



REGULAMENTO DOS CAMPEONATOS NACIONAIS DE MOTOCROSS E SUPERCROSS 2018

ÍNDICE

REGULAMENTO GERAL DE MOTOCROSS E SUPERCROSS (NORMAS GERAIS)

ANEXO 01 MOTOCROSS JUVENIL

ANEXO 02 CAMPEONATO NACIONAL DE MOTOCROSS

ANEXO 03 CAMPEONATO NACIONAL DE SUPERCROSS

ANEXO 04 TROFÉU NACIONAL VINTAGE E PÓS VINTAGE

ANEXO 05 CAMPEONATO NACIONAL MINI SX e SX INICIADOS

ANEXO 06 TROFÉU NACIONAL PIT BIKE SX

ANEXO 07 FREE STYLE MOTOCROSS

ANEXO 08 NORMAS DE CONSTRUÇÃO DE CIRCUITOS DE MOTOCROSS

ANEXO 09 NORMAS DE CONSTRUÇÃO DE CIRCUITOS DE SUPERCROSS

ANEXO 10 MINUTA DE REGULAMENTO PARTICULAR MOTOCROSS

ANEXO 11 HOBBY



REGULAMENTO GERAL DE MOTOCROSS E SUPERCROSS - NORMAS GERAIS

01. MOTOCICLOS, CATEGORIAS E CLASSES
02. PARTICIPANTES
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 – NORMAS GERAIS

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 - propulsado 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 4T e de 85cc até 150cc 4T.
- b) Motociclos da Categoria I, Grupo A1, Classe de 125cc - de 100cc a 150cc 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 FMP ou por outra Federação reconhecida pela F.I.M. e F.I.M. Europe 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 ou por outra Federação reconhecida pela F.I.M..
- O concorrente, que é a pessoa física ou moral que inscreve o piloto e o motociclo, titular de uma licença emitida pela FMP.
- A participação de um concorrente detentor de uma licença emitida por uma Federação reconhecida pela F.I.M deverá apresentar ao Delegado da FMP aquando das verificações técnicas uma autorização de participação para o evento.
- Todos os participantes no evento obrigam-se a cumprir o Código Desportivo, Regulamentos e demais legislação aplicável, e aceitam submeter-se à jurisdição e disciplina da FMP.
- Qualquer comportamento de qualquer participante contrário às referidas leis, códigos e regulamentos será julgada pelo Júri da Prova, sem prejuízo de outras sanções disciplinares ou criminais aplicáveis.
- Os pilotos são responsáveis pelo comportamento das pessoas que integram a sua equipa e assistência, podendo ser sancionados quer pelo Júri quer em processo disciplinar da FMP. No caso das Classes Infantis e Iniciados serão os Pais intrinsecamente os responsáveis. As atitudes antidesportivas 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.

- **Todo o piloto, mecânico, assistente ou membro de equipa que discuta, reclame ou critique em termos extra-desportivos ofendendo o clube organizador, os seus elementos ou a entidade federativa será alvo de sanções disciplinares promovidas pelo Júri da Prova e deliberadas pela Comissão de Motocross e que terão a forma de repreensão por escrito e/ou suspensão de provas.**
Qualquer participante que também integre a organização, direcção ou promoção da corrida, ou qualquer órgão da FMP, não poderá deliberar nem participar na decisão de qualquer reclamação, apelo ou recurso relativo à corrida em que participa.

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	12
Iniciados	11	15
MX2	14	60
MX2 Júnior	14	17
MX1	15	60
Supercross	14	55
Regionais de MX	6	65

2.2 Não é permitida a participação em provas de classes diferentes, no mesmo dia com excepção no Troféu Sintra MX, Troféu MX Ribatejo, Troféu Norte e Campeonato Regional Norte Penta Control . Esta excepção não se aplica aos pilotos que competem nas Classes Infantis A, B e Iniciados que só podem competir numa única classe.

2.3 Em cada prova serão atribuídos os seguintes passes:

3 (três) passes para: Piloto, Mecânico e Assistente (MX2/MX1/MX2JÚNIOR/MXElite/MX2T; SXELITE/SXMINIMOTOS).

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

5 (cinco) passes para: Equipa credenciada com Licença de Concorrente/FMP, sendo 1 para o Team Manager (equivalente a mecânico), 1 Piloto, 1 mecânico e 2 para convidados da respectiva Equipa/Concorrente.

Pilotos adicionais inscritos em equipa credenciada terão direito a 5 passes cada: 1 piloto, 1 mecânico e 3 assistentes ou convidados

•O clube organizador poderá atribuir em complemento pulseiras ou outras credenciais a um preço reduzido. A FMP recomenda que seja cobrado 50% do valor de um ingresso de entrada para o evento.

NOTA: Estes “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 ou menos.

3. CONDIÇÕES DE INSCRIÇÃO

3.1 Prazo de inscrição

3.1.1 Os pilotos obrigam-se a enviar para as Organizações ou Moto Clubes a sua inscrição até 10 dias antes da realização das provas agendadas para os Campeonatos Nacionais respectivos.

As inscrições são feitas online em formulário adequado.

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 revertendo esse valor para a organização.

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 2018 e estará disponível no site da federação em www.fmp-live.pt.

No caso de um ou mais pilotos faltarem às provas para as quais se inscreveram, deverão justificar a sua ausência por email, 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.

4. NÚMEROS DE CORRIDA

Para os Campeonatos Elite, MX1, MX2, MX2 Junior, MX2T, MX Iniciados e MX Infantis os pilotos usarão um número de corrida permanente durante todos os Campeonatos.

A FMP decidirá dos números a atribuir aos pilotos que não figurem na classificação do RANKING do ano precedente devendo todos os pedidos de Números de Corrida ser efectuado à Comissão de Motocross. Os pilotos que assim o desejem poderão optar por números de dois dígitos desde que não estejam em utilização devendo sempre confirmar a possibilidade de utilização dos mesmo com a Comissão de Motocross.

Os números deverão estar afixados na moto na placa frontal e nas laterais

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 Elite poderão usar as placas com o vermelho.
- 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 cores com fundo vermelho e número branco.
- Os números deverão ter as seguintes dimensões mínimas, (placa frontal).
Altura: 140 mm
Largura: 80 mm
Largura do traço: 25 mm
Espaço entre cada número: 15 mm
O sistema de números a utilizar será o inglês
- Nas placas laterais e de acordo com o ponto 18 deste anexo, serão permitidas as seguintes dimensões mínimas para os números.
Altura: 100mm
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:

- **Apresentar forte contraste entre a cor de fundo e a cor dos números.**
- 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.

A fiscalização dos dorsais afixados nas costas do piloto será da competência do Delegado da FMP e também por membros da direcção de prova..

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 agitada: Perigo imediato, preparar para parar. Proibido ultrapassar, proibido saltar. Recomenda-se que seja observada uma redução significativa de velocidade e como tal deverão os pilotos evitar saltar.

O não cumprimento desta regra levará a que o piloto ou pilotos em causa percam 10 posições na tabela classificativa (MX) e cinco posições no caso de corridas de Supercross (SX).

Bandeira amarela fixa: aproximação de uma zona de perigo

Bandeira branca com cruz vermelha: Corpo médico na pista, avançar com extrema precaução. Os pilotos deverão contornar cada salto um a um sem efetuar qualquer ultrapassagem até passar a zona sinalizada.

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. PROTESTOS E RECLAMAÇÕES

7.1 Protestos sobre motos

7.1.1 **Até 30 (trinta) minutos após a publicação dos resultados provisórios e estando as motos em parque fechado, um concorrente pode apresentar por escrito e dirigido ao Director de Prova e ao Jurí da prova, o protesto sobre a moto de outro piloto. Este protesto deve ser acompanhado de um depósito caução de 250 Euros (duzentos e cinquenta Euros).**

7.1.2 **Depois de elaborado o protesto proceder-se-á à verificação da conformidade da moto com o regulamento técnico aplicável à área sob protesto (caso esta não possa ser executada de imediato, a moto será selada para posterior verificação). A verificação técnica é efectuada pelo Comissário Técnico, presenciada pelo Delegado FMP e por um membro da equipa protestada, que, obrigatoriamente deverá estar presente, para proceder à desmontagem e**

montagem da(s) área(s) da moto sob protesto, bem com, de todos os outros pedidos de verificação feitos pelo Comissário Técnico.

7.1.3 Se os resultados da verificação técnica vierem a dar razão ao protestante, a caução por ele depositada ser-lhe-á devolvida. Caso contrário, se a razão residir com o protestado, a caução depositada é entregue a este.

7.2 Reclamações sobre classificações.

Até 30 (trinta) minutos após a publicação dos resultados provisórios um concorrente pode apresentar por escrito e dirigido ao Director de Prova, a reclamação sobre uma classificação. A reclamação deve ser acompanhada de um depósito caução de 120 Euros (Cento e vinte Euros), que será devolvido se vier a ser dada razão ao reclamante.

8. RECURSO

Todo o concorrente tem o direito de recorrer das decisões do Júri sobre os protestos e reclamações, tendo para isso que apresentar o recurso por escrito no Secretariado a FMP e dirigido à Direcção da FMP, até 5 (cinco) dias úteis após a publicação dos resultados oficiais.

9. PENALIDADES

9.1. Todas as infrações ao Regulamento do campeonato Nacional de Motocross, Troféus, Campeonatos Regionais e ao Regulamento Particular cometidas pela entidade organizadora, oficiais de prova, concorrentes ou pilotos podem ser objecto de penalizações. As penalizações, por ordem crescente de severidade, são:

9.2.

- a. Aviso ou repreensão;
- b. Multa;
- c. Mudança de posição na grelha;
- d. Penalização em tempo;
- e. Perda de lugares na classificação das mangas, prova ou sessão de treinos;
- d. Desclassificação;
- f. Retirada de pontos do Campeonato ou Troféu;

Definição e aplicação das penalizações

Uma infracção pode, de acordo com as circunstâncias, dar origem a mais do que uma penalização.

- a. Aviso ou repreensão: pode ser aplicada publicamente ou em privado.
- b. Multa: penalização em dinheiro que pode variar entre 50 € (cinquenta Euros) e 5.000 € (cinco mil Euros), revertendo 50% para a entidade organizadora e 50% para a FMP.

Podem ser aplicadas multas consoante as diversas infracções previstas no presente regulamento. Além disso, podem ser aplicadas por decisão do Júri em complemento a outra penalização, até ao máximo de 500 € (quinhentos Euros). Todas as penalizações em dinheiro têm de ser liquidadas até 1 (uma) hora antes do início da corrida respectiva.

- c. Mudança de posição na grelha: perda de posições na grelha de partida.
- d. Penalização em tempo: adição de um tempo em minutos e/ou segundos ao tempo da corrida.

e. Desclassificação: exclusão da classificação e que pode tomar as seguintes formas:

(1) Desclassificação das sessões de treinos;

(2) Desclassificação da corrida;

(3) Desclassificação da manifestação desportiva.

g. Retirada de pontos do Campeonato ou Troféu: perda de pontos atribuídos em provas já disputadas.

9.3 As seguintes situações implicam a desclassificação dos pilotos na manga/corrída:

- a) Fazer obstrução premeditada ou tentar prejudicar intencionalmente outros pilotos.
- b) Circular em sentido contrário ao indicado para o percurso, exceto 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, exceto 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 infrator.
- e) 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 nesse caso deverá ser uma assistente a fazê-lo.
- f) O piloto que seja assistido por terceiros para ultrapassagem da linha de chegada em caso de avaria mecânica.

A seguinte situação implica que a penalização a aplicar aos pilotos será da perda de 5 lugares na classificação da manga em causa

- g) 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).

Salvuarda-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.

9.4 As seguintes situações implicam que a penalização a aplicar aos pilotos será de 2 minutos sobre o tempo decorrido após ter ultrapassado a linha de chegada:

- h) 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 avaria mecânica. Todos os pilotos à exceção dos das Classes Infantis A deverão recusar toda e qualquer ajuda exterior sob pena de sofrerem a referida penalidade.
- i) Fornecer qualquer tipo de informação ao piloto fora da zona de assistência.

9.5. Toda a decisão de penalização de um concorrente será comunicada da seguinte forma:

Através de notificação escrita entregue ao Concorrente, o qual deverá confirmar por assinatura o seu recebimento. Qualquer eventual recusa por parte do Concorrente em confirmar por assinatura o seu recebimento, deverá ser reportada de imediato ao Presidente do Júri, o qual registará no original do documento a seguinte menção:

"NOTIFICADO ÀS ...h ...m, MAS RECUSANDO ASSINAR A NOTIFICAÇÃO" o que, e para todos os efeitos legais, passará a ter efeito probatório.

Pelo que, a eventual recusa de assinatura da notificação não poderá servir de alegação de desconhecimento da penalização aplicada.

10. SEGURO

As organizações obrigam-se a segurar os pilotos através de um Seguro de Responsabilidade Civil no valor de 40.000.000,00 € para danos corporais e 8.000.000,00 € para danos materiais, 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 dos pilotos, causados por incêndio, acidente ou outros durante o decorrer das mangas de corrida ou treinos oficiais. 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;
- Juiz de Facto;
- Comissário do Parque de Pilotos
- Secretário da Manifestação;
- Juiz de partida;
- Médicos;
- Comissários de Pista;
- 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, este nomeado pelo delegado da FMP, Director de Prova e um vogal que deverá estar credenciado pela FMP como Director de Prova.

12.2.2 Competências do Júri

- Fazer cumprir o regulamento particular da prova e da FMP.
- Analisar e decidir sobre qualquer reclamação apresentada ao Director de Prova

- Aplicar qualquer uma das penalidades mencionadas nos art. 9.1.) a 9.3) por:
 - (1) Violação dos regulamentos aplicáveis, desde o início e até ao final da manifestação desportiva;
 - (2) Qualquer acção voluntária ou involuntária praticada por uma pessoa ou grupo de pessoas, contrária à corrente regulamentação ou a instruções dadas por um oficial de prova; Dos oficiais de prova acima mencionados, o Presidente do Júri, o Delegado da FMP, o Director de Prova, o Director de Prova Adjunto, o Comissário Técnico, e os Juízes de facto devem ser possuidores de licença desportiva emitida pela FMP ou pela FIM e válida para o ano em curso.
- 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 o término das provas decorridas nesse dia.

3º Sempre que necessário por motivo de alguma reclamação. O Júri estará sempre em reunião permanente durante os eventos.

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 retirá-lo da corrida se julgar necessário por razões de segurança.
- Fazer respeitar os Regulamentos e Códigos Desportivos Nacionais e Internacionais em vigor.
- Assegurar o normal desenrolar da manifestação desportiva devendo comunicar todas as suas decisões ao Júri.

12.4 Juízes de Facto

Os Juízes de facto avaliam os elementos de facto que ocorrem durante a manifestação desportiva (ex. falsas partidas, ultrapassagem entre bandeiras amarelas, saltar entre bandeiras amarelas e desrespeito pela bandeira da Cruz Vermelha) vistas por si ou comunicadas por elementos afetos à organização (fiscais de pista, comissários etc)

Os nomes dos Juízes de facto responsáveis por estas decisões devem constar do Regulamento Particular.

Nenhuma reclamação contra as decisões de um Juiz de facto será admitida.

12.5 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.

12.6 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.

12.7 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.

12.8 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 início 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”.
- e) A Equipa de Cronometragem deverá informar a direcção de prova se possui todas as condições necessárias ao adequado desenrolar do seu trabalho durante as competições.
- f) Equipas de Cronometragem sem provas firmadas em eventos de Motocross ou Supercross realizados sobre a égide da FMP, deverão provar possuir capacidade técnica para realizar esse serviço realizando o mesmo em paralelo com outra equipa num evento FMP e provar possuir capacidade para realizar o serviço de cronometragem sem recurso a Transponders.

15. VERIFICAÇÕES TÉCNICAS E DOCUMENTAIS

As Verificações Técnicas e Documentais deverão ser efectuadas dentro dos horários estabelecidos em Regulamento Particular, contra o pagamento da respectiva inscrição no valor de 20,00 Euros para as classes MX Elite, MX2, Júnior, MX2T, SX1 e SX2, e 15 euros para as restantes classes que deverá ser paga no acto das Verificações Documentais. 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.

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 ou Bilhete de Identidade. A Licença Desportiva fica em poder da organização até ao final das competições.

Durante as verificações documentais a Organização distribuirá os horários da prova, o regulamento particular bem como todos os documentos necessários para que seja efectuada a verificação técnica e documental dos motociclos admitidos à prova e respectivo equipamento do piloto (capacete).

15.2 Verificação Técnica

O piloto ou mecânico deve-se apresentar com a moto, dentro do tempo estabelecido no Regulamento Particular em condições (lavada e com placas de número visíveis). 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, pelo que se marcará a(s) ponteira(s) de escape aprovadas.

O teste será realizado segundo as novas normas da F.I.M. que estabelece um limite de 115 db com a moto acelerada a fundo durante 2 segundos sendo esta medição feita com o sonómetro colocado a 2 metros do silencioso num ângulo de 45º.

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, com a embraiagem acionada. 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 (117 db).**

Caso algumas das motos verificadas no final ultrapasse o limite estipulado será atribuída uma penalização de 5 lugares na classificação nessa manga.

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, Júnior e 2T	de 100cc a 150 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 e peças de equipamento do piloto, exceptuando o quadro do motociclo.

Cada piloto só poderá apresentar às Verificações Técnicas 2 motociclos mas da mesma classe, não se aplicando esta norma aos Campeonatos Regionais Séniores, em que mantém apenas a possibilidade de apresentar um motociclo às referidas V.T e no Campeonato Regional Sintra MX onde os pilotos podem participar em classes diferentes no mesmo dia podendo com isso apresentar dois motociclos com cilindradas distintas nas verificações técnicas.

Nos 10 minutos antes de cada partida, na Pré-Grelha o verificador técnico efetua 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 com dorsal nas costas;
- Óculos inquebráveis.

15.3 Verificação final

As motos classificadas até ao 3.º lugar na manga de MX Elite, na manga Supercross Elite e na manga final da classe Iniciados deverão, logo que terminar a última manga ou final, dirigir-se para o parque fechado e permanecer neste durante 30 minutos depois de terminada essa 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.

15.4. Tapete ecológico

É obrigatório o uso de tapete ecológico debaixo das motos ou de qualquer outra estrutura que impeça os combustíveis de se infiltrarem no solo durante as operações de abastecimento, mudanças de óleo e líquido de radiador. Não serão admitidos produtos com base em papel (por exemplo, cartão). A não utilização deste método implica a aplicação de uma multa de 50,00 Euros por prova.

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: NA PLACA FRONTAL O ESPAÇO SUPERIOR (5CM ALTURA E O COMPRIMENTO DA PLACA) É RESERVADO PARA PUBLICIDADE A DESIGNAR E A ENTREGAR PELA FMP. CASO HAJA LUGAR A TAL. NAS PLACAS LATERAIS 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: 275,00.**

Para as provas de carácter extra-Campeonato o valor da Taxa a aplicar é de **EUR: 550,00.**

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: EUR **550,00**.
- anulação com menos de 60 dias de antecedência sobre a data da prova: EUR **1100,00**.

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, a fim de assegurar a segurança da corrida. A sanção pela violação desta regra é a penalização de 2 minutos sobre o tempo obtido na manga em questão.

Uma zona paralela à pista, designada de "Pit-lane", 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 penalização de 2 minutos sobre o tempo obtido na manga em questão.

Só poderão permanecer nesta zona as pessoas devidamente credenciadas para o efeito.

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 Supercross, conforme ponto 8 do Anexo 03, do Regulamento de Motocross.

Para o Motocross, conforme abaixo estipulado:

Se uma corrida é parada antes de completado 50% do seu tempo, é disputada. Se já ultrapassou os 51% a mesma é considerada válida, tendo em consideração para o resultado final a passagem pela meta na última volta antes de a 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 2 provas.
- Campeonato de Iniciados: mínimo 4 provas.
- Campeonatos MX Elite e MX2, mínimo 4 provas.
- Campeonato MX2 Júnior: mínimo 4 provas
- Campeonatos de Supercross: mínimo 2 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 atribuição da pontuação dos respectivos Campeonatos, contarão todos os resultados obtidos nas provas da Classe respectiva, retirando o pior resultado obtido numa manga nas classes MX Elite, MX1, MX2, MX2 Júnior, MX2T, SX1, SX2 e SX Elite. Na classe de Iniciados e Infantis B os pilotos retiram dois resultados. Caso o Campeonato tenha 3 provas ou menos não será retirado nenhum resultado.

Nota: A desclassificação não conta para efeitos de resultado a retirar na pontuação obtida. No caso de um ou mais pilotos não participarem numa corrida, esses resultados contarão para efeitos de pontuação, ou seja, serão assumidos como resultados a retirar à sua pontuação final no campeonato.

29. CLUBES ORGANIZADORES DE PROVAS DE CAMPEONATO MX ELITE

Só podem organizar provas a contar para os Campeonatos Nacionais, clubes que já tenham organizado, pelo menos, provas de carácter extra-Campeonato ou de Campeonato de outras modalidades sob a égide d FMP.

30. TROFÉUS INSERIDOS NOS CAMPEONATOS OPEN DE MX/SX

Para que haja lugar a um TROFÉU paralelo aos Campeonatos MX Elite 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 restantes Regulamentos de Motocross e Supercross e Códigos Desportivos da FMP e da FIM.

Quando houver dúvidas na interpretação dos Regulamentos e houver necessidade de uma solução imediata prevalece a interpretação do Júri da Prova.

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. 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 ao Troféu Masters Motocross, Campeonato Nacional Classes A e B e ao Campeonato Nacional Open de Iniciados, Troféu Sintra MX e Troféu MX Ribatejo.

No que diz respeito ao **Campeonato Regional de Infantis e ao Campeonato Nacional**, o mesmo é composto por duas Classes, (A e B), que participarão em provas distintas, ou seja, haverá 2 mangas da Classe Infantis A e 2 mangas da Classe Infantis B, podendo as mesmas serem realizadas no mesmo dia e local ou individualmente em dias e locais diferentes desde que o número mínimo de participantes se ja atingido.

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 12 anos, inclusive.

1.3 Iniciados

Classe aberta a pilotos com idades compreendidas entre os 11 e os 15 anos, inclusive.

1.4 Por vontade do piloto e com o acordo dos pais, mas sempre sob proposta da Comissão de Motocross e após parecer da Comissão Médica, a Direcção da FMP pode autorizar a participação do piloto, que tenha demonstrado potencial competitivo em relação aos seus pares ou por motivos de estatura (altura e peso), na classe do escalão juvenil imediatamente superior.

1.5 Da mesma forma poderá a Comissão analisar pedidos de pais e pilotos para não passar ao escalão juvenil imediatamente acima fruto de pouca experiência ou de limitações físicas como é o caso da estatura.

1.6 Os pilotos dos escalões juvenis (Infantis A, Infantis B e Iniciados) que durante a época desportiva transitem para o escalão imediatamente acima, e desde que possuam idade suficiente para tal, aí deverão permanecer até ao final da época desportiva em curso.

1.7 Responsabilidade

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.

1.8 Participação

A participação nas provas é limitada aos possuidores de uma Licença Desportiva emitida pela FMP para estas classes ou de qualquer outra Federação devidamente reconhecida pela F.I.M.

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

1.8.1 Bilhete de identidade do piloto ou cédula;

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

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

1.8.4 Para renovação da Licença Desportiva, apenas terão que ser respeitados os pontos 1.8.2 e 1.8.3

2. CONDIÇÕES DE INSCRIÇÃO

2.1 Prazo de inscrição

2.1.1 Os pilotos obrigam-se a enviar para as Organizações, Clubes e Entidades Promotoras das provas 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 Email ou online. O Formulário de inscrição será fornecido pela Secretaria da Federação aquando do envio do pedido da emissão de Licença Desportiva ou em alternativa será colocado online no site da FMP em www.fmp-live.pt

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 email, carta ou fax para as Organizações e também 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.

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 embraiagem automática.

3.1.2 Infantis B

Motociclos da Categoria I, Grupo A1, com cilindrada até 65cc a 2T, com ou sem velocidades.

Motociclos com cilindradas compreendidas entre os 70cc e até 150cc (Pit Bike) a quatro tempos com ou sem velocidades cuja rodas não podem ultrapassar as seguintes dimensões: 14 polegadas na dianteira e 12 polegadas na traseira. Motos até 80cc a 2T sem embraiagem com caixa de 3 velocidades.

Os pilotos da classe Infantis A e B podem apresentar duas motos à Verificação Técnica da mesma cilindrada.

3.1.3 Alterações técnicas admitidas à Classe Infantis A

- a) É permitido “mexer” no cilindro (janelas e pistão), 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 postças.
- 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.

3.1.4 Alterações admitidas à Classe Infantis B

- a) É permitido “mexer” no cilindro (janelas e pistão), 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 e substituir por uma diferente com câmaras postças.
- 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 mas sempre com as dimensões originais.
- 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) É permitido alterar o sistema de ignição do motor.
- q) É permitido alterar as mesas de direção ou substituí-las por outras de marcas diferentes.
- r) Não é permitido o uso de titânio nos parafusos e eixos das motos.
- s) Não é permitido alterar o chassis tendo este que manter as dimensões originais com exceção da escora ou braço oscilante.

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 corrente

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 1700 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 e serão efetuadas segundo o ponto 15.2.2 do Regulamento Geral de Motocross.

5.3 Verificação Final

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

5.4 Os motociclos têm de permanecer no Parque Fechado durante os trinta minutos seguintes. Os 30 minutos começam 5 minutos após a chegada do vencedor. Os referidos motociclos só poderão ser removidos após autorização do Director de Prova

5.5 Caso exista um protesto sobre qualquer um dos motociclos que participe na manga inicial este será selado por um elemento da organização ou delegado da FMP e verificado no final do dia.

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 e identificados com os dorsais na camisola ou colete de protecção.

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 A, estes deverão ter, sempre que possível, dois Treinos Livres com a duração de 10 a 15 minutos conforme disponibilidade em termos de horário.

7.2 Treinos Oficiais Cronometrados

Os Treinos Oficiais/Cronometrados para a Classe de Iniciados e Infantis B serão realizados através de uma sessão de treinos com a duração de 15 minutos mais 5 minutos para treinos de arranque

Nas Classes de Infantis A, a entrada nas grelhas de partida para a primeira prova dos

Campeonatos ou Troféu, será feita pela ordem pela ordem das classificações da época transacta 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 40 melhores pilotos em termos de classificação na Manga de Qualificação, sendo 1.º e 2.º reservas os pilotos que obtiverem os 41.º e 42.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 classificados de cada grupo, ficando os pilotos com os 21.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 obtida na Sessão de Treinos Oficiais.

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 por esta ordem.

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

7.2.6 No caso de os 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 **ou Troféu**.

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 A e B for inferior a 3, a prova não contará para o respectivo Campeonato ou Troféu e os mesmos participarão na outra Classe, caso haja lugar à mesma, e as classificações que obtiverem serão as constantes do respectivo Campeonato ou Troféu, ou seja, da Classe em que participarem.

8. TEMPO DAS COMPETIÇÕES

8.1 Classe Infantil A

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

As provas da classe Infantil B será disputadas em 2 (duas) mangas de 12 minutos mais 2 voltas.

8.2 Classe Iniciados

As provas da classe Iniciados serão disputadas em 2 (duas) mangas de 20 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.

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 das classes Infantis, e esta só poderá ser prestada para manter o equilíbrio do piloto durante o arranque.

A ajuda aos pilotos na classe de Infantis B e Iniciados é interdita.

A permanência de pais e assistentes dos pilotos Infantis B e Iniciados devidamente identificados nas zonas da pista com acesso restrito não é permitida. Contudo poderá a direcção de prova, em condições consideradas extraordinárias permitir o acesso dos pais e assistentes dos pilotos destas duas classes ao interior do circuito.

10. AJUDA EXTERIOR

A ajuda exterior é permitida apenas para os pilotos da classe Infantis A, 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. Pais ou assistentes que prejudiquem de forma deliberada o normal andamento de outros pilotos serão imediatamente retirados da zona do interior do circuito**
- **Só será permitida a entrada na zona do circuito de um pai ou assistente por cada piloto nas Classes Infantis A.**

Na Classe de Infantis B e Iniciados a ajuda exterior não será permitida exceto em determinadas circunstâncias em que tal será permitido após acordo da Direcção de Prova.

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 agitada: Perigo imediato, preparar para parar. Proibido ultrapassar, proibido saltar. Recomenda-se que seja observada uma redução significativa de velocidade e como tal deverão os pilotos evitar saltar.

Bandeira branca com cruz vermelha: Corpo médico na pista, avançar com extrema precaução. Os pilotos deverão contornar cada salto um a um sem efetuar qualquer ultrapassagem até passar a zona sinalizada.

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 A – Fundo vermelho com número branco

INFANTIS B- Fundo azul-claro e números brancos

INICIADOS – Fundo branco com o número preto

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 40.000.000,00 € para danos corporais e 8.000.000,00 € para danos materiais, sendo este seguro da responsabilidade das mesmas.

14. NÚMERO DE PROVAS

O número de provas previstas para os Campeonatos Regionais Open de Infantis, Troféu Nacional de Infantis, Nacional de Infantis e para Campeonato Nacional Open de Iniciados é de um mínimo de 2 e de um máximo de 10.

15. PONTUAÇÃO

Este ponto rege-se pelo 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, a fim de receberem os Troféus a que têm direito. Se não o fizerem, perdem o direito aos mesmos.

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 (Classe Iniciados).

Para que uma prova pontue para os Campeonatos Regionais de Infantis é obrigatória a participação mínima de 3 pilotos, e no Campeonato Nacional Open de Iniciados, 5 Pilotos.

17. PROTESTOS E RECLAMAÇÕES

Aplica-se o estabelecimento No Art.º 7 do Regulamento Geral 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 FMP, o Director da Corrida e os pais dos pilotos, para solução de qualquer reclamação ou apelo.

18. CASOS OMISSOS

No que este regulamento for omissos rege o Regulamento Geral de Motocross e Supercross e os restantes Regulamentos de Motocross e Supercross e Códigos Desportivos da FMP e da FIM.

Quando houver dúvidas na interpretação dos Regulamentos e houver necessidade de uma solução imediata prevalece a interpretação do Júri da Prova.

ANEXO 02

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:

- até 150 cc 2T; 250cc 4T- MX2/ Júnior/ MX2T/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 17 anos inclusive.

1.4 – Os Pilotos que forem Campeões nesta Classe terão direito a defender o título no ano seguinte (desde que cumpram a idade limite) mas, no caso de revalidarem a coroa, já não poderão participar mais nesta classe.

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 65 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 (meta)

Na tomada de tempos na passagem pela linha de controle (meta) é considerada sempre a roda dianteira do veículo. Esta deverá estar sinalizada com duas placas axadrezadas (uma de cada lado da pista).

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 possuírem 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 efetuando por volta, durante a sessão de treinos cronometrados ou qualificações.

2.7 Parque de Concorrentes

O Parque de Concorrentes deverá ter acesso direto 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.

As organizações deverão possuir os meios necessários para efetuar as verificações documentais até às 23.00horas de Sábado, hora a partir da qual é vedado o acesso ao parque de concorrentes.

O silêncio é obrigatório nos parques a partir das 23.00 horas e até às 06.30 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. HORÁRIO TIPO

VERIFICAÇÕES DOCUMENTAIS E TÉCNICAS

Sábado

16h00: 1º Controlo do circuito

17h00-20h00: Verificações técnicas e administrativas

19h00: 2º Controlo do circuito (se necessário)

HORÁRIO DAS CORRIDAS (Domingo até 50 pilotos MX2)

Treinos e Mangas de Qualificação

NOTA: Horário de Verão

7h00-8h00: Verificações Técnicas

8h15: Briefing

8h25-8h35: 1ª sessão de Treinos Livres Classe Infantis A (10 min.)

8h40-8h55: Treinos Livres Classe Infantis B (15 min.)

9h05-9h20: Treinos Livres Iniciados (15 min.)

9h30-10h10: Treinos Cronometrados/Livres MX2 (40 min. + 5 de arranque)

10h20: 2ª sessão de Treinos Livres Classe Infantis A (10 min.)

10h35: Treinos Cronometrados Classe Infantis B (15 min.)

10h55: Treinos de Qualificação Iniciados (15min. + 5 de arranque)

11h25-12h05: Treinos Cronometrados/Livres MX1 (40 min. + 5 de arranque)

12h15: Fecho da Pré-grelha e volta de reconhecimento Infantis A

12h25: 1ª Manga Infantis A (10min. + 2 v)

12h40: Fecho da Pré-grelha e volta de reconhecimento Infantis A

12h50: 1ª Manga Infantis B (12min. + 2 v)

Mangas (Tarde)

14h20: Fecho da Pré-grelha e volta de reconhecimento MX2

14h30: 1ª Manga MX2 (30 min. + 2v)

15h00: Fecho da Pré-grelha e volta de reconhecimento MX1

15h10: 1ª Manga MX1 (30 min. + 2v)

15h40: Fecho da Pré-grelha e volta de reconhecimento Iniciados

15h50: 1ª Manga Iniciados (20 min. + 2v)

16h15: Fecho da Pré-grelha e volta de reconhecimento Classe Infantis A

16h25: 2ª Manga MX Infantis A (10 min. + 2v)

16h45: Fecho da Pré-grelha e volta de reconhecimento Classe Infantis B

16h55: 2ª Manga MX Infantis B (12 min. + 2v)

17h30: Fecho da Pré-grelha Respescagem

17h40: Manga Repescagem (10 min. + 2 v)

17h50: Fecho da Pré-grelha e volta de reconhecimento Iniciados

18h00: 2ª Manga MX Iniciados (20 min. + 2v)

18h35: Fecho da Pré-grelha e volta reconhecimento MX Elite

18h45: Manga MX Elite (30 min. + 2v)

19h30: Cerimónia de Pódio para todas as Classes

19h45: Reunião Final de Júri

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 e Cronometrados são proibidas.

4.1 Treinos Livres

O Regulamento Particular deve prever pelo menos 20 minutos para os Treinos Livres mais 5 minutos para os treinos de arranque, quando nenhuma das Classes presentes exceda 50

Pilotos. Caso alguma delas exceda os 50 Pilotos, os Treinos Livres terão apenas a duração de 15 minutos mais 5 minutos para treinos de arranque para cada grupo.

4.2 Treinos Livres/ Cronometrados/Qualificação

4.2.1 Os treinos Cronometrados/Qualificação para as Classes de MX1 e MX2 serão disputados numa sessão única com a duração de 40 minutos sendo os primeiros 20 minutos livres e os segundos 20 minutos cronometrados, no caso de haver até 50 pilotos, no caso de haver mais de 50 pilotos os treinos serão disputadas em duas sessões de 20 minutos. Os treinos de arranque com a duração de 5 minutos serão disputados no início dos Treinos Cronometrados/Qualificação. Qualificam-se para as corridas os trinta e seis melhores pilotos sendo o 37º e o 38º classificados os primeiros e segundos reservas.

4.2.2 Quando o número de pilotos numa classe for superior a 50, estes serão divididos por sorteio em 2 grupos, realizando cada grupo duas sessões com a duração de 15 minutos. Neste caso qualificam-se para a corrida os 18 pilotos mais rápidos de cada grupo, sendo pilotos reserva o 19º de cada grupo, com prioridade para o que obteve o melhor tempo em cada grupo.

4.2.3 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.

4.2.4 Os treinos de arranque serão efectuados no início dos Treinos Livres/ Qualificação e terão duração de 5 minutos.

4.2.5 Os treinos livres/ cronometrados/qualificação são vinculativos para todos pilotos. Caso um piloto não participe nos mesmos poderá ficar excluído da prova.

5. TEMPO DAS COMPETIÇÕES

a) A competição disputa-se da seguinte forma:

- 1 manga MX2 de 30 minutos mais duas voltas (apuram para a manga Elite os 16 primeiros classificados, transitando os restantes para a manga de repescagem).

- 1 manga MX1 de 30 minutos mais duas voltas (apuram para a manga Elite os 16 primeiros classificados, transitando os restantes para a manga de repescagem).

- 1 manga de repescagem de 10 minutos mais duas voltas apurando para a Manga de Elite quatro pilotos da Classe MX1 mais quatro pilotos da Classe MX2.

Nota: Esta manga só se realiza com o mínimo de 9 pilotos. Caso este número seja inferior, os pilotos são apurados diretamente para a manga MXElite.

- 1 manga MXElite de 30 minutos mais duas voltas.

- Caso o número total de pilotos no conjunto das Classe MX1 e MX2 seja inferior a 40, após deliberação do Juri a Competição poderá desenrolar-se em formato Open ou seja duas mangas.

Nesse caso, e embora os pilotos das diversas classe corram conjuntamente, a Classificação para os respectivos Campeonatos é atribuída da seguinte forma:

Classe MX2 Junior e MX2T conta para efeito de Campeonato e Classificação Geral a Classificação obtida pelos concorrentes inscritos na mesma durante a primeira manga de MX2.

Classe Elite conta para efeito de Campeonato e Classificação Geral a Classificação obtida pelos concorrentes na última manga.

Classe MX1 conta para efeito de Campeonato e Classificação Geral a classificação obtida nas duas mangas.

Classe MX2 conta para efeito de Campeonato e Classificação Geral a classificação obtida nas duas mangas.

- 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).
- d) Um intervalo mínimo de 60 minutos é obrigatório entre cada corrida (manga) de cada classe, exceptuando a manga de repescagem. 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) 20 minutos antes da partida dá-se a abertura da Zona de Espera ou Pré -Grelha.
- b) Os pilotos, as suas motos e dois membros da equipa deverão deslocar-se para a pré-grelha de partida de acordo com a classificação dos pilotos nos treinos cronometrados.
- c) 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.
- d) 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 zona de espera da Pré-Grelha e, de seguida, alinhar na grelha de partida. Após o início da volta de reconhecimento os membros de cada piloto ou equipa deverão abandonar a zona da grelha de partida/zona de espera.
- e) Após a chegada do primeiro piloto que tenha efectuado a volta de reconhecimento à Pré-Grelha já não será permitida a entrada de mais nenhum piloto em pista.
NOTA: Este procedimento apenas se aplica às Classes de Iniciados, MX1 e MX2, MX2jr, MX2T e MX Elite.
(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).
- f) A posição dos pilotos na grelha para as mangas, é determinada em função dos Treinos de Qualificação/Cronometrados.
- g) O Juíz da Partida mostrará uma bandeira verde, no momento em que todos os pilotos estão na sua ordem sobre a linha de partida.
- h) 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.
- i) Desde que o primeiro piloto entra na Grelha de Partida, só os pilotos e oficiais (organizadores) são admitidos a permanecer na Grelha de Partida. É proibido efetuar qualquer reparação na moto até que seja dada a partida para a manga.
- j) No caso de haver lugar a dois grupos (A e B) nos 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.

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, a fim 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 uma corrida é parada antes de completado 50% do seu tempo, é redisputada. Os concorrentes podem dirigir-se ao parque de pilotos sendo que 30 minutos após a paragem da corrida será dada nova partida. Se a corrida em causa já ultrapassou os 51% a mesma é considerada válida, tendo em consideração para o resultado final a passagem pela meta na última volta antes da corrida ser interrompida.

9. RESULTADOS

1. Todas as sessões de treinos deverão ser cronometradas sendo que os resultados devem ser exibidos em monitores de fácil acesso por parte de pilotos e equipas (Provas do Campeonato Nacional).

2. A cronometragem continuará em funcionamento até:

- a) 5 minutos após o término das sessões de treinos ou manga de qualificação
- b) 5 minutos após a chegada do vencedor na corrida em questão

3. O vencedor da corrida é o piloto que cruza a linha de meta em primeiro lugar

4. As mangas de competição terminam oficialmente após a realização da volta na qual é mostrada a bandeira de xadrez ao vencedor.

5. Os pilotos que seguem atrás do vencedor serão mandados parar após cruzarem a linha de meta.

6. O momento em que a moto passa a linha de chegada será registado na altura em que a parte mais avançada da moto cruza a linha de chegada ou da tomada de tempos.

7. Um piloto tem de estar em contacto com a sua moto quando cruza a linha de meta.

8. Todos os pilotos que participem nas mangas de qualificação ou mangas de competição serão classificados conforme a ordem de chegada e número de voltas completadas; i.e. todos os pilotos que terminem na mesma volta do vencedor serão classificados pela ordem em que cruzam a linha de meta, seguidos pelos pilotos com menos uma volta, seguidos pelos pilotos com menos duas voltas e assim por diante.

Os pilotos deverão cruzar a linha de meta até 5 minutos após a chegada do vencedor. Os pilotos têm 5 minutos para completar a volta. Ultrapassados os 5 minutos, essa volta não contará para o resultado final.

O procedimento para determinar a classificação na tabela classificativa dos pilotos que não completem a volta nos 5 minutos após a chegada do vencedor será feito de acordo com o número de voltas completadas e, no caso de empate, de acordo com a ordem de chegada na volta anterior.

9- Se por erro a bandeira de xadrez for mostrada depois de ter passado o tempo/distância oficial da corrida a ordem de chegada será determinada pela classificação no momento em decorreu o tempo/distância oficial.

10. Todos os resultados deverão ser homologados pela direção de corrida.

11. Todos os resultados só serão considerados oficiais após o fim do prazo permitido para submeter protesto ou protestos à direção de corrida.

12. No caso se vir a ser apresentado um protesto contra a decisão emitida pela direção de corrida os resultados não podem ser considerados definitivos até que seja proferida uma decisão pelo órgão competente.

13. 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.

14. O número mínimo de participantes para que uma prova seja pontuável para o Campeonato Nacional de MX1, MX2, MX Elite, MX2 Júnior, é de 4 pilotos.

15. Os pontos a atribuir por manga (corrida) serão os seguintes:

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

16. As pontuações por prova em cada classe são da seguinte forma:

- ↪ MX2: Resultado da manga da respectiva classe mais resultado independente da classe na manga de MXElite (2 resultados).
- ↪ MX1: Resultado da manga da respectiva classe mais resultado independente da classe na manga de MXElite (2 resultados).

- ↪ MXElite: Resultado da respectiva manga independentemente da classe (1 resultado).
- ↪ MX2Júnior e MX2T: Resultado independente da classe na manga de MX2 (1 resultado), excepto em provas exclusivas desta classe, onde se realizam duas mangas, contando nesse caso as duas.

Nota: No final do campeonato, e para a classificação final de cada classe, será retirado um resultado, dois na Classe de Iniciados (o pior ou piores, não sendo válida a desclassificação para esse efeito).

17. O número máximo de participantes admitidos para uma que prova seja pontuável para os Campeonatos de MX2, MX2 Júnior, MX2T e MX1 é de 40 pilotos mais 2 reservas e de Elite é de 40 pilotos mais 2 reservas, e o número mínimo é de 5 pilotos.

10. PRÉMIOS

a) Os prémios são atribuídos até ao 40º LUGAR da classificação geral do Campeonato MX Elite, conforme tabela abaixo indicada:

Prémios para as Classes 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	31º ao 40º	-50,00
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		

b) Os organizadores deverão atribuir pelo menos 3 Troféus aos 3 primeiros classificados das corridas de MX2, MX2 Júnior e MX Elite.

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

d) 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

Conforme ponto 7 do Regulamento Geral de Motocross e Supercross.

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

No que este regulamento for omissos rege o Regulamento Geral de Motocross e Supercross e os restantes Regulamentos de Motocross e Supercross e Códigos Desportivos da FMP e da FIM.

Quando houver dúvidas na interpretação dos Regulamentos e houver necessidade de uma solução imediata prevalece a interpretação do Júri da Prova.

ANEXO 03

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 2018 os Campeonatos Open na Classe SX Elite, SX1 e SX2 sendo compostos por 2 a 8 provas.

2. CLASSES

As corridas disputam-se na classe SX Elite para a qual contam as classificações obtidas em duas finais distintas com 18 pilotos cada.

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 conforme 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 FMP. Os pilotos terão de nomear atempadamente dois representantes para estarem presentes no dia do teste à pista.

NOTA: Salvaguardam-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 (até 32 pilotos)

17h00: 1a Reunião de Júri

17h15: Briefing com os Pilotos

17h30: 1º Treino Livre Grupo A (10 min.)

17h45: 2º Treino Livre Grupo B (10 min.)

18h00: Treinos Livres Iniciados (10 min)

18h15: Treinos Livres MINISX A (10 min.)

18h30: Treinos Livres MINISX B (10 min.)

18h45: 2º Treino Livre Grupo A (10 min.)

19h00: 2º Treino Livre Grupo B (10 min.)

19h15: 2º Treino Livre Iniciados (10min.)

20h30 – Meia-final grupo A (8min + 2V)

20h45 – Meia-final grupo B (8min + 2V)

21h00 – 1a Final Iniciados (10min + 2V)

21h20 – 1a Final Mini SX A (8min + 2V)

21h40 – 1a Final Mini SX B (8min + 2V)

22h00 – Super Pole (voltas rápidas)

22h20 – Super-repescagem (5min + 2V)

22h30 – Pédicross (público)

22h45 – 1a Final Elite (12min + 2V)

23h05 – 2a Final Iniciados (10min + 2V)

23h25 – 2a Final Mini SX A (8min + 2V)

23h45-- 2a Final Mini SX B (8min +2V)

00h05 – 2a Final Elite (12min + 2V)

00h35 – Pódios Finais

00h50 - Reunião de Júri

NOTA: Estes 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 20 minutos para os Treinos Livres.

8. PROGRAMA DAS CORRIDAS

As competições são organizadas nos seguintes moldes:

- Meias-finais
- Consultar diagramas A, B e C em anexo.
- Super Pole: até um máximo de dez pilotos que realizarão uma volta lançada ao circuito que será cronometrada.

- Super repescagem.
- Duas finais SX Elite com 12 minutos mais duas voltas.
- 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.

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 ou do formato de competição a adoptar. Cada moto ocupará um metro no mínimo.

As partidas em duas linhas são permitidas.

9.3 Procedimento da Partida

A organização designará por sorteio os grupos de pilotos para as mangas de qualificação, excepto os 12 primeiros do Campeonato 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:

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.

Todas as motos deverão estar dentro do pré-parque 10 minutos antes da partida.

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.

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.

O Juiz de Partida mostrará uma bandeira verde, no momento em que todos os pilotos estão na sua ordem sobre a linha de partida.

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.

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	8 minutos + 2 voltas
Finais	12 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 5 minutos seguintes à chegada do vencedor;

O número mínimo de participantes para que uma prova seja pontuável para o Campeonato de SX Elite é de 5 Pilotos.

c) Os pontos a atribuir nas respectivas finais, são os seguintes:

1º	25 pontos	5º	16 pontos	9º	12 pontos	13º	8 pontos	17º	4 pts
2º	22 pontos	6º	15 pontos	10º	11 pontos	14º	7 pontos	18º	3 pts
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

12.1 Super Pole:

1º: 150,00 Euros

2º 120,00 Euros

3º 100,00 Euros

12.2

Por cada Final - SX Elite

1º	350,00 Euros	6º	150,00 Euros	11º	100,00 Euros	16º	50,00 Eur
2º	300,00 Euros	7º	140,00 Euros	12º	80,00 Euros	17º	50,00 Eur
3º	250,00 Euros	8º	130,00 Euros	13º	70,00 Euros	18º	50,00 Eur
4º	200,00 Euros	9º	120,00 Euros	14º	50,00 Euros		
5º	170,00 Euros	10º	110,00 Euros	15º	50,00 Euros		

12.3. Os pilotos que alinharem nas meias finais **e não conseguirem a qualificação para as finais**, até um máximo de dez (10), receberão um prémio de presença de 50€.

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

Conforme ponto 7 do Regulamento Geral de Motocross e Supercross.

Qualquer reclamação sobre a manga anterior deve ser entregue antes dos concorrentes entrarem na Pré-Grelha.

15. CASOS OMISSOS

No que este regulamento for omissos rege o Regulamento Geral de Motocross e Supercross e os restantes Regulamentos de Motocross e Supercross e Códigos Desportivos da FMP e da FIM.

Quando houver dúvidas na interpretação dos Regulamentos e houver necessidade de uma solução imediata prevalece a interpretação do Júri da Prova.

Diagrama A: Organigrama SX 2018 - até 32 pilotos

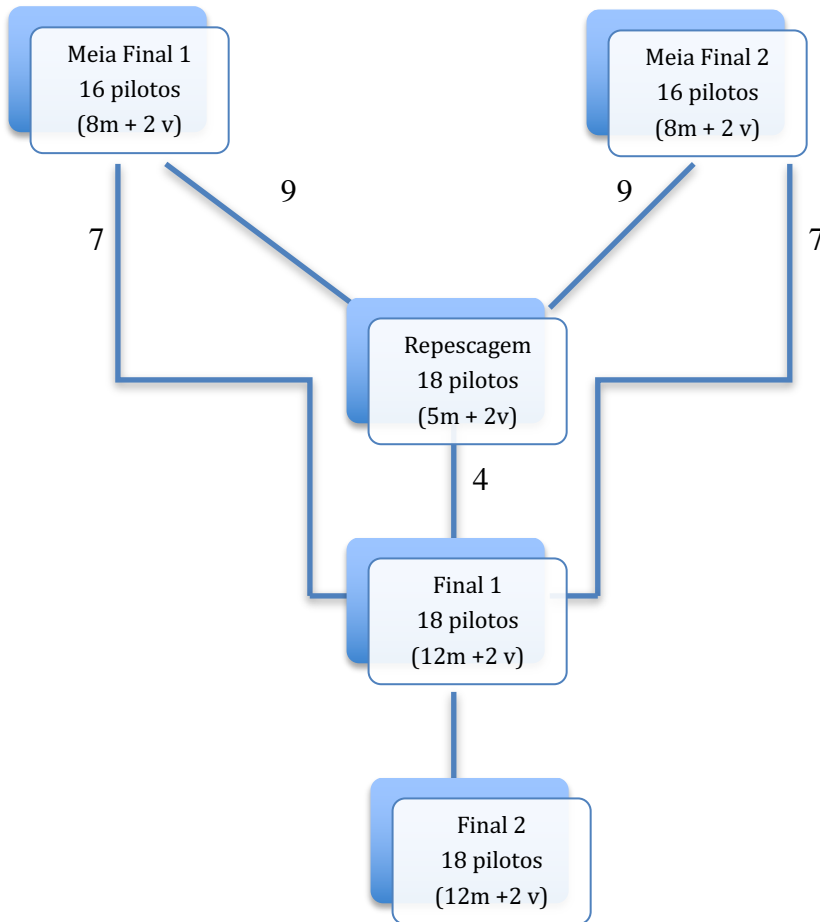


Diagrama B: Supercross 2018 - até 33 pilotos

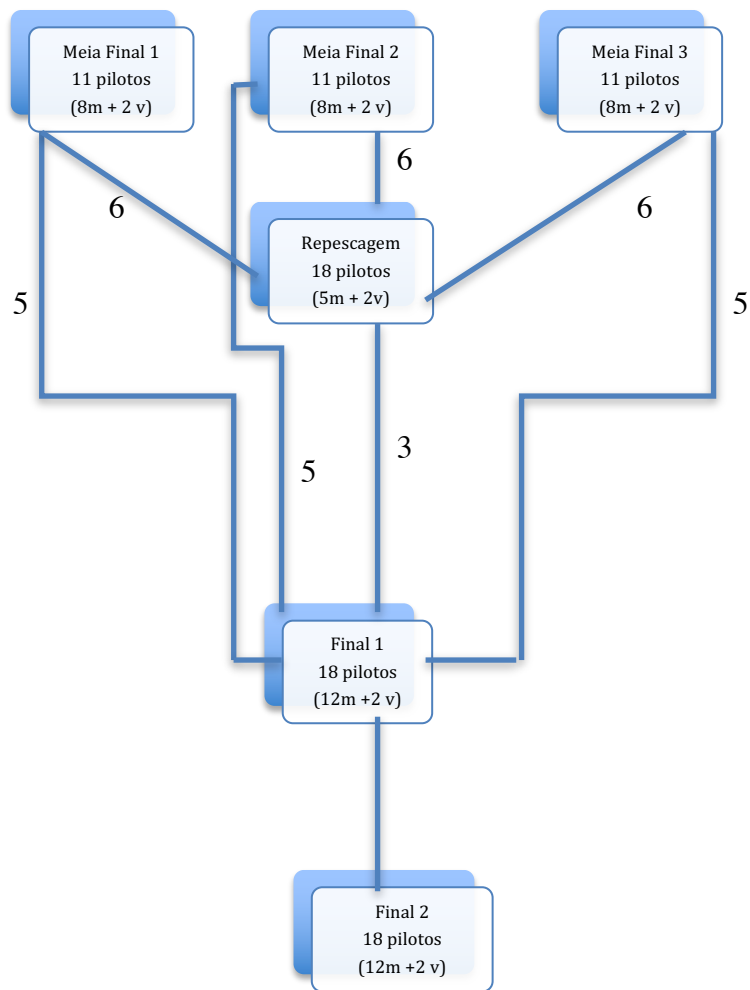
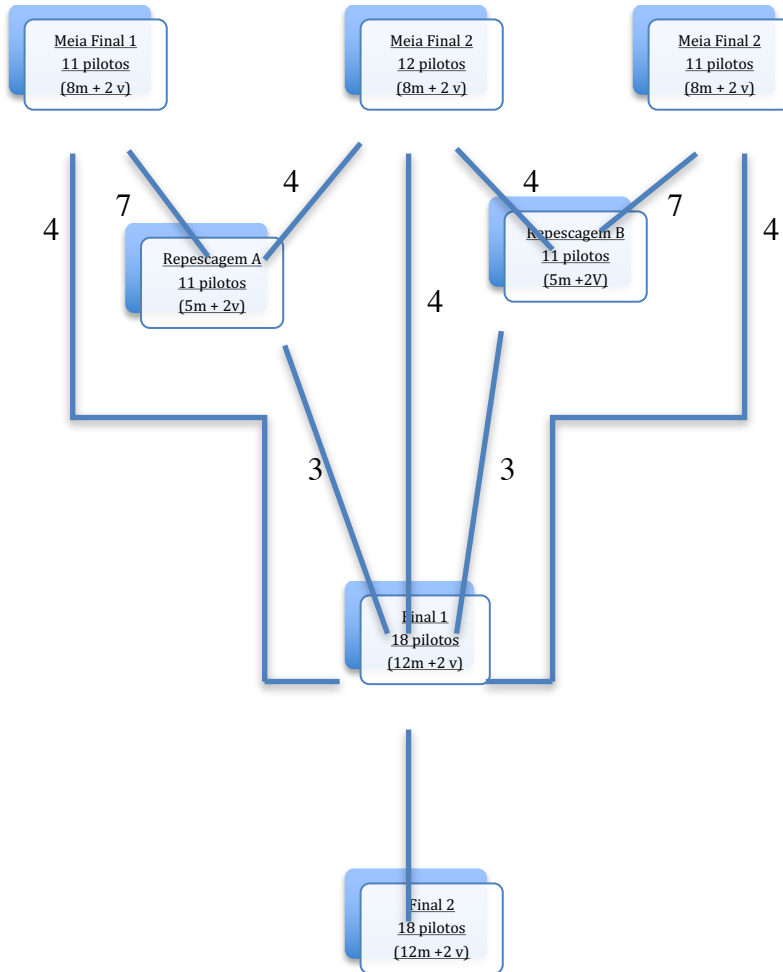


Diagrama C: Organigrama Supercross 2018 - 34 ou mais pilotos



ANEXO 04 **TROFÉU VINTAGE /MOTOCROSS**

A FMP promove 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. Licença Desportiva.

Terão direito a participar 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.

1.2 Inscrições para as provas

Os pilotos obrigam-se a informar a sua presença para cada 15 dias antes da respectiva data do evento para a PentaControl/SintraMX/Troféu Norte/MX Ribatejo através dos meios de comunicação das mesmas.

1.3 O piloto que não anunciar a sua presença poderá à mesma participar mas não terá direito à lembrança atribuída pela organização a todos os outros pilotos.

1.4 O piloto que depois de inscrito numa prova não comparecer, não terá direito a lembrança na prova seguinte, a menos que a falta tenha razão que justifique e seja comunicada.

2. RESTRIÇÕES DE ACESSO

2.1. Qualquer participante que também integre a organização, direcção ou promoção da corrida, ou qualquer órgão da FMP, não poderá deliberar nem participar na decisão de qualquer reclamação, apelo ou recurso relativo à corrida em que participa.

2.2 Concorrentes que não preencham os requisitos descritos nas alíneas 4.7.1, 4.7.2 e 4.7.3.

3. Motos admitidas

3.1. Classe Vintage, construídas até 1980 ou que mantenham características similares às motos construídas até essa altura;

3.2. Classe Pós-Vintage, motos construídas entre 1980 e 1989 e não enquadráveis no grupo anterior.

Serão ainda admitidas à partida de cada corrida motos com ano de fabrico de 1990/91 distribuídas por duas classes.

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:

· Sistema de amortecimento traseiro, quer recorra a um ou dois amortecedores, acionados 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 bielias;

· Sistema de arrefecimento do grupo térmico do motor (cilindro e culaça), 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 acionadas 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 bielias.

3.3. Classe Pós-Vintage

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

3.4. 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.

4. Números de competição.

4.1. 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.

4.2. 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 lugares.

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

4.3 Classe Pós-Vintage

Cada moto terá três placas 28x20 cm. 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
-------------	----------	-------

4.4 Classe não pontuável. Será ainda admitida a participação de motos dos anos 90/91, mas apenas como participação não contando para qualquer classificação ou pontuação.

4.5. 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.

4.6. 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.

4.7.1 Classe (A) Vintage mais de 35 anos

4.7.2 Classe (B) Pós-Vintage mais de 30 anos

4.7.3 Classe (C) Reserva-se a pilotos que não reúnem os requisitos enunciados mas inscritos e participantes até ao ano de 2010 inclusive, independentemente da sua idade.

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-doos e zonas do percurso de dificuldade acrescida.

7. Verificações Técnicas e Documentais

7.1 Devem os pilotos cumprir os horários estipulados para tal, em conformidade com as restantes categorias a levar a efeito no programa.

7.2 Nesta classe os pilotos podem verificar duas motos, sendo que uma moto pode ser verificada para um ou mais pilotos desde que no acto da verificação seja indicado o nome dos respectivos pilotos.

7.3 Piloto que chegar para além da hora das verificações, poderá em casos especiais ser facultada a verificação à sua moto desde que o treino cronometrado da sua classe ainda não tenha sido realizado ou iniciado.

8. Treinos

8.1. Cada prova será sempre que possível, antecedida de dois períodos de treino, com a duração de 10 minutos, sendo o primeiro considerado livre e o segundo cronometrado.

8.2. A ordem de entrada na grelha será efectuada em função dos tempos dos treinos cronometrados independente a classe. Em último lugar entrarão os pilotos que não consigam tempos nestes treinos.

9. Corridas

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

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

10. Classificação

10.1 Será atribuída classificação em classes separadas e também os pódios, “Vintage e pós vintage”.

11. Pontuação final.

11.1 Até 6 provas realizadas contam todos os resultados.

11.2 Até 7 provas realizadas serão descontados os 2 piores resultados do troféu.

11.3 No caso de haver 8 ou mais provas realizadas, serão descontados os 4 piores resultados do troféu.

11.4 Para que este troféu seja homologado terão que se realizar no mínimo 4 provas.

11.4 A PentaControl atribuirá no final do Troféu lembranças a todos os pilotos.

12. Casos Omissos

No que este regulamento for omissivo rege o Regulamento Geral de Motocross e Supercross e os restantes Regulamentos de Motocross e Supercross e Códigos Desportivos da FMP e da FIM.

Quando houver dúvidas na interpretação dos Regulamentos e houver necessidade de uma solução imediata prevalece a interpretação do Júri da Prova.

ANEXO 05 (revogado)

ANEXO 06

REGULAMENTO PIT BIKE SX

ARTIGO 1 – PILOTOS ADMITIDOS

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

ARTIGO 6 – PONTUAÇÃO

Conforme ponto 11 do Anexo 06 - Regulamento de Supercross.

ARTIGO 7 – INSCRIÇÕES

As inscrições DEVERÃO dar entrada na Secretaria da **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 desenrolam-se do seguinte modo:

Séries qualificativas – 4 VOLTAS

Meias Finais – 6 VOLTAS

Repescagem – 4 VOLTAS

FINAIS – 8 VOLTAS

ARTIGO 9 – PRÉMIOS

1º	75,00 Euros	6º	35,00 Euros
2º	60,00 Euros	7º	30,00 Euros
3º	50,00 Euros	8º	25,00 Euros
4º	45,00 Euros	9º	20,00 Euros
5º	40,00 Euros	10º	15,00 Euros

ARTIGO 10 – CASOS OMISSOS

No que este regulamento for omissos rege o Regulamento Geral de Motocross e Supercross e os restantes Regulamentos de Motocross e Supercross e Códigos Desportivos da FMP e da FIM.

Quando houver dúvidas na interpretação dos Regulamentos e houver necessidade de uma solução imediata prevalece a interpretação do Júri da Prova.

ANEXO 07

REGULAMENTO FREESTYLE MOTOCROSS

1.1 Definição de Freestyle Motocross

Competição individual para motociclistas que executam manobras e acrobacias sobre obstáculos artificiais combinados com distância e altura

1.2 Motociclos

Motociclos, Categorias e Classes Categoria I, Grupo AI

- 144 cc 2T; 250cc 4T

- 250 cc 2T; 450cc 4T

- QX Open- Quads sem limite de preparação

2. Classes

2.1 O Campeonato disputa-se numa categoria única

2.2 Parque de Concorrentes

O Parque de Concorrentes deverá ter acesso direto 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 parque deverá estar equipado iluminação para que os pilotos possam efetuar as reparações necessárias nas suas motos durante a noite.

2.3 Especificações do traçado

O traçado é composto por diversas secções distintas entre si: Zona de aceleração, rampa/salto, receção/travagem e zona de circulação.

O traçado deverá estar situado numa zona com superfície horizontal completamente lisa que permita a circulação em condições ideais para uma óptima tração do motociclo-

As rampas dos saltos podem ser metálicas ou em terra.

As recepções dos saltos podem ser metálicas ou em terra.

Só se podem utilizar rampas e recepções metálicas devidamente autorizadas pela FMP.

O traçado deverá dispor de uma zona para aceleração e travagem.

A zona de travagem estará equipada com proteção adequada.

De cada lado da zona dos saltos ou rampas metálicas deverá haver uma zona suficientemente ampla que sirva de segurança para os espectadores e também para os comissários ou pessoal diretamente ligado à organização do evento.

A zona reservada aos espectadores estará sempre por detrás da zona de segurança tendo de estar equipada com os meios de contenção quem impeçam a invasão da pista por elementos estranhos à organização.

Existirá pessoal devidamente credenciado zona de aceleração e de travagem para levar a cabo bom desenrolar do evento.

3. Equipamentos

3.1 Sistema de Som

Deverá estar instalado um sistema de som que seja perfeitamente audível por todos os participantes e público.

3.2 Iluminação da pista

Se o evento tiver lugar durante a tarde ou noite a totalidade da pista deverá estar iluminada com um sistema de iluminação com uma intensidade aproximada de 1000lux.

O de iluminação focos deverão devem permitir o fácil acesso para modificação da sua posição.

4. 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 FMP, 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.

5. Cargos Oficiais

Os titulares de cargos oficiais terão que estar devidamente credenciados pela FMP para o desempenho das suas funções sendo designados pela mesma segundo o Regulamento Geral de Motocross

5.1. Jurisdição

A competição é controlada por um Delegado da FMP que exerce o controlo supremo de toda a manifestação mas com exclusividade no que toca à aplicação das Regras e Regulamentos da FMP e também no que toca ao Regulamento Particular da Prova. Por consequência este elemento é o único responsável perante a Federação de Motociclismo de Portugal.

É igualmente responsável pelo desenrolar desportivo da prova e sobre a qual tem uma função executiva. Todas as responsabilidades civis e legais são da responsabilidade da entidade organizadora.

O Delegado pode aceitar adendas ou modificações ao Regulamento Particular e ao programa desde que sejam respeitadas as disposições previstas no Regulamento Geral de Motocross e de Freestyle Motocross.

O Delegado tem o direito, por iniciativa própria ou por solicitação da Direcção de Prova, de adiar o início da competição, de fazer modificações no traçado, rampas, saltos e recepções, de declarar de forma prematura o fim da competição ou de anulá-la totalmente por razões segurança e por qualquer outra razão de força maior.

O Delegado é o único órgão competente para decidir sobre qualquer reclamação ou protesto que possa ser apresentado numa competição sem obstar o direito ao apelo previsto no Regulamento Geral de Motocross. Ao Delegado cumpre fixar as sanções de acordo com o previsto nos Regulamentos da FMP.

5.2 Direcção de Prova

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 controlo 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 retirá-lo da competição se julgar necessário por razões de segurança.
- Fazer respeitar os Regulamentos e Códigos Desportivos Nacionais e Internacionais em vigor.
- Assegurar o normal desenrolar da manifestação desportiva devendo comunicar todas as suas decisões ao Júri.

5.2 Juízes de Pontuação

Será uma equipa composta por três elementos designados pela direcção de prova ou promotor do evento.

O responsável e coordenador das pontuações atribuídas será o Delegado FMP.

Os juízes deverão estar colocados num local que lhes permita ver com clareza e sem obstruções todas as manobras e acrobacias efetuadas pelos pilotos, julgando o conjunto da saltos de cada piloto nas sua eliminatórias atendendo a critérios de variedade, dificuldade técnica, empenho, execução técnica pontuando de 1 a 10 cada ronda dos pilotos em pista.

Não são permitidas reclamações sobre as pontuações atribuídas pelos juízes.

6. Pilotos

6.1 Poderão disputar e pontuar neste Campeonato todos os pilotos portadores de uma licença FMP das modalidades de Motocross, QX e Freestyle Motocross

Os pilotos pertencentes a federações de outros países deverão dispor de uma licença internacional FIM, FIM Europe ou uma licença Nacional que deverão ser acompanhadas da autorização de participação da sua respectiva federação nacional.

6.2 Idade

Para todas as provas do Campeonato Nacional de Freestyle a idade mínima de participação é de 15 anos.

6.3 Inscrições

Os pilotos obrigam-se a enviar para as Organizações, Clubes e Entidades Promotoras das provas 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 Email, 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 ou em alternativa será colocado online no site da FMP em www.fmportugal.pt.

6.4 Equipamento do piloto

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

- a) Capacete de protecção de acordo com as normas regulamentares;
- b) Calças de cabedal, ou material sintético de resistência similar;
- c) Luvas de protecção adequadas;

- d) Botas de couro, ou material similar, que cubram a canela até pelo menos 2/3 da distância medida do tacão ao joelho;
- e) Camisola;
- f) Óculos inquebráveis

7. 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: NA PLACA FRONTAL O ESPAÇO SUPERIOR (5CM ALTURA E O COMPRIMENTO DA PLACA) É RESERVADO PARA PUBLICIDADE A DESIGNAR E A ENTREGAR PELA FMP, CASO HAJA LUGAR A TAL. NAS PLACAS LATERAIS 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.

8. 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.

9. Organização do Evento

9.1 Verificações técnicas e documentais

As verificações técnicas e documentais são sempre obrigatórias.

9.2 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.

Durante as verificações documentais a Organização distribuirá os horários da prova, o regulamento particular bem como todos os documentos necessários para que seja efectuada a verificação técnica e documental dos motociclos admitidos à prova e respectivo equipamento do piloto (capacete).

9.3 Verificação Técnica

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

Pontos a verificar:

- 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 corrente
- f) punhos em bom estado

g) manetes em bom estado

10. Organização do Evento

10.1 Supervisão da pista e rampas

Depois de efetuado o briefing o diretor de prova, o delegado da FMP em conjunto com os pilotos participantes no evento efetuarão um vistoria às rampas, zona de aceleração, recepções e zona de travagem.

Uma vez terminada a vistoria e depois de ter sido a certificação final das rampas não será autorizada nenhuma alteração salvo em situação que esteja em causa a segurança ou por motivos de força maior. Estas alterações deverão contar sempre com a aprovação dos pilotos presentes no evento.

10.2 Treinos Oficiais

Os pilotos disporão de duas sessões de treinos a fim de preparar as suas manobras e saltos. Uma vez realizada a primeira sessão de treinos e tendo sido comprovado que o recinto reúne as condições de segurança para a realização do evento, os pilotos deverão assinar o impresso de conformidade do circuito.

No caso de um piloto não assinar este impresso não poderá participar no evento.

10.3 Qualificações

Uma vez realizados os treinos e caso o número de pilotos seja superior a sete será realizada uma manga de qualificação que constará de seis saltos com um tempo máximo de três minutos por cada piloto. Os juízes atribuem uma pontuação a cada piloto e as pontuações obtidas definem quais os sete pilotos participantes na final como direito a mais um reserva. A partir da segunda prova do Campeonato os três primeiros da classificação geral estão automaticamente qualificados para a final.

O Delegado da FMP pode variar o número de pilotos presentes na Final sempre tendo em conta as circunstâncias de cada evento.

10.4 Piloto de reserva

O piloto de reserva será o primeiro piloto a não qualificar-se na eliminatória e deve estar sempre preparado para competir no evento até à saída do último qualificado para o circuito e no caso de ser necessária a sua entrada em circuito por lesão de um outro concorrente.

10.5 Publicação da lista de pilotos qualificados

Uma vez terminada a manga de qualificação a organização publicará a lista de pilotos classificados para o evento principal mais o piloto de reserva.

10.6 Competição Noturna

Participarão na manga final os pilotos qualificados na(s) eliminatória (s). A ordem de saída para o circuito será dada pela ordem inversa da qualificação na eliminatória.

A competição será composta por uma primeira manga onde os pilotos tomarão contacto com o circuito e com as condições do mesmo e constará de um conjunto de cinco saltos com um tempo máximo de três minutos para cada piloto e uma segunda manga pontuável para o Campeonato Nacional da Modalidade que se efetuará com um conjunto de seis saltos para os quais os pilotos terão o tempo máximo de 2m30s, e que, atendendo a valorização atribuída pelos juízes determinará a classificação final do evento e o número de pontos total da cada piloto para o Campeonato.

Durante o desenrolar da competição só poderá existir um piloto em pista sendo que este só poderá aceder ao interior do circuito após o sinal do comissário responsável e atendendo à sinalização por bandeiras ou as indicações fornecidas pelos demais comissários.

10.7 Pontuação

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

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

As pontuações obtidas pelos pilotos classificados serão determinadas pelos obtidos na Final sendo que os restantes pilotos a obtêm de acordo com os resultados obtidos na manga de qualificação.

Em caso de empate tanto na manga de qualificação como no evento principal, serão os três juízes a determinar a classificação dos pilotos empatados, 3 juízes=3 votos.

10.8 Critério de Classificação

O vencedor do Campeonato Nacional de Freestyle será o piloto que obtiver o maior número de pontos na totalidade das provas realizadas.

Em caso de empate será tomada em linha de conta o maior número de primeiros lugares obtidos e assim por diante até se encontrar o desempate.

Se apesar de tudo não se encontrar o Campeão Nacional será tomada a linha de conta a melhor posição obtida na última prova do Campeonato Nacional.

10.9 Prémios de Prova

Os pilotos serão informados pelo organizador, de forma antecipada, para os prémios de prova caso os haja.

10.10 Prémios Finais de Campeonato

Aos três primeiros classificados no Campeonato Nacional será atribuído um troféu e um diploma.

10.11 Paragem de uma corrida

O Diretor 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.

11. Sinalização

A sinalização oficial poderá ser feita por meio de bandeiras da seguinte forma:

- Bandeira Verde: Pista livre para o piloto
- Bandeira Vermelha Fixa: O piloto deve parar de imediato
- Bandeira vermelha agitada: Fim da prova do piloto

As bandeiras serão utilizadas pelo diretor de prova ou por um comissário designado pelo mesmo.

O desrespeito da da sinalização oficial equivale a uma penalização de 5 pontos

12. Protestos e Reclamações

12.1 Protestos sobre motos

Até 30 (trinta) minutos após a publicação dos resultados provisórios e estando as motos em parque fechado, um concorrente pode apresentar por escrito e dirigido ao Director de Prova e ao Jurí da prova, o protesto sobre a moto de outro piloto. Este protesto deve ser acompanhado de um depósito caução de 250 Euros (duzentos e cinquenta Euros).

Depois de elaborado o protesto proceder-se-á à verificação da conformidade da moto com o regulamento técnico aplicável à área sob protesto (caso esta não possa ser executada de imediato, a moto será selada para posterior verificação). A verificação técnica é efectuada pelo Comissário Técnico e por um membro da equipa protestada, que, obrigatoriamente deverá estar presente, para proceder à desmontagem e montagem da(s) área(s) da moto sob protesto, bem com, de todos os outros pedidos de verificação feitos pelo Comissário Técnico.

Se os resultados da verificação técnica vierem a dar razão ao protestante, a caução por ele depositada ser-lhe-á devolvida. Caso contrário, se a razão residir com o protestado, a caução depositada é entregue a este.

12.2 Reclamações sobre classificações.

Até 30 (trinta) minutos após a publicação dos resultados provisórios um concorrente pode apresentar por escrito e dirigido ao Director de Prova, a reclamação sobre uma classificação. A reclamação deve ser acompanhada de um depósito caução de 120 Euros (Cento e vinte Euros), que será devolvido se vier a ser dada razão ao reclamante.

13. Atividades Complementares

O promotor ou organizador poderá adicionar atividades complementares no evento.

Estas atividades deverão ser sempre dadas a conhecer ao Delegado da FMP e Director de Prova.

Não serão autorizadas atividades que não sejam consideradas eticamente corretas ou que possam ferir de um ou outra forma a sensibilidade dos espectadores (nudez parcial ou total, maltrato de animais, etc.).

Não serão permitidas todas e quaisquer atividades dentro do recinto que sejam efetuadas com motos ou Moto4 sem que os participantes estejam devidamente habilitados para o efeito com as correspondentes licenças FMP, licenças do país do atleta ou licenças internacionais.

14. Casos Omissos

No que este regulamento for omissos rege o Regulamento Geral de Motocross e Supercross e os restantes Regulamentos de Motocross e Supercross e Códigos Desportivos da FMP e da FIM.

Quando houver dúvidas na interpretação dos Regulamentos e houver necessidade de uma solução imediata prevalece a interpretação do Júri da Prova.

ANEXO 09

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 única e exclusivamente para o próprio dia da Competição ou Manifestação inserida dentro do Calendário Oficial de Motocross da Federação de Motociclismo de Portugal.

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 65 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 20 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 Reta 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 permitidas.

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 fotocopador

15. CRONOMETRAGEM

O circuito deve dispôr de uma Torre de Controle (ou um edifício 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 10

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 de provas 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

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 única e exclusivamente para o próprio dia da Competição ou Manifestação inserida dentro do Calendário Oficial de Motocross da Federação de Motociclismo de Portugal.

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 ou do formato de competição a adoptar..

Cada motociclo deverá dispor de um metro no mínimo.

As partidas em 2 linhas são permitidas.

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 incêndios
- 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 11
MINUTA DE REGULAMENTO PARTICULAR MOTOCROSS

Campeonato de Motocross OPEN

Título da manifestação

Campeonato

Classe

Data

Localidade

Acessos

Auto estrada Saída

Estrada Nacional 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 Geral do Campeonato Nacional de Motocross, os seus anexos _____, e o presente Regulamento Particular 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 16.00 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

Como no ponto 3 do Regulamento de Motocross ou no ponto 6 do Regulamento de Supercross

Ou

De acordo com este Regulamento (aprovado pela FMP) caso necessário.

NOTA: Os 5 minutos APÓS o fim dos treinos livres 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

Antes do início da primeira sessão de treinos (09h15), junto á grelha de partida.

8 - HORÁRIOS DAS CORRIDAS

Como no ponto 3 do Regulamento de Motocross (anexo 03) ou no ponto 6 do Regulamento de Supercross (anexo 04).

Ou

De acordo com este Regulamento (aprovado pela FMP) caso necessário.

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).

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 40.000.000,00 € para danos corporais e 8.000.000,00 € para danos materiais 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

Conforme ponto 7 do Regulamento Geral de Motocross e Supercross.

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.

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.

ANEXO 12

HOBBY MOTOCROSS E SUPERCROSS

ANEXO 12 HOBBY MOTOCROSS

A Classe Hobby destina-se a promover as modalidades de Motocross e a captar novos participantes e praticantes não federados, com o principal objectivo de os tornar pilotos federados.

Terá os seus eventos nas datas e locais que constam do Calendário Desportivo da Federação Motociclismo de Portugal (FMP) para as provas dos Campeonatos Nacionais de Motocross e Supercross, bem como para as provas dos Campeonatos e Troféus Regionais de Motocross.

1. PARTICIPANTES

A Classe Hobby destina-se exclusivamente a pilotos não federados, a quem será concedida uma autorização de participação válida para cada evento.

Só podem participar na Classe Hobby pilotos nacionais ou estrangeiros sem licença desportiva em qualquer federação e modalidade motociclisticas nos últimos dois anos (2016 e 2017).

Para os pilotos com idade inferior a 18 anos é obrigatório um “Termo de Responsabilidade” de quem exerça as responsabilidades parentais, assumindo total responsabilidade pela participação do menor no evento. A participação na classe Hobby só é permitida a pilotos com 15 anos ou mais.

Todos os pilotos Hobby participantes no evento obrigam-se a cumprir o Código Desportivo, Regulamentos e demais legislação aplicável, e aceitam submeter-se à jurisdição e disciplina da FMP. Qualquer comportamento de qualquer participante contrário às referidas leis, códigos e regulamentos será julgada pelo Júri da Prova, sem prejuízo de outras sanções disciplinares ou criminais aplicáveis. Os pilotos são responsáveis pelo comportamento das pessoas que integram a sua equipa e assistência, podendo ser sancionados quer pelo Júri quer em processo disciplinar da FMP.

2. INSCRIÇÕES

A Classe HOBBY tem uma taxa de inscrição por prova de 40,00 Euros, que inclui o seguro de acidentes pessoais previsto nos artigos 2o, 5o, n.o 1 e n.o 2, e 15o do Decreto-Lei n.o 10/2009, de 12 de Janeiro.

O Boletim de Inscrição, acompanhado da respetiva taxa, e a Declaração do piloto em como não tem quaisquer contra-indicações para a prática da modalidade, nos termos do artigo 40o, n.o 2, da Lei 5/2007, de 16 de Janeiro, podem ser enviados ou entregues à Organização o mais tardar nas Verificações Documentais no dia da prova, mas sempre antes do seu início.

A Organização compromete-se a enviar uma listagem nominal dos participantes na Classe HOBBY para a FMP e para SERSEGURO (fmp@serseguro.pt) antes do início das provas.

3. MOTOCICLOS

Podem participar na Classe Hobby quaisquer veículos da Categoria I, Grupo A1, conforme estipulado no artigo 1. do Regulamento Geral de Enduro e Motocross, sendo a cilindrada livre.

4. CARACTERÍSTICAS DAS PROVAS

O número mínimo de participantes na Classe Hobby é de 10 e o máximo de 40.

Os treinos e as mangas da Classe Hobby serão sempre realizados nos horários definidos no Regulamento Particular.

A Classe Hobby poderá ter um percurso alternativo nas zonas da pista de maior dificuldade, a avaliar pelo delegado da FMP.

5. CLASSIFICAÇÃO E TROFÉUS

A Classe Hobby não pontua para qualquer Campeonato ou Troféu, tendo apenas uma classificação por prova onde serão distribuídos troféus aos três primeiros classificados.

6. CASOS OMISSOS

No que este regulamento for omissos rege o Regulamento Geral de Motocross e Supercross e os restantes Regulamentos de Motocross e Supercross e Códigos Desportivos da FMP e da FIM. Quando houver dúvidas na interpretação dos Regulamentos e houver necessidade de uma solução imediata prevalece a interpretação do Júri da Prova.