

MOTO

P O R T U G A L

www.fmp.pt / geral@fmp.pt

MINI ENDURO



| LÉS-A-LÉS | MUNDIAL DE SUPER ENDURO | MOBILIDADE



Manuel Marinheiro
Presidente da FMP

Editorial

Os nossos 'Minis' entraram em ação durante o mês de fevereiro e nas mais diversas vertentes: depois de Góis ter recebido o arranque do Campeonato Nacional de Mini Enduro - Jetmar, muitos destes jovens atletas colocaram-se de imediato a caminho de Ferreira do Zêzere, onde, no dia seguinte, iriam alinhar na primeira prova pontuável para o Campeonato Nacional de Mini Baja. No fim de semana seguinte, enquanto a época de Mini Velocidade e MiniGP era apresentada em Castelo Branco, num evento que contou com entrega de prémios e o primeiro treino da temporada, a Carvoeira recebia, integrada na abertura do Regional Centro-Sul MX Ribatejo, a jornada inaugural dos Campeonatos Nacionais de MX50 e MX65, que contou com quatro dezenas e meia de inscritos repartidos por estas duas competições. Antes disto, logo no início do mês, tinha sido a Comissão de Trial a promover um treino de captação para a Escola de Trial da FMP, iniciativa que tem sido o berço de tantos campeões – e, como que a recordar-nos disso mesmo, nesse próprio dia, o Diogo Vieira viria a subir pela primeira vez ao pódio no Mundial de Super Enduro! São estas as bases que sustentam o futuro do motociclismo português e às quais nos esforçamos por continuar a dar forma e fazer crescer, com o apoio dos atletas e das suas famílias, que em nós confiam para apoiar o crescimento desportivo dos seus jovens.

Chuva de estrelas em Góis

A caravana do Enduro luso visitou Góis, prova que contou com a presença de vários nomes de topo da modalidade a nível mundial.

O Góis Moto Clube foi o anfitrião da segunda jornada do Campeonato Nacional de Enduro – CFL, bem como da ronda de abertura do Campeonato Nacional de Mini Enduro – Jetmar, que referimos em detalhe noutra local desta edição.

O '19º Enduro de Góis – Paraíso do Todo-o-Terreno' foi a segunda ronda do Campeonato Nacional de Enduro – CFL, que contou com uma lista de inscritos de 190 pilotos, não primava apenas pela quantidade mas também pela qualidade, com os pilotos portugueses regulares do Campeonato a contarem com a presença de várias estrelas da modalidade, nomeadamente membros da formação de fábrica da Beta – nada menos que o nove vezes Campeão Mundial Brad Freeman (campeão em título de E3), o seu novo companheiro de equipa Nathan Watson e ainda Harry Edmonson, bem como Jamie McCanney (Husqvarna). A este póquer de ases britânicos juntava-se o francês da Sherco Julien Roussaly (vencedor em Santiago do Cacém) bem como o português Diogo Ventura (Beta), que não faz o campeonato na íntegra mas é sempre uma aposta segura para os lugares da frente, mais ainda estando a 'jogar em casa'.

Tal como no dia anterior, a vila banhada pelo rio Ceira foi brindada por um Sol fantástico e, se a ação começou com o piso ainda escorregadio, à medida que o Sol foi levantando tornou-se bastante mais seguro. Um dia primaveril que contribuiu para o espetáculo e, mais uma vez, para uma forte afluência de público, com uma organização que esteve, uma vez mais, à altura do desafio.

Ao cabo de três voltas e meia ao percurso de 47 km, Brad Freeman foi o vencedor do dia, na classificação geral e classe Elite 2. Após uma fase inicial com uma luta acesa entre Freeman, Watson e Roussaly, o Campeão Mundial em título de E3 instalou-se no comando e

soube ir gerindo a vantagem, não obstante o forcing final de Watson, que venceu seis das 11 especiais, incluindo as últimas quatro (não se efetuou a última passagem pela Extreme Test). Mas os seus rivais estavam atentos e não lhe permitiram ir além do 3º lugar final, a 30,8s do vencedor e a somente 1,2s do 2º colocado, Julien Roussaly, que assim ampliou a sua liderança no Campeonato Nacional.

No 4º posto ficou Jamie McCanney, vencendo a classe Elite 1, seguido pelo melhor português que foi o herói local Diogo Ventura, a bater Edmonson e Luís Oliveira, que mantém a liderança na classe Elite 1.

Lutas bastante intensas foram igualmente as vividas nas classes Open e Verdes, com os triunfos finais a pertencerem a pilotos da Beta, num dia em cheio para a marca italiana. Rúben Ferreira repetiu a vitória obtida há três semanas e cimentou a sua liderança na Open, batendo José Borges e Filipe 'Taniko' Oliveira, enquanto Luís Cardoso encabeçava a tabela Absoluta dos Verdes, com menos 27s que Igor Domingos.

Nas restantes classes, vitórias para Vilde Holt (Husqvarna) nas Senhoras, Gil do Carmo (Honda) nos Veteranos, Cláudio Belchior (KTM) em Super Veteranos e Hugo Matos (GasGas) na Promoção.

Finalmente, nas várias competições monomarca, o Troféu Beta, que tinha aqui a sua primeira ronda, foi o mais concorrido, com 22 pilotos, com Diogo Nogueira a ganhar na mais preenchida classe 2T e Tony Carvalho nas 4T.

No Troféu Enduro GasGas Portugal, que se tinha iniciado em Santiago do Cacém, participaram 11 pilotos, com o triunfo final para o Veterano Bruno Freitas.

Arranque em Góis também para o Troféu Sherco, com 11 pilotos presentes e vitória para Nuno Santos, e para o Challenge TM Racing, no qual alinharam quatro pilotos, tendo ganho Filipe Fragoso.



Arrancaram os Nacionais de MX50/MX65

O futuro do Motocross luso entrou em ação com o arranque da temporada dos Campeonatos Nacionais de MX50 e MX65 na Carvoeira, Torres Vedras, integrado na primeira jornada do Campeonato Regional Centro-Sul – MX Ribatejo.

Apesar das condições meteorológicas adversas, a pista do Eco Parque da Serra de São Julião manteve-se em boas condições e permitiu que se assistisse a grandes despiques nas classes dos mais pequenos pilotos do MX nacional. Em MX65 (pilotos dos 8 aos 12 anos), Francisco Fernandes (Yamaha) e Guilherme Gomes (Yamaha) dividiram os triunfos, com Francisco 'Xico Patife' Fernandes a dominar a manga inaugural e Gui Gomes a vencer na segunda corrida, o que lhe valeu o comando do campeonato em igualdade pontual com o seu rival. Santiago Pereira (Yamaha) foi terceiro em ambas as mangas.

Entre os mais pequenos, os pilotos das MX50 (5 a 9 anos de idade), apesar do vencedor, Lucas Araújo (KTM) ter sido o mesmo nas duas mangas, não foi por isso que deixaram de se registar grandes lutas, com Edgar Salustiano (GasGas) a liderar nas voltas iniciais, sendo passado depois por Lucas Araújo (na foto) que segurou a partir daí o comando, batendo Edgar Salustiano no final por apenas 3 segundos. A luta também foi acesa pelo terceiro posto, com Enzo Mateus a ver esta posição ser-lhe 'roubada' por Diego Loureiro apenas na derradeira volta.

Na segunda manga foi sempre Lucas Araújo a cruzar a meta em primeiro lugar enquanto, atrás de si, Rodrigo Garcia assumia o 2º posto nas primeiras voltas, baixando depois uma posição por troca com Edgar Salustiano.



Foto: Hugo David Photos

Para terminar, não podemos deixar de salientar o bom trabalho organizativo efetuado nesta jornada pela MX Ribatejo, bem como as condições da pista do Eco Parque (que sofreu uma ligeira variante para as pequenas 50 cc), a receber da melhor maneira uma lista de inscritos bem preenchida que, só nestas duas classes de Campeonato Nacional, contou com 45 pilotos presentes (22 em MX65 e 23 em MX50).

As MX50 regressam à ação no final de março, integradas no programa da ronda do Nacional de Motocross em Casais de S. Quintino.



Alterações no calendário de Trial

O Campeonato Nacional de Trial sofreu uma alteração no seu calendário para 2024, com a prova de Armamar, que iria abrir a competição com uma jornada dupla a 23 e 24 de março, a ser retirada do agendamento.

De facto, e apesar de todos os esforços da Comissão de Trial da F.M.P., o organizador não conseguiu, até à presente data, garantir os meios suficientes

para a realização da prova, o que veio a conduzir a esta decisão.

O restante calendário mantém-se inalterado, pelo que a prova inaugural passará a ser em Lordelo-Paredes a 7 de abril. Informamos ainda que a jornada dupla do Campeonato Nacional de Trial agendada para 20 e 21 de outubro, e cujo local estava até aqui por anunciar, terá lugar em Braga.



Manuel Gomes – ao centro – com os filhos Paulo e Manuel

Faleceu Manuel Gomes

Fundador da Motogomes, uma equipa de referência na história do Motocross luso, Manuel Gomes (ao centro na foto, ladeado pelos seus dois filhos, Paulo e Manuel) faleceu no início de março.

Manuel Gomes, fundador da equipa que tanto deu ao Motocross nacional, após ter lutado contra uma pneumonia que o havia deixado hospitalizado em Angola, deixando um grande vazio em todos com quem se cruzou. Durante mais de duas décadas, desde a época de 1992, a equipa da Motogomes foi a grande dominadora e referência no panorama do Motocross e Supercross nacionais. Pela formação de Coimbra passaram quase todos os grandes Campeões Nacionais de MX/SX, somando dezenas de títulos – nomes como Paulo Gonçalves, Luís Serra, Ruben Faria, Paulo Alberto, Luís Correia ou Hugo Basaúla, são apenas alguns entre uma enorme lista de talentos que foram exponenciados pela estrutura da Motogomes, cimentando o grande contributo que deu à modalidade no nosso país.

Aos que lhe eram queridos, em particular aos seus filhos Paulo e Manuel, e aos seus cinco netos – entre os quais o atual Campeão Nacional de SX2, Afonso Gomes -, restantes familiares e amigo, a Federação de Motociclismo de Portugal endereça os mais sentidos pêsames.



Calendários Regionais de Motocross nos Açores

Já se encontram definidos os calendários para 2024 das competições regionais de Motocross nos Açores.

Os calendários dos Campeonatos Regionais de Motocross que se disputam nos Açores estão definidos para 2024, tanto a competição principal – o Campeonato Regional de MX dos Açores – como os três campeonatos regionais que se desenrolam em outras tantas ilhas – Faial, São Jorge e Terceira –, com algumas destas rondas locais a integrarem o Regional dos Açores.

Podem ser consultados abaixo os calendários destas competições, e também no separador Motocross/Documentos/Calendários em www.fmp.pt, onde se encontram também os calendários para 2024 de todas as restantes competições nacionais e regionais da modalidade.

(Foto: Rúben Silveira)

CAMPEONATO REGIONAL DE MOTOCROSS DOS AÇORES

24 de março	Faial
2 de junho	São Jorge
1 de setembro	Terceira
27 de outubro	Faial
3 de novembro	Faial

CAMPEONATOS REGIONAIS ILHAS

Faial

10 de março
24 de março
14 de abril
27 de outubro
3 de novembro
10 de novembro
(organização: Clube Amigos das Motos)

São Jorge

2 de junho
6 de julho
– mais uma data a anunciar
(organização: Clube Motard de São Jorge)

Terceira

23 de junho
1 de setembro
– mais uma data a anunciar
(organização: Clube de Motocross da Terceira)

9º Jantar 'Motoraliano' juntou 120 em Fátima

Os participantes mais entusiastas do Troféu de Moto-ralis Turísticos voltaram-se a reunir no já tradicional 'Jantar Motoraliano', evento de características muito próprias e que acontece pela nona vez, desde 2015. Desta feita, o tradicional jantar 'motoraliano' teve lugar no sábado 27 de janeiro, num restaurante de São Mamede, freguesia bem perto do Santuário de Fátima, sob organização dos sempre bem dispostos Hélder Alexandre e Afonso, muito bem coadjuvados pela Iliana e Sónia.

À mesa, 120 motociclistas, não só representando os oito moto clubes organizadores do Troféu 2024 da FMP, como elementos da própria federação e, também, muitos outros alegres companheiros destas passeatas que, para além da forte carga cultural, promovem rábulas de humor por vezes desconcertante.

Os moto clubes de Albufeira, Porto, Ocidente, Góis e Covilhã, Makinas, Coimbra e Guimarães aproveitaram para desvendar um pouco do que serão os seus eventos deste ano, por onde se rolará e com o que poderão contar os motociclistas que neles se inscreverem.

Já a FMP confirmou a manutenção dos patrocinadores Dunlop e BMW no troféu mais mototurístico do panorama nacional, bem como deixou os organizadores à vontade para subir preços de inscrição, já que a hotelaria e restauração dispararam os seus valores.

Desde que Germano Mateus se lembrou de organizar um 'Jantar Motoraliano' em janeiro de 2015, para colmatar os meses de inverno sem estes viciantes motoralis turísticos, que a ideia nunca mais parou.

Não são organizados por clubes mas sim por motociclistas individuais, que vão passando a bola (ou o capacete) de uns para os outros anualmente. Estão de parabéns os já referidos organizadores deste ano, que ainda conseguiram os apoios da Moto Jacs e Casa Costa para sortear bons prémios pelos presentes. E ainda criaram um testemunho para andar de mão em mão (ou de moto em moto): uma colher de pau com referência a todos os entusiastas que já promoveram estes convívios. Boa, Hélder, Iliana, Afonso e Sónia!

Os próximos anfitriões serão o Paulo Anjos e seus amigos do Vespa Clube de Lisboa, em janeiro de 2025.

Trial em busca do futuro

A Escola de Trial da Federação de Motociclismo de Portugal, uma iniciativa por onde têm passado tantos pilotos que vieram enriquecer o nosso desporto, levou a efeito na Benedita, em fevereiro, uma captação de jovens pilotos com a finalidade de escolher um novo membro para integrar a escola.

A iniciativa teve lugar no Parque Desportivo e Motorizado da Benedita, a cargo da Associação Parte Manetes, num dia aberto que o clube dedicou ao desporto em duas rodas – fossem motos ou bicicletas – e teve grande afluência por parte de miúdos e graúdos, uma vez que tem o espaço inclui pista de Pump track e pista de terra para bicicletas, além de uma pista de Super Enduro, o que, por um lado, veio dificultar a organização e o cumprimento do plano estabelecido para a captação de Trial, que acolheu candidatas dos 6 aos 10 anos de idade.

O processo de seleção da Escola de Trial da FMP consistiu em três fases distintas: na primeira fase os candidatos apenas tinham de percorrer uma série de cones, ziguezagueando entre eles sem os calçar e, depois, uma ligeira descida. Na segunda fase também ziguezaguearam entre os cones, agora mais perto uns dos outros, após o que tinham de superar duas subidas e descidas ligeiras e regressar ao ponto de partida. Na terceira e decisiva fase, os candidatos iniciavam o percurso nos cones, cumpriam três subidas e descidas algo acentuadas, passavam por uma grade de madeira com cerca de cinco metros de comprimento e terminavam subindo uma paleta sem qualquer rampa de ajuda.

Foi uma manhã de muitos nervos, mas também de muita concentração e diversão. Compareceram também vários pequenos pilotos dos troféus nacionais de Trial, que fizeram as delícias dos presentes com os seus dotes de condução, e uma palavra ainda para a jovem piloto, também da Escola de Trial da FMP, que mostrou o que se pode fazer com uma moto de Trial e um pouco de terreno.

Todos os candidatos serão contactados via email sobre a decisão dos avaliadores da Escola de Trial FMP, que infelizmente apenas irá escolher um futuro piloto.

A VIA VERDE ANDA CONSIGO DE MOTO

ADIRA JÁ E TENHA

30%

DESCONTO

NAS PORTAGENS

EXCETO NA PONTE VASCO DA GAMA

FMP
FEDERAÇÃO MOTOCICLISMO PORTUGAL

OFERTA EXCLUSIVA ONLINE



Adira já e ganhe uma nova bolsa
para o identificador e uma embalagem
WD40 lubrificante para correntes

Desconto em todas as portagens excepto ponte Vasco da Gama

**VIA
VERDE**
Anda consigo.

UM LÉS-A-LÉS À MODA ANTIGA!

Num entusiasmante arranque oficial do 26º Portugal de Lés-a-Lés, as centenas de motociclistas que se deslocaram à Figueira da Foz descobriram novidades que reforçaram a expectativa de uma aventura à moda antiga.



Um percurso bem rijinho, pelas mais desertas estradas raianas, incluindo uma passagem de fronteira até território espanhol. E com a garantia das mais intensas paisagens, num caleidoscópio de emoções fortes entre Portimão e Penafiel, com paragens em Évora e Covilhã. Na Apresentação Oficial, no Malibu Foz Hotel da Figueira da Foz, os sussurros de espanto sucederam-se à medida que o percurso ia sendo desvendado, com início natural pelo Passeio de Aventura, no dia 6 de junho. Que levará os participantes a descobrir (ou visitar) as belezas do concelho portimonense, incluindo as praias da Rocha, do Vau e do Alvor. Arranque tranquilo, num dia que incluirá as indispensáveis Verificações Documentais e Técnicas, antes da madrugadora partida rumo a Évora. Será a primeira etapa, em cenários de beleza ímpar através da serra algarvia, cruzada de Oeste para Este e com um promissor regresso ao vale do Vascão. Repositório de tantas memórias aventureiras ao longo de um quarto de século da maior maratona motociclística da Europa.

Entre o bucolismo e o regresso à História
Desenhado através das zonas mais remotas

de Portugal Continental, a grande e heterogénea caravana do evento organizado pela Federação de Motociclismo de Portugal viverá um momento alto em Mértola, com uma receção em grande festa. Momento mais bucólico no cais do Pomarão, onde o antigo local de embarque do minério oriundo das Minas de São Domingos a caminho das siderurgias servirá de palco a um inédito e surpreendente Oásis. Sítios de peso histórico também nesta edição 2024 do Portugal de Lés-a-Lés serão os regressos ao Pulo do Lobo e a Barrancos.

Tempo de matar saudades com animada paragem numa terra com um dialeto próprio e tradições muito próprias devido ao isolamento histórico. Depois de recordar a vila onde a caravana vibrou com a vitória da Seleção de Portugal por dois golos, de Deco e Cristiano Ronaldo, frente ao Irão, em jogo da fase de grupos do Mundial de Futebol de 2006, o roadbook oferecerá a possibilidade de visitar o Castelo de Noudar. Uma opção para os mais radicais, numa ligação em terra batida para visitar o Monumento Nacional que domina nas margens do rio Ardila, curso de água que acompanhará os motociclistas até Moura, apontando depois às margens do Alqueva e daí até ao centro histórico de Évora, com passagem por Reguengos de Monsaraz.

Internacionalização com música e porco no espeto

Bem no coração da cidade reconhecida pela UNESCO como Património Mundial partirá a segunda etapa, a menos dura e mais rolante ao longo de 460 quilómetros, através do Alto Alentejo, com passagem pelo Crato até Vila Velha de Rodão. Onde o renovado espaço envolvente da Torre do Rei Vamba permitirá desfrutar de espetaculares e ímpares vistas sobre as Portas do Rodão. Desta escarpa sobranceira ao Tejo e de grande importância estratégica desde o Séc. XII, há que arrepiar caminho até Tinalhas, no concelho de Castelo Branco, onde o moto clube local faz questão de dar a conhecer o busto que homenageia o Padre José Fernando. E que estará ao lado de outras peças em pedra, ligadas ao motociclismo, incluindo o Arcanjo São Rafael, protetor e padroeiro de todos os motociclistas, ou a homenagem ao Moto Clube de Faro.

Que deverá proteger o colorido pelotão na incursão em terras espanholas através da fronteira de Monfortinho sobre o rio Erges, para nova visita às instalações da Motoval em Valverde del Fresno. Depois de cumprimentar o representante da Dunlop que há vários anos apoia o Lés-a-Lés e onde sempre existe música e porco no espeto, o regresso a Portugal



será feito por Penamacor. E com direito a receção no renovado espaço do centro histórico e no castelo. Paragem para respirar um pouco e ganhar fôlego antes de atacar os últimos quilómetros até à Covilhã, cidade amiga dos motociclistas e que é privilegiada porta de entrada na Serra da Estrela. Na Capital dos Lanífcios, a proposta é de aproveitar o final de tarde e início da noite para apreciar a arte urbana na cidade com mais murais por metro quadrado.

Mais dureza a encerrar

Mas nada de distrações com as horas porque a terceira e última etapa do 26º Portugal de Lés-a-Lés, mesmo sendo a mais curta com cerca de 370 quilómetros, será a mais exigente, obrigando a mais horas de condução. Desde a saída da Covilhã até Penafiel praticamente não existe uma reta, começando por abordar as curvas que levarão até aos 1500 metros de alti-

tude da Nave de Santo António antes da descida a Manteigas, entrando num dos concelhos com a floresta mais bem preservada em Portugal. Com o Norte no horizonte, regresso a uma estrada utilizada há 20 anos, no 5º Lés-a-Lés, até Gouveia, desfrutando das belezas da Serra da Estrela antes da entrada no planalto beirão via Fornos de Algodres.

Com a grande aventura a aproximar-se do final, tempo para novas serranias, com passagem pelo vale do rio Távora, a descida ao Pinhão – que detém o recorde de temperatura máxima em território nacional – subida a Sabrosa, passagem por Vila Real, serra do Alvão, Lamas de Olo e Vale do Poio em direção Cabeceiras de Basto. Desta terra que sempre recebe tão bem os motociclistas, sobe-se no mapa até ao extremo norte desde Lés-a-Lés, com visita ao fabuloso parque de atividades radicais DiverLanhoso. E daí até Vizela onde o tradicional bolinhol poderá ser apreciado no jardim do Parque

das Termas, criado entre 1884 e 1886 e que possui uma quantidade de árvores gigantes como nenhum outro parque ou jardim português. Verdadeiro pulmão de Vizela onde começa a ser feito o balanço de mais uma presença no Portugal de Lés-a-Lés, pensando na chegada a Penafiel depois de fazer tantas horas de condução como aquelas que nos levariam até à capital da Dinamarca, Copenhaga. E, com a bênção da Senhora do Sameiro, atravessar o palanque de chegada numa edição que se antevê durinha, para motociclistas aventureiros e rijos, independentemente da máquina utilizada. É que o Lés-a-Lés volta a ser uma aventura para todas as motos, mas não para todos os motociclistas...

E se os primeiros corajosos aproveitaram a presença na Figueira da Foz para concretizar a inscrição, com o colocar nos primeiros lugares da caravana, os restantes podem fazê-lo a partir do dia 26 de março e até 19 de maio, no site da Federação de Motociclismo de Portugal.



A apresentação voltou a decorrer no Malubu Foz Hotel da Figueira da Foz, marcando a abertura das primeiras inscrições para quem ali se deslocou



O PRIMEIRO PÓDIO MUNDIAL!

Chegou ao fim o Mundial de Super Enduro, que voltou a contar com a presença na íntegra do nosso Top Rider Diogo Vieira (GasGas) num ano em que somou o primeiro pódio para Portugal neste Campeonato do Mundo.

Depois de uma época plena de sucessos 'caseiros', em que se sagrou Campeão Nacional em nada menos do que três disciplinas diversas – Trial, Super Enduro e Hard Enduro –, o piloto português colocou o seu foco no Mundial de Super Enduro, que se disputa no período do defeso da maior parte das restantes competições.

A ronda de abertura disputou-se ainda em novembro de 2023, com a primeira das sete jornadas em agenda a realizar-se em Liévin, França, uma dos quatro novos palcos desta edição do campeonato, tal como Cluj (Roménia), Sofia (Bulgária) e Newcastle (Reino Unido), mantendo-se as já conhecidas rondas de Cracóvia (Polónia), Riesa (Alemanha) e Budapeste (Hungria).

A prova francesa começou com Diogo Vieira a somar um 8º, um 6º e um 10º lugares nas três finais da noite, com um destaque especial para o holeshot conseguido pelo português na segunda corrida.





Na frente, o britânico Tricampeão do Mundo, Billy Bolt, dominou por completo, abrindo desde logo caminho para mais um título mundial.

De França o campeonato seguiu para a Polónia, onde duas semanas depois a Tauron Arena de Cracóvia receberia a caravana mundialista. Diogo Vieira foi 6º na qualificação mas somaria o 10º posto da geral, após dois 10ºs lugares e um 6º posto nas finais, resultados que deixaram desapontado o piloto da GasGas, que afirmou sentir-se bem fisicamente mas ter cometido erros evitáveis que pagou caro.

Em janeiro, a terceira ronda do campeonato visitou outro cenário conhecido do Mundial, a WT Energiesystem Arena em Riesa, Alemanha. Diogo Vieira voltou a não ficar satisfeito com os resultados da noite – 9º/9º/6º e 9º da geral, depois de ter qualificado em 7º lugar. Faltava ‘encaixar’ a rapidez com uma leitura da corrida e do terreno mais eficaz. Mas ainda não seria na quarta ronda, em Cluj, que os astros se alinhariam. Uma pista que não agradou de modo algum ao piloto português traduziu-se em resultados também menos bons: 8º/9º/6º, após ter feito P3 na Superpole.

Mas tudo se iria compor na prova seguinte: a quinta ronda do Campeonato do Mundo rumou à Hungria, com o magnífico espaço do MVM Dome, em Budapeste, a receber 13.500 espectadores

para assistirem ao espetáculo do Super Enduro. Foi este o palco para o primeiro pódio de Diogo Vieira (GasGas) no Mundial, após ter terminado as três finais da noite em 3º, 2º e 6º lugar, somando assim os pontos que lhe garantiram o 3º lugar final.

Na primeira final, com o tricampeão Billy Bolt (que viria a vencer as três corridas) na frente da corrida seguido de Jonny Walker, o piloto português aproveitou a queda de Manuel Lettenbichler para subir ao terceiro posto, que não mais largaria até final. Na segunda corrida, Diogo Vieira fez o holeshot, instalando-se no comando até ser alcançado e superado por Billy Bolt. Vieira lutou então pelo 2º posto com o polaco Dominik Olszowy, mas mais ninguém chegou ao português, que assinava assim mais um grande resultado. Na terceira e última final, Diogo Vieira começou mal, com uma queda logo ao segundo obstáculo da volta inaugural, descendo para a última posição. Mas, com a mira posta numa pódio à geral, foi superando adversário após adversário numa grande recuperação que o levou até ao 6º posto, garantindo a subida ao pódio no somatório das três corridas e coroando uma noite histórica para o piloto e para o motociclismo nacional.

O Campeonato do Mundo de Super Enduro prosseguiria na capital búlgara, Sofia, onde Diogo Vieira começaria por somar o 3º posto na Superpole. Nas

corridas foi 5º, 8º e 6º, resultados que se traduziriam num 7º posto geral. Um saldo que não agradou ao piloto português, que no final se afirmaria “bastante desapontado, principalmente com a última manga, pois arranquei em segundo e aí me mantive umas voltas, mas não consegui encaixar na zona das pedras nem por nada, acabando por perder cinco lugares. Fica de bom o 3º lugar na Superpole.”

O fecho da época estava marcado para Newcastle, onde os pilotos ‘da casa’, Billy Bolt e Jonny Walker, confirmaram o seu domínio, com Bolt a assegurar o seu quarto título mundial, somando também o pleno no que respeita a vitórias em GP na época de 2024. Em segundo na tabela do campeonato ficaria outro britânico, Jonny Walker, seguido do alemão Manuel Lettenbichler. Diogo Vieira viria a terminar o campeonato no 7º posto, após ter somado em Newcastle o 8º, 9º e 6º postos nas três finais.

Em jeito de balanço, o piloto português afirmaria que “a velocidade estava lá, nas caí demasiadas vezes. Caí mais em Newcastle do que em todo o resto da época, De um modo geral estou contente com a época e o 7º lugar no campeonato. Senti-me muito melhor do que alguns resultados podem mostrar, e quero continuar a trabalhar para chegar onde sei que consigo estar”.

Obrigado Diogo, pela garra e talento com que representaste as nossas cores!



O pódio de Budapeste, com Diogo Vieira em 3º lugar da geral após ter terminado as três finais da noite em P3, P2 e P6.



‘MINIS’ ABRIRAM A ÉPOCA

Góis recebeu a prova de abertura do Campeonato Nacional de Mini Enduro - Jetmar.

Na véspera da segunda ronda do Campeonato Nacional de Enduro – CFL, o Góis Moto Clube foi também o anfitrião da jornada inaugural do Campeonato Nacional de Mini Enduro – Jetmar, o 4º Mini Enduro de Góis – Paraíso do Todo-o-Terreno’.

Começava assim esta competição que conta com um calendário de seis rondas, três delas integradas nos fins de semana de provas do Nacional de Enduro (Góis, Tábua e Souselas) e outras tantas nos fins de semana de jornadas do Campeonato Nacional de Enduro Sprint – Moto Espinha (Figueira da Foz, Penacova e Castelo Branco).

Para este início de campeonato apresentaram-se 41 inscritos, divididos pelas três classes do Mini Enduro (Juniiores, Juvenis e Infantis) e pelas categorias do Troféu de Clássicas, esta com um número de participantes animador, que compunha quase metade da lista de inscritos (19 pilotos). Neste arranque da época, não participou nenhuma piloto no Troféu de Promo Senhoras. Viriam a terminar a prova um total de 27 pilotos.

Os pilotos tinham pela frente um percurso de 22 km, a cumprir em quatro voltas pelos Juniores e Juvenis e em três voltas pelas classe de Infantis, Promo Senhoras e Clássicas, incluindo duas especiais cronometradas por volta (uma Cross Test e uma Enduro Test).





No topo da página, dois dos pódios dos mais 'experientes' pilotos das Clássicas. Em cima, Santiago Pereira. Na imagem de abertura Simão Severino (17) e, na foto por baixo, Domingos Cunha (56)

A zona de assistência e parque fechado estavam instaladas na Carvalhinha, junto ao crossódromo, com a Cross Test a realizar-se a cerca de 500 metros, num traçado de 4 km em terreno com pequenos relevos e aproveitando uma parte da pista de MX. Já a Enduro Test, a 4,7 km do paddock na localidade de Casalinho de Baixo, foi desenhada em terreno misto e tinha 7 km de extensão.

Na fase inicial da prova o percurso estava ainda húmido e algo escorregadio, com algumas secções mais 'traíçoiras', mas, beneficiando de um dia em que o Sol esteve sempre presente, as condições foram melhorando progressivamente no decorrer da prova, com o terreno a secar e a facilitar assim a tarefa dos pilotos, contribuindo ainda para a afluência de público, que foi assinalável.

Também as lutas pelos lugares da frente foram aquecendo ao longo do dia, com o Campeão em título da classe Juniores, Domingos Cunha (Yamaha), a segurar a liderança desde a primeira especial, mas sempre com forte oposição de um trio formado por Tomás Santos (GasGas), Afonso Cruz (KTM) e Rui Sousa (Fantic). Vencendo quatro das oito especiais, Domingos Cunha acabou por triunfar com 37,01s de vantagem sobre Tomás Santos, o mais rápido em três especiais, mas que só na derradeira especial conseguiu desalojar Afonso Cruz do 2º posto, relegando-o para o lugar mais baixo do pódio.

Nos Juvenis, bom despique também entre Simão Severino (Yamaha), Tiago Oliveira Castro (TM) e Gustavo Pitschieller (KTM). Este último seria o mais rápido em

metade das especiais, mas o tempo perdido nas restantes relegou-o para o 3º posto, a 1m55s do vencedor, Simão Severino, e a somente 3,27s do 2º colocado, Tiago Castro.

Na classe dos mais novos, a menos frequentada, Santiago Pereira (Yamaha) levou a melhor em cinco das seis especiais para vencer entre os Infantis com algum conforto face a Luís Ribeiro (KTM) e Gabriel Xavier (Yamaha).

Finalmente, nas clássicas, triunfos para Luís Guerra na classe 1, Vítor Barbosa na 2, Manuel Moura na classe 3, Ricardo Mendes na 4 e Renato Lourenço na 5.

O Campeonato Nacional de Mini Enduro – Jetmar prossegue a 8 de junho em Tábua e, depois, a 29 do mesmo mês em Souselas, após o que regressará já a par do Enduro Sprint, a 28 de setembro na Figueira da Foz, terminando em novembro com as rondas de Penacova (dia 16) e Castelo Branco (dia 30).



Nacional de Mini Enduro: os pódios de Juvenis (em cima à esquerda), Juniores (esquerda) e Infantis (direita)



OS NÚMEROS DA SINISTRALIDADE

Assente nos mais recentes dados fornecidos pela Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, apresentamos algumas das conclusões da Comissão de Mobilidade da FMP, relativas à sinistralidade.

A pesar do aumento exponencial do número de motos em circulação no nosso país, que subiu 53% entre 2010 e 2022, bem como do restante parque circulante, considerando o número de seguros válidos, a sinistralidade rodoviária com ocupantes de motos teve uma redução ainda mais significativa, conforme se pode verificar no gráfico em anexo.

O extenso relatório apresentado pela Comissão de Mobilidade da Federação de Motociclismo de Portugal, cujas principais conclusões aqui referimos, baseia-se nos mais recentes dados fornecidos pela Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR) no final de 2023 e que reportam apenas até ao final de 2022, refletindo a evolução da sinistralidade rodoviária em motociclos e ciclomotores.

Apesar dos progressos assinaláveis na redução do número de acidentes com vítimas mortais, a sinistralidade rodoviária continua a ser uma consequência grave de diversos problemas que estão, direta ou

indiretamente, ligados aos costumes e à mentalidade da sociedade em que vivemos. Estes fatores levam os utentes das estradas à prática de comportamentos de risco e, no plano estrutural, refletem-se na ausência de qualidade e segurança das estradas onde mais se circula e onde o interesse económico continua a prevalecer face à prevenção da sinistralidade. A identificação e análise dos fatores que potenciam a probabilidade de ocorrência de sinistros são cruciais para a sua compreensão e prevenção.

Em 2023, as estatísticas publicadas pela ANSR para vítimas a 30 dias referentes aos anos de 2019, 2020, 2021 e 2022 passaram a incluir as Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira, 'inflacionando' desta forma o número de vítimas relativamente aos anos anteriores a 2019 e impossibilitando-nos de diferenciá-las das ocorridas no Continente. O número de vítimas mortais a 30 dias que tínhamos registado para 2019 e 2020, passa assim de 150 para

163 e de 138 para 142 respetivamente. Em 2022 registaram-se mais 33 mortes face a 2021. De notar que, nesse período, registou-se um aumento de 37247 motociclos e ciclomotores com seguro e um aumento de 169.386 ligeiros e pesados com seguro. Analisando o número de mortes a 30 dias no período de 2010 a 2022, constatamos um decréscimo do número de fatalidades de cerca de 14% (203 em 2010 para 175 em 2022). Este decréscimo é ainda mais relevante considerando que em igual período houve um muito significativo aumento de 53% do parque circulante de motociclos e ciclomotores (de 499.378 em 2010 para 764.748 em 2022). Em 2010 tínhamos cerca de quatro mortes (condutores e passageiros) por 10.000 motociclos e ciclomotores com seguro e, em 2022, esse número baixou para cerca de metade: 2,3 mortes por 10.000 motociclos e ciclomotores com seguro.

Nota: Nos anos 2019 e 2020 a ANSR não publicou o número de vítimas a 24 horas desta categoria de

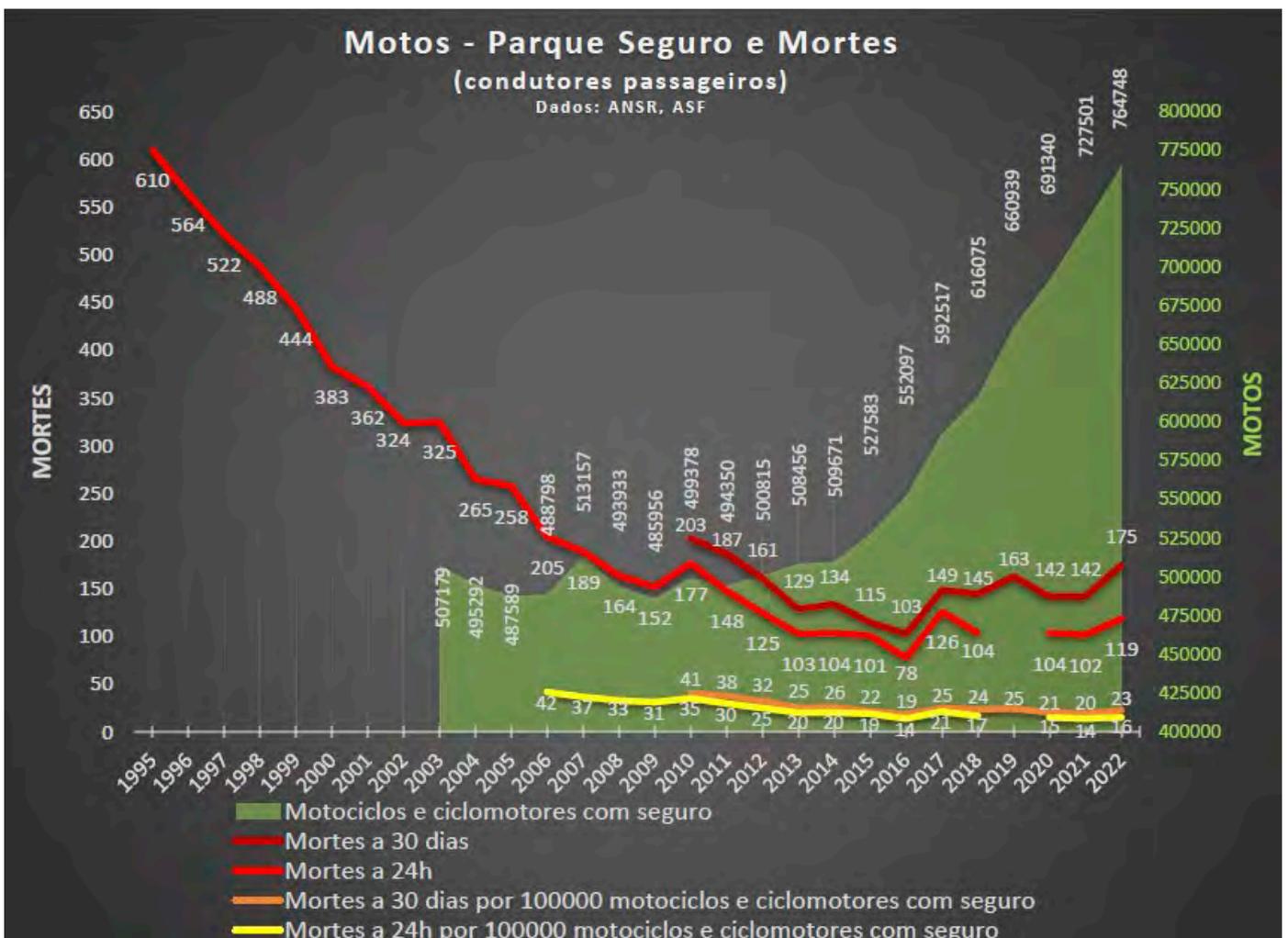
veículos, divulgando apenas o número de vítimas a 30 dias que teve o início da sua publicação em 2010. A nosso pedido, em 2021 foi-nos fornecido o número de vítimas a 24 horas mas apenas para o ano de 2020 no Continente.

Numa altura em que se assiste ao aumento significativo do parque circulante, era expectável que o número de vítimas mortais acompanhasse a evolução crescente do parque circulante, contudo, não é isso que acontece. Consta-se ainda que, salvo

algumas exceções, a evolução anual do número de dias de chuva é inversamente proporcional ao número de mortes em acidentes de moto - a identificação e análise dos fatores que potenciam a ocorrência de sinistros são cruciais para a sua compreensão e prevenção. Assim, em 2017 registou-se uma média de apenas 94 dias de chuva, o que potenciou o aumento do número de quilómetros percorridos e, com isso, um número atípico de sinistros e vítimas mortais. Curiosamente, mais chuva é sinónimo de menos mortes (com chuva circulam menos motos), pois a ocorrência de sinistros está diretamente relacionada com o número de quilómetros percorridos.

Na secção do relatório da Comissão de Mobilidade da FMP relativa às recomendações, lê-se que: as metas impostas para o número de vítimas na estrada e a análise da sua evolução devem sempre acompanhar a evolução do universo em que estas ocorrem. Não devem ser ignorados

os fatores causais. Medidas preventivas devem centrar-se ao nível dos ingredientes causais. A identificação e o estudo dos fatores que potenciam a probabilidade de ocorrência de sinistros são cruciais para a sua compreensão e prevenção. A redução da sinistralidade obtém-se com a implementação de medidas centradas nos ingredientes causais. A identificação dos ingredientes causais passa pelo registo, sinistro a sinistro, das respetivas causas e não apenas das suas características. Todos os sinistros são reportados, assim como o número de vítimas, mas as suas causas não. Assim jamais poderemos ter um programa de prevenção sério, capaz de dar resposta às necessidades da implementação de medidas preventivas eficazes. É crucial termos acesso às causas dos sinistros, a não divulgação das causas concretas dos sinistros dá lugar a todo o tipo de especulações e implementação de medidas desajustadas e geradoras de injustiça. Um exemplo de uma medida concreta de combate à sinistralidade rodoviária é o incentivo à circulação em estradas mais seguras, algo difícil de acontecer com os elevados preços praticados nas portagens e com a alternativa dada aos condutores: seguir por estradas secundárias com elevados índices de sinistralidade sem manutenção e limpeza das vias. A eficácia da redução da sinistralidade obtém-se com a implementação de medidas preventivas e não com medidas repressivas. A repressão deve dar lugar à prevenção com a implementação de medidas preventivas centradas nos ingredientes causais dos acidentes.





Internacionais

Mundial de Super Enduro

5ª prova – Hungria – Budapeste

3º/2º/6º Diogo Vieira (GasGas)

6ª prova – Bulgária – Sofia

5º/8º/6º Diogo Vieira (GasGas)

Taça do Mundo FIM de Corridas em Areia

1ª prova – Enduropale du Touquet, França

17º (Moto) Ricardo Freire (Honda)

Taça do Mundo FIM de Bajas

1ª prova – Saudi Baja, Arábia Saudita

5º (1º Veteranos) Pedro Bianchi Prata (Honda)

Nacionais

Campe. Nacional de Mini Enduro – Jetmar

1ª prova – Góis

INFANTIS

- 1º Santiago Pereira (Yamaha)
- 2º Luís Ribeiro (KTM)
- 3º Gabriel Xavier (Yamaha)

JUVENIS

- 1º Simão Severino (Yamaha)
- 2º Tiago Castro (TM)
- 3º Gustavo Pitschieller (KTM)

JUNIORES

- 1º Domingos Cunha (Yamaha)
- 2º Tomás Santos (GasGas)
- 3º Afonso Cruz (KTM)

- 4º Rui Sousa (Fantic)
- 5º Luís Brandão (KTM)
- 6º Vasco Salgado (Yamaha)
- 7º Filipe Saúde (KTM)
- 8º Martim Caetano (Yamaha)
- 9º Luís Gama (Yamaha)
- 10º Rodrigo Pinto (Fantic)

CLÁSSICAS 1

- 1º António Silva (KTM)
- 2º Luís Guerra (Suzuki)
- 3º João Fragoso (Honda)

CLÁSSICAS 2

- 1º Vítor Barbosa (Honda)

CLÁSSICAS 3

- 1º Manuel Moura (Honda)
- 2º António Oliveira (Honda)
- 3º Filipe Silva (Honda)
- 4º Ricardo Oliveira (KTM)

CLÁSSICAS 4

- 1º Ricardo Mendes (Honda)
- 2º José Ferreira (Honda)
- 3º Hugo Gonçalves (Suzuki)

CLÁSSICAS 5

- 1º Carlos Lourenço (Honda)

Campeonato Nacional de Enduro - CFL

2ª prova – Góis

ELITE

- 1º Brad Freeman (Beta) E2
- 2º Julien Roussaly (Sherco) E2
- 3º Nathan Watson (Beta) E2
- 4º Jamie McCanney (Husqvarna) E1
- 5º Diogo Ventura (Beta) E2
- 6º Harry Edmonson (Beta) E1
- 7º Luís Oliveira (Yamaha) E1
- 8º Renato Silva (Beta) E2
- 9º Bruno Charrua (GasGas) E1

- 10º Frederico Rocha (Rieju) E1
- 11º Francisco Leite (Sherco) E1
- 12º Ricardo Wilson (Rieju) E2
- 13º André Sérgio (Beta) E1
- 14º Norberto Teixeira (Yamaha) E1

OPEN

- 1º Rúben Ferreira (Beta) Open1
- 2º José Borges (GasGas) Open2
- 3º Filipe Oliveira (Beta) Open2
- 4º Gonçalo Jesus (Husqvarna) Open1
- 5º Emanuel Costa (GasGas) Open2
- 6º Francisco Salgado (GasGas) Open1
- 7º Marco Correia (Sherco) Open2
- 8º Tiago Sousa (Beta) Open2

SENHORAS

- 1º Vilde Holt (Husqvarna)
- 2º Mariana Afonso (Fantic)
- 3º Francisca Henriques (Sherco)

VERDES

- 1º Luís Cardoso (Beta) V2
- 2º Igor Domingos (Yamaha) V2
- 3º Fábio Magalhães (Honda) V1
- 4º Gonçalo Rodrigues (GasGas) V2
- 5º João Coutinho (GasGas) V1
- 6º Hélio Santos (Kawasaki) V1
- 7º Diogo Nogueira (Beta) V2
- 8º Marco Vicente (Beta) V2
- 9º André Beato (Honda) V1
- 10º Hélder Fernandes (Rieju) V3
- 11º Diogo Valença (GasGas) V1
- 12º João Rafael (GasGas) V2
- 13º Vasco Quaresma (Honda) V1
- 14º Tomás Alves (Husqvarna) V1
- 15º Tiago Rodrigues (Beta) V3

YOUTH CUP

- 1º Tomás Rodrigues (Yamaha)
- 2º António Nobre (Sherco)
- 3º Lucas Espinha (Beta)



- 4º Marco Costa (Beta)
- 5º Fábio Henriques (KTM)

PROMOÇÃO

- 1º Hugo Matos (GasGas)
- 2º Rui Sousa (Fantic)
- 3º Alexandre Ferreira (Fantic)
- 4º Pedro Pessoa (Honda)
- 5º Tiago Silva (Husqvarna)
- 6º Duarte Areosa (Husqvarna)
- 7º Diogo Pais (Husqvarna)
- 8º Miguel Morais (Husqvarna)
- 9º José Batalim (Beta)
- 10º João Quaresma (Honda)
- 11º Adelino Fernandes (Sherco)
- 12º António Bica (KTM)
- 13º Daniel Alves (KTM)
- 14º Daniel Miranda (Beta)
- 15º João Cruz (Sherco)

SUPER VETERANOS

- 1º Cláudio Belchior (KTM)
- 2º Albano Mouta (GasGas)
- 3º Tony Carvalho (Beta)
- 4º Rui Ribeiro (KTM)
- 5º Eduardo Neves (KTM)
- 6º Alberto Oliveira (Beta)
- 7º Nuno Sta. Bárbara (Husqvarna)
- 8º Paul Prowse (Beta)

VETERANOS

- 1º Gil do Carmo (Honda)
- 2º Manuel Moura (Yamaha)
- 3º Hélder Ribeiro (KTM)
- 4º Pedro Durães (KTM)
- 5º José Silva (Beta)
- 6º Bruno Freitas (GasGas)
- 7º Celso Moreira (Husqvarna)
- 8º Carlos Ferreira (GasGas)
- 9º Dário Santos (Husqvarna)

- 10º Tiago Simões (Husqvarna)
- 11º Miguel Cação (KTM)

Campeonato Nacional de Mini Baja

1ª prova – Ferreira do Zêzere

INFANTIS

- 1º Santiago Pereira (Yamaha)
- 2º Martim Alves (Yamaha)
- 3º Gabriel Xavier (Yamaha)
- 4º Vicente Caiiro (Yamaha)
- 5º Gustavo Ferreira (Yamaha)

INICIADOS

- 1º Gustavo Pitschieller (KTM)
- 2º Rodrigo Neves (KTM)
- 3º Francisco P. Nunes (Yamaha)
- 4º João Ferreira (Yamaha)
- 5º Tiago Cotrim (Kawasaki)

JUVENIS

- 1º Domingos Cunha (Yamaha)
- 2º Luís Brandão (KTM)
- 3º António Feliciano (Yamaha)
- 4º Martim Caetano (Yamaha)
- 5º Rafael Dias (Husqvarna)
- 6º Rafaela Nunes (Yamaha)

Campeonato Nacional de Motocross MX50

1ª prova – Carvoeira

- 1º/1º Lucas Araújo (KTM)
- 2º/2º Edgar Salustiano (GasGas)
- 6º/3º Rodrigo Garcia (KTM)
- 5º/4º Tomás Gomes (KTM)
- 3º/7º Diego Loureiro (KTM)
- 4º/6º Enzo Mateus (KTM)
- 8º/5º Duarte Machado (KTM)
- 7º/10º Rodrigo Matos (KTM)
- 11º/9º Miguel Côte-Real (KTM)
- 9º/11º Santiago Martins (Husqvarna)

- 14º/8º Santiago Cunha (Husqvarna)
- 10º/12º Vicente Lindo (KTM)
- 12º/13º Tomás Mateus (GasGas)
- 13º/14º Joana Simões (GasGas)
- 15º/15º Diogo Moura (KTM)
- 16º/16º Gustavo Mateus (Husqvarna)
- 17º/17º Rodrigo Gomes (Husqvarna)
- 19º/18º Skylar Hughes (KTM)
- 18º/19º Benjamim Bernhardt /KTM)
- 20º/20º Mª Alice Rodrigues (Yamaha)

Campeonato Nacional de Motocross MX65

1ª prova – Carvoeira

- 2º/1º Guilherme Gomes (Yamaha)
- 1º/2º Francisco Fernandes (Yamaha)
- 3º/3º Santiago Pereira (Yamaha)
- 4º/7º Nate Santos (Husqvarna)
- 8º/5º Edgar Póvoa (Yamaha)
- 7º/6º Martim Alves (Yamaha)
- 5º/8º Isaac Santos (KTM)
- 6º/12º Maria Inês (Yamaha)
- 9º/11º Salvador Campino (Yamaha)
- 11º/10º Vicente Caiiro (Yamaha)
- /4º Martim Agostinho (GasGas)
- 12º/13º Clara Câmara (KTM)
- 17º/9º Leonardo Martins (KTM)
- 13º/14º Troy Santos (Yamaha)
- 10º/17º Duarte Barbosa (KTM)
- 15º/16º Daniel Melo (Husqvarna)
- 19º/15º Gabriel Xavier (Yamaha)
- 16º/18º Salvador Trindade (Yamaha)
- 14º/20º Afonso Torcato (Yamaha)
- 18º/19º Marcus Gouveia (Yamaha)
- 20º/- Diego Almeida (KTM)

Todos os resultados encontram-se publicados na íntegra em www.fmp.pt



Da primeira prova à subida ao Pódio

O Motociclismo tem todo o nosso apoio.

Os Jogos Santa Casa são o principal Patrocinador da Federação de Motociclismo de Portugal, das 6 Seleções Nacionais Seniores, das etapas Portuguesas do Mundial de Enduro e da Taça do Mundo de Bajas. Apoiam também ações de prevenção rodoviária.

 **JOGOS**
SANTACASA
uma boa aposta

www.jogossantacasa.pt