

REGULAMENTO CAMPEONATO NACIONAL SUPERMOTO

2026



Aprovado pela Direção em 24 de março de 2026

ÍNDICE

1. CONDIÇÕES GERAIS, OBRIGAÇÕES E RESPONSABILIDADE
 2. REQUISITOS
 3. OFICIAIS E PROCEDIMENTOS
 4. JÚRI
 5. MOTOS ADMITIDAS
 6. CLASSES
 7. PILOTOS ADMITIDOS
 8. INSCRIÇÕES
 9. NÚMEROS DE COMPETIÇÃO
 10. REGULAMENTO PARTICULAR
 11. VERIFICAÇÕES DOCUMENTAIS
 12. VERIFICAÇÕES TÉCNICAS
 13. TREINOS E QUALIFICAÇÃO PARA A CORRIDA
 14. GRELHA DE PARTIDA
 15. CORRIDAS
 16. PROCEDIMENTO DE PARTIDA
 17. INTERRUPTÃO DE UMA CORRIDA E NOVA PARTIDA
 18. SINAIS – BANDEIRAS
 19. COMPORTAMENTO DURANTE AS SESSÕES DE TREINOS E A CORRIDA
 20. FINAL DA CORRIDA E CLASSIFICAÇÃO
 21. COMPORTAMENTO À CHEGADA
 22. PONTUAÇÕES E CLASSIFICAÇÃO NO CAMPEONATO OU TROFÉU
 23. PROTESTOS E RECLAMAÇÕES
 24. RECURSOS
- ANEXO 1 – REGULAMENTO TÉCNICO - CAMPEONATO NACIONAL DE SUPERMOTO
- ANEXO 2 – REGULAMENTO CAMPEONATO NACIONAL R12
- ANEXO 3 – REGULAMENTO TROFÉU MINI CUP
- ANEXO 4 – REGULAMENTO TÉCNICO TROFÉU MINI CUP

1. CONDIÇÕES GERAIS, OBRIGAÇÕES E RESPONSABILIDADE

Todos os eventos ou provas (manifestações desportivas) do Campeonato Nacional de Supermoto (CNSM) devem respeitar e cumprir os seguintes códigos e regulamentos (doravante e no seu conjunto referidos como “Regulamentação de Supermoto”):

- Regulamento Particular do evento (RP);
- Regulamento do Campeonato Nacional de Supermoto;
- Código Desportivo FMP;
- Regulamento Disciplinar FMP;
- Código Médico FMP;
- Regulamento Antidopagem FMP;
- Código Ambiente FMP;
- Regulamento de Prevenção de Manifestações de Violência no Motociclismo;
- Regulamento de Imagem FMP.

O Regulamento do CNSM estabelece o quadro regulamentar aplicável a todos os eventos do CNSM e compreende, sob a forma de anexos, os regulamentos técnicos das classes do CNSM e os regulamentos dos Troféus que se disputam com o CNSM.

A regulamentação desportiva e técnica que vigora é a que está publicada no site oficial da Federação de Motociclismo de Portugal (FMP) (www.fmp.pt).

Todos os pilotos, equipas e seus elementos, promotor, organizadores, oficiais e outros participantes nos eventos do CNSM comprometem-se a respeitar e cumprir a “Regulamentação de Supermoto”, 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 cumprem a “Regulamentação de Supermoto”, podendo o mesmo ser penalizado pelo comportamento indevido dessas pessoas.

Os pilotos, os elementos das suas equipas, e demais intervenientes nas provas do CNSM exoneram a FMP, o Organizador, 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 dos eventos do CNSM, renunciando ao eventual direito de reclamação ou ação.

Os pilotos, os elementos das suas equipas, e demais intervenientes nas provas do CNSM reconhecem e concordam que participam nas provas do CNSM 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 do CNSM.



O Regulamento do Campeonato Nacional de Supermoto inclui os seguintes anexos:

Anexo 1 – Regulamento Técnico – Campeonato Nacional de Supermoto

Anexo 2 – Regulamento Campeonato Nacional R12

Anexo 3 - Regulamento Troféu Mini Cup

Anexo 4 -Regulamento Técnico Troféu Mini Cup

2. REQUISITOS

2.1. Percurso

- a.** O percurso terá de ser homologado pela FMP, deverá ter no mínimo 70% em alcatrão, e um perímetro entre 1Km e 2Km.
- b.** A largura no ponto mais estreito do percurso não deverá ser inferior a 6 metros (largura de pista utilizável). A reta de meta terá uma largura mínima de 8 metros e a distância da linha de meta à primeira curva não deverá ter menos de 30 metros nem mais de 100 metros. O espaço vertical livre entre a pista e qualquer obstáculo superior (ponte, árvores, etc.) não deverá ser inferior a 3 metros.

2.2. Inspeção do Circuito

- a.** O Organizador do evento deverá proporcionar à FMP uma inspeção ao circuito onde deseja realizar a manifestação desportiva.
- b.** Para esta inspeção o Organizador do evento deverá apresentar uma planta do circuito com, nomeadamente: indicação das partes de alcatrão e de terra e respetivas medidas; localização do Secretariado; plano de Segurança Médica com o posicionamento dos meios utilizados; indicação das vias de saída do Parque de Trabalho; instalações sanitárias para pilotos e para o público; locais para o público; serviços de alimentação e outros julgados necessários para a realização da manifestação desportiva.

2.3. Segurança

Por princípio as manifestações desportivas que constituem o Campeonato Nacional de Supermoto são realizadas em kartódromos, podendo também ocorrer em espaços públicos preparados para o efeito. Em qualquer dos casos, devem estar asseguradas, pelo menos, as seguintes condições:

- a.** As zonas de partida, de chegada e de parque de trabalho, bem como todo o percurso devem estar delimitados e protegidos de forma a impedir a entrada do público.
- b.** As zonas de público devem estar delimitadas, protegidas e afastadas do percurso o suficiente para garantir a segurança do público e dos pilotos.
- c.** A segurança passiva do circuito deve ser garantida por materiais adequados.

2.4. Segurança Médica

O Organizador deverá providenciar o seguinte dispositivo mínimo de segurança médica:

- a. Um Chefe de Serviços Médicos (Médico-Chefe), responsável dos meios médicos e paramédicos. O seu contacto direto deve constar do regulamento particular da prova.
- b. Equipas de socorro apeadas, dispostas ao longo do circuito, compostas no mínimo por dois elementos com formação em socorrismo ou técnicas de emergência médica, em número e nos locais referidos no relatório de homologação do circuito, devendo estar equipados com maca, material de primeiros socorros e comunicação via rádio.
- c. Um veículo tipo C – ambulância de suporte básico de vida.
- d. Um veículo tipo B – ambulância de suporte avançado de vida, que deverá assegurar a eventualidade de centro de reanimação móvel.
- e. Sistema de comunicações rádio com canal dedicado e com acesso ao Diretor de Prova.

2.5. Parque de Trabalho (Boxes)

- a. O Parque de Trabalho tem de ser delimitado e deve ter espaço suficiente para os pilotos participantes na corrida e respetivos assistentes. Este Parque serve para a assistência antes, durante e depois das mangas da corrida.
- b. O Parque de Trabalho deve ter pelo menos dois acessos: um de entrada vindo da pista e outro de saída para a pista.
- c. É proibida a circulação em sentido contrário ao da prova.
- d. É interdita a circulação nas boxes de veículos que não sejam pertencentes à prova independentemente do seu tipo de locomoção. Excepção dos veículos de socorro.

2.6. Zona de Partida – Grelha de partida

- a. A grelha de partida é formada por várias linhas equidistantes de 5 a 9 metros, tendo cada linha 2 a 3 posições e com uma distância de 1 a 2 metros entre cada posição da mesma linha, conforme definido no relatório de homologação do circuito.
- b. A *pole position* é definida no relatório de homologação do circuito.
- c. O número de participantes admitidos às sessões de treinos e às corridas está definido no relatório de homologação do circuito.

2.7. Comissários de Pista

- a. A presença de comissários de pista, nos postos de sinalização e de intervenção, será em número e nos locais definidos no relatório de homologação do circuito. A idade mínima para os comissários é de 16 anos.
- b. Cada posto de Comissários deverá ter o seguinte material:
 - um conjunto de bandeiras;

- vassouras (para os postos na zona de alcatrão);
- extintor;
- pó absorvente (para os postos na zona de alcatrão);
- rádio;
- caneta e folhas de relatório.

c. Deve ser nomeado um chefe de pista (responsável pela manutenção da pista e auxílio aos comissários) que deverá estar em contacto com o Diretor de Prova e com o Delegado da FMP.

2.8. Serviço de Cronometragem

Um serviço eletrónico de cronometragem com capacidade de medição até ao milésimo de segundo. O sistema de cronometragem é obrigatoriamente por “transponders” e poderá estar associado a um sistema que permita a visualização dos dados em tempo real.

2.9. Sistema de comunicações

Um sistema de comunicações rádio eficiente e funcional.

2.10. Área administrativa

a. Um espaço, coberto e fechado, para o Secretariado adequado à preparação e ao acompanhamento da manifestação desportiva;

b. Uma sala para as reuniões do Júri, com o material adequado ao efeito e, se possível, equipada com monitores de TV que, pelo menos, apresentem os dados emitidos pelo sistema de cronometragem.

2.11. Seguro de responsabilidade civil

O Organizador deverá contratar um seguro de Responsabilidade Civil para prova desportiva motorizada, que cumpra a legislação em vigor para este tipo de eventos, nomeadamente o disposto nos artigos 12º e 13º do Decreto-lei 291/2007, de 21 de Agosto.

3. OFICIAIS E PROCEDIMENTOS

A direção, supervisão e acompanhamento do evento é assegurada pelos oficiais de prova a seguir indicados:

- Delegado da FMP;
- Comissário Desportivo;
- Diretor de Prova (*Clerk of Course*);
- Comissário Técnico;
- Secretário;
- Chefe da equipa de cronometragem;

- Relações com os concorrentes;
- Outros Oficiais

3.1. Delegado da FMP

O Delegado da FMP é titular de licença desportiva de diretor de prova e compete-lhe:

- a. presidir às reuniões do Júri;
- b. assegurar o cumprimento da “Regulamentação de Supermoto”;
- c. supervisionar todos os aspetos relacionados com a segurança;
- d. fixar as horas das reuniões do Júri, convocar reuniões extraordinárias e definir a agenda;
- e. convidar para participar nas reuniões do Júri, sem direito a voto, quem entender adequado.

3.2. Comissário Desportivo

O Comissário Desportivo é um elemento com licença desportiva de diretor de prova ou de oficial FMP que a convite do Organizador do evento deve assegurar que a “Regulamentação de Supermoto” é respeitada.

3.3. Diretor de Prova (*Clerk of the Course*)

O Diretor de Prova é indicado pelo Organizador do evento. É titular de licença desportiva de diretor de prova FIM e compete-lhe:

- a. assegurar que o circuito está em boas condições e que todos os imperativos legais para a realização do evento estão cumpridos;
- b. assegurar que os comissários, serviços de segurança e médico estão nos locais indicados no relatório de homologação até 10 minutos antes do horário de início das atividades de cada dia do evento;
- c. realizar com o Delegado da FMP uma volta de inspeção ao circuito antes do início das atividades de cada dia e com o dispositivo mencionado em b. *supra*;
- d. propor ao Júri que um piloto, por razões de segurança, não participe no evento;
- e. fazer cumprir com a “Regulamentação de Supermoto”;
- f. receber os protestos e as reclamações e remetê-los sem demora ao Júri;
- g. receber os relatórios dos oficiais, bem como todos os dados necessários para apresentar o seu relatório ao Júri;
- h. quando entender necessário e em qualquer momento do evento, solicitar a um piloto que se submeta a um exame médico e fazer chegar o resultado desse exame ao Júri;
- i. aprovar, assinar e mandar publicar, com indicação da hora, os resultados provisórios (treinos, *warm-up*, grelhas de partida e corridas) do evento;
- j. atuar como *starter*.

3.4. Comissário Técnico

O Comissário Técnico é indicado pelo Organizador do evento. É titular da licença desportiva de comissário técnico FIM e compete-lhe:

- a. verificar que as motos e os equipamentos dos pilotos estão conforme o definido nos regulamentos aplicáveis;
- b. comunicar o resultado das suas verificações ao Delegado da FMP.

3.5. Secretário

O Secretário é indicado pelo Organizador do evento e compete-lhe:

- a. providenciar que os elementos do Júri e da Direção de Corrida são adequadamente assistidos durante o evento;
- b. secretariar as reuniões do Júri;
- c. manter atualizado o Quadro Oficial;
- d. controlar as presenças no briefing.

3.6. Chefe da equipa de cronometragem

Os principais deveres do chefe da equipa de cronometragem são:

- a. No final de cada sessão de treinos entregar ao Diretor de Prova um registo ordenado, por ordem crescente, do melhor tempo por volta de cada piloto.
- b. No final da última sessão de treinos cronometrados entregar ao Diretor de Prova um registo com o conjunto dos tempos das sessões de treinos cronometrados ordenado por ordem crescente do melhor tempo por volta de cada piloto.
- c. No final de cada corrida entregar ao Diretor de Prova um registo com a classificação da corrida, de acordo com o definido no artigo 20º, complementado com a indicação do melhor tempo por volta de cada piloto e com o tempo que cada piloto demorou para completar a corrida.
- d. Entregar no Secretariado o registo dos tempos realizados pelos pilotos em cada volta (volta-a-volta) nas sessões de treinos, *warm-up* e na corrida.

3.7. Relações com os Concorrentes

O Relações com os Concorrentes tem como principais tarefas prestar informações aos pilotos e manter com eles um papel de concertação, nomeadamente:

- a. Responder às questões dos pilotos e equipas;
- b. Dar informações complementares, relativas à regulamentação e ao desenrolar da corrida;

- c. Auxiliar a Direção de Corrida em todos os processos de notificação e convocação de pilotos;
- d. Evitar que cheguem ao Diretor de Prova quaisquer pedidos que possam encontrar solução satisfatória através das suas explicações precisas. Excluem-se desta ação, os casos de reclamação e protesto.

3.8. Outros oficiais

Médico chefe e outro pessoal técnico de saúde, comissários de pista, de Parque de Trabalho, e pessoal de segurança necessários para que o evento decorra de forma eficiente e fluída.

4. JÚRI

4.1. O Júri é composto pelos seguintes oficiais:

- a. Delegado FMP, que preside às reuniões
- b. Director de Prova (*Clerk of the Course*)
- c. Comissário Desportivo
- d. Comissário Técnico (sem direito de voto)
- e. Médico Chefe (sem direito de voto).

4.2. As decisões do Júri são tomadas por votação por maioria simples. Em caso de empate o Delegado da FMP tem voto de qualidade.

4.3. O quórum para uma reunião do Júri é dos 3 (três) elementos votantes.

4.4. O Júri deve reunir antes da primeira sessão de treinos, no final de cada dia de treinos, no final das corridas e sempre que necessário. Das reuniões deverão ser lavradas as respetivas atas.

4.5. O Júri tem as seguintes funções:

- a. assegurar que o evento se realiza de acordo com as regras e procedimentos estabelecidos na “Regulamentação de Supermoto”;
- b. aprovar emendas ou aditamentos ao Regulamento Particular e certificar que estes são divulgados aos pilotos e equipas;
- c. receber os relatórios dos vários oficiais de prova referentes, nomeadamente, às verificações documentais e técnicas, treinos e corridas;
- d. decidir sobre os protestos e reclamações apresentados durante o evento;
- e. cancelar o evento, no todo ou em parte, por razões de segurança;
- f. recusar a participação de um piloto no evento por razões de segurança;
- g. homologar as classificações das corridas.

5. MOTOS ADMITIDAS

5.1. São admitidas as motos que cumpram com as especificações técnicas contidas nos anexos técnicos.

5.2. Um piloto só pode apresentar uma moto nas verificações técnicas.

6. CLASSES

O CNSM compreende as seguintes competições e classes:

Campeonato / Troféu	Classe
Campeonato	Supermoto
Campeonato	Minisupermoto
Campeonato	R12
Troféu	Mini Cup

7. PILOTOS ADMITIDOS

7.1. O CNSM é um Campeonato Open e nas competições das classes do CNSM podem participar os pilotos titulares das Licenças Desportivas emitidas pela FMP a seguir apresentadas:

- Geral
- Supermoto
- Mini Supermoto
- Mini Geral

Os pilotos estrangeiros titulares de licença internacional FIM ou de licença desportiva de Supermoto da respectiva federação nacional acompanhada da autorização de participação (*start permission*).

7.2. Idades

As idades mínima e máxima para a participação nas classes do CNSM é a seguinte:

Campeonato / Troféu	Classe	Idade mínima	Idade máxima
Campeonato	Supermoto	14 anos **	
Campeonato	Minisupermoto	6 anos	
Campeonato	R12	6 anos	
Trofeu	Mini Cup	6 anos	12 anos

* Com menos de 16 anos tem de correr na subclasse “Junior”

7.2.1. A classe Supermoto inclui as seguintes subclasses:

- a) “Rookie”: pilotos que participem pelo primeiro ano no CNSM.
- b) “Master 45”: pilotos com 45 anos de idade ou mais
- c) “Junior”: pilotos com idades compreendidas entre os 1 e os 20 anos que participam no CNSM com motos de cilindrada máxima 250cc

7.2.2. A classe Mini Supermoto inclui as seguintes sub classes

- a) Sub-classe **C** conforme regulamento técnico
- b) Sub-classe **X** conforme regulamento técnico
- c) Sub-classe Feminina conforme regulamento técnico

7.2.3. A Classe Mini Cup inclui as seguintes sub-classes :

- a) 90
- b) 110

7.2.4. A idade mínima afere-se na data do início do evento (verificações documentais).

Excepcionalmente a Comissão pode permitir que um(a) piloto com experiência limitada participe com 1 ano a mais na idade máxima do que o permitido pelo regulamento. Do mesmo modo, poderá permitir a um(a) piloto com 1 ano a menos na idade mínima desde que tenha experiência e capacidade demonstrada para participar na classe imediatamente acima.

7.2.5 O limite da idade máxima afere-se no dia 1 de janeiro do ano do campeonato ou troféu (o piloto pode participar até ao final do ano em que atinge a idade máxima).

7.2.6. Pilotos com idade superior a 50 anos devem juntar ao pedido da licença desportiva o atestado médico de aptidão para a prática desportiva de motociclismo, em impresso do IPDJ, incluindo eletrocardiograma de esforço.

8. INSCRIÇÕES

8.1. No boletim de inscrição devem constar os nomes do piloto e dos elementos da sua equipa, bem como a indicação de quem representa o piloto perante o Director de Prova quando ele estiver em competição (treinos, *warm-up* e corrida).

8.2. O valor máximo da taxa de inscrição nas classes do CNSM é a que a seguir se indica:

Campeonato / Troféu	Classe	Inscrição, valor máximo
Campeonato	Supermoto	45,00 €
Campeonato	Minisupermoto	45,00 €
Campeonato	R12	45,00 €
Troféu	Mini Cup	20,00€



8.3. O valor da inscrição deve ser pago até às Verificações Documentais.

8.4. Os boletins de inscrição têm de ficar arquivados e disponíveis no Organizador do evento, para consulta posterior.

9. NÚMEROS DE COMPETIÇÃO

9.1. O número 1 está reservado para os Campeões Nacionais e para os vencedores dos Troféus da época transata. O número escolhido por cada piloto deverá ser solicitado e registado junto do Promotor/FMP.

9.2. O número escolhido pelo piloto deve ser utilizado durante todo o CNSM.

9.3. O detalhe do número de competição consta dos regulamentos técnicos.

10. REGULAMENTO PARTICULAR

10.1. O Regulamento Particular é o documento emitido pelo Organizador do evento regulamentando os seus detalhes.

10.2. O horário do evento e o boletim de inscrição são anexos ao Regulamento Particular.

10.3. Nenhuma disposição deste Regulamento pode ser revogada pelo Regulamento Particular ou pelos seus aditamentos.

10.4. O Regulamento Particular tem de ser apresentado para aprovação pela Comissão de Supermoto da FMP até 15 (quinze) dias antes da realização do evento. Após a aprovação do Regulamento Particular só a Comissão de Supermoto ou o Júri podem autorizar, sob a forma de aditamento, qualquer alteração.

11. VERIFICAÇÕES DOCUMENTAIS

11.1. As verificações documentais são obrigatórias e decorrem de acordo com o horário indicado no Regulamento Particular.

11.2. As verificações documentais consistem: na verificação do boletim de inscrição que deverá ser assinada pelo piloto ou por um seu representante, se menor de idade; na finalização de qualquer assunto administrativo que ainda esteja pendente; no levantamento do *transponder* do Organizador do evento; na entrega ao piloto da ficha para as verificações técnicas; entrega dos passes de credenciação.

11.3. A apresentação da Licença Desportiva de Piloto e/ou Licença de Equipa é obrigatória, assim como identificação civil, para que a verificação administrativa possa ser feita.

11.4. Os pilotos que não se apresentem às verificações documentais no horário indicado para a sua classe no Regulamento Particular ficam sujeitos à aplicação de uma multa de €30,00

(trinta Euros). Além do pagamento desta multa os pilotos apenas poderão efetuar a respetiva verificação documental após autorização do Júri.

12. VERIFICAÇÕES TÉCNICAS

Um piloto não pode recusar, em caso algum e sob pena de desclassificação, as ações de verificação à sua moto solicitadas pelo Comissário Técnico em qualquer altura do evento, devendo ainda disponibilizar alguém da sua confiança para proceder às desmontagens e montagens que decorrem por sua conta e risco.

12.1. Verificações técnicas iniciais

- a.** As verificações técnicas iniciais são obrigatórias e decorrem de acordo com o horário indicado no Regulamento Particular e incidem sobre a moto e equipamento do piloto, conforme Regulamento Técnico.
- b.** A apresentação de uma moto às verificações técnicas iniciais é a aceitação implícita pelo piloto da conformidade dessa moto com o Regulamento Técnico aplicável.
- c.** Só as motos aprovadas nas verificações técnicas iniciais podem participar nas sessões de treinos, *warm-up* e corrida.
- d.** Se forem detetadas infrações ao Regulamento Técnico e for intenção do piloto participar no evento uma nova verificação técnica pode ser marcada pelo Comissário Técnico, tendo em atenção que esta deve permitir a realização de pelo menos uma sessão de treinos cronometrados.
- e.** Um piloto pode verificar uma moto de reserva.
- f.** Uma vez utilizada a moto de reserva não poderá voltar a utilizar a moto principal.
- g.** Dois pilotos podem verificar a mesma moto de reserva, uma vez utilizada não poderá ser utilizada por outro.
- h.** O piloto que não se apresente às verificações técnicas iniciais no horário indicado no Regulamento Particular para a sua classe, fica sujeito à aplicação de uma multa de €30,00 (trinta Euros). Além do pagamento desta multa o piloto apenas poderá efetuar a respetiva verificação técnica inicial após autorização do Júri.

12.2. Verificações técnicas finais

- a.** No decorrer do evento o Comissário Técnico pode propor ao Júri a verificação técnica de qualquer moto, a realizar no final da corrida.
- b.** No final da corrida o Comissário Técnico pode, por sua iniciativa, realizar a verificação técnica a qualquer das motos classificadas nos 3 (três) primeiros lugares da classe.
- c.** Toda e qualquer infração ao Regulamento Técnico, que rege a conformidade das motos, obriga à aplicação da penalização de desclassificação.

13. TREINOS E QUALIFICAÇÃO PARA A CORRIDA

13.1. Treinos

- a. Só são admitidos nas sessões de treinos e *warm-up* as motos aprovadas nas verificações técnicas iniciais.
- b. O Organizador do evento deve disponibilizar para cada classe uma sessão de treinos livres com a duração mínima de 15 minutos e uma sessão de treinos cronometrados com a duração mínima de 20 minutos.
- c. No final de cada sessão de treinos e *warm-up* serão afixados os resultados, ordenado por ordem crescente, dos melhores tempos por volta realizados por cada piloto.

13.2. Qualificação para a corrida

- a. O resultado dos treinos cronometrados qualifica para a corrida. Um piloto só pode participar na corrida se o seu melhor tempo por volta não exceder em 20% o melhor tempo por volta dos treinos cronometrados das classes em competição na mesma corrida.
- b. Quando um piloto participar em mais do que uma classe o tempo de qualificação é o exigido para cada classe.

13.3. Junção de Classes

Poderá proceder-se à junção de classes (de performances próximas) nos treinos, nomeadamente quando o número de pilotos de uma classe for reduzido.

14. GRELHA DE PARTIDA

14.1. O resultado dos treinos cronometrados ordena a colocação dos pilotos na grelha de partida, sendo atribuída a *pole position* ao piloto mais rápido no conjunto das sessões de treinos cronometrados. Os restantes pilotos são ordenados pelos outros lugares da grelha de partida por ordem crescente dos tempos obtidos

14.2. A *pole position* encontra-se no relatório de homologação do circuito.

15. CORRIDAS

15.1. Campeonato

As corridas das classes do CNSM serão realizadas em duas mangas com um intervalo entre as mangas da mesma classe de pelo menos 20 minutos.

A distância das corridas de cada classe é a seguinte:

Classe / Troféu	Distância
Supermoto	15 minutos + 2 voltas
Minisupermoto	15 minutos + 2 voltas
Campeonato R12	14 minutos +1 volta
Trofeu Mini Cup	14 minutos + 1 volta

Poderá proceder-se à junção de classes (de performances próximas) na corrida, nomeadamente quando o número de pilotos de uma classe for reduzido.

15.2. Taça

As provas em formato de TAÇA serão realizadas no seguinte formato:

- Treino livre- mínimo 20 minutos
- Treino qualificativo- mínimo 20 minutos, máximo 30 minutos, organiza as posições na grelha de partida da Manga de qualificação 1
- Manga de qualificação 1 - duração de 15 minutos+ 2voltas, os 3 primeiros classificados são directamente apurados para a corrida final ocupando as posições 1º, 2º e 3º na grelha de partida. O resultado da Manga organiza a grelha de partida da Manga qualificação 2
- Manga de qualificação 2 – 15 minutos + 2voltas define as restantes posições da grelha de partida para a corrida final.
- Corrida final – 15 minutos + 2voltas

16. PROCEDIMENTO DE PARTIDA

16.1. 5 minutos antes da hora de partida.

O semáforo colocado na zona de entrada para a pista exhibe a luz verde, significando que a pista se encontra aberta para a volta de reconhecimento. Os pilotos saem um a um para a pista e realizam uma volta de reconhecimento, após a qual tomam a sua posição na grelha de partida.

Os pilotos não podem efetuar mais do que uma volta de reconhecimento.

Após o início da volta de reconhecimento dois elementos da equipa de cada piloto deslocam-se para a grelha de partida onde aguardam a chegada dos seus pilotos. Não são permitidos quaisquer trabalhos de reparação das motos na grelha de partida.

Os pilotos que na volta de reconhecimento se depararem com problemas técnicos devem regressar ao Parque de Trabalho para aí fazerem os ajustamentos necessários.

A volta de reconhecimento é obrigatória.

Só os pilotos que efetuaram volta de reconhecimento podem tomar o seu lugar na grelha de partida. Os pilotos que não participarem ou não completaram a volta de reconhecimento partem para a corrida da zona do Parque de Trabalho que dá acesso à pista, sob as instruções de um comissário aí colocado.

16.2. 1 minuto antes da hora de partida

Após o anúncio do início da volta de aquecimento (Warm-Up), todos os elementos devem deixar a pista e dirigir-se à zona de boxes. Não é permitida qualquer assistência para a ativação do sistema *holeshot*.

Na classe Mini Cup, após o anúncio do início da volta de aquecimento, (Warm Up), apenas um elemento por piloto pode permanecer em pista, devendo estar desprovido de qualquer material de apoio, como garrafas de água, chapéus, guarda-chuvas ou óculos, etc

O Diretor de Prova (Clerk of the Course) percorre a grelha de partida fila a fila e, ao chegar a cada fila, exhibe a bandeira vermelha, ao seu sinal, os pilotos dessa fila fazem a volta de aquecimento obrigatória.

Assim que um piloto inicia a volta de aquecimento, deve seguir o sentido do circuito sem paragens nem “arranques de prática”. Paragens ou falsos arranque Todos os pilotos devem estar na sua posição na grelha de partida com os motores a trabalhar e os elementos das equipas abandonam de imediato a grelha de partida.

Não é permitida qualquer assistência.

Os pilotos que tiverem problemas com a sua moto devem retirá-la para o Parque de Trabalho e aí fazer os ajustamentos necessários. Estes pilotos podem partir para a corrida da zona do Parque de Trabalho que dá acesso à pista, sob as instruções de um comissário aí colocado.

Atrasar o procedimento da placa de 1 MINUTO poderá ser penalizada pelo Director de Prova.

Se após o sinal de partida para a volta de aquecimento uma moto ficar imobilizada na grelha de partida, os comissários devem intervir de imediato empurrando a moto para pôr o motor a trabalhar. Se o motor não pegar devem empurrar a moto para o Parque de Trabalho, de modo que os mecânicos possam intervir e solucionar o problema.

De regresso à grelha de partida os pilotos devem retomar a sua posição, colocando a roda da frente atrás da linha horizontal (sem lhe tocar) que define a posição na grelha de partida e mantendo o motor a trabalhar.

Os pilotos que tenham problemas com a sua moto durante a volta de aquecimento devem dirigir-se para o Parque de Trabalho e podem partir para a corrida da zona do Parque de Trabalho que dá acesso à pista, sob as instruções de um comissário aí colocado.

Um comissário estará à frente da grelha de partida empunhando uma bandeira vermelha.

Após todas as motos se terem imobilizado nos seus lugares da grelha de partida, o comissário que está no final da grelha de partida agitará a bandeira verde.

16.3. O *Starter* indicará então ao comissário que se encontra no princípio da grelha de partida com a bandeira vermelha para se deslocar para o lado da pista.

As luzes vermelhas do semáforo da linha de partida serão então acesas entre 2 (dois) a 5 (cinco) segundos sendo dada a partida para a corrida pelo apagar das luzes vermelhas.

Todo o piloto que antecipe a partida ou que não esteja colocado dentro da área que define a sua posição na grelha de partida será penalizado pela Diretor de Prova.

A moto deve estar parada quando as luzes vermelhas do semáforo da linha de partida forem desligadas. A antecipação da partida, vulgarmente designada por FALSA PARTIDA, é definida pelo movimento da moto para a frente no momento em que as luzes vermelhas do semáforo da linha de partida forem desligadas.

No caso de um movimento menor e subsequente paragem quando as luzes vermelhas estiverem ligadas é a Diretor de Prova que decide se o piloto tirou vantagem com este movimento e se aplica uma penalização.

A penalização por FALSA Partida é uma penalização em tempo de 15 segundos.

16.4. Se após o sinal de partida uma moto ficar imobilizada na grelha de partida, os comissários de pista devem intervir de imediato empurrando a moto para pôr o motor a trabalhar. Se o motor não pegar, os comissários de pista devem empurrar a moto para o Parque de Trabalho, para que os mecânicos possam intervir e solucionar o problema.

16.5. Se ocorrer um problema na grelha de partida que possa colocar em causa a segurança do procedimento de partida, o *Starter* deve abortar o procedimento pelo acender das luzes amarelas intermitentes do semáforo da linha de partida e os comissários de pista da grelha de partida devem agitar a bandeira amarela. Os pilotos devem parar os motores das motos e dois assistentes por piloto podem entrar na grelha de partida. O procedimento de partida será retomado na placa de 1 minuto antes da hora de partida.

Um piloto que com o seu comportamento na grelha de partida seja responsável por uma PARTIDA RETARDADA poderá incorrer numa das seguintes penalizações: multa; penalização em tempo ou desclassificação.

17. INTERRUÇÃO DE UMA CORRIDA E NOVA PARTIDA

17.1. Interrupção de uma corrida

a. Se o Diretor de Prova decidir interromper uma corrida devido a um incidente ou à alteração das condições meteorológicas a bandeira vermelha será exibida na linha de

chegada e em todos os postos de comissários e os semáforos apresentarão a luz vermelha. Os pilotos devem imediatamente abrandar e dirigir-se lentamente para o Parque de Trabalho.

b. Se uma corrida for interrompida durante a primeira metade da sua duração (antes de metade do tempo arredondado para o número inteiro imediatamente acima, sem contar as duas voltas finais), uma segunda corrida terá lugar. Se as condições não permitirem realizar esta segunda corrida a atribuição de pontos decorrente da classificação da primeira corrida será reduzida a metade.

c. Se uma corrida for interrompida na segunda metade do tempo previsto (depois de metade do tempo arredondado para o número inteiro imediatamente acima, sem contar as duas voltas finais), ela será considerada terminada. A classificação será ordenada com base na classificação da última volta completada pelo líder da corrida antes de ser mostrada a bandeira vermelha e os pontos para o Campeonato são atribuídos na sua totalidade.

17.2. Partida de uma corrida que foi interrompida

a. O reinício de uma corrida deve ocorrer o mais rapidamente possível. Logo que os pilotos tenham regressado ao Parque de Trabalho o Diretor de Prova deve anunciar a nova hora do procedimento de partida.

b. Só são admitidos os pilotos classificados na primeira corrida e que estavam a competir ativamente quando da interrupção da corrida, e a grelha de partida é ordenada por essa classificação. É permitida a reparação das motos e o reabastecimento.

Para efeitos de presente regulamento a “competir ativamente” significa que o piloto está a conduzir a moto na pista, ou a tentar reparar/colocar em marcha a moto, ou a regressar à pista ou ao *pit-lane* com a moto em condições de regressar à pista. A decisão de um piloto estar a competir ativamente, incluindo a condição da moto, compete à Direção de Corrida e não é passível de reclamação.

c. O tempo da segunda corrida é de 15 minutos mais duas voltas.

18. SINAIS – BANDEIRAS

As bandeiras e os sinais luminosos são utilizados durante as sessões de treinos, *warm-up* e a corrida para transmitir instruções e/ou informações aos pilotos.

18.1. Bandeiras e sinais luminosos utilizados para transmitir informações

18.1.1. Bandeira verde: informa os pilotos que a pista está livre. Deverá ser exibida agitada:

- em todos os postos de comissários durante a primeira volta das sessões de treinos e de *warm-up*, na volta de reconhecimento e na volta de aquecimento;
- no posto de comissários que indica o final de uma zona de perigo sinalizada por bandeiras amarelas.

- na saída do Parque de Trabalho para informar que o acesso à pista está aberto;
- na linha de partida para dar início à volta de aquecimento;
- no final da grelha de partida para informar que todos os pilotos estão prontos para a partida da corrida.

18.1.2. Luz verde: no semáforo da saída do Parque de Trabalho informa o início das sessões de treinos e de *warm-up* e início da volta de reconhecimento.

18.1.3. Bandeira amarela com riscas vermelhas: informa os pilotos que as condições de aderência da pista estão deterioradas. Deve ser mostrada agitada nos postos de comissários onde se verificar essa situação.

18.1.4. Bandeira branca com cruz vermelha em diagonal: informa os pilotos que existem chuviscos nessa secção da pista. Deve ser exibida agitada nos postos de comissários onde se verificar essa situação.

18.1.5. Bandeira azul: informa um piloto que está prestes a ser ultrapassado e é mostrada agitada.

Durante as sessões de treinos o piloto lento deve manter a sua trajetória e abrandar gradualmente para deixar passar o piloto mais rápido.

Durante a corrida informa um piloto que está prestes a ser dobrado (a perder uma volta) e que deve permitir a ultrapassagem na primeira oportunidade.

Esta bandeira deve, ainda, ser mostrada agitada a um piloto na saída do Parque de Trabalho quando existirem motos na pista em aproximação.

A infração a estes procedimentos incorre na penalização de multa ou de desclassificação.

18.1.6. Bandeira branca: informa os pilotos que falta 1 (uma) volta para do final da corrida. É exibida fixa na linha de chegada e ao nível da pista.

18.1.7. Bandeira de xadrez (aos quadrados pretos e brancos): informa os pilotos do final da corrida ou da sessão de treinos. É mostrada agitada na linha de chegada e ao nível da pista.

18.1.8. Bandeira de xadrez + Bandeira azul: estas duas bandeiras (a bandeira de xadrez agitada e a bandeira azul agitada) são mostradas agitadas na linha de chegada e ao nível da pista quando na última volta e antes da linha de chegada um piloto retardatário preceder de perto o primeiro classificado. Informam que a corrida terminou para o primeiro classificado e que o outro piloto, se cortar a meta antes do vencedor, para completar a corrida, deverá efetuar mais uma volta.

18.1.9. Luzes azuis intermitentes: no semáforo da saída do Parque de Trabalho indicam que é autorizada a entrada em pista e devem estar ligadas durante as sessões de treinos, *warm-up* e corrida

18.2. Bandeiras e sinais luminosos utilizados para transmitir informações e instruções

18.2.1. Bandeira amarela: é exibida agitada e informa os pilotos que existe um perigo na pista ou junto à mesma, no sector onde se encontra exibida.

Os pilotos devem abrandar e preparar-se para parar e/ou seguir uma trajetória que pode não ser a usual. É proibido ultrapassar até ao posto de comissários onde for mostrada a bandeira verde.

Porém, se um piloto ultrapassar outro piloto num sector onde a bandeira amarela está a ser exibida deve de imediato levantar o braço e deixar passar o piloto envolvido. Neste caso não será aplicada qualquer penalização.

O incumprimento destas instruções resulta nas seguintes penalizações:

- a.** durante as sessões de treinos - anulação do tempo cronometrado na volta em foi cometida a infração;
- b.** durante a corrida - penalização em tempo;
- c.** podem, ainda, ser aplicadas pelo Júri outras penalizações (ex. multa).

Quando mostrada agitada em cada linha da grelha de partida, durante o procedimento de partida, informa que a partida foi retardada.

Esta bandeira deve, ainda, ser exibida agitada em todos os postos de comissários de pista na volta de inspeção ao circuito.

18.2.2. Bandeira vermelha: informa os pilotos que a sessão de treinos, *warm-up* ou corrida foi interrompida, devendo ser mostrada agitada em todos os postos de comissários de pista. Os pilotos devem abrandar e dirigir-se lentamente e com prudência para as boxes.

A infração a estes procedimentos incorre na penalização de multa ou de desclassificação.

Esta bandeira deve, ainda, ser mostrada estática na saída Parque de Trabalho quando a entrada em pista não for autorizada e na grelha de partida no final da volta de reconhecimento e no final da volta de aquecimento.

18.2.3. Luz vermelha: no semáforo da saída do Parque de Trabalho quando a entrada em pista não for autorizada.

As luzes encarnadas do semáforo da linha de partida devem ser ligadas entre 2 a 5 segundos para dar a partida para a corrida.

18.2.4. Bandeira preta: informa que um piloto foi desclassificado. Deverá ser exibida agitada em todos os postos de comissários em conjunto com uma placa com o número desse

piloto. O piloto em causa deve parar nas boxes no final da volta seguinte, não sendo autorizado o seu regresso à pista.

Esta bandeira só será mostrada por ordem do Diretor de Prova e após a notificação da equipa do piloto em causa.

18.2.5. Bandeira preta com círculo cor de laranja: informa um piloto que a sua moto está com problemas mecânicos, suscetíveis de constituir perigo para ele próprio ou para os outros pilotos. É mostrada agitada em conjunto com uma placa com o número do piloto. O piloto em causa deve de imediato abandonar a pista.

A infração a este procedimento incorre na penalização de multa ou de desclassificação.

Esta bandeira só será mostrada por ordem do Diretor de Prova.

19. COMPORTAMENTO DURANTE AS SESSÕES DE TREINOS E A CORRIDA

Serão penalizados os pilotos que violem as regras a seguir apresentadas.

19.1. É obrigatório cumprir com as informações e/ou instruções transmitidas pelas bandeiras, pelos sinais luminosos e pelos oficiais de prova.

19.2. Os pilotos devem conduzir em pista e no Parque de Trabalho de forma responsável e sem perigo para os outros pilotos, elementos das equipas, oficiais de prova e demais pessoas presentes no Parque de Trabalho. A infração a esta regra poderá ser penalizada com penalização em tempo ou desclassificação.

19.3. Os pilotos só devem utilizar a pista e o *pit-lane*. No entanto, se um piloto acidentalmente deixar a pista deve a ela regressar no local onde a deixou ou num local que não lhe traga vantagem ou aonde os comissários lhe indicarem. A infração desta regra poderá ser penalizada.

19.4. As penalizações impostas durante a corrida são comunicadas aos pilotos por um painel na linha de chegada durante 3 voltas. Se o piloto não cumprir a penalização nas 3 (três) voltas em que painel foi apresentado será penalizado pelo Diretor de Prova (as penalizações podem ser penalização em tempo ou bandeira preta).

19.5. Em pista todas as reparações e ajustes à moto devem ser efetuadas pelos pilotos com os meios de que são portadores sem nenhuma ajuda exterior. Porém, os comissários podem ajudar um piloto a levantar a moto e a segurá-la enquanto ele procede a ajustamentos ou reparações. Os comissários podem auxiliar o piloto a empurrar a moto para colocar o motor em funcionamento.

19.6. Se um piloto tiver intenção de abandonar os treinos, o *warm-up* ou a corrida deve colocar a moto numa área segura, de acordo com as instruções dos comissários.

19.7. Se um piloto encontrar um problema mecânico que implique o abandono dos treinos, *warm-up* ou da corrida não deve tentar, mesmo a velocidade reduzida, atingir o Parque de Trabalho. Deve parar a moto em local seguro, de acordo com as instruções dos comissários.

19.8. Todos os pilotos que regressem às boxes com velocidade reduzida devem utilizar a pista fora das trajetórias ideais e sinalizar o seu andamento lento, levantando um braço.

19.9. Durante a corrida é proibido o reabastecimento. A infração a esta regra incorre na penalização de desclassificação.

19.10. É proibido a um piloto transportar na sua moto outra pessoa ou ser transportado por outro piloto, durante o evento, exceto o transporte de outro piloto após a apresentação da bandeira de xadrez ou bandeira vermelha).

19.11. É proibido circular na pista e no Parque de Trabalho com o motor da moto em funcionamento em sentido contrário ao que está indicado no Regulamento Particular, a menos que seja feito com a autorização e acompanhamento de um comissário.

19.12. Não é permitida a transmissão de qualquer tipo de sinal entre o piloto/moto em movimento e a sua equipa, ou alguém com a mesma relacionado, exceto os sinais do transponder de cronometragem, de um contador de voltas, mensagens de texto em painel no muro ou por movimentos de corpo do piloto ou dos elementos das equipas.

19.13. É proibido parar em pista durante as sessões de treinos, *warm-up* e corrida.

19.14. É permitida a prática de arranques no final das sessões de treinos e *warm-up*, na volta de regresso às boxes, apenas em zona determinada pelo Diretor de Prova. A infração a esta regra poderá ser penalizada com penalização em tempo ou desclassificação.

19.15. Os pilotos não devem abrandar imediatamente após terem recebido a bandeira de xadrez a não ser que seja seguro fazê-lo e a uma distância da linha de chegada que não coloque em perigo ou prejudique os outros pilotos.

É proibido parar na reta da meta depois da bandeira xadrez, nomeadamente para celebrações de qualquer tipo.

19.16. As motos de corrida só podem ser conduzidas no Parque de Trabalho, nos caminhos de serviço e na pista, e apenas durante as sessões de treinos, *warm-up* e corrida.

19.17. Os pilotos depois de receberem a bandeira de xadrez não devem tirar os capacetes até estarem parados no Parque de Trabalho.

19.18. É proibida a prática de condução antidesportiva

19.19. Durante o reabastecimento (somente autorizado nas sessões de treinos e *warm-up*, o motor tem de estar desligado.

19.20. Nos treinos, *warm-up* e corrida um piloto apenas pode utilizar a moto que verificou em seu nome nas verificações técnicas iniciais. A troca de motos entre pilotos é também interdita.

20. FINAL DA CORRIDA E CLASSIFICAÇÃO

20.1. Quando o piloto primeiro classificado completar o tempo e número de voltas previsto ser-lhe-á mostrada a bandeira de xadrez na linha de chegada. Esta bandeira continuará a ser mostrada a todos os outros pilotos.

Depois da bandeira de xadrez ter sido mostrada ao piloto primeiro classificado mais nenhum piloto pode entrar em pista.

20.2. Se na última volta e na linha de meta um piloto retardatário preceder de perto o piloto primeiro classificado o comissário de pista que está na linha de chegada deverá apresentar a ambos os pilotos e em simultâneo a bandeira de xadrez e a bandeira azul. Quer isto dizer que a corrida terminou para o primeiro classificado e que o outro piloto, para completar a corrida, deverá efetuar mais uma volta e levar a bandeira de xadrez.

20.3. Os pilotos são classificados pela ordem da última passagem pela linha de chegada e pelo número de voltas completas efetuadas ao circuito.

20.4. Para um piloto ser classificado na corrida é necessário que tenha cumprido uma distância igual ou superior a 80% da distância percorrida pelo primeiro classificado (arredondada para baixo para o número inteiro mais próximo);

20.5. No final de cada corrida será publicada uma classificação provisória, que deverá ser afixada até 15 (quinze) minutos após ter sido mostrada a bandeira de xadrez ao piloto último classificado. A classificação oficial será publicada depois de terem expirado os prazos para a apresentação de protestos e reclamações e, quando estes existirem, após a sua resolução e a consequente homologação dos resultados pelo Júri.

21. COMPORTAMENTO À CHEGADA

21.1 Depois de franquear a linha de chegada, os pilotos têm de cumprir mais uma volta, após o que devem dirigir as suas motos para o Parque de Trabalho.

21.2. Os três primeiros classificados devem, obrigatoriamente, dirigir-se para o pódio, a fim de se proceder à cerimónia de entrega de prémios.

21.3 Caso haja alteração posterior na classificação dos três primeiros, os pilotos devem colocar os troféus à disposição do Organizador do evento.

21.4. Os pilotos na cerimónia de pódio deverão ter o fato devidamente apertado.

22. PONTUAÇÕES E CLASSIFICAÇÃO NO CAMPEONATO OU TROFÉU

22.1. Em cada corrida são atribuídos pontos aos pilotos classificados (artigo 20º) segundo a seguinte tabela:

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

22.2. Todas as corridas contam para a classificação do Campeonato ou Troféu.

22.3. Ao piloto que no final Campeonato somar o maior número de pontos será atribuído o título de Campeão Nacional de Supermoto.

22.4. Ao piloto que no final Troféu somar o maior número de pontos será atribuído o título de Vencedor do Troféu de Supermoto.

22.5. Para a classificação das Marcas e das Equipas nas classes do CNSM conta a classificação da moto melhor classificada em cada corrida.

22.6. Após a corrida de cada classe realiza-se uma cerimónia onde são entregues troféus aos 3 primeiros classificados e ao diretor de equipa.

22.7. Nos troféus onde a classificação para o podium é obtida pelo somatório do resultado das duas corridas, em caso de empate pontual, desempata-se pela melhor posição obtida nos treinos cronometrados.

22.8. O Campeonato Nacional de Supermoto é um Campeonato Open e, portanto, os pilotos estrangeiros têm direito à atribuição de pontos para a classificação no Campeonato.

22.9. No final do Campeonato será realizada uma Cerimónia Oficial de Entrega de Prémios onde serão atribuídos Diploma e Troféu aos Pilotos Campeões Nacionais de Supermoto e Diploma à Marca e à Equipa Campeãs Nacionais. A presença dos Pilotos Campeões na Cerimónia Oficial de Entrega de Prémios é obrigatória. O piloto que não esteja presente, sem justificar a sua ausência, pode perder direito ao Troféu e ao Diploma.

22.10. 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 ainda subsistir o empate, será considerada classificação na última prova.

23. PROTESTOS E RECLAMAÇÕES

23.1. Protestos sobre motos

- a. Até 30 (trinta) minutos após a publicação dos resultados provisórios e estando as motos em Parque Fechado um concorrente pode apresentar por escrito e dirigido ao Diretor de Prova o protesto sobre uma moto.
- b. O protesto deve ser acompanhado de um depósito caução de 500,00€.
- c. Ao apresentar o protesto, as motos do piloto protestante também são verificadas.
- d. Depois de elaborado o protesto proceder-se-á à verificação da conformidade da moto com o regulamento técnico aplicável à área sob protesto (caso esta não possa ser executada de imediato, a moto será selada, para posterior verificação). A verificação técnica é efetuada pelo Comissário Técnico e por um membro da equipa protestada, que, obrigatoriamente, deverá estar presente para proceder à desmontagem e montagem da(s) área(s) da moto sob protesto, bem como de todos os outros pedidos de verificação feitos pelo Comissário Técnico.
- e. As partes envolvidas num protesto (o protestante e o protestado) podem assistir às verificações técnicas à mota da outra parte, só podendo manifestarem-se quando a verificação técnica estiver concluída.
- f. Se os resultados da verificação técnica vierem a dar razão ao protestante o depósito caução por ele entregue ser-lhe-á devolvido.

23.2. Reclamações sobre classificações

Até 30 (trinta) minutos após a publicação dos resultados provisórios um piloto pode apresentar por escrito e dirigido ao Diretor de Prova a reclamação sobre uma classificação ou sobre o comportamento de outro piloto. Esta reclamação deve ser acompanhada de um depósito caução de 250,00€ (duzentos e cinquenta Euros), que será devolvido se vier a ser dada razão ao reclamante.

23.3. Exceções de reclamação

Estão excluídas de qualquer forma de reclamação as desclassificações com amostragem da bandeira preta ou bandeira preta com círculo laranja.

24. RECURSOS

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

ANEXO 1- REGULAMENTO TÉCNICO - CAMPEONATO NACIONAL DE SUPERMOTO

1. MOTOS ADMITIDAS

As motos admitidas no Campeonato Nacional de Supermoto são as seguintes:

- a. Classe Supermoto: motos com cilindrada superior a 150 cm³ e até 1.000 cm³.
- b. Subclasse Supermoto Júnior: motos com cilindrada máxima de 250 cm³.
- c. Classe Minisupermoto: motos com jantes 12" e divididas pelas seguintes subclases:
 - (1) Subclasse C: motos com motores a 4 tempos de cilindro horizontal até 160 cm³ e motos com motores a 2 tempos até 65 cm³;
 - (2) Subclasse X: motos com motores a 2 tempos até 85 cm³ e motos com motores a 4 tempos de cilindro horizontal ou vertical até 220 cm³
 - (3) Subclasse Feminina: motos com motores a 4 tempos de cilindro horizontal ou vertical até 220 cm³ e motos com motores a 2 tempos até 85 cm³

2. NÚMEROS DE COMPETIÇÃO

- a. Os números de competição da moto devem ser expostos de forma clara e visível.
 - (1) Um, na frente, na placa de número.
 - (2) Dois, laterais, nas carenagens imediatamente antes do guarda-lama traseiro.
- b. Os números e os fundos deverão ter cores contrastantes e únicas.
- c. Os números devem ter as seguinte medidas mínimas

	FRONTAL	LATERAL
Altura mínima	140 mm	120 mm
Largura mínima	80 mm	70 mm
Espessura mínima	20 mm	20mm
Espaçamento entre números	10 mm	17 mm

3. EQUIPAMENTO DOS PILOTOS

O não cumprimento das regras abaixo descritas incorre na penalização de desclassificação.

a. Fato

- (1) Os pilotos devem usar um fato completo em cabedal de uma só peça com proteções adicionais em cabedal ou de outros materiais nos principais pontos de contacto (joelhos, cotovelos, ombros, as duas zonas do torso e articulação da bacia, etc.).

Os pilotos devem utilizar roupa interior completa, se os fatos não forem forrados. A roupa interior adequada é do tipo Nomex®, seda ou de algodão. Os materiais sintéticos que podem fundir e ferir a pele em caso de acidente não são autorizados nem no forro dos fatos nem como roupa interior.

- (2) Os pilotos devem utilizar luvas de proteção de velocidade.
- (4) As botas podem ser de todo terreno ou de velocidade.
- (6) É obrigatório o uso de uma proteção lombar. Norma EN1621-2
- (7) É obrigatório o uso de uma proteção torácica. Norma EN1621-3

b. Capacete

- (1) É obrigatório a utilização de um capacete em bom estado de conservação e que deve estar convenientemente apertado e ajustado durante as sessões de treinos, warm-up e corrida. O capacete deve ter um sistema de fixação pela jugular e pelo método Double D.
- (2) Não são permitidos capacetes que tenham aplicado suporte para câmara de filmar, fotografar, GPS, ou outro qualquer componente.
- (3) Os capacetes devem ser do tipo integral e estar conforme uma das seguintes Normas Internacionais: - Europeia ECE 22-05 'P' - Japão JIS T8133-2015 - USA SNELL M 2015 e FIM FRHPhe-01 / 0.2.
- (4) Estão autorizados os capacetes integrais do modelo *off road* desde que cumpram todas as normas mencionadas anteriormente, sendo obrigatório uso de óculos de proteção inquebráveis que cubram toda a zona da cara não protegida pelo capacete.
- (5) É aconselhado o uso de capacete com norma FIM FRHPhe - 01 e FRHPhe 0.2
Poderão ser verificados os capacetes Homologados FIM nos link 's abaixo descritos

https://www.frhp.org/p/public/Public_Circuit_Helmets_Homologated_Helmets_FRHPhe_01

https://www.frhp.org/p/public/Public_Circuit_Helmets_Homologated_Helmets_FRHPhe_02

c. Viseiras

As viseiras dos capacetes devem ser construídas em material SECURIT® (*shatterproof*). As proteções descartáveis para a viseira são autorizadas.

4. PROCEDIMENTOS PARA AS VERIFICAÇÕES TÉCNICAS INICIAIS

- a.** A apresentação de uma moto às verificações técnicas iniciais é considerada como a aceitação implícita pelo concorrente da conformidade dessa moto com o Regulamento Técnico aplicável.
- b.** Para as verificações técnicas iniciais o concorrente deve apresentar:
 - (1) Uma moto limpa, com o número de quadro visível;
 - (2) Os números de competição corretamente colocados;
 - (3) O equipamento do piloto (capacete, fato, luvas e botas);
 - (4) O suporte do *transponder* corretamente colocado;
- c.** O número máximo de pessoas presentes às verificações técnicas é de 3 (três), o piloto e mais dois assistentes.
- d.** Concluídas as verificações e se tudo estiver conforme o regulamento é colocado um autocolante e/ou uma cinta plástica identificada e numerada que indica que a moto passou nas verificações técnicas iniciais.
- e.** Só as motos que tenham o autocolante e/ou a cinta plástica atrás referida, podem participar nas sessões de treinos e na corrida.
- f.** Imediatamente após o final das verificações técnicas iniciais de cada classe o Comissário Técnico deve entregar no Secretariado da prova uma lista com as motos presentes às verificações, com os resultados encontrados e com a identificação dos pilotos que verificaram mais do que uma moto.
- g.** Sempre que ocorrer um acidente o Comissário Técnico deve verificar a moto e o equipamento do piloto a fim de assegurar que nenhuma anomalia possa colocar em causa a segurança do piloto. Contudo, é da responsabilidade do concorrente apresentar a moto e o equipamento do piloto para nova verificação.
- h.** Em caso de um acidente ou de uma avaria irreparável no circuito o concorrente poderá verificar outra moto, após autorização do Júri.

5. LÍQUIDO DE REFRIGERAÇÃO

O único líquido de refrigeração autorizado, para além do óleo de lubrificação, é a água.

6. ACELERADOR

- a.** O acelerador tem de ter recuperação automática para a posição de fechado, quando não estiver a ser acionado.

- b.** O acelerador deve garantir que os êmbolos ou borboletas fecham automaticamente, quando não estiver a ser acionado.

7. PNEUS

Os pneus serão obrigatoriamente slick podendo ter sulcos na parte central com um máximo de 10mm de profundidade.

8. JANTES

- a.** Nas classes Supermoto e Júnior Supermoto é permitido o uso de jantes de 16" a 17".
- b.** Na classe MiniSupermoto é obrigatório o uso de jantes de 12".

9. RUÍDO

O nível de ruído máximo permitido é de 111 dB/A, com uma tolerância de +2 dB/A no final da manga ..

10. DEVEM SER REALIZADAS AS SEGUINTE ALTERAÇÕES À MOTO

- a.** As motos devem estar equipadas com um interruptor que corta o circuito da ignição ou com um botão capaz de parar o motor, o qual deverá ser instalado em qualquer um dos lados do guiador, mas ao alcance da mão, quando em posição de condução. O interruptor deve ter a cor vermelha
- b.** Todos os tampões e bujões de enchimento ou purga, filtros de óleo exteriores bem como todos os parafusos de fixação dos circuitos de lubrificação, arrefecimento e assistência hidráulica, tampas de motor, tampas do braço oscilante têm de estar freados.
- c.** As motos com motores a 4 tempos devem ter um sistema de reciclagem fechado, ou seja, os tubos de recuperação devem estar colocados no sistema de admissão. Os recuperadores devem ser vazados no fim de cada sessão de treinos e corrida.
- d.** As motos como motor a 2 tempos devem estar equipadas com um recuperador para óleo e gasolina. A capacidade mínima é de 250 cm³. Os recuperadores devem ser vazados no fim de cada sessão de treinos e corrida.
- e.** É proibido o uso de faróis, farolins, piscas e refletores. Todas as motos que não possam retirar estes elementos, devem ser apresentadas às verificações técnicas com estes elementos protegidos por forma a impedir, em caso de quebra, a sua queda para a pista.
- f.** Todas as motos devem ser munidas de uma esponja absorvente na zona de carter de modo a reter fluidos em caso de quebra do mesmo

g. Luz traseira de segurança as motos devem ter uma luz vermelha fixa ou intermitente montada na parte de trás do assento para ser ligada nas corridas classificadas como corridas com piso molhado (wet race) ou em condições de visibilidade reduzida, conforme declarado pelo Diretor de Prova.

11. INSTALAÇÃO DE CÂMARAS DE VÍDEO NAS MOTOS

a. A instalação de câmaras de vídeo nas motos participantes no evento sob a égide da FMP deverá ser sempre comunicada ao Júri.

b. As imagens recolhidas por câmaras de vídeo instaladas nas motos não podem servir como elemento de fundamentação de um protesto ou reclamação. As únicas imagens de vídeo que servem para apoio à decisão do Diretor de Prova e do Júri são as recolhidas pelos sistemas considerados oficiais.

c. Procedimento

- (1) O(s) piloto(s) que pretendam instalar uma câmara de vídeo na moto devem comunicá-lo, nas verificações técnicas iniciais.
- (2) As câmaras de vídeo deverão estar devidamente fixas à moto. Com suportes adequados. Nas verificações técnicas iniciais, ou no decorrer da prova, os comissários técnicos deverão verificar se as câmaras de vídeo estão instaladas em condições de segurança.
- (3) As câmaras devem estar instaladas com um cabo adicional de segurança
- (4) O Júri poderá determinar em qualquer momento do evento a selagem de quaisquer câmaras de vídeo instaladas nas motos e a entrega dos meios de recolha de imagem nelas montadas. Após o seu visionamento o Júri pode reter o meio de recolha de imagem até achar necessário e ou realizar cópia dos conteúdos das mesmas.

12. POUSA PÉS

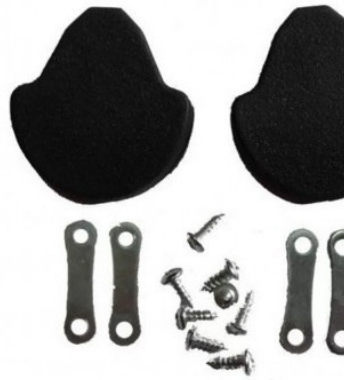
a. É obrigatório o uso de deslizadores nos pouso-pés das motos em material de desgaste rápido plástico ou teflon.

b. As motos que não estejam equipadas com os deslizadores não serão considerados aptas a participar no evento.

c. Em baixo exemplos de possíveis opções:



Exemplo - 1



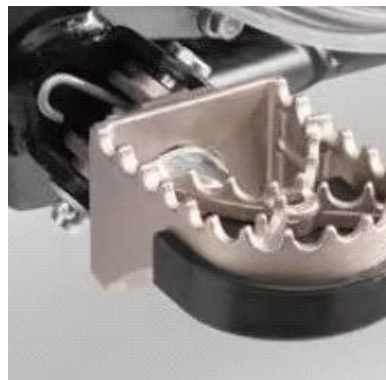
Exemplo - 2



Exemplo - 3



Exemplo - 4



Exemplo - 5



Exemplo - 6



ANEXO 2 – REGULAMENTO CAMPEONATO NACIONAL R12

É um Campeonato destinado a motociclos desprovidos de carenagens com o máximo de cilindrada de 250 cc 4 tempos, ou 85cc a 2 tempos e com rodas 12” máximo.

As provas serão realizadas em percurso de 100% de asfalto não sendo contemplada zona de terra.

Todas as normas técnicas e regras de equipamentos para pilotos aplicam se de igual modo a este Trofeu, conforme Regulamento Nacional de Supermoto - Anexo 1.



ANEXO 3 - REGULAMENTO TROFÉU MINI CUP

Este Troféu destina se em exclusivo a atletas Jovens que queiram iniciar se na modalidade As motos a utilizar devem ter uma tipologia tipo supermoto e com o máximo de jante 10" e com motores a 4 tempos refrigerados a ar e com 110 cc de cilindrada máxima.

O Troféu será realizado em percurso 100% de asfalto não sendo contemplada zona de terra. Todas as normas técnicas e regras de equipamentos para pilotos aplicam se de igual modo a este Troféu, conforme Regulamento Nacional de Supermoto – Anexo 1



ANEXO 4 - REGULAMENTO TECNICO TROFÉU MINI CUP

1. INTRODUÇÃO

As motos do Troféu Mini Cup são motos de cilindrada até 110 cc a 4 tempos disponíveis no mercado através da rede de concessionários/distribuidores do fabricante.

1.2. A aparência das motos conforme são vistas de frente, de trás e de perfil deve respeitar a forma original do modelo produzido pelo fabricante da moto.

1.3. Se em consequência de uma queda ou acidente durante os treinos uma moto sofrer danos de difícil reparação ou mesmo irreparáveis o Comissário Técnico pode autorizar a verificação de uma segunda moto

1.4. Todos os elementos, peças, sistemas ou métodos não mencionados nos artigos seguintes devem permanecer como originalmente produzidos pelo fabricante da moto.

**TUDO O QUE NÃO ESTÁ DEVIDAMENTE ESCRITO E PRECISO NESTE
REGULAMENTO É EXPRESSAMENTE PROIBIDO.**

2. MOTOR

Motor monocilíndrico a 4 tempos com refrigeração por ar, com cilindrada máxima 110 cm³.

3. QUADRO

É permitido adicionar tacos de proteção em nylon, desde que arredondados nas extremidades.

4. MANETES

4.1. As manetes são livres (travão ou embraiagem) devem ter a extremidade em forma de esfera. Esta esfera pode ter a forma achatada, mas não pode ter arestas vivas. A espessura desta forma achatada deve ter no mínimo 12 mm

4.2. As motos devem estar equipadas com uma proteção da manete de travão, destinada a proteger a manete de ser acionada acidentalmente em caso de colisão.

5. SISTEMA DE ARRANQUE DO MOTOR

Deve ser mantido o sistema original e em funcionamento.

6. SISTEMA DE ESCAPE

Deve ser mantido o escape original produzido pelo fabricante. No entanto, as arestas expostas do tubo de escape devem ser arredondadas para evitar áreas afiadas (cortantes).

7. ACELERADOR

O comando do acelerador tem de ter recuperação automática para a posição de fechado, quando não estiver a ser accionado.

8. NÚMEROS DE COMPETIÇÃO

8.1. Os números de competição da moto devem ser expostos de forma clara e visível e do seguinte modo:

Um, na frente, na parte central da carenagem ou ligeiramente descentrado para um dos lados;

Dois, laterais, um de cada lado na parte inferior da carenagem;

8.2. Os números de competição devem ter as seguintes dimensões mínimas:

	FRONTAL	LATERAL
Altura mínima	140 mm	120 mm
Largura mínima	80 mm	70 mm
Espessura mínima	20 mm	20mm
Espaçamento entre números	10 mm	17 mm

Os números têm de ser de fácil leitura sendo obrigatório as seguintes cores do fundo, números e intervalo de numeração:

Cor do fundo : branca

Cor dos números: Preta

9. TRANSMISSÃO

A transmissão final, pinhão e cremalheira, é livre.

10. PROTECÇÃO DA TRANSMISSÃO PRIMÁRIA

A transmissão primária, se exposta, deve estar protegida por um dispositivo que em caso algum permita que o piloto entre em contacto, mesmo que accidental, com a corrente ou pinhão.

11. PROTECÇÃO DA CORRENTE DE TRANSMISSÃO SECUNDÁRIA

Todas as motos devem possuir uma protecção na corrente de transmissão secundária que evite o esmagamento das extremidades dos membros do piloto (mãos e pés), especialmente em caso de acidente.

12. IGNIÇÃO O CDI

Deve ser o original fornecido pelo fabricante.

13. JANTES

As medidas das jantes podem ser de 10" ou de 12".

14. DEPÓSITO DE COMBUSTÍVEL

O depósito de combustível deve conter espuma para carburante (de preferência Explosafe

15. POUSA-PÉS

15.1. Os pousa-pés podem ser de recolher mas, neste caso, devem ter um dispositivo que automaticamente os faça voltar à sua posição normal. As extremidades devem ser arredondadas em forma de esfera com um raio mínimo de 8 mm.

15.2. Se os pousa-pés não forem do tipo de recolher devem ter uma extremidade fixa fabricada em plástico, Teflon® ou em material de tipo semelhante, a qual deverá ter um raio

mínimo de 8 mm.

16. DESCANSOS

Os descansos tem de ser retirados

17. TELEMETRIA

É proibida a transmissão de informação por qualquer forma de e para uma moto em movimento. Os sinais de dispositivos automáticos de cronometragem não são considerados telemetria. Os dispositivos automáticos de cronometragem não devem interferir com o sistema oficial de cronometragem do circuito. Quando tal se verificar o piloto, ou no seu representante, será notificado pelo diretor de Prova para retirar/desligar o sistema da moto.

18. LUZ TRASEIRA DE SEGURANÇA

As motos devem ter uma luz vermelha fixa ou intermitente montada na parte de trás do assento para ser ligada nas corridas classificadas como corridas com piso molhado (wet race) ou em condições de visibilidade reduzida, conforme declarado pelo Diretor de Prova.

19. INSTRUÇÕES GERAIS DE SEGURANÇA

19.1. Todos os tampões e bujões de enchimento ou purga dos filtros de óleo exteriores bem como todos os parafusos de fixação dos circuitos de lubrificação,

19.2. Todas as motos devem ter um sistema de respiração de óleo fechado. Os tubos de respiração do óleo do motor devem escoar na caixa de ar ou estar ligados a um depósito com a capacidade mínima de 250 cm³

19.3. As motos devem estar equipadas com um interruptor de corte do circuito de ignição, ou um interruptor capaz de parar o motor, instalado em qualquer dos lados do guidador mas ao alcance da mão em posição de condução.

20. COLOCAÇÃO DO TRANSPONDER NAS MOTOS

20.1. O suporte do transponder deve estar fixamente colocado na moto e do lado do sistema de cronometragem

20.2. Não são admitidas fixações tendo como base Velcro® ou somente fita adesiva.

21. CASOS OMISSOS

Todos os casos omissos neste regulamento, apelos ou dúvidas na sua interpretação serão julgados e resolvidos pela Comissão, em conformidade com o “Regulamentação de CNSM”.