



**REGULAMENTO CAMPEONATOS NACIONAIS 2023
MOTOCROSS E SUPERCROSS**



Aprovado pela Direção em 05/01/2023

ÍNDICE

1. CONDIÇÕES GERAIS, OBRIGAÇÕES E RESPONSABILIDADE.....	5
2. CAMPEONATOS NACIONAIS E TROFÉUS NACIONAIS.....	6
2.1. Campeonatos Nacionais e Troféus Nacionais de Motocross e Supercross	6
2.1.1. Motocross	6
2.1.2. Supercross	6
2.2. Eventos	7
2.3. Formatos dos eventos.....	7
2.4. Pontuação para os Campeonatos Nacionais e Troféus Nacionais	9
3. INSCRIÇÕES, PILOTOS E EQUIPAS.....	10
3.1. Regulamento Particular	10
3.2. Inscrições	11
3.3. Licenças	11
3.4. Idades	12
3.5. Números de Corrida	13
3.6. Representante dos pilotos.....	14
3.7. Equipamento e vestuário de proteção	14
3.7.1. Equipamento e vestuário de proteção obrigatório em competição.....	14
3.7.2. Vestuário de pilotos e membros das suas equipas.....	15
3.8. Conduta de pilotos e equipas.....	16
3.9. Motos, classes e especificações	19
3.10. Câmaras	20
4. OFICIAIS E PROCEDIMENTOS	20
4.1. Delegado da FMP	21
4.2. Júri da Prova	21
4.2.1. Composição do Júri	21
4.2.2. Competências do Júri	21
4.2.3. Reuniões de Júri.....	22
4.3. Diretor de Prova FMP	22
4.4. Diretor da Corrida	23
4.5. Comissário Técnico.....	24
4.6. Cronometristas.....	24
4.7. Comissários de pista/circuito	24
4.8. Médicos	25

4.9.	Sinais Oficiais.....	25
4.9.1.	Placas.....	25
4.9.2.	Bandeiras.....	26
5.	EVENTO	27
5.1.	Verificações Administrativas	27
5.2.	Verificações Técnicas	28
5.3.	Controlo Médico.....	29
5.4.	Controlo da Pista/Circuito	29
5.5.	Briefing Pilotos.....	30
5.6.	Briefing Comissários de Pista/Circuito.....	30
5.7.	Cronometragem	31
5.8.	Sessão de autógrafos e cerimónia de apresentação	31
5.9.	Difusão de música	31
5.10.	Treinos	31
5.11.	Treinos livres (MX/SX).....	32
5.12.	Treinos cronometrados (MX/SX).....	32
5.13.	Treinos de arranque (MX)	32
5.14.	Duração dos treinos	33
5.14.1.	Motocross	33
5.14.2.	Supercross	33
5.15.	Pilotos de reserva (MX/SX)	33
5.16.	Mangas	33
5.16.1.	Motocross	34
5.16.2.	Supercross	34
5.17.	Pré Grelha/Zona de Espera.....	35
5.18.	Volta de Reconhecimento.....	36
5.19.	Procedimento da Partida	37
5.20.	Paragem de um treino	39
5.21.	Paragem de uma manga/corrida	39
5.22.	Falsa Partida.....	41
5.23.	Controle de ruído após uma manga	41
5.24.	Resultados	41
5.25.	Pontuação	43
5.26.	Apresentação e publicação de resultados	43
5.27.	Volta de honra ou de consagração.....	44
5.28.	Verificação Final	44
5.29.	Protestos e Reclamações	45
5.30.	Protestos sobre motos.....	45

5.31. Reclamações sobre classificações	45
5.32. Recurso	46
5.33. Penalizações.....	46
5.34. Controle Anti-Doping e de Alcoolemia.....	46
5.35. Prémios monetários	47
5.35.1. Prémios Motocross.....	47
5.35.2. Prémios Supercross.....	47
5.36. Troféus	48
<i>ANEXO I – MINUTA DE REGULAMENTO PARTICULAR MX/SX</i>	<i>49</i>
<i>ANEXO II – REGULAMENTO TÉCNICO.....</i>	<i>54</i>
1. VERIFICAÇÃO INICIAL	54
1.1. Capacete (Diagrama 1).....	54
1.2. Protetor dorsal e peitoral.....	55
1.3. Protetores de ombro, cotovelo e joelho	55
1.4. Guiador (Diagrama 2).....	55
1.5. Manetes de embraiagem e de travão (Diagrama 2)	56
1.6. Acelerador	56
1.7. Chassis	56
1.8. Proteção do pinhão de ataque	56
1.9. Botão de corte de ignição	56
1.10. Rodas.....	56
1.11. Números (Diagrama 3).....	57
1.12. Controle do nível de som.....	57
2. CONTROLO NA PRÉ GRELHA/ZONA DE ESPERA.....	60
3. VERIFICAÇÕES DURANTE OS TREINOS OU MANGAS.....	61
4. VERIFICAÇÕES FINAIS / PARQUE FECHADO	61
Diagrama 1 Regulamento Técnico: Normas de Homologação de Capacetes.....	63
Diagrama 2 Regulamento Técnico: Guiadores e Manetes.....	64
Diagrama 3 Regulamento Técnico: Números.....	65

1. CONDIÇÕES GERAIS, OBRIGAÇÕES E RESPONSABILIDADE

Todos os eventos ou provas dos Campeonatos Nacionais de Motocross ou Supercross devem respeitar e cumprir os seguintes códigos e regulamentos (doravante e no seu conjunto referidos como “Regulamentação MX/SX”):

- Regulamento Particular do Evento (RP);
- Regulamento de Motocross e Supercross FMP;
- Código Desportivo FMP;
- Regulamento Disciplinar FMP;
- Código Ambiente FMP;
- Código Médico FMP;
- Regulamento Antidopagem FMP;
- Regulamento de Prevenção de Manifestações de Violência no Motociclismo;
- Regulamento de Imagem FMP;
- FIM MX/SX Regulations.

Todos os pilotos, equipas e seus elementos, promotor, organizadores, oficiais e outros participantes nos eventos dos Campeonatos Nacionais de Motocross e Supercross comprometem-se a respeitar e cumprir a “Regulamentação MX/SX”, e aceitam submeter-se à jurisdição e poder disciplinar da FMP.

É da responsabilidade de cada piloto garantir que todas as pessoas envolvidas na sua participação no evento respeitam e cumprem a “Regulamentação MX/SX”, podendo o piloto ser sancionado pelo comportamento indevido dessas pessoas.

Os pilotos, os elementos das suas equipas e demais intervenientes nas provas dos Campeonatos e Troféus de Motocross e Supercross exoneram a FMP, o Organizador, os Oficiais de Prova, bem como os seus colaboradores ou representantes, de qualquer responsabilidade por qualquer perda, dano ou lesão corporal que possam sofrer, ou causar a terceiros, no decurso ou em consequência das provas dos Campeonatos e Troféus de Motocross e Supercross, renunciando ao eventual direito de reclamação ou ação.

Os pilotos, os elementos das suas equipas e demais intervenientes nas provas dos Campeonatos e Troféus de Motocross e Supercross reconhecem e concordam que participam nas provas dos Campeonatos e Troféus de Motocross e Supercross por sua

própria conta e risco e assumem toda a responsabilidade por qualquer perda, dano ou lesão corporal que possam sofrer, ou causar a terceiros, no decurso ou em consequência das provas dos Campeonatos e Troféus de Motocross e Supercross.

2. CAMPEONATOS NACIONAIS E TROFÉUS NACIONAIS

2.1. Campeonatos Nacionais e Troféus Nacionais de Motocross e Supercross

2.1.1. Motocross

Classes Sêniores

Campeonato Nacional de Motocross Classe MX1

Campeonato Nacional de Motocross Classe MX2

Campeonato Nacional de Motocross Classe Veteranos

Classes Júnior e Juvenis

Campeonato Nacional de Motocross Classe MX125 Júnior

Campeonato Nacional de Motocross Classe MX85

Campeonato Nacional de Motocross Classe MX65

Campeonato Nacional de Motocross Classe MX50

Campeonato Nacional de Motocross Classe MXE

2.1.2. Supercross

Classes Sêniores

Campeonato Nacional de Supercross Classe SX Elite

Campeonato Nacional de Supercross Classe SX1

Campeonato Nacional de Supercross Classe SX2

Classes Juvenis

Campeonato Nacional de Supercross Classe SX85

Campeonato Nacional de Supercross Classe SX65

Campeonato Nacional de Supercross Classe SX50

Campeonato Nacional de Supercross Classe SXE

2.2. Eventos

As provas serão realizadas nas datas indicadas no Calendário da FMP, podendo participar todos os pilotos que se inscrevam em tempo útil e que possuam as licenças desportivas correspondentes para o efeito.

As provas destes Campeonatos serão organizadas em circuitos homologados pela Comissão de MX/SX da FMP, e que cumpram as normas estabelecidas nas normas de Construção de Circuitos MX/SX.

Uma prova pode ser cancelada, a sua data pode ser modificada ou pode ser substituída por outro evento.

As provas ou competições não podem ser realizadas caso o organizador ou clube, não possua todas as autorizações legais necessárias.

Os organizadores devem possuir os recursos humanos e técnicos para reparar e manter o circuito/pista em ótimas condições, garantir a segurança de todos os participantes (pilotos, mecânicos, equipas, Oficiais de Prova, público, etc.), bem como para desempenhar todas as funções necessárias ao bom desenrolar da manifestação desportiva.

Um evento terá início quando as verificações administrativas e técnicas começarem e terminará quando as seguintes formalidades forem totalmente cumpridas:

- Os resultados finais tiverem sido aprovados pelo Júri de Prova.
- Todos os prazos para reclamações forem cumpridos.
- Todos os controlos técnicos, desportivos, antidoping, etc. tenham sido realizados.

Caso seja apresentada algum protesto os resultados não serão oficializados até que o Júri de Prova tome uma decisão.

Todos os Oficiais, Comissários, bem como a equipa médica devem manter-se disponíveis e operacionais no circuito até ao final do tempo estabelecido para apresentação de protestos: 30 minutos após a publicação dos resultados da última manga.

2.3. Formatos dos eventos

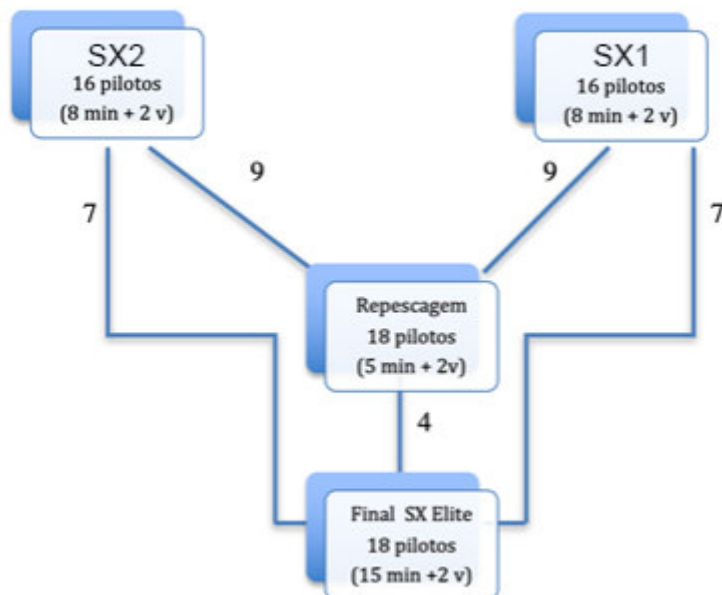
Os formatos dos eventos a seguir indicados podem ser modificados pelo Júri da Prova considerando, nomeadamente, o número de pilotos verificados e as condições particulares do evento.

Formato 1 Classes Seniores MX - 41 ou mais pilotos	
1 sessão treinos livres	MX2 e MX125 Júnior
1 sessão treinos livres	MX1 e MX Veteranos
1 sessão treinos cronometrados	MX2 e MX125 Júnior
1 sessão treinos cronometrados	MX1 e MX Veteranos
2 Mangas	MX2 e MX125 Júnior- máximo de 40 pilotos
2 Mangas	MX1 e MX Veteranos- máximo de 40 pilotos

Formato 2 Classes Seniores MX– menos de 41 pilotos	
1 sessão treinos livres	MX1, MX2, MX125 Júnior e MX Veteranos
1 sessão de treinos cronometrados	MX1, MX2, MX125 Júnior e MX Veteranos
1ª Manga	MX1, MX2 , MX125 Júnior e MX Veteranos
2ª Manga	MX1, MX2 , MX125 Júnior e MX Veteranos

Formato Classes Juvenis MX85, MX65 e MX50/MXE – todas em separado	
1 sessão treinos livres	
1 sessão de treinos cronometrados	
1ª Manga	
2ª Manga	

Formato Classes Seniores SX



Formato Classes Juvenis SX85, SX65 e SX50/SXE - em separado
2 sessões treinos livres
1ª Manga
2ª Manga

2.4. Pontuação para os Campeonatos Nacionais e Troféus Nacionais

A) Pilotos

O vencedor do Campeonato Nacional e / ou Troféu Nacional será o piloto que tiver obtido mais pontos em todas as corridas realizadas.

Em caso de empate, será considerado vencedor o piloto que tiver obtido o maior número de primeiros lugares, segundos lugares e assim sucessivamente.

Se apesar de tudo subsistir o empate, os pontos obtidos na última prova do Campeonato vão determinar a ordem da classificação. Se necessário, será considerada a penúltima prova, e assim por diante.

B) Marcas

Para a Classificação de cada um dos seguintes Campeonatos Nacionais de Marcas, contará a melhor pontuação obtida por cada marca em cada classe:

- Campeonato Nacional de Motocross MX1
- Campeonato Nacional de Motocross MX2
- Campeonato Nacional de Motocross MX125 Júnior
- Campeonato Nacional de Motocross MX Veteranos
- Campeonato Nacional de Motocross MX85
- Campeonato Nacional de Motocross MX65
- Campeonato Nacional de Motocross MX50
- Campeonato Nacional de Motocross MXE

- Campeonato Nacional de Supercross SX Elite
- Campeonato Nacional de Supercross SX1
- Campeonato Nacional de Supercross SX2
- Campeonato Nacional de Supercross SX85
- Campeonato Nacional de Supercross SX65
- Campeonato Nacional de Supercross SX50
- Campeonato Nacional de Supercross SXE

Por acordo entre a organização e a FMP, qualquer competição pode ser cancelada caso o número de inscrições recebidas pela organização for considerado insuficiente.

3. INSCRIÇÕES, PILOTOS E EQUIPAS

3.1. Regulamento Particular

Os Regulamentos Particulares dos eventos devem ser preenchidos conforme Minuta que constitui o Anexo I a este Regulamento, devendo ser enviados à Comissão de MX/SX da FMP pelo menos 1 mês antes da realização do evento, para aprovação.

Em casos excepcionais, serão permitidas alterações ao Regulamento Particular, sendo estas comunicadas ao delegado da FMP (ou ao Júri de prova) durante a primeira reunião de Júri para posterior aprovação.

O Regulamento Particular só será aprovado desde que indique o contato telefónico e de e-mail do Médico responsável pela prova. Não serão emitidos pareceres nem as respetivas apólices de seguro de responsabilidade civil até que o Regulamento tenha incluída toda a informação solicitada pela Comissão de Motocross da FMP.

3.2. Inscrições

Os pilotos obrigam-se a efetuar a sua inscrição e respetivo pagamento até às 23h59 da quarta-feira anterior ao início das verificações administrativas.

As inscrições são feitas online em formulário adequado no seguinte link:

<https://www.fmp.pt/competicoes/>

Valores a pagar pela inscrição:

MX/SX65 e MX85: 15€

MX/SX50: estas classes terão inscrições gratuitas em 2022

MXE/SXE: estas classes terão inscrições gratuitas em 2022

MX/SX1, MX/SX2, MX Veteranos e MX125 Júnior: 30€

O pagamento da inscrição deverá ser efetuado para o NIB indicado no formulário de inscrição online sendo obrigatório o envio do comprovativo do pagamento da inscrição para a organização até às 23h59 da quarta-feira anterior ao início das verificações administrativas.

O pagamento da inscrição efetuado após o referido prazo, mas sempre até ao limite das verificações administrativas, será acrescido de 15€.

No caso de um ou mais pilotos faltarem às provas para as quais se inscreveram, deverão justificar a sua ausência por e-mail, ou telefone para a Secretaria da Federação até 48 horas antes da data da prova, salvaguardando-se casos excecionais e devidamente justificados no dia seguinte à prova.

Na quinta-feira anterior à prova em causa, será publicada no site da FMP a respetiva lista de inscritos.

3.3. Licenças

A FMP é a única entidade competente para a emissão das licenças desportivas aos participantes de nacionalidade portuguesa nas manifestações desportivas de MX/SX.

Licenças admitidas:

- Licença Nacional da FMP, anual ou de um evento, de Motocross ou Geral.
- Licença Nacional de qualquer Federação filiada na FIM.
- Licença FIM EUROPA (ou de outra União Continental da FIM).
- Licença FIM.

Os pilotos de qualquer nacionalidade, portadores de licença FIM, FIM EUROPA (ou outra União Continental), ou de qualquer federação filiada na FIM, devem apresentar uma autorização de saída emitida pela sua Federação Nacional.

3.4. Idades

As idades de participação nas diversas classes que compõem os diversos Campeonatos Nacionais são as seguintes, completadas ou a completar durante a época desportiva:

Classe	Idade mínima	Idade máxima
MX1	15 anos	60
MX2	13 anos	60
MX VETERANOS	36 Anos	60
MX125 Júnior	13 anos	19
MX85	11 anos	14
MX/SX65	8 anos	12
MX/SX50 MXE/SXE	5 anos	9
SX1/SX2/SX Elite	13 anos	55

A participação em provas de diferentes classes no mesmo dia não é permitida nas provas dos diversos Campeonatos Nacionais de MX/SX.

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 Direção da FMP pode autorizar a participação do piloto na classe juvenil superior ou inferior à da sua idade, considerando o seu nível competitivo, condição física e estatura.

3.5. Números de Corrida

Os pilotos das classes MX1, MX2, MX125 Júnior, MX Veteranos, MX85, MX65 e MX50/MXE usarão o mesmo número de corrida durante todo o Campeonato.

Os números 1, 2 e 3 ficarão reservados para o Campeão, Vice-Campeão e terceiro lugar do ano anterior.

Os números seguintes serão atribuídos pela FMP, em função do Ranking do ano anterior elaborado anualmente pela FMP ou mediante os pedidos dos pilotos efetuados à Comissão de Motocross da FMP através do endereço de e-mail geral@fmp.pt.

Categoria	Fundo	Número
MX1	Branco	Preto
MX2	Preto	Branco
MX85	Branco	Preto
MX65	Azul	Branco
MX50/MXE	Vermelho	Branco

Os pilotos que liderem a classificação do seu Campeonato MX ou SX, poderão utilizar nas placas das suas motos fundo vermelho com número branco.

Recomenda-se a utilização da seguinte tabela de cores RAL (de acordo com o Regulamento FIM):

Branco	9010
Preto	9005
Branco	5005
Azul	1003

Os números nas placas deverão ter as seguintes dimensões mínimas:

Altura: 140 mm

Largura: 70 mm

Largura do traço: 25 mm

Espaço entre cada número: 15 mm

O sistema de números a utilizar será o inglês

A publicidade aos patrocinadores das equipas será autorizada apenas na placa dianteira, na parte superior ou inferior da mesma, não ultrapassando 50 mm de altura.

No caso da FMP ter um patrocinador oficial, reserva-se o direito da sua utilização na placa frontal.

3.6. Representante dos pilotos

Os pilotos MX/SX participantes nos Campeonatos Nacionais podem eleger anualmente um piloto, ou ex-piloto, de MX/SX para seu representante junto da FMP.

Este representante defenderá os interesses dos pilotos junto da FMP e poderá, nomeadamente:

- Informar e sugerir ao Presidente da Comissão de MX/SX da FMP tudo o que entender adequado à defesa dos interesses dos pilotos;
- Acompanhar o Presidente da Comissão de MX/SX da FMP na homologação dos circuitos;
- Acompanhar o Presidente da Comissão de MX/SX da FMP na vistoria ao circuito/pista, nomeadamente a que se realiza no dia anterior à prova;
- Participar nas reuniões do Júri da Prova, sem direito a voto.

3.7. Equipamento e vestuário de proteção

É da responsabilidade de cada piloto escolher um capacete e equipamento adequado às condições de segurança exigidas e à prática da modalidade. O capacete, a proteção para os olhos e o equipamento devem estar de acordo com os regulamentos da FIM.

Embora a FMP reconheça as homologações dos diversos tipos de equipamento, não é de todo responsável pela segurança fornecida pelo fabricante do equipamento.

Os pilotos são responsáveis pelo estado do seu equipamento nomeadamente capacetes e vestuário de proteção.

3.7.1. Equipamento e vestuário de proteção obrigatório em competição

1- Capacete

- O capacete deve possuir as etiquetas de identificação correspondentes às normas de segurança indicadas nas normas FIM (cf. Diagrama 1).
- O capacete deve estar em bom estado de conservação, preservando as suas características de segurança, devendo estar corretamente preso e bem ajustado

<p>à cabeça do piloto.</p> <ul style="list-style-type: none"> - O cabelo nunca pode estar por fora do capacete.
<p>2- Óculos de proteção</p>
<ul style="list-style-type: none"> -O piloto deve usar óculos de proteção inquebráveis no início dos treinos, das voltas de reconhecimento e das mangas.
<p>3- Equipamento e vestuário de proteção</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Calças de cabedal, ou material sintético de resistência similar; - Luvas de proteção 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; - Classes Elite, MX/SX1 e MX/SX2 e MX125 Júnior: colete de proteção do dorso e do tronco; - Classes MX/SX50, MXE/SXE, MX/SX65 e MX85: colete de proteção do dorso, do tronco, dos ombros, dos braços e dos cotovelos.
<p>4- Dorsal de competição</p>
<p>O número do piloto deverá estar bem visível nas suas costas (em dorsal, na camisola, ou no colete de proteção), e em conformidade com o seguinte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Apresentar forte contraste entre a cor de fundo e a cor do(s) número(s) para facilitar a correta visibilidade por parte da Direção de Prova e equipa de cronometragem; - Não pode ser concebido em material refletor ou brilhante.
<p>5- Nome do piloto</p>
<ul style="list-style-type: none"> - O nome de piloto deverá estar bem visível nas suas costas, na linha dos ombros (em dorsal, na camisola, ou no colete de proteção)

3.7.2. Vestuário de pilotos e membros das suas equipas

Todos os pilotos e membros das suas equipas, nomeadamente mecânicos e assistentes, devem vestir-se corretamente, adotando uma postura profissional, não sendo permitido circular em qualquer área de acesso restrito (Pré Grelha, Zona de Assistência, Zona das Verificações Técnicas, pista/circuito) sem a respetiva acreditação ou sem o vestuário adequado, sendo proibido, nomeadamente, circular em tronco nú.

Por motivos de segurança, não será igualmente permitida a utilização de sandálias ou chinelos, na Pré-Grelha, Zona de Assistência e Zona das Verificações Técnicas.

3.8. Conduta de pilotos e equipas

1 - Considerações gerais
<p>Todos os pilotos devem estar em perfeitas condições físicas e mentais para controlar a sua moto de forma a garantir a sua segurança e a dos demais pilotos, membros de equipas, oficiais, espetadores ou qualquer outra pessoa presente no evento.</p> <p>A qualquer momento durante a prova e a pedido do Comissário Técnico, o piloto deverá apresentar a(s) sua (s) moto(s) e / ou equipamento para controle técnico.</p> <p>É proibido fumar em qualquer área de acesso restrito (Pré Grelha, Zona de Assistência, Zona das Verificações Técnicas, pista/circuito).</p>
2 – Sinalização
<p>Os pilotos devem obedecer a todos os sinais oficiais que lhes são dados pelos Oficiais de Corrida, nomeadamente através de bandeiras ou painéis indicativos.</p> <p>A comunicação entre os mecânicos/assistentes e os pilotos, quando estes estão a rodar na pista/circuito, limitar-se-á à área da zona de assistência.</p> <p>Os pilotos que por algum motivo parem na beira da pista/circuito para consultar os seus mecânicos ou assistentes estão a prejudicar a segurança dos outros pilotos em pista/circuito. Esta ação pode ser sancionada pelo Júri de Prova.</p> <p>Durante os treinos ou as mangas apenas serão permitidas as seguintes comunicações entre os pilotos e os seus mecânicos ou assistentes:</p> <ul style="list-style-type: none">- Divulgação das informações emitidas pela cronometragem na Zona de Assistência;- Mensagens verbais, gestuais, ou em placas de sinalização mostradas na Zona de Assistência; <p>A comunicação com os pilotos via rádio é proibida em todo e qualquer momento, sob pena de desclassificação do piloto;</p> <p>Os sistemas de registo de dados não podem ser utilizados no capacete.</p>
3 - Ajuda exterior / Cumprimento do percurso
<p>Fora da Zona de Assistência é interdita qualquer ajuda exterior dentro da pista/circuito, salvo se prestada pelos Oficiais de Prova por motivos de segurança, sob pena de desclassificação.</p>

Os Oficiais de Prova só podem prestar ajuda por motivos de segurança, nomeadamente no levantamento da moto e/ou na sua deslocação para um local seguro. Contudo não poderão segurar a moto enquanto o piloto estiver a realizar reparações na sua moto.

Essas reparações em pista/circuito, fora da Zona de Assistência, só poderão ser efetuadas pelo piloto, e apenas com os meios que tiver à sua disposição, sem qualquer ajuda exterior.

Os Oficiais de Prova também não podem ajudar os pilotos a levantar ou colocar a sua moto em funcionamento, exceto na classe MX/SX50 e MXE/SXE. Caso o Júri da Prova considere que o organizador do evento não dispõe de Oficiais suficientes para este fim, pode autorizar que esta ajuda exterior autorizada na classe MX/SX50 e MXE/SXE possa ser prestada por membros das equipas dos pilotos que deverá auxiliar qualquer piloto.

Os pilotos devem cumprir o percurso marcado.

Caso o piloto saia acidentalmente do percurso deve abrandar a velocidade e reentrar no percurso no ponto onde saiu ou o mais próximo possível, em segurança e sem ganhar vantagem para os outros pilotos.

Compete ao Júri da Prova determinar se o piloto que saiu acidentalmente do percurso ganhou vantagem e, nesse caso, aplicar as seguintes sanções:

- nos treinos – perda da volta mais rápida na sessão de treinos em que o piloto saiu do percurso;

- na corrida – perda no resultado final do número de posições ganhas mais uma; caso não tenha ganho posições a penalização será a perda no resultado final da corrida de uma posição.

Se o Júri considerar que o piloto saiu intencionalmente do percurso, com o intuito de ganhar vantagem, então desclassificará o piloto da sessão de treinos ou da corrida em que tiver sido cometida a infração.

Se um piloto abandonar a sessão de treinos ou a corrida deve retirar a sua moto da pista/circuito ou, se tal não for imediatamente possível, colocá-la numa zona que não apresente perigo nem interfira com a trajetória dos restantes pilotos.

4 - Zona de assistência ou Pit-Lane

Existirá uma área próxima da pista/circuito para reparações e sinalizações que será utilizada durante as sessões de treinos e as corridas.

Somente pessoas com as credenciais adequadas terão acesso a esta zona.

Não será permitida a presença de menores de 14 anos na área, exceto se forem pilotos a participar no treino/corrída.

Na Zona de Assistência os pilotos devem, sob pena de perda de 5 posições na classificação final do treino ou da corrida por cada infração:

- Entrar na Zona de Assistência apenas pela sua “Entrada”;
- Circular a velocidade reduzida;
- Não ultrapassar no corredor de circulação;
- Parar a moto fora do corredor de circulação (é obrigatório parar a moto);

Na Zona de Assistência os pilotos, ou os seus mecânicos/assistentes, podem reparar, ajustar, modificar ou substituir qualquer componente dos seus equipamentos ou das suas motos, exceto substituir o chassis, que será marcado.

O escape da moto só pode ser substituído por outro que tenha sido previamente verificado de acordo com o Regulamento Técnico MX/SX da FMP.

O reabastecimento de gasolina só pode ser feito com o motor desligado.

O piloto só pode regressar à pista/circuito depois de autorizado pelo Oficial à saída da Zona de Assistência.

5 - Grelha de partida

Os pilotos só podem entrar na área da grelha de partida com a moto que vão usar no treino/manga em questão.

Os pilotos não podem tocar na grelha de partida e só podem preparar a zona que a antecede após a grelha estar montada e pronta a funcionar.

Não é permitido utilizar qualquer sistema ou dispositivo de ajuda à partida, exceto sistemas de bloqueio da suspensão dianteira e/ou traseira e/ou suportes para compensar a baixa estatura do piloto (“starting blocks”).

6 – Paddock

É obrigatória a utilização de um tapete ecológico por baixo da moto sempre que esta se encontra no Paddock.

Durante os treinos cronometrados ou a corrida o piloto não pode ir ao Paddock e regressar ao treino/corrída. Apenas durante os treinos livres os pilotos podem ir ao Paddock e regressar a essa sessão de treinos livres.

3.9. Motos, classes e especificações

As competições MX/SX estão abertas às seguintes classes de veículos motorizados:

Classe	2 Tempos Cilindrada	4 Tempos Cilindrada	Elétrico
MX1/SX1	125cc a 500cc	175cc a 650cc	
MX2/SX2	100cc a 150cc	175cc a 250cc	
MX125 Júnior	100cc a 125cc		
MX85	70cc a 85cc	Até 150cc	
MX/SX65	50 cc a 65cc (com caixa)		
MX/SX50	Até 50cc automática		
MXE/SXE			Potência até 5 KW

Nas Classes MX85:

- Apenas são admitidas motos de motocross, não sendo autorizadas Pit-Bike ou similares.
- Não são admitidas motos com ciclística de motos de cilindrada superior, ainda que com motor de 85cc.
- Tamanho máximo das rodas: 19 polegadas dianteira e 16 na traseira.
- São autorizadas modificações no motor e chassis e a utilização de peças não originais devidamente homologadas.

Nas Classes MX/SX65:

- Apenas são admitidas motos de motocross, não sendo autorizadas Pit-Bike ou similares.
- Não são admitidas motos com ciclística de motos de cilindrada superior, ainda que com motor de 65cc.
- Tamanho máximo das rodas: 14 polegadas dianteira e 12 na traseira
- São autorizadas modificações no motor e chassis e a utilização de peças não originais devidamente homologadas.

Nas Classes MX50/SX50:

- Apenas são admitidas motos de motocross, não sendo autorizadas Pit-Bike ou similares.
- Não são admitidas motos com ciclística de motos de cilindrada superior, ainda que com motor de 50cc.
- Tamanho máximo das rodas: 12 polegadas dianteira e 10 na traseira.

Nas Classes MXE/SXE:

- Apenas são admitidas motos de motocross, não sendo autorizadas Pit-Bike ou similares.
- Não são admitidas motos com ciclística de motos de potência superior, ainda que com motor até 5 KW.
- Tamanho máximo das rodas: 12 polegadas dianteira e 10 na traseira.

3.10. Câmaras

Não é permitida a utilização de qualquer dispositivo de captura de imagem durante todo o evento, a menos que o Júri de Prova ou o Delegado de Prova FMP, o autorizem.

Se autorizado, o dispositivo só pode ser colocado na zona do peito do piloto ou na moto.

O Comissário Técnico verificará a colocação correta do dispositivo e informará o Júri de Prova se considerar que a utilização da câmara on-board pode criar perigo. Neste caso, o Júri de Prova poderá cancelar a autorização.

A FMP poderá solicitar a alguns pilotos que coloquem câmaras para capturar as imagens do evento. Os pilotos / equipas devem colaborar e oferecer assistência aos técnicos designados para facilitar a montagem do equipamento de captura de imagens.

Em qualquer caso, a FMP é a titular dos direitos de imagem e a sua divulgação estará sempre dependente da sua autorização, ainda que a captura de imagem tenha sido autorizada.

4. OFICIAIS E PROCEDIMENTOS

Oficiais durante as competições:

- Delegado da FMP
- Júri da Prova
- Diretor de Prova FMP
- Diretor da Corrida
- Comissário Técnico
- Cronometristas
- Comissários de Pista/Circuito;
- Médico da Prova;

O Presidente do Júri, o Delegado da FMP, o Diretor de Prova FMP, o Diretor de Corrida, o Comissário Técnico, e os Juízes de facto devem ser possuidores de licença emitida pela FMP ou pela FIM e válida para o ano em curso.

4.1. Delegado da FMP

O Delegado da FMP acompanha o evento e assegura que este respeita a “Regulamentação MX/SX”.

4.2. Júri da Prova

O Júri da Prova é a autoridade máxima durante a manifestação desportiva.

4.2.1. Composição do Júri

O Júri é composto por três membros:

- O Presidente - normalmente o Presidente da Comissão MX/SX da FMP ou, na sua ausência, o delegado da FMP;
- Um Vogal – o Diretor de Prova FMP;
- Um Vogal – o Diretor de Corrida.

4.2.2. Competências do Júri

- Assegurar que a Prova se realiza de acordo com as regras e procedimentos estabelecidos na “Regulamentação MX/SX”;
- Aprovar emendas ou aditamentos ao Regulamento Particular e certificar que estes são divulgados a todos os participantes;
- Receber os relatórios dos vários Oficiais de Prova, referentes às verificações documentais e técnicas, treinos e corridas;
- Decidir sobre os protestos e reclamações apresentados durante a Prova;
- Aplicar penalizações;
- Por iniciativa do Presidente do Júri ou por proposta do Diretor de Prova, do Diretor da Corrida ou da Entidade Organizadora, retardar o início da Prova, melhorar as condições de segurança e, se surgirem questões de segurança inultrapassáveis, cancelar a manifestação desportiva no seu todo ou em parte;
- Homologar as classificações das corridas.

4.2.3. Reuniões de Júri

O Júri deve reunir-se:

- Após o termo das Verificações Técnicas;
- Após o termo da última corrida do dia;
- Sempre que necessário, nomeadamente para decidir qualquer reclamação.

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 em alternativa os resultados podem ser consultados online em www.penta-control.com

4.3. Diretor de Prova FMP

O Diretor de Prova FMP é nomeado pela Direção da FMP, sob proposta do Presidente da Comissão MX/SX da FMP.

O Diretor de Prova FMP deve ser titular de uma Licença de Oficial FMP ou FIM.

Se o Diretor de Prova FMP da FMP estiver impedido de chegar ao evento a tempo, o Delegado da FMP decidirá sobre sua substituição.

O Diretor de Prova FMP não tem responsabilidade pela organização do evento e as suas funções são de representação ou supervisão, a menos que seja um membro do Júri.

A autoridade e os deveres do Diretor de Prova FMP incluem, nomeadamente:

- a) Estar presente na pista/circuito pelo menos antes do início dos treinos e aí permanecer após o evento até o termo das suas funções.
- b) Inspeccionar a pista/circuito e todas instalações de segurança antes do início dos treinos.
- c) Ser responsável pelas comunicações entre o Diretor da Corrida e o Júri da Prova;
- c) Fazer recomendações ao Júri que afetem ou divirjam do programa anteriormente publicado, como o adiamento, interrupção ou cancelamento do evento.
- d) Em circunstâncias excepcionais, que ocorram durante uma sessão de treinos e/ou uma corrida, o Diretor de Prova FMP pode, por sua própria iniciativa, tomar decisões que afetem ou divirjam do programa anteriormente publicado tais como a duração, interrupção e reinício

de uma sessão de treinos/corrída, bem como, em qualquer momento do evento, excluir um piloto por motivos excepcionais de segurança.

4.4. Diretor da Corrida

O Diretor da Corrida é nomeado pela Entidade Organizadora da Prova.

O Diretor da Corrida deve ser titular de uma Licença de Oficial FMP ou FIM.

No exercício das suas funções o Diretor da Corrida atuará e trabalhará em comunicação permanente com o Diretor de Prova FMP e em obediência às suas orientações.

O Diretor da Corrida é responsável pela condução e decurso eficiente da Prova, tendo como principais funções:

a) Assegurar que todas as autorizações das autoridades locais necessárias à realização do evento foram concedidas à Entidade Organizadora;

b) Assegurar que a pista/circuito 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.

c) Efetuar recomendações ao Diretor de Prova FMP que afetem ou modifiquem o programa anteriormente publicado, tais como a duração, o adiamento, a interrupção ou o cancelamento do evento.

d) Impedir a participação de um piloto ou moto, ou retirá-lo da prova, se o considerar necessário por razões de segurança e sempre com o assentimento do Diretor de Prova FMP.

e) Fazer respeitar a “Regulamentação MX/SX”, podendo propor ao Diretor de Prova FMP penalizações;

f) Ordenar a expulsão da pista/circuito de qualquer pessoa que se recuse a cumprir ordens de um Oficial de Prova.

g) Informar o Diretor de Prova FMP de todas as decisões e de quaisquer reclamações ou protestos que lhe sejam apresentados.

h) Assegurar o normal desenrolar da manifestação desportiva devendo comunicar todas as suas decisões ao Júri.

4.5. Comissário Técnico

O Comissário Técnico é nomeado pela Entidade Organizadora da Prova.

O Comissário Técnico deve ser titular de uma Licença de Oficial FMP ou FIM.

Compete ao Comissário Técnico proceder às Verificações Técnicas das motos e dos equipamentos dos pilotos, e colaborar com o Diretor da Corrida na supervisão do cumprimento do Regulamento Técnico por parte dos concorrentes. Também é da sua competência a fiscalização do Parque Fechado.

4.6. Cronometristas

A Equipa de Cronometragem é contratada pela Entidade Organizadora da Prova.

O responsável da Equipa de Cronometragem deve ser titular de uma licença FIM de Cronometragem.

A Cronometragem deve utilizar equipamento adequado ao tipo de prova, nomeadamente transponders.

A Cronometragem deve ainda colocar relógios com a hora oficial do evento nas entradas das Verificações Administrativas, das Verificações Técnicas e da Pré Grelha/Zona de Espera.

4.7. Comissários de pista/circuito

Os Comissários de Pista/Circuito são nomeados pela Entidade Organizadora da Prova, devem ter a idade mínima de 18 anos e recomenda-se que sejam titulares de uma licença desportiva FMP de Fiscal.

Os Comissários de Pista/Circuito devem usar roupa ou coletes uniformizados, de cor neutra, em caso algum amarela ou vermelha para não se confundirem com as bandeiras.

Em cada posto deve estar pelo menos 1 Comissário de Pista/Circuito. Nos postos com saltos é aconselhável estarem dois ou mais Comissários de Pista/Circuito.

O número e localização de postos, bem como o número e distribuição dos Comissários de Pista/Circuito, são decididos pelo Diretor da Corrida, e alterados sempre que necessário, nomeadamente por indicação do Diretor de Prova FMP.

Os Comissários de Pista/Circuito devem estar disponíveis e operacionais até ao final do tempo estabelecido para a apresentação de reclamações ou protestos, ou da sua decisão pelo Júri da Prova.

4.8. Médicos

A Equipa Médica é nomeada pela Entidade Organizadora da Prova, e deve cumprir os requisitos do Código Médico da FMP.

A Equipa Médica deve estar disponível e operacional até ao final do tempo estabelecido para a apresentação de reclamações ou protestos, ou da sua decisão pelo Júri da Prova.

4.9. Sinais Oficiais

4.9.1. Placas

10 Minutos (10') – Pré Grelha/Zona de Espera
A entrada para a Pré Grelha/Zona de Espera é fechada. Os pilotos de reserva que não podem participar na manga devem abandonar a Pré Grelha/Zona de Espera e deslocarem-se para Paddock. Um sinal sonoro é emitido para que os pilotos possam realizar a volta de reconhecimento (opcional).
5 Minutos (5') - Pré Grelha/Zona de Espera
A entrada para a Pré Grelha/Zona de Espera é novamente fechada. Os pilotos que iniciaram a volta de reconhecimento e não consigam regressar à Pré Grelha/Zona de Espera antes do seu fecho serão desclassificados. Um sinal sonoro é emitido para que todos os membros das equipas (mecânicos e assistentes) abandonem a Pré Grelha/Zona de Espera. Apenas permanecem na Pré Grelha/Zona de Espera os pilotos, com as suas motos, Oficiais de Prova e membros da imprensa acreditados.
15 Segundos (15") - Grelha de Partida
A placa de 15" é exibida durante 15", informando o tempo até o procedimento de partida entrar na sua fase final.
5 Segundos (5") - Grelha de Partida
A placa de 15" é retirada e imediatamente é exibida a placa de 5", informando que a grelha de partida irá ser baixada dentro de 5 a 10 segundos.

2 Voltas (2) - Na linha de Meta

Esta placa é exibida quando termina o tempo estipulado para a corrida faltando 2 voltas para o seu final.

1 Volta (1) - Na linha de meta

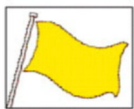
Esta placa é exibida quando falta 1 volta para o final da corrida.

4.9.2. Bandeiras

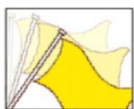
As bandeiras de sinalização oficial devem ter as dimensões mínimas de 750x600 mm, com as seguintes cores e informações:



Bandeira verde: tudo pronto para o arranque



Bandeira amarela estática: Perigo, conduzir com precaução.

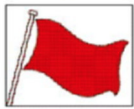


Bandeira amarela agitada: Grande perigo, preparar para parar, proibido ultrapassar. Reduzir significativamente a velocidade e evitar saltar.

1ª ofensa no evento: perda de 2 posições

2ª ofensa e seguintes no evento: perda de 10 posições

(Bandeira amarela agitada é superior à bandeira amarela estática)

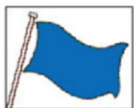


Bandeira vermelha: Paragem obrigatória.

(Bandeira Vermelha é superior a todas as restantes bandeiras)



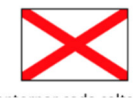
Bandeira preta com número do piloto: Paragem para o piloto assinalado.



Bandeira azul: Ceder passagem a um concorrente que lhe vai dar uma volta de avanço.



Bandeira de xadrez: Fim da prova



Bandeira médica: Corpo médico na pista, avançar com extrema precaução. Rolar sem saltar cada salto (um a um) e proibido ultrapassar até passar a zona sinalizada.

1ª ofensa e seguintes: perda de 10 posições.

(Bandeira médica é superior à bandeira amarela estática ou agitada)

Quando várias bandeiras forem mostradas na mesma área, a bandeira superior tem prioridade sobre a(s) restante(s).

Cores recomendadas para bandeiras:

- Amarelo: Pantone Yellow C
- Verde: Pantone 348 C
- Preto: Pantone Black C
- Azul: Pantone 286 C

- Vermelho: Pantone 186 C

- Branco: Pantone White C

5. EVENTO

5.1. Verificações Administrativas

Os pilotos devem apresentar os seguintes documentos:

- Cartão de Cidadão ou Passaporte;

- Licença desportiva Geral ou de MX/SX da FMP, ou de qualquer Federação Nacional filiada na FIM com autorização de participação (“start permission”) dessa Federação.

Realizada a Verificação Administrativa são entregues ao piloto a documentação da prova (nomeadamente regulamento particular, horários, fichas de verificação técnica) e os seguintes passes:

- 1 passe de piloto;

- 1 passe de mecânico com acesso ao Paddock, à Zona de Assistência e à Pré Grelha/Zona de Espera;

- 1 passe de assistente com acesso ao Paddock; à Zona de Assistência e à Pré Grelha/Zona de Espera

- 1 passe para viatura de com acesso ao Paddock

Cada equipa com licença desportiva FMP, tem ainda direito a 2 passes de mecânico e 3 passes de assistentes.

Os passes poderão ser do tipo pulseira ou cartão onde deverá constar sempre o número e classe do piloto, possibilitando a sua rápida identificação. Todos os Pilotos ou Equipas com licença desportiva FMP que pretendam mais passes poderão adquiri-los no Secretariado da Entidade Organizadora do evento mediante o pagamento de um valor não superior ao do bilhete do público.

5.2. Verificações Técnicas

As Verificações Técnicas são realizadas conforme Regulamento Técnico MX/SX que constitui o Anexo II deste Regulamento e, no que este for omissivo, conforme Regulamento Técnico FIM.

As Verificações Técnicas devem ser realizadas no local da prova.

Antes do início dos treinos serão realizadas as Verificações Técnicas Iniciais.

O piloto e/ou o seu mecânico deve(m) comparecer nas Verificações Técnicas Iniciais dentro do horário estabelecido no Regulamento Particular, e apresentar para verificação a (s) moto(s) lavada, o capacete, o equipamento de proteção e a camisola de corrida.

Durante a prova o piloto apenas pode usar a(s) moto(s) (máximo duas) apresentada(s) nas Verificações Técnicas Iniciais em seu nome, com o seu número e para a sua classe.

Existem duas possibilidades de verificação e utilização da segunda moto:

- 1) O piloto apresentar nas Verificações Técnicas Iniciais uma segunda moto, em seu nome, com o seu número e para a sua classe;
- 2) Uma equipa com licença desportiva FMP apresentar nas Verificações Técnicas Iniciais uma segunda moto com possibilidade de ser utilizada por dois ou mais pilotos da mesma classe. Neste caso, a equipa deverá indicar ao Comissário Técnico, no momento da verificação, os nomes e números dos pilotos que poderão utilizar aquela moto.

Assim que a segunda moto da equipa for utilizada por um dos pilotos da sua classe, em qualquer treino ou corrida do evento, ela já não poderá ser utilizada por nenhum dos outros pilotos da equipa.

Se um piloto utilizar duas motos de marcas diferentes, será apresentada nos resultados finais a marca com a qual o piloto disputou a última manga.

Um piloto apenas pode trocar de moto até entrar para a Pré Grelha/Zona de Espera antes da volta de reconhecimento. Se trocar após esse momento e durante a corrida é desclassificado.

Para a verificação inicial de ruído nas Verificações Técnicas Iniciais o piloto e/ou o seu mecânico só poderá apresentar um silenciador de substituição por cada moto. Os restantes silenciadores de reserva poderão ser apresentados quando o Comissário Técnico autorizar,

após todos os outros participantes terem efetuado a sua verificação ou a qualquer momento durante a prova.

O limite máximo de ruído autorizado nas Verificações Técnicas está indicado no Regulamento Técnico que constitui o Anexo II deste Regulamento.

A qualquer momento durante o evento:

- A pedido do Comissário Técnico, o piloto deve apresentar a sua(s) moto(s) ou o(s) seu(s) equipamento(s) para uma verificação técnica;
- O piloto é responsável por manter a sua(s) moto(s) e o(s) seu(s) equipamento(s) em conformidade com a “Regulamentação MX/SX”;
- O Júri, a pedido do Comissário Técnico, poderá excluir uma moto se considerar que a sua construção ou estado pode constituir um perigo para o piloto ou para os outros participantes.

5.3. Controlo Médico

A qualquer momento, no decurso do evento, pode ser efetuado um controlo médico pelo médico oficial da prova ou por médico por ele designado.

Qualquer piloto que se recuse a submeter a um exame médico será excluído da prova.

5.4. Controlo da Pista/Circuito

O controlo da pista/circuito será realizado na véspera do início do evento ou, no limite, antes do início dos treinos.

Se necessário, poderá ser realizada uma segunda inspeção da pista/circuito, nomeadamente por terem sido realizadas alterações após a primeira inspeção.

O controle será realizado pelo Diretor de Prova FMP e pelo Diretor da Corrida, podendo ser acompanhados pelo representante dos pilotos e pelo médico do evento.

O Diretor da Corrida emitirá um relatório da inspeção, onde deverão constar as alterações a realizar na pista/circuito, que será entregue ao Júri da Prova, ao Diretor de Prova FMP e à Entidade Organizadora, sendo esta responsável por realizar as alterações indicadas.

A homologação da pista/circuito será válida apenas para um evento.

A Entidade Organizadora deverá manter a disponibilidade de maquinaria pesada (retroescavadora, trator, Bobcat etc.) capaz de realizar movimentações de terra, caso seja necessário efetuar modificações no traçado da pista/circuito durante o evento.

5.5. Briefing Pilotos

Na véspera da corrida, será enviado um documento de Briefing Eletrónico, transmitindo informação relativa ao evento, nomeadamente procedimentos e questões de segurança.

Antes do início dos treinos o Diretor de Prova FMP realiza um Briefing com os pilotos, transmitindo-lhe informação relativa ao evento, nomeadamente procedimentos e questões de segurança.

Depois das sessões de Treinos Livres, o Diretor de Prova FMP realiza um Briefing com os pilotos, recolhendo opiniões dos pilotos sobre o circuito durante as sessões de treinos realizadas, transmitindo-lhe informação relativa ao evento, nomeadamente procedimentos, questões de segurança e eventuais alterações.

O local do Briefing será sempre na zona da grelha de partida, e deverá incluir uma demonstração do procedimento de partida com a queda da grelha incluída.

É da responsabilidade de todos os pilotos consultarem e comparecerem no Briefing e estarem cientes e atualizados com as informações nele transmitidas.

Além dos pilotos, também os membros do Júri da Prova, o Diretor da Corrida e os membros das equipas podem e devem comparecer no Briefing.

5.6. Briefing Comissários de Pista/Circuito

Antes do início dos treinos o Diretor de Prova FMP realiza um Briefing com os Comissários de Pista, onde serão explicados os seguintes procedimentos:

- Sinalização com as bandeiras
- Comportamento em corrida
- Atuação em caso de acidente
- Horários
- Equipamento de segurança

-Questões práticas relacionadas com situações de corrida / colocação nos postos / segurança em caso de acidente

Até ao final do Briefing a Entidade Organizadora entrega ao Diretor da Prova FMP uma listagem com os nomes dos Comissários de Pista/Circuito e respetivos postos.

5.7. Cronometragem

A sala da Cronometragem deve situar-se o mais perto possível da linha de chegada.

A cronometragem será feita até ao centésimo de segundo e com registos impressos dos tempos, utilizando para o efeito o sistema “Transponder”. O Transponder deverá ser colocado na zona superior da forquilha dianteira da moto.

A Equipa de Cronometragem pode solicitar aos pilotos uma caução, no valor máximo de €250 por Transponder, que será devolvida com a restituição do Transponder no final do evento. O Transponder deve ser devolvido limpo e no prazo máximo de sessenta minutos após o final da última manga do evento.

5.8. Sessão de autógrafos e cerimónia de apresentação

A Entidade Organizadora pode solicitar aos pilotos a sua presença em Sessão de Autógrafos e/ou Cerimónia de Apresentação do Evento.

5.9. Difusão de música

Durante o desenrolar do evento será permitida a difusão de música, recomendando-se, porém, que durante os treinos/mangas não seja efetuada essa difusão. Nesses momentos o sistema de som deverá ser utilizado para fornecer informações ao público sobre o desenrolar dos treinos/mangas e / ou transmitir avisos aos pilotos, oficiais, público, etc.

5.10. Treinos

Os pilotos só podem treinar na pista/circuito e nos horários definidos.

O formato e/ou duração dos treinos definidos neste Regulamento podem ser alterados por decisão conjunta do Diretor de Prova FMP e do Diretor de Corrida, considerando as condições particulares do evento e o número de pilotos.

5.11. Treinos livres (MX/SX)

A participação nos treinos livres é opcional.

Durante a primeira volta de cada sessão de treinos livres todos os Comissários de Pista/Circuito exibirão a bandeira amarela estática, por forma a permitir aos pilotos reconhecerem a localização dos postos de Comissários de Pista/Circuito.

5.12. Treinos cronometrados (MX/SX)

A participação nos treinos cronometrados é obrigatória.

Os tempos dos treinos cronometrados determinam as posições dos pilotos na Pré-Grelha e, conseqüentemente, a prioridade na escolha da posição na Grelha de Partida.

No MX cada Grelha de Partida comporta um máximo de 40 posições para os 40 pilotos qualificados com os 40 melhores tempos nos treinos de qualificação.

No SX cada Grelha de Partida de cada Meia Final comporta um máximo de 16 posições; os 32 pilotos qualificados com os 32 melhores tempos nos treinos de qualificação serão repartidos pelas duas meias finais, alinhando os pilotos qualificados nos lugares ímpares na primeira meia final e os pilotos qualificados nos lugares pares na segunda meia final.

5.13. Treinos de arranque (MX)

Imediatamente após os treinos cronometrados serão realizados os treinos de arranque, com duração de 5 minutos.

Os treinos de arranque são opcionais.

Nos treinos de arranque a assistência aos pilotos pode ser dada em zona próxima da grelha de partida definida para o efeito, mas apenas será permitida a presença de um mecânico por piloto nesta zona.

5.14. Duração dos treinos

5.14.1. Motocross

Classe	Livres	Cronometrados	Arranque
MX1 e MX Veteranos	20 minutos	25 minutos	5 minutos
MX2 e MX125 Júnior	20 minutos	25 minutos	5 minutos
MX85	15 minutos	15 minutos	5 minutos
MX65	15 minutos	15 minutos	5 minutos
MX50 e MXE	10 minutos	10 minutos	-----

5.14.2. Supercross

Categoria	Livres	Cronometrados
SX1	10 minutos	10 minutos
SX2	10 minutos	10 minutos
SX65	8 minutos	8 minutos
SX50 e SXE	8 minutos	8 minutos

5.15. Pilotos de reserva (MX/SX)

Serão considerados Pilotos de Reserva os pilotos que nos Treinos Cronometrados não se qualificarem para a manga MX (meia final SX), ou seja, que não obtiveram um tempo dentro dos 30 melhores tempos no MX (32 no SX).

Não obstante, estes Pilotos de Reserva poderão participar na corrida MX/meia final SX em substituição de piloto(s) qualificado(s) que, por qualquer razão, não participem na corrida.

No MX, um Piloto de Reserva que não possa participar na primeira manga pode participar na segunda, caso nesta substitua um piloto qualificado. De igual forma, um Piloto de Reserva que participe na primeira manga pode não participar na segunda, caso nesta todos os pilotos qualificados participem.

5.16. Mangas

A duração das mangas de competição consoante as classes são definidas da seguinte forma:

5.16.1. Motocross

Classes	Nº de mangas	Duração	Nº máximo de participantes
MX1 e MX Veteranos	2	25 minutos + 2 voltas	40
MX2 e MX125 Júnior	2	25 minutos + 2 voltas	40
MX85	2	20 minutos + 2 voltas	40
MX65	2	12 minutos + 2 voltas	40
MX50 e MXE	2	10 minutos + 2 voltas	40

5.16.2. Supercross

Classes SX Elite, SX1, SX2

As classes SX1 e SX2 disputam uma final cada, com o máximo de 16 pilotos cada, conforme qualificação nos treinos cronometrados.

As finais SX1 e SX2 serão disputadas em mangas com a duração de 10 minutos mais 2 voltas, e apuram 7 pilotos cada para a Final SX Elite. As finais SX1 e SX2 atribuem pontos para os Campeonatos das respectivas classes.

A manga de repescagem terá a duração de 5 minutos mais 2 voltas, e apura 4 pilotos para a Final SX Elite.

Antes da repescagem será disputado o Head-To-Head, no qual participam os dois primeiros classificados da Final SX1 e da Final SX2. A duração de cada ronda será de uma volta e meia ou duas voltas, conforme decisão conjunta do Diretor de Prova FMP e do Diretor de Corrida. Na primeira ronda de eliminatórias, composta por dois pilotos cada, o vencedor de cada Final compete com o 2º classificado da outra Final. Depois haverá um duelo entre os dois vencidos, apurando o 3º e 4º classificado do Head-to-Head. De seguida realiza-se a final do Head-to-Head, com os Vencedores das rondas eliminatórias do Head-to-Head, onde será apurado o 1º e 2º classificado do Head-to-Head. Aos três primeiros serão atribuídos pontos: 1º - 3 pontos, 2º - 2 pontos, 3º - 1 ponto. Esses pontos serão somados à respectiva classificação do Campeonato Nacional da classe SX Elite desde que o piloto participe na Final SX Elite.

A Final SX Elite terá a duração de 15 minutos mais 2 voltas, e a participação de 18 pilotos, no máximo.

Só a manga Final SX Elite é que atribui pontos para o Campeonato SX Elite, para além do Head-To-Head que pode atribuir pontos para o Campeonato da classe SX Elite.

Classes SX85, SX65 e SX50/SXE

A classe SX85 disputará duas mangas com a duração de 8 minutos mais 2 voltas, podendo participar em cada uma 18 pilotos no máximo. A classe SX65 disputará duas mangas com a duração de 6 minutos mais 2 voltas, podendo participar em cada uma 18 pilotos no máximo.

A classe SX50/SXE disputará duas mangas com a duração de 6 minutos mais 2 voltas podendo participar em cada uma 18 pilotos no máximo.

Em casos excecionais, o Diretor de Prova FMP juntamente com o Diretor da Corrida poderão modificar a duração das mangas.

Os intervalos entre as mangas da mesma classe serão de, no mínimo, 60 minutos, considerando-se nos horários, como referência para o cálculo, a hora prevista de chegada do vencedor da manga.

5.17. Pré Grelha/Zona de Espera

Todos as pistas/circuitos terão obrigatoriamente de possuir uma Pré Grelha/Zona de Espera situada atrás da Grelha de Partida.

O procedimento na Pré-Grelha/Zona de Espera será o seguinte:

20 minutos antes da partida da manga

A entrada para a Pré Grelha/Zona de Espera é aberta.

O piloto e até dois membros da sua equipa entram com a moto na Pré Grelha/Zona de Espera, com o motor desligado, e ocupam a posição indicada pelo Comissário Técnico. Os pilotos podem então aceder à zona da Grelha de Partida e preparar o terreno onde pretendem colocar a sua moto para a partida, mas sem utilizarem qualquer utensílio ou ferramenta e sem tocarem na Grelha de Partida.

Os pilotos de reserva são também posicionados na Pré-Grelha/Zona de Espera, a seguir aos pilotos qualificados, e também pela ordem crescente dos melhores tempos obtidos

nos Treinos de Qualificação, conjuntamente com as suas motos e até dois membros da sua equipa.

10 minutos antes da partida da manga

A entrada para a Pré Grelha/Zona de Espera é fechada.

Inicia-se o procedimento para a volta de reconhecimento.

Os pilotos qualificados que desejem efetuar a volta de reconhecimento devem dirigir-se à Zona da Grelha de Partida.

Os pilotos qualificados que não desejem efetuar a volta de reconhecimento aguardam na Pré Grelha/Zona de Espera.

Os pilotos de reserva só podem efetuar a volta de reconhecimento, e subsequentemente a manga, se não estiverem presentes na Pré Grelha/Zona de Espera os 40 pilotos qualificados. Se estiverem presentes na Pré Grelha/Zona de Espera os 40 pilotos qualificados os pilotos de reserva devem abandonar a Pré Grelha/Zona de Espera e regressar ao Paddock, quando tal lhes for indicado pelo Oficial.

É obrigatória a colocação de um WC na Pré Grelha/Zona de Espera.

Caso existam pilotos femininas recomenda-se a colocação de um segundo WC, para utilização exclusiva das senhoras.

5.18. Volta de Reconhecimento

Antes de cada manga os pilotos terão oportunidade de realizar uma volta de reconhecimento ao circuito. A participação na volta de reconhecimento é opcional.

O procedimento a seguir será o seguinte:

10 minutos antes da partida da manga

Os pilotos que vão efetuar a volta de reconhecimento deslocam-se da Pré Grelha/Zona de Espera para a Zona da Grelha de Partida.

Os pilotos iniciam a volta de reconhecimento após um Oficial exibir uma placa e emitir um sinal sonoro para o efeito.

A entrada para a Pré Grelha/Zona de Espera é então aberta, apenas para os pilotos que efetuam a volta de reconhecimento.

Após a chegada do primeiro piloto que tenha efetuado a volta de reconhecimento à Pré

Grelha/Zona de Espera já não será permitido a nenhum piloto iniciar a volta de reconhecimento.

5 minutos antes da partida da manga

A entrada para a Pré Grelha/Zona de Espera é novamente fechada.

Os pilotos que iniciaram a volta de reconhecimento e que não regressem à Pré Grelha/Zona de Espera antes do seu fecho serão desclassificados.

Na volta de reconhecimento os pilotos devem cumprir o percurso da pista/circuito

Não são permitidos treinos de arranque durante a volta de reconhecimento.

Não é permitido trocar de moto após o início da volta de reconhecimento, sob pena de exclusão da manga.

Os pilotos não podem entrar na Zona de Assistência durante a volta de reconhecimento, sob pena de exclusão da manga.

Durante a volta de reconhecimento, todos os comissários de pista exibirão a bandeira amarela estática.

Após a volta de reconhecimento, os pilotos devem regressar com a sua moto diretamente para a Pré Grelha/Zona de Espera, pelo acesso indicado, e uma vez recolocados na sua posição devem desligar o motor das suas motos.

5.19. Procedimento da Partida

O procedimento de partida será o seguinte:

5 minutos antes da partida da manga

Na Pré Grelha/Zona de Espera é exibida uma placa com o sinal de 5 minutos, e emitido um sinal sonoro, indicando aos pilotos que devem dirigir-se para a Grelha de Partida.

Apenas os pilotos, com as suas motos, têm acesso à zona da Grelha de Partida.

Uma bandeira verde será exibida na frente da Grelha de Partida enquanto os pilotos se vão nela posicionando.

Os pilotos saem da Pré Grelha/Zona de Espera para a Grelha de Partida, com a moto em funcionamento ou com o motor parado, um a um, pela ordem determinada pela sua classificação nos treinos de qualificação.

Pela referida ordem, os pilotos escolhem o seu local de partida na Grelha. Assim que o piloto posicionar a sua moto no local que escolheu na Grelha de Partida, não poderá mudá-la de local até à partida, sob pena de ser sancionado com a perda de 5 lugares na classificação final da manga em questão.

Não é permitida ajuda exterior na Grelha de Partida, antes da partida, sob pena de exclusão da manga em questão. Se um piloto tiver problemas na Grelha de Partida e não puder resolvê-los por si antes da partida, deverá aguardar na Grelha de Partida que a partida se efetue para então poder ser assistido e, resolvido o problema, iniciar a manga.

Placa de 15 segundos

Quando todos os pilotos estiverem posicionados na Grelha de Partida a bandeira verde é retirada e a placa de 15" exibida continuamente por 15 segundos.

Placa de 5 segundos

Quando a placa de 15" é retirada é imediatamente exibida a placa de 5", informando que a partida será dada dentro de 5 a 10 segundos, com o baixar da grelha de partida.

As partidas serão conjuntas, numa única linha e com o motor em marcha.

A Grelha de Partida será preenchida por um máximo de 40 pilotos.

A zona da pista/circuito à frente da grelha de partida será reparada entre mangas por forma a oferecer condições de partida semelhantes a todos os pilotos.

A grelha de partida deve estar disposta de forma a permitir uma saída regular de todos os pilotos.

O dispositivo de ativação da grelha de partida e o seu acionamento pelo Oficial não podem estar à vista dos pilotos nem dos demais participantes no evento quando é dada a partida.

Na zona da Grelha de Partida, durante o procedimento de partilha, apenas podem permanecer na zona da grelha de partida os pilotos, oficiais e imprensa credenciada.

5.20. Paragem de um treino

O Diretor de Prova FMP pode interromper um treino, cancelar uma parte ou cancelá-lo totalmente por razões de segurança ou outros motivos de força maior.

Neste caso, será mostrada uma bandeira vermelha aos pilotos.

Os pilotos devem seguir as instruções dos Oficiais e dirigir-se à zona de assistência ou à Pré Grelha onde poderão receber assistência.

A sessão de treino retomará o mais breve possível, segundo o critério do Diretor de Prova FMP, considerando as condições de segurança, as condições meteorológicas, as condições da pista/circuito e o horário em vigor.

Em todos os casos o Júri de Prova tentará cumprir com a totalidade do programa aprovado no Regulamento Particular.

O Diretor de Prova FMP excluir o(s) piloto(s) responsável(eis) pela interrupção da sessão de treinos, não permitindo a sua participação no restante tempo da sessão.

5.21. Paragem de uma manga/corrída

O Diretor de Prova da FMP, consultado o Diretor de Corrida, pode interromper uma manga/corrída, cancelar uma parte ou cancelá-la totalmente, por razões de segurança ou outros motivos de força maior.

Neste caso, será mostrada uma bandeira vermelha aos pilotos.

Existem três situações de paragem de uma manga/corrída:

1- Antes das duas primeiras voltas

Se uma manga for interrompida antes das 2 (duas) primeiras voltas, será reiniciada imediatamente. Os pilotos devem regressar à Pré Grelha/Zona de Espera e uma nova partida será dada de imediato.

Os pilotos não podem trocar de moto.

Caso seja necessário, as motos podem ser reparadas ou ajustadas na Pré Grelha/Zona de Espera.

Não é permitido o reabastecimento.

Os pilotos que regressarem ao Paddock após a interrupção da corrida não poderão fazer a nova partida.

O Diretor de Prova FMP poderá excluir o(s) piloto(s) responsável(eis) pela interrupção da manga/corrída, não permitindo que este(s) participem da nova partida.

Os pilotos de reserva não admitidos inicialmente para a manga/corrída, não poderão fazer a nova partida.

2- Depois de duas voltas e antes de completado 51% do tempo oficial de prova

Se uma manga for interrompida depois de 2 (duas) voltas e antes de completado 51% do tempo oficial de prova, será reiniciada o mais brevemente possível. Os pilotos devem regressar à Grelha de Partida/Zona de Espera e aguardar pelas instruções dos Oficiais de Prova.

Uma nova partida será dada o mais rápido possível, segundo o critério do Diretor de Prova da FMP. No mínimo, haverá um período de 5 minutos depois de interrompida a manga/corrída, para que os pilotos possam fazer reparações ou ajustes nas suas motos.

Não é permitida a troca de moto.

É permitido o reabastecimento.

Os pilotos que regressarem ao Paddock após a interrupção da corrida não poderão fazer a nova partida.

Os pilotos que por algum motivo não estavam a participar na corrida antes desta ser interrompida não podem alinhar na nova partida. O mesmo se aplica aos pilotos de reserva.

O Diretor de Prova FMP poderá excluir o(s) piloto(s) responsável(eis) pela interrupção da manga/corrída, não permitindo que este(s) participem da nova partida.

3- Depois de ter decorrido 51% do tempo oficial de corrida

Se uma corrida for interrompida depois de decorrido 51% do tempo oficial de manga/corrída, a mesma será considerada concluída.

A classificação da corrida será aquela que se verificar no final da volta anterior àquela em que a interrupção da manga/corrída se verificou.

Serão atribuídos os pontos totais correspondentes à classificação assim obtida.

5.22. Falsa Partida

No caso de haver uma falsa partida, será dada uma nova partida.

Qualquer falsa partida será indicada através da exibição de uma bandeira vermelha.

Os pilotos devem regressar à Pré grelha/Zona de Espera e uma nova partida será dada o mais brevemente possível.

Após uma falsa partida, não é permitida a troca de moto.

O Diretor de Prova FMP poderá excluir o(s) piloto(s) responsável(eis) pela interrupção da manga/corrída, não permitindo que este(s) participem da nova partida.

Após uma falsa partida os pilotos de reserva não admitidos na corrida, não poderão participar na nova partida.

5.23. Controle de ruído após uma manga

Após o término de cada manga, será efetuada uma verificação do nível de ruído nas motos escolhidas aleatoriamente, ou por indicação do Diretor de Prova da FMP ou do Comissário Técnico, de acordo com o disposto no Anexo II -Regulamento Técnico de Motocross.

O limite máximo de ruído autorizado após uma corrida/manga é indicado no Regulamento Técnico deste mesmo documento.

Caso a moto ultrapasse o limite de ruído estabelecido, o piloto será penalizado com a perda de 5 lugares na classificação da manga em questão.

De acordo com o Regulamento em vigor, o piloto tem a possibilidade de trocar os silenciadores devendo estes serem sempre verificados pelo Comissário Técnico.

5.24. Resultados

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.

A cronometragem continuará em funcionamento até:

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

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

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

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

O tempo em que a moto passa a linha de chegada será registado no momento em que a parte mais avançada da moto cruza a linha de chegada.

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

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.

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.

Todos os resultados deverão ser homologados pelo Júri da Prova.

Todos os resultados só serão considerados oficiais após o fim do prazo para apresentação de protestos ao Júri da Prova.

Caso seja apresentado um protesto os resultados não podem ser considerados definitivos até que seja proferida uma decisão pelo órgão competente.

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. No caso de haver igualdade pontual entre pilotos contará a melhor pontuação obtida na segunda manga.

5.25. Pontuação

Os pontos atribuídos aos pilotos de acordo com a sua ordem de chegada em cada manga, ou, no caso de corridas conjuntas, por classe, são:

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

5.26. Apresentação e publicação de resultados

Finalizados os treinos e as mangas, os resultados provisórios serão assinados pela Equipa de Cronometragem e pelo Diretor da Corrida, sendo depois publicados no Quadro Oficial.

Decorrido o prazo legal para apresentação de protestos/reclamações e aplicação de sanções, se as houver, os resultados oficiais, aprovados pelo Júri de Prova, serão publicados Quadro Oficial.

Os resultados deverão apresentar as seguintes informações:

- Logotipo oficial do Campeonato
- Nome da prova
- Data e local do evento
- Organizador
- Classe
- Posição, número, nome e apelido do piloto
- Equipa do piloto
- Moto do piloto
- Número total de voltas e tempo total gasto
- Volta mais rápida

- Diferenças de tempo em relação ao primeiro e ao anterior
- Pontos para o campeonato
- Velocidade média de cada piloto (destacando a do vencedor)
- Nome e sobrenome do piloto que fez a melhor volta, tempo e velocidade média da mesma.
- Penalizações (se houver) e o motivo da sanção.
- Hora de publicação dos resultados
- Nome e assinatura do Diretor de Corrida e do responsável pela Cronometragem

Os resultados dos treinos e das mangas devem ser comunicados à imprensa.

Os resultados finais, devidamente assinados, deverão ser entregues ao Júri da Prova.

Os resultados em formato digital (PDF.) são enviados para o endereço de e-mail geral@fmp.pt, e posteriormente publicados no site da FMP www.fmp.pt.

5.27. Volta de honra ou de consagração

Se solicitado pela FMP ou pela Entidade Organizadora, o vencedor do evento deve, imediatamente após cruzar a linha de chegada, realizar uma volta de honra, desde que as condições e o tempo o permitam.

5.28. Verificação Final

Imediatamente após o término da última manga, as três primeiras motos devem permanecer no parque fechado até 30 minutos após a chegada do vencedor.

Em caso de reclamação/protesto será efetuada uma verificação suplementar a estas motos.

Em caso de reclamação técnica, a verificação da(s) motos(s) ocorrerá após o término da última manga.

Se durante esta verificação técnica for constatado que a moto não está de acordo com a regulamentação técnica em vigor, serão aplicadas as sanções que o Júri da Prova julgar adequadas.

A recusa por parte do piloto de uma verificação técnica suplementar levará à desclassificação da corrida.

5.29. Protestos e Reclamações

Para além do montante exigido para cada tipo de protesto ou reclamação, a mesma deverá ser acompanhada por um documento que indique o motivo do protesto, a identificação do piloto (nome e dorsal), o número da sua licença e a hora do protesto.

Não será aceite nenhum protesto ou reclamação contra as decisões do Diretor de Corrida, do Diretor de FMP, ou do Júri da Prova baseadas em juízos de facto, nomeadamente:

- Penalização por desrespeito das bandeiras amarelas ou brancas com a cruz vermelha (bandeira médica).

5.30. Protestos sobre motos

Até 30 (trinta) minutos após a publicação dos resultados provisórios, um piloto pode apresentar por escrito e dirigido ao Júri 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).

Apresentado o protesto, proceder-se-á à verificação da conformidade da moto com o Regulamento Técnico FMP, aplicável à área ou componente sob protesto. Caso a verificação não possa ser executada de imediato, a moto será selada para posterior verificação. A verificação técnica é efetuada pelo Comissário Técnico e por um membro da equipa protestada, que deverá proceder à desmontagem e montagem da(s) área(s) ou componente(s) da moto sob protesto, bem como, de todos os outros pedidos de verificação adicionais 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, será entregue ao protestado.

5.31. Reclamações sobre classificações

Até 30 (trinta) minutos após a publicação dos resultados provisórios um piloto pode apresentar por escrito e dirigido ao Júri da Prova, uma reclamação sobre a classificação. A reclamação deve ser acompanhada de um depósito caução de 250 Euros (duzentos e cinquenta euros), valor que será devolvido se vier a ser dada razão ao reclamante. Caso contrário, será entregue ao reclamado.

5.32. Recurso

O piloto tem o direito de recorrer das decisões do Júri de Prova sobre os protestos ou reclamações, na parte que lhe forem desfavoráveis. O recurso deve ser dirigido à Direção das FMP e apresentado por escrito na FMP até 5 (cinco) dias úteis após a publicação dos resultados oficiais.

5.33. Penalizações

Todas as infrações à “Regulamentação MX/SX” podem ser objeto de penalizações.

As penalizações, por ordem crescente de severidade, são:

- Aviso ou repreensão;
- Multa;
- Penalização em tempo: adição de um tempo em minutos e/ou segundos ao tempo dos treinos ou da corrida.
- Mudança de posição na grelha;
- Mudança de posição em corrida;
- Penalização em tempo;
- Desclassificação: exclusão da classificação, que pode tomar as seguintes formas:
 - (1) desclassificação das sessões de treinos;
 - (2) desclassificação da corrida;
 - (3) desclassificação da manifestação desportiva.

5.34. Controle Anti-Doping e de Alcoolemia

Em qualquer prova ou evento podem ser efetuados controlos de antidopagem e de álcool. Ao piloto cuja análise for positiva, serão aplicadas as sanções previstas no Regulamento de Antidopagem da FMP e demais legislação aplicável.

5.35. Prémios monetários

5.35.1. Prémios Motocross

Prémios por manga nas classes MX1 e MX2

1º	350€	11º	25€
2º	210€	12º	25€
3º	135€	13º	25€
4º	105€	14º	25€
5º	85€	15º	25€
6º	70€		
7º	55€		
8º	45€		
9º	45€		
10º	45€		

5.35.2. Prémios Supercross

Manga Final Classe SX Elite

1º	500€	10º	120€
2º	400€	11º	110€
3º	350€	12º	90€
4º	300€	13º	80€
5º	250€	14º	70€
6º	200€	15º	60€
7º	150€	16º	50€
8º	140€	17º	50€
9º	130€	18º	50€

Manga Final SX1 e Manga Final SX2

1º	250€	10º	50€
2º	150€	11º	--
3º	140€	12º	--
4º	120€	13º	--
5º	100€	14º	--
6º	90€	15º	--
7º	80€	16º	--
8º	70€	17º	--
9º	60€	18º	--

Head-To-Head

1º	150€
2º	120€
3º	100€

Os pilotos que alinharem na Final SX1 ou Final SX2 e que não conseguirem a qualificação para a final Elite, até um máximo de cinco (5), receberão um prémio de presença de 25€.

O pagamento dos prémios será efetuado 30 (trinta) minutos após a publicação dos resultados finais, exceto se houver lugar a reclamações.

É obrigatória a presença do piloto para receber os prémios a que tem direito, salvo motivo justificado aceite pela organização.

5.36. Troféus

Em cada evento será realizada uma cerimónia de entrega dos Troféus, de acordo com o protocolo definido pela Comissão de MX/SX da FMP.

A entrega dos troféus será supervisionada e coordenada por um representante da FMP e outro da Entidade Organizadora.

Qualquer piloto que se classifique em qualquer dos três primeiros lugares de cada classe deve comparecer na cerimónia de entrega de prémios, sob pena de perder o direito ao prémio monetário e ao troféu.

Os Troféus a atribuir pelos Clubes ou entidades organizadoras aos pilotos são os seguintes:

Classes MX1, MX2, MX125Júnior, MX Veteranos, SX1, SX2 e SX Elite:

Troféus aos três (3) primeiros classificados de cada classe.

Classes MX85, MX65, MX50, MXE, SX65, SX50, SXE:

Troféu aos cinco (5) primeiros classificados de cada classe e medalhas de participação para os restantes pilotos.

Em complemento, a FMP atribuirá no final de cada prova uma placa ao Líder do Campeonato MX/SX Elite.

ANEXO I – MINUTA DE REGULAMENTO PARTICULAR MX/SX

Classes:

Campeonato Nacional Motocross

MX1, MX2, MX Veteranos, MX125 Júnior, e MX85, MX65, MX50 e MXE

Campeonato Nacional de Supercross

SX Elite, SX1, SX2, SX65, SX50 e SXE

Local e data

REGULAMENTO PARTICULAR

1. Circuito

Nome:

Perímetro:

Largura mínima:

2. Clube Organizador:

3. Secretariado

Morada:

4. Contactos

Nome, telefone e e-mail dos responsáveis

5. Acessos:

6. Gasolina

Onde encontrar

7. Inscrições

As inscrições são efetuadas de acordo com o estabelecido no 3.2. do Regulamento dos Campeonatos Nacionais de Motocross e Supercross da FMP.

As taxas de Inscrição serão as seguintes:

MX/SX Elite, MX/SX1, MX/SX2, MX125Júnior, MX Veteranos - 30 euros

MX85, MX/SX65 - 15 euros

MX/SX50, MXE/SXE - as inscrições são gratuitas

Cada piloto terá direito a 3 pulseiras: 1 de Piloto, 1 de Mecânico e 1 de Assistente.

Cada da equipa com licença desportiva FMP terá ainda direito a 5 pulseiras: 3 de Assistente e 2 de Mecânico.

8. Organização

Oficiais

Presidente de Júri:

Delegado FMP:

Diretor de Prova FMP:

Diretor da Corrida:

Comissário Técnico:

Médico da prova:

Responsável pelos Comissários de Pista:

Cronometragem:

Outros cargos

Comissário de Partida:

Comissário de Meta:

Responsável pela manutenção da Pista:

Comissário de Parque:

Equipa de Socorro:

9. Paddock

O Paddock deve ter iluminação, tomadas de corrente, WC e duches quentes (M/F).

Cada piloto terá direito a 1 viatura no Paddock.

Horário de abertura e encerramento do Paddock:

10. Zona de Assistência:

(Informações adicionais ao Regulamento Geral)

11. Pré-Grelha

(Informações adicionais ao Regulamento Geral)

12. Horário

Horário tipo MX:

Sábado

16h00: 1º Controlo do circuito

17h00: Abertura das verificações técnicas e documentais

20h00: Fecho das verificações técnicas e documentais

22h00: Fecho do Paddock

Domingo:

6h30: Reabertura do Paddock

7h00: Reabertura das verificações técnicas e documentais

7h30: 2º Controlo do circuito (se necessário)

7h45: Fecho das verificações técnicas e documentais

8h00m: Treinos Livres MX2/MX125 Júnior (20 min)

8h25m: Treinos Livres MX1/MX Veteranos (20 min)

8h50m: Treinos Livres MX65 (15 min.)

09h10m: Treinos Livres MX85 (15 min.)

9h30m: Treinos Cronometrados MX2/MX2 Júnior (25 min. + 5 de arranque)

10h00m: Treinos de Cronometrados MX65 (15 min + 5 de arranque)

10h25m: Treinos de Cronometrados MX85 (15 min + 5 de arranque)

10h50m: Treinos de Cronometrados MX1/MX Veteranos (25 min. + 5 de arranque)

11h20m: Fecho da pré-grelha e volta de reconhecimento MX65

11h30m: 1ª Manga MX65 (12 min + 2 Voltas)
11h50m: Fecho da pré-grelha e volta de reconhecimento MX85
12h00m: 1ª Manga MX85 (20 min + 2 voltas)
13h50m: Fecho da Pré-grelha e volta de reconhecimento MX2/MX125 Júnior
14h00m: 1ª Manga MX2/MX125 Júnior (25 min+2 voltas)
14h40m: Fecho da Pré-grelha e volta de reconhecimento MX1/MX Veteranos
14h50m: 1ª Manga MX1/MX Veteranos (25 min+2 voltas)
15h30m: Fecho da Pré-grelha e volta de reconhecimento MX65
15h40m: 2ª Manga MX65 (12 min+2 voltas)
16h40m: Fecho da Pré-Grelha e Volta de Reconhecimento MX85
16h50m: 2ª Manga MX85 (20min + 2 Voltas)
17h20m: Fecho de Pré-grelha e volta de reconhecimento MX Elite
17h30m: Manga MX Elite (30min + 2 Voltas)

Horário tipo SX:

15h00 – 16h30: Verificações documentais e técnicas
16h35: 1ª Reunião de Júri
16h45: Briefing com os Pilotos
17h00: Treinos Livres SX2 (10 min.)
17h15: Treinos Livres SX1 (10 min.)
17h50: Treinos Livres SX65 (8 min.)
18h05: Treinos Livres SX50/SXE(8 min.)
18h15: Treinos Cronometrados SX2 (10 min.)
18h30: Treinos Cronometrados SX1 (10 min.)
19h00: Treinos Cronometrados SX65 (8 min.)
19h15: Treinos Cronometrados SX50 (8 min.)
21h00: Final SX2 (8m +2v)
21h20: Final SX1 (8m +2v)
21h40: 1ª manga SX65 (6m +2v)
21h55: 1ª manga SX50/SXE (6m +2v)
22h05: Head-To-Head
22h30: Repescagem (5m +2v)
22h50: Pedicross (Público)

23h05: 2ª manga SX65 (6m +2v)

23h15: 2ª manga SX50 (6m +2v)

23h30: Final SX Elite (15m + 2v)

13. Controle Final

Imediatamente após o fim da última manga de cada classe, os três primeiros classificados, devem colocar os respectivos motociclos no Parque Fechado durante os trinta minutos seguintes à publicação dos resultados.

14. Seguro

As organizações obrigam-se a contratar um seguro de responsabilidade civil nos termos da legislação em vigor, atualmente DL n.º 291/97, de 21 de Agosto.

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

15. Prémios

Os prémios são de atribuídos de acordo com o estabelecido no 5.35 do Regulamento de Motocross e Supercross FMP.

Hora e local do pagamento dos prémios

16. Jurisdição

A aplicação e interpretação deste Regulamento Particular compete ao Júri da Prova.

A competição é organizada de acordo com o Regulamento do Campeonato Nacional de Motocross/Supercross FMP.

O presente Regulamento Particular foi examinado e aprovado pela FMP.

Data:

Assinatura

ANEXO II – REGULAMENTO TÉCNICO

1. VERIFICAÇÃO INICIAL

O piloto (ou o seu mecânico) deve apresentar a moto e o equipamento em conformidade com os regulamentos técnicos FMP e FIM.

Na Verificação Técnica inicial, os controladores técnicos, sob a supervisão do Comissário Técnico, verificarão os seguintes elementos e componentes, devendo registrar as suas verificações na folha de controlo técnico:

- Capacete
- Protetor dorsal e peitoral
- Protetores de ombro, cotovelo e joelho (obrigatório apenas nas categorias MX85, MX/SX65 e MX/SX50)
- Guiador
- Manetes de embraiagem e travão
- Acelerador
- Chassis
- Proteção do pinhão de ataque
- Botão de corte de ignição
- Rodas
- Números
- Nível de som

No final do controle técnico o Comissário Técnico deve entregar ao Diretor de Prova FMP uma lista, indicando os nomes dos pilotos e das motos que passaram na verificação técnica. Os pilotos cujas motos não passarem na verificação técnica, não poderão participar no evento.

1.1. Capacete (Diagrama 1)

Devem estar de acordo com os requisitos técnicos (Regulamentos Internacionais de Capacetes), e deverão estar equipados com os selos e marcas de aprovação reconhecidas que se encontram detalhadas no Diagrama 1 anexo a este regulamento.

Os controladores técnicos devem verificar se todos os capacetes estão de acordo com os requisitos técnicos expressos anteriormente. Além disso, devem controlar que:

- O capacete se ajusta adequadamente à cabeça do piloto.
- Que o sistema de retenção não desliza sobre o queixo.
- Que não é possível retirar o capacete puxando-o para trás.

O capacete deve estar intacto, sem golpes e sem sinais de reparações.

O capacete pode ser dotado de viseira, no entanto esta não pode ser parte integrante nem essencial da estrutura do capacete.

1.2. Protetor dorsal e peitoral

A utilização deste protetor é obrigatório em todas as classes.

Deve ser fabricado em material composto ou policarbonato, e deverá estar aprovado segundo as normas EN1621 ou EN14021.

Pode ser usado por cima ou por baixo da camisola de competição.

Deve proteger o dorso e o peito.

1.3. Protetores de ombro, cotovelo e joelho

A sua utilização é obrigatória apenas nas categorias MX85, MX/SX65, MX/SX50, sendo recomendada nas restantes.

Os protetores de ombro e cotovelo podem ser usados por cima ou por baixo da camisola de corrida.

Apenas devem ser utilizados protetores disponíveis comercialmente no mercado, no entanto, não são autorizadas quaisquer tipos de modificações nestas proteções.

1.4. Guiador (Diagrama 2)

O guiador deverá ter comprimento mínimo 600mm e máximo 850mm.

Cada guiador (com ou sem barra) deve possuir protetor em material absorvente de impacto (espuma).

As extremidades do guiador devem ser tapadas com tampões de borracha ou plástico.

O comprimento máximo dos punhos do guiador não deve ultrapassar 150 mm.

Os protetores de mão, se usados, devem ser fabricados em material resistente.

É proibido a utilização de guiadores construídos em titânio, fibra de carbono, Kevlar ou outros materiais compósitos.

Não é permitida a utilização de guiadores com sinais evidentes de terem sido sujeitos a reparação, nomeadamente soldadura.

1.5. Manetes de embraiagem e de travão (Diagrama 2)

As manetes de embraiagem e de travão devem, em princípio, terminar em forma de esfera. O diâmetro mínimo desta esfera será de 16 mm.

Esta esfera também pode ser achatada mas, em qualquer caso, as arestas devem ser arredondadas. A espessura mínima desta parte achatada é de 14 mm.

Essas extremidades devem estar fixas de forma permanente e devem fazer parte integrante da manete.

Tanto a manete de embraiagem como a de travão devem estar em perfeito estado de funcionamento.

1.6. Acelerador

O acelerador deve retornar à sua posição inicial, e sem prisões, quando for largado.

1.7. Chassis

Será marcado com tinta, marcador indelével ou com um autocolante e o seu número será anotado na Folha de Verificação Técnica, podendo também ser lacrado caso o número do chassis não estiver disponível ou se for difícil de ler (neste caso um selo será colocado na estrutura do chassis.)

1.8. Proteção do pinhão de ataque

O pinhão de ataque da moto deve ter uma proteção que o cubra o suficiente para evitar que o piloto insira acidentalmente os dedos, ou qualquer outra parte do seu corpo, no seu interior.

1.9. Botão de corte de ignição

Será obrigatória a instalação de um botão de corte de ignição para parar o motor. Este botão deve estar localizado no guiador em local visível e acessível.

1.10. Rodas

O tamanho máximo das rodas será (em polegadas):

Classe	Roda dianteira	Roda Traseira
MX1/MX2	21"	19"
MX85 (roda grande)	19"	16"

MX85 (roda pequena)	17"	14"
MX65	14"	12"
MX50/SXE	12"	10"

1.11. Números (Diagrama 3)

O número atribuído ao piloto deve ser exibido nas placas (frontal e lateral) da sua moto, e também no seu dorsal ou na sua camisola (atrás).

1.12. Controle do nível de som

O nível do som de todas as motos deve ser controlado e o resultado desse controle registado na Folha de Verificação Técnica.

O silencioso das motos deve ser selado ou marcado com tinta ou um marcador indelével.

O sistema "2 Meters Max" será usado para medir o nível de som das motos:

1.12.1. Preparação do sonómetro

Os Sonómetros Classe 1 ou 2 (Tipo1 ou Tipo2) podem ser usados nos eventos FMP.

A preparação do sonómetro será efetuada da seguinte forma:

- Ativar a opção A.
- Ativar a opção Rápida
- Selecionar o intervalo Hi 80 - 130 dB / A
- O sonómetro deverá ser calibrado em 93,5 dB / A ou 113,5 dB / A .
- Deve ser colocada a capa protetora de espuma no microfone.
- Ativar a função "MAX-MIN" – definindo a utilização para MAX.

1.12.2. Montagem do sonómetro

- Os níveis de ruído serão medidos com um sonómetro fixo num tripé, na posição horizontal, atrás da moto.
- Deve ser garantido que não há obstáculos num raio de 10 metros ao redor do microfone.
- O sonómetro deve ser colocado na parte traseira da moto, a uma distância de 2 metros da linha central da moto e num ângulo de 45°, do lado do escape, e a 1,35 metros do solo.
- A distância de 2 metros será medida a partir do ponto em que a zona central do pneu traseiro estiver em contato com o solo.
- É preferível fazer os testes sobre uma superfície macia e onde o solo não emita vibrações, por exemplo: sobre relva, terra ou gravilha fina.

- Em situações de vento moderado, a moto deve ser posicionada contra a direção do vento.
- O ruído ambiente deverá ser inferior a 100 dB / A.

1.12.3. Posicionamento da moto

Pontos de referência:

- O ponto de referência será a zona de contato da roda traseira com o solo.
- Para motos equipadas com duas saídas de escape serão efetuadas medições nas duas saídas de escape.

As motos devem ser colocadas num pequeno suporte fixo ao solo que impede que a moto se mova.

1.12.4. Medição do nível de som

- A medição é realizada com a moto apoiada sobre as rodas, com o motor quente.
- O comissário técnico ficará ao lado da moto, do lado oposto ao microfone, para não funcionar como uma barreira entre a moto e o sonómetro. O piloto ou mecânico deve posicionar-se do lado esquerdo da moto devendo carregar na embraiagem.
- Se um 2º comissário estiver posicionado de forma permanente no ponto de medição, é aconselhável usar proteção auditiva (capacete ou protetores de ouvido).
- O comissário técnico girará o punho do acelerador completamente, o mais rápido possível (imediatamente, e durante cerca de 0,3 segundos). Esse procedimento colocará o motor na rotação máxima por pelo menos 1 segundo. De seguida, o comissário liberta o punho do acelerador o mais rápido possível.
- Se o resultado exceder o limite, incluindo detonação, o comissário deve repetir o controle, no máximo duas vezes.
- Para motos equipadas com um limitador de rotação o acelerador abrirá - o mais rápido possível, em menos de 0,3 segundos - e permanecerá aberto até que pelo menos 1 segundo tenha passado, e após o motor ter atingindo, de forma audível o limite de rotações.
- No caso das motos que não estão equipadas com um limitador de rotação, o acelerador abrirá pelo menos durante 2 segundos e até o motor ultrapassar audivelmente limite de rotação.
- Se o motor começar a falhar, corte o acelerador ligeiramente.
- Se houver detonação, a medição deve ser efetuada novamente.
- No teste de ruído, apenas o Comissário Técnico deve manusear o acelerador da moto testada.

1.12.5. Registo do nível de som

- Quando a medição for considerada aceitável, o resultado é anotado e o sonómetro reiniciado pressionando MAX - MIN até que o valor anterior desapareça.

Qualquer tentativa por parte de um piloto/mecânico de evitar que motor da moto atinja a rotação máxima será considerada uma violação deste regulamento.

Mesmo depois de passar no teste de ruído, e caso haja alguma dúvida, o teste pode ser efetuado novamente. Um motor que faça, claramente, uma rotação demasiado baixa é facilmente detetável ao ouvido.

Em caso de dúvida, verifique o valor das rotações com um tacómetro.

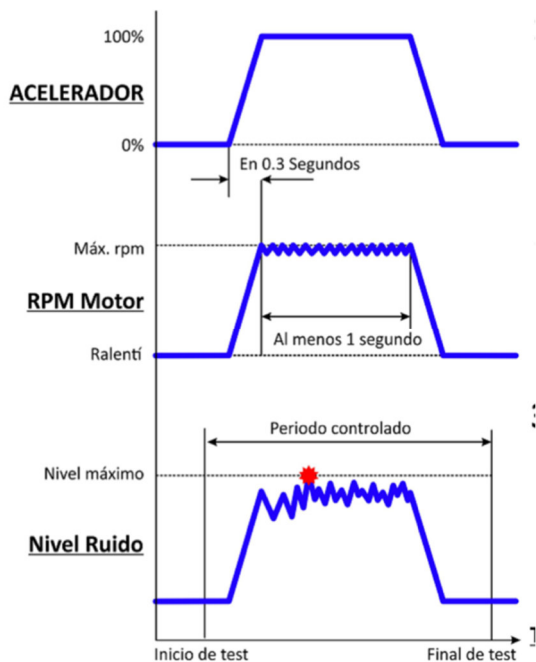
1.12.6. Níveis máximos de ruído admitidos

1. Na Verificação Inicial nas Verificações Técnicas
Para as classes MX85 e MX65: 111 dB/A Para as restantes classes: 115 dB/A
2. Depois de uma manga/corrida
Para as classes MX85 e MX65: 112 dB/A (111 dB/ A +1 dB/A de tolerância para degradação da ponteira de escape) Para as restantes classes: 116 dB/A (115 dB / A +1 dB/A de tolerância para degradação da ponteira de escape)

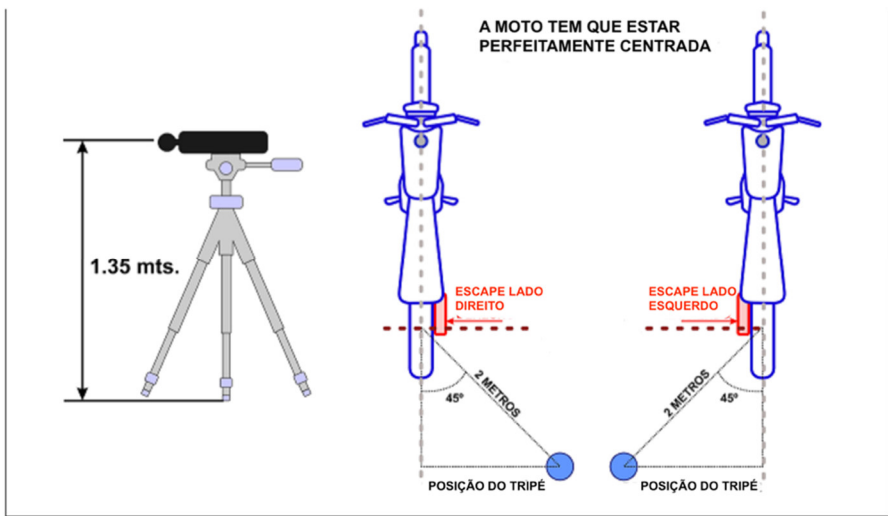
Não serão efetuadas correções nas medições nomeadamente por alterações na temperatura ambiente, humidade e/ou altitude.

Para o teste de ruído inicial efetuado na Verificação Técnica, o piloto (ou seu mecânico) deverá apresentar apenas uma ponteira de escape ou silencioso de substituição por moto. As outras ponteiras sobressalentes poderão ser apresentadas após todos os participantes terem efetuado a verificação técnica das suas motos, ou durante o evento sempre que isso for solicitado ao Comissário Técnico.

Metodologia do teste de som:



- 1- Comissário deve rodar o acelerador totalmente durante pelo menos 0,3 segundos.
- 2- E deve manter a rotação máxima durante pelo menos 1 segundo devendo depois cortar o acelerador rapidamente.
- 3- O nível de som é medido durante todo o período de tempo e o nível de som deve ser recolhido de forma automática pelo sonómetro



2. CONTROLO NA PRÉ GRELHA/ZONA DE ESPERA

Na entrada da Pré Grelha/Zona de Espera, o Comissário Técnico fará o controle dos selos, números de chassis e marcas de tinta nos silenciosos.

O comissário deve garantir que os pilotos utilizam a proteção peitoral e dorsal de forma adequada.

Nas categorias MX85, MX/SX65 e MX/SX50 o Comissário Técnico também deve garantir que os pilotos utilizam as proteções dos ombros, cotovelos e dos joelhos de forma adequada.

3. VERIFICAÇÕES DURANTE OS TREINOS OU MANGAS

Caso um piloto deseje trocar o silencioso da sua moto, poderá verificar outro devendo, no entanto, apresentar o que já tinha sido verificado.

Em caso de acidente o Comissário Técnico deve verificar todas as motos envolvidas, por forma a garantir que se encontram de acordo com este Regulamento Técnico, nomeadamente em termos de segurança.

Neste caso e se for solicitado, será de responsabilidade do piloto apresentar a sua moto, capacete e equipamento, para nova verificação.

Se durante um treino ou corrida, um Comissário Técnico encontrar um defeito numa moto que possa representar um perigo para os demais pilotos, notificará imediatamente o Diretor de Prova FMP ou o Diretor da Corrida, que serão responsáveis pela decisão de excluir, ou não, o piloto e respetiva moto do treino/manga em questão.

4. VERIFICAÇÕES FINAIS / PARQUE FECHADO

Imediatamente após o término da última manga, as três primeiras motos de cada manga devem ser colocadas no parque fechado durante os 30 minutos após a chegada do vencedor, para que possa ser efetuado um controle complementar.

O Parque Fechado pode ser utilizado igualmente para verificação e avaliação de uma moto envolvida num acidente.

O parque fechado deve ser delimitado e cercado de forma a proibir a entrada de qualquer pessoa não autorizada e impedir que esta possa ter acesso às motos que estão sob a vigilância do Comissários Técnico.

Dentro do parque fechado, e sob pena de exclusão da Competição, o piloto está proibido de:




- Tocar na moto de qualquer outro piloto.
- Tocar na sua própria moto, exceto para empurrá-la para dentro ou para fora do referido recinto.

Por decisão do Júri de Prova, poderá ser realizada a medição das cotas do cilindro (cilindrada), devendo ser o mecânico da equipa o responsável pela desmontagem da cabeça do cilindro enquanto que o Comissário técnico da FMP realizará a medição.

A recusa por parte do piloto de ser submetido a esta verificação levará à exclusão automática da corrida.

Diagrama 1 Regulamento Técnico: Normas de Homologação de Capacetes

EUROPE	ECE 22-05 or ECE 22-06 (only "P" type)
JAPAN	JIS T 8133:2015 (only "Type 2 Full face")
USA	SNELL M 2015 or SNELL M 2020D or SNELL M 2020R

EUROPE	 <p>a = 8 mm min.</p> <p>051406/P-1952</p>	 <p>a = 8 mm min.</p> <p>061406/P-1952</p>
JAPAN	 <p>Protective helmet for motor vehicle users T8133:2015 Class 2 Certification No. XX0000000 Label serial No. 0000000000 XXX Manufacturer's name <small>(Trade mark of certification body)</small></p>	

USA		
-----	--------------------------------------------------------------------------------------	--

Diagrama 2 Regulamento Técnico: Guiadores e Manetes

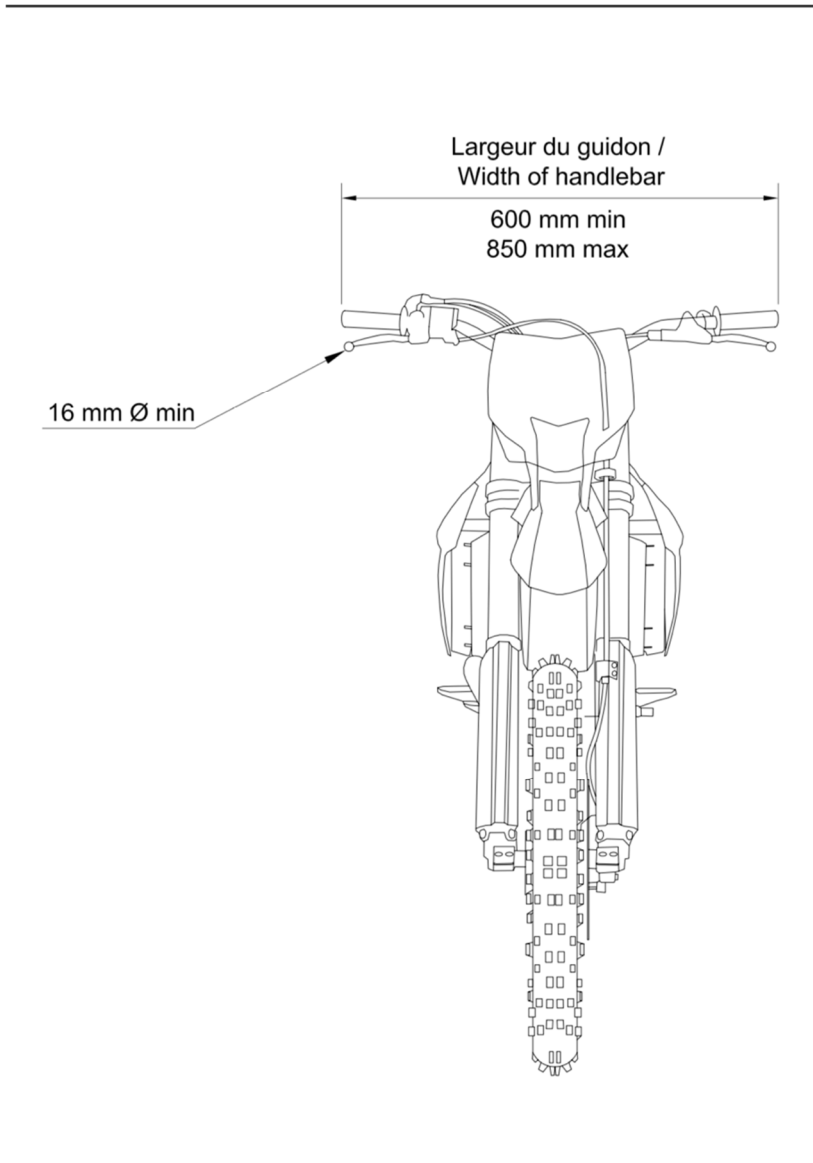


Diagrama 3 Reglamento Técnico: Números

NUMBERS / NUMEROS

0

