPECÇÃO

A Comissão de Motocross deve inspecionar e aprovar todos os circuitos.

Um plano exacto à escala de 1/1000 da pista do parque de máquinas, das instalações para o público com a indicação de todas as dimensões, deve estar disponível no local da prova designado pelo inspector. O plano deve indicar a localização das unidades de primeiros socorros, ambulâncias, escritórios da prova e dos comissários de sinalização, etc.

- O comprimento da pista deve ser medido pelas autoridades competentes, que conferirão a sua exactidão no plano. Esta medida será tomada ao longo de uma linha central da pista.
- Qualquer pedido de inspecção ou reinspecção de um circuito deve ser dirigido à **FMP**, pelo menos 2 meses antes da data proposta para a prova.
- As despesas de inspecção ficam a cargo do organizador na sua totalidade (deslocação e estadia do inspector são estabelecidos a partir da tabela definida pela **FMP**).

2. HOMOLOGAÇÃO

Depois de visitar o circuito e verificar a conformidade das presentes normas, o inspector designado pela CM irá propor a homologação do circuito à **FMP**. O inspector informará sobre as classes de motociclos autorizadas sobre o circuito e as eventuais reservas relativas a trabalhos a efectuar. Estas reservas dirão respeito unicamente a trabalhos pouco importantes e a organização é responsável pela boa execução dos mesmos, antes de qualquer competição a contar para um Campeonato da **FMP**.

Qualquer homologação é válida por 3 anos a contar do 1.º de Janeiro seguinte ao ano em que é feita a inspecção.

A homologação será aprovada na Assembleia Geral da **FMP**.

A todo o circuito homologado é passada uma licença de homologação que a **FMP** enviará à organização após a aprovação anual (o montante da licença do circuito é definido pela **FMP**).

3. PERCURSO

Uma pista pode ser permanente ou temporária, e deve ser construída unicamente de materiais naturais (terra, areia, etc.). Não deve ser rochoso e a utilização de cimento ou superfícies pavimentadas é proibida.

4. COMPRIMENTO

O comprimento da pista não deve ser inferior a 1,40 km nem superior a 3 km. Esta medida será tomada ao longo de uma linha central da pista.

5. LARGURA

A sua largura não deve ser em nenhum sítio inferior a 6 m. (largura utilizável no sítio mais estreito) para os motociclos.

A pista não pode ser dividida por qualquer obstáculo (árvore, poste, etc.).

6. ESPAÇO VERTICAL

O espaço vertical livre entre o solo e qualquer obstáculo acima deste deve ser de 3 metros no mínimo.

7. VELOCIDADE



O percurso deve ser de natureza a limitar a velocidade máxima a 55 km/hora (média calculada sobre uma manga completa) e não deve comportar rectas que permitam atingir uma velocidade muito elevada.

8. SEGURANÇA DO PÚBLICO E DOS PILOTOS

Todas as localizações onde o público tem acesso devem estar protegidas por uma vedação. Esta vedação deve ser suficiente para impedir a invasão do público.

De cada lado da pista e sobre a totalidade desta, deve estar prevista uma zona neutra suficientemente larga para assegurar uma protecção adequada aos concorrentes e espectadores. A largura desta zona neutra pode variar segundo as circunstâncias mas não deve nunca ser inferior a 3 metros.

A zona neutra deve ser delimitada por uma vedação ou obstáculo natural do lado do público e por estacas com fita do lado da pista. As estacas da zona de segurança não devem ultrapassar mais de 500 mm da superfície da pista e devem estar ligadas entre elas por uma fita que quebre facilmente. Estas estacas devem ser de madeira (de modo a partirem facilmente) ou de qualquer outro material que amortize os choques e assegure a protecção dos concorrentes. Devem estar colocados em volta de todos os obstáculos tais como árvores, postes, muros, rochedos, etc., fardos de palha ou material similar.

Uma distância de 3 metros deverá ser mantida entre as várias secções da pista.

Se for necessário a pista deve ser regada a seu tempo, antes e entre as mangas, a fim de assegurar condições de corrida normais, uma segurança máxima e proteger o público do pó. A instalação da rega deve permitir regar toda a pista de maneira eficaz.

8.1 Postos de sinalização

Um número suficiente de postos de sinalização oficial (para comissários de pista) deve ser previsto ao longo de todo o percurso de modo a fornecer aos concorrentes toda a informação necessária, por meio de bandeiras, durante a prova. Estes postos devem ser distintamente indicados e a sua localização deve ser escolhida de maneira a que os sinais transmitidos sejam perfeitamente visíveis dos concorrentes.

Os locais onde os comissários de sinalização serão colocados devem assegurar a maior segurança possível.

De uma maneira geral o número de postos de sinalização será os necessários, de modo a que a totalidade da pista seja visível pelos comissários.

8.2 Zona de reparações e sinalização

Uma zona deve ser prevista ao longo da pista para as reparações e a sinalização durante a prova. Esta zona deve compreender uma entrada a uma saída, afim de permitir aos concorrentes entrar e sair facilmente da mesma.

Esta zona deve ser bem visível aos pilotos. Não deve ser situada numa curva nem antes ou depois de um salto, por razões de segurança.

9. OBSTÁCULOS

Um cuidado especial deve ser posto no ângulo das lombas.

Os saltos triplos são proibidos. A distância entre as lombas deve ser de 30 metros no mínimo (do cimo da 2.^a lomba ao cimo da lomba seguinte). São considerados saltos os saltos cuja 3.^a lomba esteja na zona de aterragem do 1.^o ou 2.^o salto, respectivamente.

Os “whoop-de-doos” não são considerados saltos múltiplos desde que o cimo da lomba mais alta estiver a 1 metro no máximo acima do fundo da vala.

10. ZONA DE PARTIDA

10.1 Implantação da grelha



A grelha de partida deve estar colocada de modo a permitir a partida regular, oferecendo chances iguais a cada participante que esteja alinhado na mesma linha.

10.2 Recta da partida

O comprimento da recta da partida não deve ultrapassar os 125 metros (distância entre a grelha de partida e o sítio onde o lado interior da recta de partida inicia a primeira curva) nem inferior a 60 metros. Não deve haver saltos nesta recta.

10.3 Parque de espera (pré-grelha)

A zona de partida deve incluir um parque de espera fechado e dispor de suportes para as máquinas.

11. GRELHA DE PARTIDA

A grelha de partida deve consistir num dispositivo transversal que se dobre ou baixe para trás no acto de utilização. Este sistema deve ser de construção sólida e rígida. O seu funcionamento deve ser manual ou à distância (o mecanismo de comando deve estar invisível). A altura mínima da grelha será de 500 mm.

A largura da placa de cimento utilizada para a fixação da grelha está limitada a 600 mm.

Um obstáculo traseiro deve ser instalado para impedir os concorrentes de recuarem as suas máquinas.

Para as provas que pontuem para os Campeonatos Nacionais, a grelha de partida deve ser do tipo dispositivo transversal individual que se dobre para trás ou se baixe, com uma largura mínima de 40 metros para as máquinas a solo.

– As partidas em 2 linha são proibidas.

12. PARQUE DE CONCORRENTES

O parque de concorrentes deve estar situado, na medida do possível, sobre uma superfície horizontal. As dimensões do parque dos concorrentes corresponderão às exigências mais elevadas, em função do local da prova e do tipo de competição para o qual o circuito é utilizado. A natureza da sua superfície deve permitir a circulação dos veículos dos concorrentes em qualquer condição atmosférica. Uma atenção particular deve ser observada na evacuação das águas. Os organizadores devem assegurar uma distribuição racional dos lugares do parque para os veículos. As vias de circulação devem estar sempre desimpedidas, afim de permitir aos veículos sair a qualquer momento do parque dos concorrentes. Este deve ter um acesso directo à zona de partida.

Uma pequena pista de treinos deve estar disponível, bem como um local onde as máquinas serão fechadas após o fim da última manga. (A zona de espera de partida pode igualmente ser utilizada, na condição de esta ser convenientemente vedada).

13. INSTALAÇÕES/EQUIPAMENTO

Instalações para os pilotos

O Parque dos Concorrentes deve estar equipado com duches de água quente e fria, casas de banho para homens e mulheres bem como torneiras de água potável.

O Parque deve também incluir um posto para serviços de medicina e equipamento de incêndio.

Deve também compreender uma área coberta para as Verificações Técnicas e o Controle Administrativo, bem como o restante equipamento necessário. Um quadro destinado às comunicações oficiais deve estar colocado na entrada para a pista.

14. INSTALAÇÕES PARA A IMPRENSA

As instalações mínimas seguintes devem estar previstas para a imprensa:



- 1 sala de trabalho com mesas e cadeiras
- 1 telefax com linha directa
- 2 telefones com linhas directas
- 1 fotocopiador

15. CRONOMETRAGEM

O circuito deve dispôr de uma Torre de Controle (ou um edificio móvel) suficientemente espaçoso e isolado do barulho, de modo a comportar quatro pessoas lado a lado, tendo uma vista sobre a pista, afim de permitir aos cronometristas trabalhar de maneira eficaz em qualquer espaço de tempo.

Um relógio eléctrico (ou comandado manualmente) deve indicar aos pilotos os tempos da corrida, e durante a realização dos Treinos Cronometrados e ou Qualificações, deverão existir dois monitores no parque de pilotos ou zona de assistência de modo a permitir aos pilotos ou seus assistentes saberem os tempos que vão realizando por volta.

Posto de cronometragem

Os serviços de cronometragem devem estar colocados ao nível da linha da meta. Uma linha vertical branca deve ser traçada ou materializada em frente aos cronometristas no lado oposto da pista.

16. SONORIZAÇÃO

Um sistema de altifalantes deve estar previsto. Pode ser combinado para espectadores mais concorrentes, ou separado. A audição deve ser satisfatória nas zonas reservadas ao público, bem como no Parque de Concorrentes.

17. INSTALAÇÕES PARA O PÚBLICO

As instalações para o público devem estar em conformidade com as leis do país e as normas locais de construção em particular.

- tribunas
- parques de estacionamento para automóveis
- serviços médicos
- sanitários
- serviços contra incêndios
- restaurantes ou bares

18. SERVIÇO DE PRIMEIROS SOCORROS

Qualquer organização deve dispor de uma equipa médica responsável pelo serviço de primeiros socorros, a qual age em colaboração com a direcção da prova. A composição da equipa médica e o material devem estar de acordo com o Código Médico da FIM, ou na falta deste, conforme as leis e normas portuguesas e devendo ser indicados sempre:

- Número, nome e qualificação dos médicos
- Número de socorristas e material de socorro
- Número e tipo de ambulâncias.

Um plano de evacuação de feridos deve estar definido antes da prova entre a Direcção da Corrida e o Médico Chefe.

19. SERVIÇO DE LUTA CONTRA OS INCÊNDIOS

Um serviço, com o objectivo de lutar contra os incêndios (extintores), deve estar instalado na pista (em certos locais), na zona de reparações e no Parque de Concorrentes.



ANEXO 11

Normas de Construção de Circuitos de Supercross

1. FORMALIDADES

1.1 Inspeção

Os Circuitos serão inspeccionados pelo Juri da Prova e, sempre que possível, pelo representantes dos pilotos, até 1 hora antes do início das Verificações Documentais. No caso das provas serem nocturnas, a iluminação terá de ser aprovada pelo Delegado da Federação 10 dias antes da data prevista para a realização da mesma.

1.2 Homologação

- Nos circuitos temporários a homologação só é válida para uma prova.
- Nos circuitos permanentes é válida por 2 anos.

2. PERCURSO

2.1 Generalidades

Uma pista pode ser permanente ou temporária.

A pista deverá ser construída somente de materiais naturais (terra, areia), deverá estar isenta de pedras e o betão é proibido.

2.2 Comprimento

O comprimento nunca deverá ser inferior a 400 metros nem superior a 800 metros.

2.3 Largura

O ponto mais estreito da pista não deverá ser inferior a 5 metros.

2.4 Espaço Vertical

O espaço vertical entre a pista e os obstáculos deverá ser no mínimo de 3 metros.

2.5 Obstáculos

Todos os obstáculos devem ser de materiais naturais (areia, Terra, etc), todavia a base da estrutura destes obstáculos pode ser executada em material sólido, na condição de ser coberta por uma camada de terra - conforme as condições requisitadas - e que essa estrutura não fique a descoberto com a passagem das motos.

- Os “Whoops” são permitidos.

2.6 Segurança do Público

Uma vedação deverá impedir o acesso do público à pista.

Uma zona neutra de 3 metros deverá existir entre o público e a pista.

2.7 Segurança dos Pilotos

O traçado do circuito será desenhado e construído em função da segurança dos pilotos sempre em primeiro lugar.

- Uma atenção muito particular deverá ser dispensada à localização e construção de saltos.
- Fardos de palha ou outros materiais absorventes deverão estar a proteger os locais perigosos (muros, postes, etc.)
- Uma distância de 3 metros deverá ser mantida entre as várias secções da pista. Se esta zona não pode ser mantida em função do pouco espaço existente, fardos de palha deverão ser colocados afim de separar as pistas devendo, no entanto, ser mantida uma zona neutra de 1 metro.
- A pista deverá estar delimitada em toda a sua extensão com fita plástica ou material similar que quebre com facilidade.
- Os postes fixadores desta deverão ser de madeira ou material similar, e ter no máximo 500mm de altura a contar a nível do solo.
- As pistas deverão possuir um sistema de rega de modo a que o pó não prejudique quer os pilotos quer o público.



2.8 Zona de Partida

2.8.1 A Partida

A partida deverá estar instalada numa zona que permita uma partida em igualdade de circunstâncias a todos os participantes.

2.8.2 Linha de Partida

O número de pilotos admitidos à partida dependerá da largura da linha de partida.

Cada motociclo deverá dispôr de um metro no mínimo.

As partidas em 2 linhas são proibidas.

2.8.3 Linha direita a seguir a partida

O comprimento desta linha até à primeira curva deverá situar-se entre 30 e 80 metros e não pode haver saltos nesta linha.

2.9 Postos de sinalização

Um número suficiente de postos de comissários deverá ser previsto em todo o perímetro da pista.

Estes postos deverão estar devidamente indicados.

2.10 Posto de cronometragem

Os serviços de cronometragem deverão estar posicionados à altura da linha de chegada, que será definida por uma linha ou poste oposto à cronometragem.

3. GRELHA DE PARTIDA

- A grelha de partida deverá ser transversal e individual, de abaixamento rápido quando utilizada. Deverá ser construída em ferro suficientemente forte e deverá assegurar uma segurança completa.
- O seu funcionamento poderá ser manual ou à distância, o comprimento será de 16 metros no mínimo e 20 metros no máximo, e a altura deverá ser de 500 mm.
- A largura de betão utilizada para fixar a grelha está limitada a 600 mm.
- Um obstáculo traseiro deve impedir os concorrentes de recuarem as motos.

4. PARQUE DE CONCORRENTES

O parque de concorrentes deverá situar-se sob uma superfície horizontal, permitindo sempre a circulação dos veículos dos concorrentes.

Uma atenção especial deverá ser dada ao escoamento de águas.

- A dimensão do parque de concorrentes deverá permitir o acolhimento de, pelo menos, uma viatura por piloto.

- Os organizadores deverão proceder a uma distribuição racional de lugares.

As vias de circulação devem permitir a saída ou entrada do parque a qualquer momento.

O parque de concorrentes deverá ter acesso directo à linha de partida.

5. INSTALAÇÕES

5.1 Instalações para os pilotos

O Parque de concorrentes deverá possuir instalações adequadas, tais como:

- Sanitários
- Balneários
- Posto de primeiros socorros
- Serviço de incêncios
- Deverá existir uma área destinada às verificações documentais e técnicas.
- Um placard de afixação dos documentos oficiais deverá estar instalado perto da porta de acesso ao parque de concorrentes.

5.2 Instalações para a Imprensa



– Uma sala com telefones, telefax e fotocopiador deverá ser prevista para facilitar o trabalho dos agentes de informação.

5.3 Instalação sonora

Um sistema de som deverá fornecer todas as informações, tanto ao público como aos concorrentes.

5.4 Instalações para o público

As instalações para o público deverão ser satisfatórias e sempre que possível prever:

- Parque de viaturas
- Bancadas
- Sanitários
- Bares.

5.5 Equipamento para provas nocturnas

– A iluminação deverá permitir uma visibilidade total em toda a pista e ainda nos seguintes locais:

- Secretariado
- Posto de Cronometragem
- Placards de afixação
- Parque de concorrentes
- e todas as restantes instalações inerentes ao bom funcionamento da corrida

6. SERVIÇOS MÉDICOS E SEGURANÇA

6.1 Serviços médicos

Todas as organizações deverão ter um médico chefe responsável, socorristas e enfermeiros em número suficiente.

As ambulâncias deverão ser em número suficiente.

Uma corrida nunca poderá começar ou continuar sem, pelo menos, uma ambulância estar presente.

6.2 Serviço de prevenção de incêndios

– No parque de concorrentes e na entrada da pista deverão existir extintores de incêndio.



ANEXO 12

REGULAMENTO PARTICULAR

Campeonato de Motocross OPEN

Título da manifestação

Campeonato

Classe

Data

Localidade

Acessos

Auto estrada Saída

Estrada Nac. n.º

Direcção (Norte, Sul, etc)

Ver mapa anexo

1. CIRCUITO

Nome

Perímetro

Largura mínima

Mapa do circuito em anexo

2. ORGANIZADOR

Nome

Direcção

Tel.

Fax.

3. OFICIAIS

Presidente do Júri

Director de Prova

2º Elemento do Júri

Secretário

Verificador Técnico

Juíz de Partida

Médico

A competição é organizada de acordo com o Regulamento do Campeonato Nacional de Motocross, anexos _____, sempre que aplicável e o presente Regulamento que foi examinado e aprovado pela **FMP**.

4. INSCRIÇÕES

Todos os pilotos que se inscrevam após o 10º dia antes da prova, serão penalizados em 50% da totalidade do prémio de classificação que viriam a ter direito.

5. VERIFICAÇÕES DOCUMENTAIS E TÉCNICAS

Data (no dia anterior) das 17.00 às 20.00 horas e das 08.00 às 09.00 horas do dia da prova.

Às 18.00 do dia anterior à corrida será feita a eleição / nomeação do representante dos pilotos
Controle Final



Imediatamente após o fim da última corrida *de cada classe*, os três primeiros motociclos de cada manga, devem ficar no Parque Fechado durante os trinta minutos seguintes à chegada do vencedor, em virtude de eventuais reclamações ou controle suplementar.

6. TREINOS (no dia das corridas)

Treinos Livres (- de 50 pilotos)

CN INICIADOS ou JÚNIORES	10.00 horas
CN MX ELITE ou MX2	10.30 horas
CN MX ELITE ou MX2	-----

Treinos Livres (+ de 50 pilotos)

	10.00 horas
GRUPO A	10.30 horas
GRUPO B	11.00 horas

Treinos Cronometrados

CN INICIADOS ou JÚNIORES	11.15 horas		11.30 horas
CN MX ELITE ou MX2	11.45 horas	GRUPO A	12.00 horas
CN MX ELITE ou MX2	-----	GRUPO B	12.40 horas

NOTA: Os 5 minutos APÓS os treinos cronometrados serão para levar a efeito os treinos de partida.

No que diz respeito às Classes INFANTIS, as mesmas não têm Treinos Cronometrados mas sim 2^{os}. Treinos Livres, salvaguardando-se a hipótese dos mesmos não se virem a realizar por falta de tempo ((HORÁRIOS DE CORRIDA).

7. BRIEFING COM OS PILOTOS – (12.30 HORAS, junto à Grelha de Partida (-50 Pilotos e 13.15 HORAS (+ 50 Pilotos).

8 – HORÁRIOS DAS CORRIDAS

HORÁRIO DAS CORRIDAS

CN INICIADOS ou JÚNIORES	1ª MANGA	- 14.30 HORAS – 15/20mn + 2 voltas
CN ELITE ou MX2	1ª MANGA	- 15.00 HORAS – 30mn + 2 voltas
MANGA DE CONSOLAÇÃO		- 15.45 HORAS – 20mn + 2 voltas
CN INICIADOS ou JÚNIORES	2ª MANGA	- 16.15 HORAS – 15/20 mn + 2 voltas
CN ELITE ou MX2	2ª MANGA	- 16.45 HORAS – 30mn + 2 voltas

Atenção: as motos deverão estar na pré-Grelha 10 (dez) minutos antes de cada manga. Após o pré parque se encontrar encerrado dar-se-á início à volta de reconhecimento antes da partida para a respectiva corrida (manga).

Nota: Estes horários poderão ser alterados com um espaço de tempo de 30 (trinta) minutos para menos ou para mais, consoante o estado climatérico e da luz solar na ocasião das corridas (horário de Inverno ou de Verão), bem como das Classes intervenientes no evento.

9. GASOLINA

Poderá ser obtida (lugar mais próximo)



10. SEGURO

A Organização contratou com uma seguradora o seguro de Responsabilidade Civil para provas desportivas de Motocross que cobre a responsabilidade civil dos pilotos em caso de acidente, quer durante os treinos, quer durante as mangas, de acordo com o Regulamento do Campeonato Nacional de Motocross e seus anexos e a lei portuguesa em vigor.

Este seguro cobre uma quantia de 4.788.400,00 E.

A Organização declina toda a responsabilidade pelos estragos causados aos motociclos, acessórios e restante material provocados por acidente, fogo, ou qualquer outro incidente.

11. RECLAMAÇÕES E APELOS

Toda a reclamação contra um participante, concorrente, ou motociclo deve ser apresentado por escrito ao Director da Corrida num prazo de 30 minutos, no mais tardar, contados a partir da publicação dos resultados.

Poder-se-á apelar duma decisão do Juri da Prova à Direcção da **FMP**.

Toda a reclamação ou apelo deve ser apresentada de acordo com o Regulamento Geral de Motocross e acompanhada da caução de 100,00 E, reembolsáveis se a reclamação ou apelo for julgado procedente.

12. PRÉMIOS

Consultar tabela de prémios de classificação nos Anexos a que respeitar a manifestação.

13. PAGAMENTO E DISTRIBUIÇÃO DOS PRÉMIOS

Data _____

Lugar _____

Hora _____

14. INTERPRETAÇÃO DESTE REGULAMENTO

A interpretação do presente Regulamento é da inteira responsabilidade do Júri da prova.

Em caso de contestação serve o Regulamento Geral de Motocross.

Director da Corrida

Aprovado pela **FMP**

Nota: Para as provas de Supercross deve-se igualmente seguir este regulamento adaptando-o nos pontos 5, 6 e 7.