



Assembleia Geral
10 de Dezembro de 2011

Convocatória

Nos termos legais e estatutários, convocam-se os Associados da Federação de Motociclismo de Portugal, para reunirem em Assembleia Geral Ordinária, no próximo dia 10 de Dezembro de 2011, pelas 9H30m, no Centro de Congressos do Estoril, sito no Estoril, na Av. Amaral, a qual terá a seguinte ordem de trabalhos:

1. Prestação de informações sobre as actividades da Federação em 2011.
2. Apresentação, discussão e eventual aprovação do Orçamento e Plano de Actividades para 2012, incluindo Propostas de Alteração de Regulamentos e Calendários.
3. Apresentação, discussão e deliberação das seguintes propostas da Direcção:
 - A) Exclusão de Associados, ao abrigo da alínea d) do Art.º 11 do Capítulo IV, dos Estatutos da Federação de Motociclismo de Portugal: Pedrinha Motor Clube, Motor Clube de Barcelos, Moto Clube do Corgo, Clube Douro Aventura TT, Moto Clube Santo Isidro, Grupo Motard de Almancil, Baco Boy Moto Clube de Lamas, Grupo Motard's Diabos de Samuel, Grupo Motard Marquês de Pombal, Moto Clube Falcões da Estrada e Moto Clube de Arcos de Valdevez.
 - B) Concessão de Diplomas, Medalhas e Colar de Mérito Motociclista.
4. Escolha de local para a realização da Assembleia Geral de Março 2012.
5. Se à hora marcada não houver quorum suficiente, convocam-se desde já por esta forma os Associados, para reunir com qualquer número de presenças, no mesmo local e data, e com a mesma Ordem de Trabalhos meia hora após a hora acima mencionada.

O Presidente da Mesa da Assembleia Geral

José Rita

Lisboa, 09 de Novembro de 2011



PLANO DE ACTIVIDADES 2012

O ano de 2012 não vai ser fácil, disso temos a certeza...pois vamos decerto sentir uma forte diminuição nos subsídios públicos, sejam estes do Governo central (Insitudo do Desporto e Juventude de Portugal) ou sobretudo das autarquias locais.

Os nossos clubes vêm normalmente alicerçando a sua actividade, seja desportiva ou turística, no apoio que as câmaras municipais vão dando aos eventos locais, pois estes normalmente atraem um grande incremento da actividade económica, sobretudo a nível da hotelaria e restauração.

Não se trata assim de nenhum favor, mas antes do reconhecimento pelo esforço que os nossos clubes vêm efectuando no sentido de promoverem a sua terra!

Com a diminuição desses apoios restará o recurso aos patrocínios, mas dado que o nosso tecido empresarial não se encontrará decerto nas melhores condições financeiras no próximo ano...esperam-nos tempos verdadeiramente difíceis.

Mesmo assim estamos apostados em manter uma intensa actividade em 2012, levando a cabo todos os habituais campeonatos nacionais e ainda uma intensa actividade internacional.

Neste momento as condições para a realização do Campeonato Nacional de Velocidade são ainda uma incógnita, mas esperamos que até ao início da época tudo se concretize.

Quanto a provas de campeonatos do Mundo e da Europa, pois pretendemos continuar a ter o MotoGP no Estoril; Mundial de Superbikes em Portimão; Mundial de Motocross MX1/MX2 em Águeda; possivelmente também em Águeda o Mundial de MX3; Mundial de Enduro em Torres Vedras; Supermoto das Nações em Portimão; Mundial de Ralis Todo Terreno com o Estoril/Marrakech; Taça F.I.M. de Bajas em Portalegre e finalmente o Europeu de MX 65/85 em Freixo de Espada à Cinta e Europeu de Bajas em Castelo Branco.

No Mototurismo vamos continuar com o Lés-a-Lés na sua 14ª edição desta vez entre Tavira e Boticas, sendo que o Dia Nacional do Motociclista terá lugar em Barcelos, para além claro está, dos habituais calendários das Concentrações Nacionais e do Troféu Nacional de Moto-Ralis Turísticos.

Neste campo a novidade será a realização entre nós da primeira edição do Rali Moto-Cultural Europeu, aproveitando o facto de Guimarães ser em 2012 a Capital europeia da Cultura.



Campeonato Nacional de Enduro e Selecções Nacionais

Plano de actividades 2012

Para a época de 2012, a Comissão de Enduro propõe:

- Época composta por 6 provas do CNE, sendo que quatro são de 1 dia de duração e duas de 2 dias de duração;
- Arranque com o Campeonato Regional Norte/Centro, sendo este composto por quatro provas de 1 dia de duração;
- Seminário de Directores e Verificadores de Prova Nacionais;
- Estágio de Enduro para pilotos da Classe Verdes e Hobbie.

Em relação às Selecções Nacionais de Enduro, pretende-se:

- Participação em 4 provas do Europeu de Enduro (Italia, Estonia, Letonia e Eslováquia) com 4 pilotos;
- Equipe Nacional para disputar o Enduro das Nações 2012 - Eslováquia - Kosice;
- Equipe Nacional para disputar os ISDE 2012 - Alemanha - Sachsenring.

O Presidente da Comissão de Enduro,

Lisboa, 08 de Novembro de 2011

PM/11/11



COMISSÃO MOTOTURISMO PLANO DE ACTIVIDADES PARA 2012

Em 2012 a Comissão de Mototurismo terá um calendário recheado de eventos pensados na dinamização e promoção turística de todo o país.

No Calendário de Concentrações temos agendadas Concentrações que ao longo do tempo se têm confirmado como as melhores organizações e, portanto, aquelas onde encontramos mais participantes. Tudo começará em Fevereiro com a 'Concentração dos Eskimós' a realizar uma vez mais na Serra da Estrela pelo Moto Clube de Vila do Conde e terminará em Novembro com as concentrações que acontecem por altura do S. Martinho.

Em 2012 irá realizar-se a 31ª Concentração Internacional de Faro que depois do grande êxito que foi a 30ª deixa no ar a perspectiva e incógnita do que irá acontecer este ano.

Também o Troféu de Moto-Ralis vai voltar á estrada com diversas organizações que darão continuidade a um trabalho que tem levado muitos motociclistas a conhecer o 'Portugal mais profundo', aquele fora das normais rotas turísticas e onde muitas das vezes apenas se consegue chegar de moto.

Já no plano das organizações da própria FMP, o 'Dia Nacional do Motociclista' e o 'Portugal de Lés-a-Lés', a Comissão de Mototurismo decidiu que em 2012 as celebrações oficiais do nosso dia irão decorrer na cidade de Barcelos, contando para isso com o apoio da Câmara Municipal de Barcelos e da Associação Moto Galos de Barcelos. Já o mega moto-rali 'Portugal de Lés-a-Lés' irá em 2012 partir do Algarve e chegar a Trás-os-Montes. Considerando o grande sucesso deste evento, estão reunidas condições para voltarmos a ter na estrada mais de mil motos a percorrer o país, o que implica por parte desta Comissão um grande empenho que, contudo, seria incapaz de atingir os actuais patamares de sucesso do evento sem a preciosa ajuda dos muitos moto clubes ao longo de todo o percurso.



Motocross/Supercross

Plano de actividades 2012

Findo o ano desportivo de 2011 com um bom resultado em termos desportivos decidiu esta Comissão manter inalterados os formatos que se utilizaram na época desportiva passada nos Campeonatos de Supercross e Motocross.

O Campeonato de Motocross irá contar com três mangas: MX1, MX2 e MX Elite com os melhores pilotos de cada uma das classes.

No Campeonato de Supercross irá manter-se o formato estabelecido em aditamento: uma manga de SX1, uma manga de SX e uma manga SXElite.

A novidade este ano prende-se com a integração dos Infantis A e B que assim passam a ter um Campeonato Nacional que irá partilhar 4 ou 5 provas do Nacional Elite de Motocross.

Para conseguir cativar os mais novos para as corridas de motocross a Comissão propõem um apoio na obtenção da licença pelos pilotos até aos 12 anos de idade. Tratando-se de pilotos com elevado potencial essa mesma licença será fornecida gratuitamente.

No mesmo plano de cativação a Comissão irá propor o estabelecimento de um protocolo com duas ou três escolas independentes de motocross para que os formandos dessas mesmas escolas possam obter a licença desportiva em condições vantajosas desde que possuam um diploma que ateste o seu aproveitamento.

No campo da promoção a Comissão atesta a validade do plano estabelecido em 2011 com destaque para os vídeos produzidos ao longo do Campeonato de Motocross que trouxeram grande destaque à modalidade mesmo além fronteiras.

Está ainda em fase de negociação a organização de um Troféu Pit-Bike sendo prematuro discutir qual o formato a adoptar: integração das corridas no Nacional de MX/SX ou a organização de um campeonato à parte em pistas desenhadas exclusivamente para este tipo de motos.

Em termos de formação irão ser levado a cabo os habituais seminários técnicos (Directores de Prova/Comissários/Verificadores) em Janeiro.

Esta comissão está ainda a delinear um plano de acção em termos da selecção com a perspectiva de organizar três estágios com vista à preparação do Motocross das Nações 2012 a disputar em Lommel.

No campo da formação e apoio à competição de novos e jovens valores, podemos referir que está em plena reformulação o projecto Geração MX que deverá adoptar uma nomenclatura diferente e uma base de desenvolvimento com objectivos a curto prazo.

Plano de actividades detalhado

5 a 6 provas do Campeonato Nacional Elite

5 a 6 provas do Campeonato Nacional Motocross MX1

5 a 6 provas do Campeonato Nacional Motocross MX2

5 a 6 provas do Campeonato Nacional Motocross Junior

5 a 6 provas do Campeonato Nacional Iniciados

5 a 6 provas do Campeonato nacional Infantis A/B

5 a 6 provas do Campeonato Nacional Supercross Elite

5 a 6 provas do Campeonato Nacional SX1

5 a 6 provas do Campeonato Nacional SX2

5 a 6 provas do Campeonato regional Norte Penta Control

7 a 8 provas do Campeonato Regional Centro Sul Rómoto

Prova Final das Regiões (Penta Control/Rómoto/Açores e Madeira)

Participação da selecção Nacional de Motocross no Motocross das Nações

2 a 3 Estágios com pilotos Iniciados/Infantis/juniores

Deslocação de 2 a 3 pilotos a 4 provas do Europeu de Motocross 65/85

Seminário técnico Directores de Prova/Comissários e Verificadores

Apoio técnico Mundial de Motocross Águeda

Apoio técnico Europeu de Motocross 65/85 Freixo de Espada à Cinta



Comissão de Motocross Alterações ao Regulamento 2012

1. Integração dos Infantis A/B nas corridas Elite passando a haver um Campeonato Nacional para esta classe
2. Inclusão de publicidade nas placas laterais de número
3. Uniformização das medidas dos números com o Regulamento FIM
4. Proibição de dar indicações aos pilotos fora da zona de assistência
5. A Cronometragem deverá informar o Júri se possui condições para efectuar o seu trabalho sem interferências exteriores
6. Criação de um Welcome Office onde se efectuam as verificações documentais (antes das técnicas)
7. Fecho do parque de concorrentes às 22h de Sábado sendo obrigatório que as organizações disponham de meio para fazer as verificações documentais até essa hora.
8. Harmonização do teste de ruído com as normas FIM
9. Alteração do horário tipo de competição
10. Possibilidade dos pilotos levarem um assistente para a zona da grelha antes da volta de reconhecimento
11. As classes SX1 e SX2 passam a deitar um resultado fora
12. O parque fechado será destinado às três primeiras motos da Final SXElite, três motos da final MX Elite



TODO TERRENO

Plano de Actividades 2012

Com a entrada de uma nova Direcção para esta comissão, pretendemos dinamizar esta modalidade nalguns aspectos que nos parecem ser de interesse de todos os intervenientes.

Relativamente às provas, estão praticamente asseguradas as mais importantes, estando em estudo a entrada de novas provas, dando prioridade às que se realizam conjuntamente com os automóveis.

A nível regulamentar, pretendemos a introdução de novas classes, mais acessíveis, com preços de licenças reduzidas, para assim captarmos novos valores, mas também antigos pilotos com motos clássicas.

Esperamos com este conjunto de iniciativas, darmos maior visibilidade a esta modalidade, para continuarmos a ter valores seguros e de grande nível, como é o caso do nosso Campeão do Mundo Helder Rodrigues.

A Comissão de Todo Terreno



COMISSÃO DE TRIAL

PLANO DE ACTIVIDADES PARA 2012

A Comissão de Trial vai continuar o trabalho desenvolvido ao longo dos últimos anos, continuando a apostar na procura de novos talentos através da Escola de Trial e no apoio a jovens pilotos através de treinos, estágios e apoio a deslocações a provas no estrangeiro. Vamos também tentar manter o número de praticantes através da manutenção das regras e das Classes existentes. Iremos, também, tentar manter um Campeonato que agrega o Trial Indoor e o Trial Urbano nos centros urbanos durante o verão.

Este Campeonato Nacional de Trial Indoor irá ter entre 3 e 5 provas, que terão lugar maioritariamente em Julho; manter-se-á o formato de 5 pilotos fixos e, eventualmente, 1 convidado; 10 zonas, ou 12 no caso de haver piloto convidado, para todos os pilotos mais a zona paralela e, eventualmente, o salto em altura; vamos continuar a apostar numa melhoria da divulgação das provas, bem como montar as provas visualmente apelativas para o público.

O Campeonato Nacional de Trial Outdoor irá desenrolar-se em 6 a 8 provas que decorrerão entre Janeiro e Outubro e iremos tentar manter as provas que integraram este Campeonato em 2011.

A Comissão de Trial irá tentar continuar a apoiar a internacionalização aos pilotos que o solicitem e, para além de alguns pilotos da Escola de Trial, integrará os pilotos que apresentem projectos viáveis.

*Da Escola de Trial iremos apoiar Rita Vieira de modo a poder participar nas provas do Campeonato do Mundo de Trial Feminino, em Andorra (2 dias) e Suíça (3 dias, sendo que um é na véspera do trial das Nações) e no trial das Nações.

*Diogo Vieira apresentou um pedido de apoio para participar na Classe Youth 125 do Campeonato do Mundo (com excepção das provas da Austrália e do Japão) e no Campeonato da Europa.

*Pedro Sousa apresentou um pedido de apoio para participar na Classe Junior do Campeonato do Mundo nas provas de Espanha e Andorra (ambas de 2 dias).

Iremos, ainda, continuar a apoiar deslocações a provas do Campeonato Espanhol, e, dentro dos possíveis, a outras provas no estrangeiro pois essa é uma das formas de aumentar o nível dos nossos pilotos.

Vamos continuar a utilizar o Campeonato Nacional Trial Indoor para conseguir uma maior divulgação da modalidade junto do público, levando-a até ele, e consequentemente conseguir captar novos praticantes.

No final da época iremos, mais uma vez, levar as Selecções masculina e feminina ao Trial das Nações que em 2012 se disputará na Suíça.



PLANO DE ACTIVIDADES VELOCIDADE

2012

A comissão de Velocidade da Federação de Motociclismo de Portugal em conjunto com o AIA-Motor Clube, Clube Automóvel do Minho Motor Clube do Estoril, tem como objetivo organizar em 2012, seis provas sete provas do Campeonato Nacional de Velocidade Motosport - Vodafone.

As provas serão realizadas no Circuito Vasco Sameiro, Circuito do Estoril e no Autódromo Internacional do Algarve.

As classes dos Campeonatos serão as seguintes:

- Campeonato Nacional SuperBikes
- Campeonato Nacional Super Stock
- Campeonato Promo Júnior 85cc
- Campeonato Promo Júnior 125cc Moto 3

Como provas de suporte ao Campeonato Nacional de Velocidade disputaram-se os seguintes troféus:

- Trofeu PROMOMOTO
- Trofeu Nacional Motos Clássicas

Pretende-se que em cada circuito se dispute 2 provas do Campeonato.

A estabilização dos Regulamentos Desportivo e Técnico é uma das prioridades.

Neste momento a Comissão de Velocidade em parceria com o Promotor do Campeonato esta a trabalhar para que novos patrocinadores e actividades que possam promover o Campeonato surjam.

ALTERAÇÕES AO REGULAMENTO NACIONAL DE VELOCIDADE 2012

REGULAMENTO NACIONAL DE VELOCIDADE REGULAMENTO DESPORTIVO

1. MANIFESTAÇÃO DESPORTIVA – DEFINIÇÃO E REQUISITOS

ALTERAÇÃO

1.4. Uma manifestação desportiva começa com as verificações documentais e termina com a homologação e publicação dos resultados oficiais. *No final do primeiro dia manifestação desportiva é proibido a circulação de motos de competição no circuito. A entidade organizadora poderá autorizar a circulação de bicicletas ou de scotters.*

3. PILOTO/CONCORRENTE

NOVO

3.5. *É da responsabilidade do concorrente retirar das instalações do circuito os pneus usados, lubrificantes e outros tipos de resíduos uma vez finalizada a manifestação desportiva.*

4. INSCRIÇÕES

NOVO

4.8. *Caso o concorrente tenha pago a inscrição ao clube organizador e, tenha justificado a sua não comparência na manifestação desportiva, antes das verificações documentais o valor da inscrição pode ser lhe devolvido ou transitar para outra manifestação desportiva organizada pelo mesmo clube organizador.*

NOVO

4.9. Os Concorrentes com licença desportiva são os únicos que podem inscrever a equipe na manifestação desportiva.

5.10. Chefe da equipa de cronometragem

NOVO

g. Entregar, no final de procedimento de ride through , ao Júri da Prova o comporvativo do tempo e, distancia entre os dois lupos da cronometragem do piloto(s) penalizado(s).

9. VERIFICAÇÕES DOCUMENTAIS

ALTERAÇÃO (Nova Frase)

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

ALTERAÇÕES AO REGULAMENTO NACIONAL DE VELOCIDADE 2012

14.3. A grelha de partida é formada por várias linhas equidistantes de 9 metros, podendo cada linha, consoante a classe, ter 3 ou 4 posições.

14.3. *A grelha de partida é formada por várias linhas equidistantes de 9 metros, tendo cada linha, 3*

18. PENALIZAÇÃO RIDE THROUGH

NOVO

18.3 *O Chefe da equipa de cronometragem deve sempre entregar, no final de procedimento de ride through , ao Júri da Prova o comparativo do tempo e distancia entre os dois lupos da cronometragem do piloto(s) penalizado(s).*

19. COMPORTAMENTO DURANTE AS SESSÕES DE TREINOS E A CORRIDA

ALTERAÇÃO (Frase nova)

19.5. Se um piloto encontrar um problema mecânico que implique o abandono da corrida não deve procurar atingir a sua boxe mas sim estacionar a moto em local seguro, de acordo com as instruções dos comissários de pista.

É proibido um piloto percorrer ou atravessar algum ponto da pista durante os treinos ou corrida.

ALTERAÇÃO

19.19. A circulação no *pit-lane* durante toda a manifestação desportiva (sessões de treinos, *warm-up*, procedimento de partida e corrida) deve ser efectuada com a máxima precaução e segurança e a uma velocidade máxima instantânea não superior a 60 km/h. O incumprimento desta limitação de velocidade durante os treinos será sancionada da seguinte forma:

<u>Velocidade</u>	<u>Valor da Multa</u>
Desde 61 a 70 Km/h	35 € (trinta e cinco Euros)
Desde 71 a 80 Km/h	55 € (cinquenta e cinco Euros)

19.19. *A circulação no pit-lane durante toda a manifestação desportiva (sessões de treinos, warm-up, procedimento de partida e corrida) deve ser efectuada com a máxima precaução e segurança e a uma velocidade máxima instantânea não superior a 60 km/h. O incumprimento desta limitação de velocidade durante os treinos será sancionada da seguinte forma:*

<u>Velocidade</u>	<u>Valor da Multa</u>
Desde 61 a 70 Km/h	40 € (Quarenta Euros)
Desde 71 a 80 Km/h	60 € (Sessenta Euros)

ALTERAÇÃO

19.20. Todo o piloto que efectue uma ultrapassagem a outro piloto no *pit-lane* será sancionado da seguinte forma:

- durante as sessões de treinos - multa de 50 € (cinquenta Euros).

ALTERAÇÕES AO REGULAMENTO NACIONAL DE VELOCIDADE 2012

INSCRIÇÕES

O valor máximo da taxa de inscrição mencionada no art.º 4.2. do Regulamento Desportivo é para a:

- Classe SUPERSTOCK 600 125 € (cento e vinte cinco Euros);
- Classe SUPERBIKE 180 € (cento e oitenta).

9. VERIFICAÇÕES TÉCNICAS PRELIMINARES

ALTERAÇÃO

9. VERIFICAÇÕES TÉCNICAS PRELIMINARES

Um piloto pode verificar 2 (duas) motos por classe, devendo informar qual a moto que vai utilizar em corrida, até 1 (uma) hora antes do seu início.

9. VERIFICAÇÕES TÉCNICAS PRELIMINARES

Um piloto só pode verificar 1 (uma) motos por classe.

10. TREINOS

ALTERAÇÃO

10.2. Warm-up

A entidade organizadora pode facultar um período de 10 (dez) minutos para aquecimento e afinações finais (warm-up) ou, em aprovação do regulamento particular da prova ou, sempre que solicitado pelo Presidente do Júri.

12. CLASSIFICAÇÃO NO MOTOSPORT VODAFONE

ALTERAÇÃO

12.2. A classificação no MOTOSPORT VODAFONE é o somatório da pontuação obtida por cada piloto em cada corrida, sendo que:

- na classe SUPERSTOCK 600 contam as pontuações de toda as corridas;
- na classe SUPERBIKE contam as pontuações de todas as mangas de corrida menos o pior resultado de uma delas.

12.2. A classificação no MOTOSPORT VODAFONE é o somatório da pontuação obtida por cada piloto em cada corrida, sendo que:

- na classe SUPERSTOCK 600 contam as pontuações de toda as corridas;
- *na classe SUPERBIKE contam as pontuações de todas as mangas de corrida;*

13. PRÉMIOS POR CORRIDA

NOVO

ALTERAÇÕES AO REGULAMENTO NACIONAL DE VELOCIDADE 2012

REGULAMENTO NACIONAL DE VELOCIDADE ANEXO D - REGULAMENTO DESPORTIVO CAMPEONATO PROMO JÚNIOR

5. ATRIBUIÇÃO DE NÚMEROS DE COMPETIÇÃO

ALTERAÇÃO

Os números de competição são atribuídos pela FMP e respeitam o seguinte:

- a. Classe 85 cc – do número 1 ao 99;
- b. Classe 125GP e MOTO3 - do número 100 a 199;

Os números 1 e 100 estão reservados para o Campeão Nacional de 2010 da classe 85 cc.

Os números de competição são atribuídos pela FMP e respeitam o seguinte:

- a. Classe 85 cc – do número 1 ao 99;
Fundo amarelo ou branco com Números pretos*
- b. Classe 125GP e MOTO3 - do número 100 a 199;
Fundo Preto com Numeros Brancos*

*Os números 1 estão reservados para o Campeão Nacional de 2011 da classe 85 cc
Os números 100 estão reservados para o Campeão Nacional de 2011 da Classe 125 cc*

6. DISTÂNCIA DA CORRIDA

ALTERAÇÃO

As corridas devem respeitar uma distância mínima de 35 km (trinta e cinco quilómetros) e máxima de 45 km (quarenta cinco quilómetros).

A distância a percorrer, em km e sob a forma de número de voltas, deve estar indicada no Regulamento Particular.

As corridas devem respeitar uma distância mínima de **40 km (quarenta quilómetros)** e máxima de **50 km (cinquenta quilómetros)**.

A distância a percorrer, em km e sob a forma de número de voltas, deve estar indicada no Regulamento Particular.

7. INSCRIÇÕES

ALTERAÇÃO

O valor máximo da taxa de inscrição mencionada no art. 4.2. do Regulamento Desportivo é de 100 € (cem Euros)

O valor máximo da taxa de inscrição mencionada no art. 4.2. do Regulamento Desportivo é de **110 € (cento e dez Euros)**

10. TREINOS

ALTERAÇÃO/ NOVO

A entidade organizadora tem de facultar a realização de 1(uma) sessão de treinos livres com a duração

ALTERAÇÕES AO REGULAMENTO NACIONAL DE VELOCIDADE 2012

1000 cc	17 anos	*
Motos Clássicas	18 anos	*
Provas de Resistência	17 anos	*

* - Pilotos com idade superior a 50 anos devem juntar ao pedido da licença desportiva um certificado médico incluindo um electrocardiograma com prova de esforço.

** Idade mínima para as classes no entanto, só poderam participar nas classes assinaladas após um ano na categoria de 85cc

- 1.2. A idade mínima obtém-se no dia de aniversário do piloto.
- 1.3. A idade máxima é alcançada no último dia do ano civil correspondente.

REGULAMENTO NACIONAL DE VELOCIDADE REGULAMENTO TÉCNICO – CLASSE SUPER BIKE

2.2. PESO MÍNIMO

ALTERAÇÃO

O peso mínimo das motos da classe SUPERBIKE do MOTOSPORT VODAFONE é o peso mínimo estabelecido pela FIM para a classe SUPERSTOCK 1000. A FIM publica anualmente uma tabela com o peso mínimo das motos homologadas para as classes SUPERSTOCK.

A FIM estabelece o peso mínimo de cada modelo homologado determinando o seu peso a seco, nas condições em que este é vendido ao público.

O peso a seco (*dry weight*) de uma moto homologada define-se como sendo o peso dessa moto tal como produzida pelo fabricante, sem combustível, placas de matrícula, ferramentas e descanso central, quando com ele equipada. O resultado é arredondado para o número inteiro mais próximo.

Para as motos da classe SUPERBIKE do MOTOSPORT VODAFONE o peso mínimo é igual ao peso a seco menos 12 kg.

Na verificação técnica final as motos serão pesadas nas condições em que se encontrarem no final da corrida. Nada pode ser adicionado ou retirado à moto, incluindo água, óleo e gasolina.

Em qualquer momento da manifestação desportiva o peso de uma moto (incluindo o depósito e combustível) não pode ser inferior ao peso mínimo com uma tolerância de 1 Kg.

O peso mínimo das motos da classe SUPERBIKE do MOTOSPORT VODAFONE é o peso mínimo estabelecido pela FIM para a classe SUPERSTOCK 1000.

A FIM estabelece o peso mínimo de cada modelo homologado determinando o seu peso a seco, nas condições em que este é vendido ao público.

O peso a seco (*dry weight*) de uma moto homologada define-se como sendo o peso dessa moto tal como produzida pelo fabricante, sem combustível, placas de matrícula, ferramentas e descanso central, quando com ele equipada. O resultado é arredondado para o número inteiro mais próximo.

Para as motos da classe SUPERBIKE do MOTOSPORT VODAFONE o peso mínimo é igual ao peso a seco menos 12 kg.

Na verificação técnica final as motos serão pesadas nas condições em que se encontrarem no final da corrida. Nada pode ser adicionado ou retirado à moto, incluindo água, óleo e gasolina.

Em qualquer momento da manifestação desportiva o peso de uma moto (incluindo o depósito e combustível) não pode ser inferior ao peso mínimo com uma tolerância de 1 kg.

ALTERAÇÕES AO REGULAMENTO NACIONAL DE VELOCIDADE 2012

São proibidos radiadores adicionais.

Os tubos do radiador de e para o motor podem ser substituídos mas o sistema deve ser mantido como o original.

A ventoinha do radiador pode ser retirada.

Os sensores de temperatura de água e o termóstato podem ser removidos do interior do sistema de arrefecimento. Redes/malhas de protecção podem ser acrescentadas na frente dos radiadores de água e/ou de óleo.

A tampa do radiador é livre.

Podem ser adicionados radiadores de água ou substituir o homologado por outro de maiores dimensões.

Os tubos do radiador de e para o motor podem ser substituídos mas o sistema deve ser mantido como o original.

A ventoinha do radiador pode ser retirada.

Os sensores de temperatura de água e o termóstato podem ser removidos do interior do sistema de arrefecimento.

Redes/malhas de protecção podem ser acrescentadas na frente dos radiadores de água e/ou de óleo.

A tampa do radiador é livre.

3.8. SISTEMA ELÉCTRICO / ELECTRÓNICO **ALTERAÇÃO**

3.8.1. Ignição / Engine Control System (ECU)

Unidade central (ECU) não pode ser recolocada.

Não são permitidas quaisquer alterações.

É autorizada a utilização de qualquer tipo e marca de velas.

3.8.3. Equipamento adicional (RR 05.10.3) **ALTERAÇÃO**

A adição de um equipamento de transmissão por infra-vermelhos entre o piloto/moto e a sua equipa para uso exclusivo de transmissão de informação dos tempos por volta é autorizado.

A adição de um equipamento GPS com a finalidade de informar o tempo por volta e/ou classificação é autorizado. Telemetria não é autorizada.

3.8.4. Instalação eléctrica **ALTERAÇÃO**

Não são permitidas quaisquer alterações. O canhão de ignição pode ser recolocado.

3.8.1. Ignição / Engine Control System (ECU)

Unidade central (ECU) não pode ser recolocada.

ALTERAÇÕES AO REGULAMENTO NACIONAL DE VELOCIDADE 2012

SUZUKI GSX 600 (2011)				
Triumph 675	T1292102/T1293100	A9618070	T2501666/T2501659	A9618071
Triumph 675 (2009)		A9618098		A9618100
Triumph 675 (2011)				
Yamaha R6 (2006)	2CO-8591A-00	2-COF533A70	2CO-82590-00	2CO-F2590-70
Yamaha R6 (2008)	13S-8591A-00	2CO-8591A-80	13S-8533A-70	13S-8533A-70

REGULAMENTO NACIONAL DE VELOCIDADE REGULAMENTO TÉCNICO – TROFÉU PROMOMOTO

4.2. PESO MÍNIMO

ALTERAÇÃO

O peso mínimo das motos do Troféu PROMOMOTO é o peso mínimo estabelecido pela FIM para a classe SUPERSTOCK 1000. A FIM publica anualmente uma tabela com os pesos mínimos das motos homologadas nas classes SUPERSTOCK.

A FIM estabelece o peso mínimo de cada modelo homologado determinando o seu peso a seco, nas condições em que este é vendido ao público.

O peso a seco (*dry weight*) de uma moto homologada define-se como sendo o peso dessa moto tal como produzida pelo fabricante, sem combustível, placas de matrícula, ferramentas e descanso central, quando com ele equipada. O resultado é arredondado para o número inteiro mais próximo.

Na verificação técnica final as motos serão pesadas nas condições em que se encontrarem no final da corrida. Nada pode ser adicionado ou retirado à moto, incluindo água, óleo e gasolina.

Em qualquer momento da manifestação desportiva o peso de uma moto (incluindo o depósito e combustível) não pode ser inferior ao peso mínimo com uma tolerância de 1 Kg.

O peso mínimo das motos do Troféu PROMOMOTO é o peso mínimo estabelecido pela FIM para a classe SUPERSTOCK 1000. A FIM estabelece o peso mínimo de cada modelo homologado determinando o seu peso a seco, nas condições em que este é vendido ao público.

O peso a seco (*dry weight*) de uma moto homologada define-se como sendo o peso dessa moto tal como produzida pelo fabricante, sem combustível, placas de matrícula, ferramentas e descanso central, quando com ele equipada. O resultado é arredondado para o número inteiro mais próximo.

Na verificação técnica final as motos serão pesadas nas condições em que se encontrarem no final da corrida. Nada pode ser adicionado ou retirado à moto, incluindo água, óleo e gasolina.

Em qualquer momento da manifestação desportiva o peso de uma moto (incluindo o depósito e combustível) não pode ser inferior ao peso mínimo com uma tolerância de 1 Kg.

4.7.15. Radiadores de água e de óleo

ALTERAÇÃO

São proibidos radiadores adicionais.

O radiador de água pode ser substituído por outro de maior capacidade.

Redes/malhas de protecção podem ser acrescentadas na frente dos radiadores de água e/ou de óleo.

ALTERAÇÕES AO REGULAMENTO NACIONAL DE VELOCIDADE 2012

- d. As extremidades do vidro da carenagem e de todas as outras extremidades expostas devem ser arredondadas.
- e. A largura máxima da carenagem não pode exceder 600 mm. A largura do assento e da traseira da moto não pode ser superior a 450 mm, sistema de escape excluído.
- f. A carenagem não pode ultrapassar a linha definida pela tangente à vertical do pneu da frente nem a linha definida pela tangente à vertical do pneu traseiro, devendo ser possível ver, quando se observa a moto de perfil, toda a roda da frente com exceção da parte oculta pelo guarda-lamas e pelo menos 180º da roda traseira.
- g. Não é obrigatória a utilização de guarda-lamas.

5.9.11. Carenagem e guarda-lamas

- a. É permitida a utilização de fibra de carbono ou de compostos de carbono na construção da carenagem. É permitida a utilização de kelvar ou kevlar e carbono para reforçar os pontos de fixação e outras áreas de esforço.
- b. Os suportes da carenagem podem ser em materiais compósitos.
- c. O conjunto das fixações que suportam os instrumentos na carenagem pode ser em titânio, carbono ou compostos de carbono.
- d. As extremidades do vidro da carenagem e de todas as outras extremidades expostas devem ser arredondadas.
- e. A largura máxima da carenagem não pode exceder 600 mm. A largura do assento e da traseira da moto não pode ser superior a 450 mm, sistema de escape excluído.
- f. A carenagem não pode ultrapassar a linha definida pela tangente à vertical do pneu da frente nem a linha definida pela tangente à vertical do pneu traseiro, devendo ser possível ver, quando se observa a moto de perfil, toda a roda da frente com exceção da parte oculta pelo guarda-lamas e pelo menos 180º da roda traseira.
- g. É obrigatória a utilização de guarda-lamas.

REGULAMENTO NACIONAL DE VELOCIDADE

REGULAMENTO TÉCNICO – TROFÉU PROMO JÚNIOR 250 cc A 4T

6.9.11. Carenagem

ALTERAÇÃO

- a. Não é permitida a utilização de fibra de carbono ou de compostos de carbono na construção da carenagem. É permitida a utilização de kelvar ou kevlar e carbono para reforçar os pontos de fixação e outras áreas de esforço.

6.9.11. Carenagem

- a. É permitida a utilização de fibra de carbono ou de compostos de carbono na construção da carenagem. É permitida a utilização de kelvar ou kevlar e carbono para reforçar os pontos de fixação e outras áreas de esforço.



Stunt Riding

PLANO DE ATIVIDADES 2012

No sentido de dar prossecução ao *11º Campeonato Nacional de Open de Stunt Riding*, a presente Comissão pretende:

- Introduzir no Regulamento um conjunto de alterações que contribuam para o desenrolar de um Campeonato mais equilibrado e apelativo para pilotos e espectadores;¹
- Levar a cabo a realização de um mínimo de sete provas, provas essas que permitam, por um lado, aos pilotos participantes demonstrarem o seu talento e, por outro, divulgar a modalidade do Stunt Riding junto do público português.
- Fazer uma escolha diversificada dos locais de realização das referidas provas de modo a promover a modalidade em diferentes pontos do Continente e Ilhas;
- Levar a efeito uma reunião com os pilotos do referido Campeonato com o intuito de fornecer informação e de esclarecer eventuais dúvidas ou questões que possam surgir inerentes aos objectivos de modo ao desenvolvimento do 11º Campeonato, focando em particular aspectos como a alteração do Regulamento da modalidade, as datas e locais de provas;
- Dar formação aos Júris, Directores de Prova e Comissários de Pista de modo a transmitir a informação necessária ao decorrer do Campeonato;
- Verificar junto da Entidade responsável pela organização de cada prova o modo como esta está a programar o desenvolvimento do evento e apresenta os requisitos necessários para a realização do tipo de evento em questão;
- Agendar ainda, se possível, duas provas extra campeonato com a finalidade de captar novos públicos e novos praticantes da modalidade;
- Assegurar a continuidade do site oficial da modalidade e usufruir das novas tecnologias de informação como meio de divulgação do Stunt Riding a nível nacional e internacional.

O Presidente da Comissão

Carlos Pereira

¹ Ver Regulamento em anexo



Stunt Riding

ALTERAÇÕES AO REGULAMENTO PARA 2012

Esta Comissão, em conjunto com Pilotos e Júris da modalidade, decidiu:

- Reestruturar o conteúdo da Primeira Manga com vista a incutir um novo dinamismo na prática do Stunt Riding em Portugal e a estimular os pilotos a desenvolver as suas potencialidades de execução técnica das manobras características deste desporto.

- Sendo assim foi alterado na primeira manga o item de sequência de manobras, passando a ser constituída por :

Na **Sequência de manobras** os pilotos serão obrigados a cumprir uma série de figuras obrigatórias que serão obrigatoriamente executadas da seguinte forma:

- _ Cavalo lento 100 mt com um tempo mínimo de 20 s
- _ Égua de 20 mt
- _ Cavalo sem mãos 20 mt
- _ Cadeirinha (Cavalos em cima do volante) 40 mt
- _ Burn out em círculo com 2 voltas
- _ Burn out em oito com 2 voltas
- _ Cavalinho em círculo com 2 voltas
- _ Cadeirinha (Cavalo em cima do volante) em círculo com 1 volta

A pontuação será de 5 pontos por figura executada.

O Presidente da Comissão

Carlos Pereira



PROPOSTA DE GALARDÕES
A.G. 10 Dezembro 2011

DIPLOMAS DE MÉRITO MOTOCICLISTA:

Moto Gomes, Dr. Pedro Berjano, Moto Clube de Mafra, Rosinhas Volley Clube, Moto Clube Vale do Sousa.

MEDALHA DE MÉRITO MOTOCICLISTICA:

Engº. Domingos Piedade, Dr. Miguel Tiago, Pedro Araújo

COLAR DE MÉRITO MOTOCICLISTA:

Helder Rodrigues

Lisboa, 22 de Novembro de 2010

A Direcção