



RERLATÓRIO DA DIRECÇÃO 2012

RELATÓRIO DA DIRECÇÃO

ANO 2012

Último ano de mandato dos actuais órgãos sociais, o exercício de 2012 revelou-se ainda mais difícil de “equilibrar” e marcado por alguns acontecimentos relevantes.

Tivemos, é certo, mais uma temporada de sucesso no que diz respeito a provas internacionais: MotoGP no Estoril; Mundial de Superbikes em Portimão; Mundial de Motocross em Águeda; Mundial de Enduro em Torres Vedras; SuperMoto das Nações em Portimão; Taça do Mundo de Bajas em Portalegre e Europeu de Motocross nas classes de jovens em Freixo-de-Espada à Cinta.

No entanto, a omnipresente crise financeira manifestou-se em toda a sua violência este ano: houve um decréscimo acentuado de pilotos; menos clubes a organizarem provas e alguns mesmo a fecharem portas; muito menos apoios institucionais, tanto da administração central como das autarquias; patrocínios e publicidade quase não existiram.

As consequências mais nefastas de tudo o que atrás vem descrito revelar-se-ão em 2013: não teremos mais o MotoGP entre nós; a actividade desportiva do Autódromo Internacional do Algarve é ainda uma incógnita, face à homologação do Plano de Especial de Revitalização (PER) e qualquer tipo de apoio será um bem praticamente inexistente.

Restará a perseverança e talento dos nossos melhores pilotos, que continuam a elevar muito alto o nome de Portugal por todo o mundo.

Os nossos “top-riders” continuaram a obter excelentes resultados nos campeonatos do Mundo em que participaram, sendo que Helder Rodrigues, Paulo Gonçalves e Ruben Faria nos Ralis Todo Terreno formaram mesmo uma “Seleção virtual” imbatível.

Rui Gonçalves teve uma época difícil mas mostrou ser dos poucos pilotos a poderem liderar uma prova do Mundial de Motocross, enquanto que Miguel Oliveira irá decerto vencer o seu primeiro Grande Prémio em Moto 3, depois de ter estado muito perto de o conseguir este ano.

No Enduro Luís Oliveira destacou-se e vai decerto prosseguir a sua evolução, embora Luís Correia ainda nos vá dar muitas alegrias e Gonçalo Reis deva rectificar uma época abaixo das suas possibilidades.

Noutro plano, o ano de 2012 ficará também marcado pela mudança para uma nova sede, a primeira a que se poderá mesmo chamar de “casa da federação”, pois aqui podemos finalmente receber condignamente não apenas quem procura os nossos serviços, mas sobretudo reuniões de clubes, seminários, apresentações de equipas, etc.

Destaque ainda para a continuação das actividades ligadas ao Mototurismo, com novo sucesso para o Lés-a-Lés e para o Dia Nacional do Motociclista.

No capítulo da Mobilidade muitas novidades: a regulamentação da certificação das Motos Antigas está negociada, faltando apenas o acordo final; a nossa intervenção relativamente à regulamentação das Inspecções Periódicas está muito bem encaminhada mas a verdade é que na ponta final do ano surgiu um novo facto: a União Europeia desistiu para já de aprovar uma Directiva nesse sentido o que vem alterar as “regras do jogo”; finalmente, a melhor notícia para

quem anda de moto por esse país fora: nas ex-SCUT a Estradas de Portugal concordou em implementar o mesmo desconto de 30% na Via Verde, já existente nas autoestradas para as motos!

RESULTADO DO EXERCÍCIO

Em 2012 as Receitas somaram 1 338 754 €, tendo decrescido em quase 12% face ao ano anterior enquanto que as Despesas alcançaram os 1 338 731 €, tendo igualmente diminuído em relação a 2011, em mais de 8%.

Face ao Orçamento para 2012, as Receitas e as Despesas ficaram aquém do valor previsto em cerca de 8%, o que originou um resultado positivo de 22,85 €.

Propomos que este lucro seja contabilizado em Resultados Transitados.

Será ainda de referir que mantivemos as Receitas Próprias sensivelmente abaixo dos 50%, enquanto as receitas oriundas do Sector Público foram próximas de 42% do total.

Por modalidades o Mototurismo destacou-se com mais de 35% das receitas, seguindo-se o Motocross/Supercross, a Velocidade, o Enduro e o Todo Terreno.

Na análise por tipos de Receitas, os Subsídios permanecem na frente, sendo as Licenças Desportivas a segunda maior fonte de proveitos, à frente das Taxas de Prova e dos Subsídios oriundos da F.I.M.

MOTOCICLISMO DESPORTIVO

Se em 2011 face a 2010 tínhamos já sofrido um decréscimo de 6,3% nas Licenças Desportivas Nacionais, desta vez a descida chegou aos 16,9%, o que é quase insustentável.

Decompondo um pouco os números de 2012 face a 2011, temos que as maiores descidas se verificaram nas licenças para campeonatos da europa (- 67,7%); campeonatos do mundo (- 47,2%); licenças gerais (- 36,2%); Motocross/Supercross (- 24%); Todo Terreno (- 20,1%) e Enduro (-15,3%).

A única disciplina em que se registou crescimento de pilotos foi no MiniMotocross, com um incremento de 20,5%.

Houve também muito menos Fiscais e Oficiais de prova a renovarem as suas licenças, pelo que no total de licenças a diminuição foi de 29,6% - de 1 264 para 890.

No número de provas a contar para Campeonatos e Troféus Nacionais, o decréscimo também foi dramático, com destaque para o Motocross (de 31 para 22); Supercross (de 13 para 4!); Enduro (de 12 para 7); Stunt Riding (de 8 para zero, pois o respectivo campeonato não se realizou), tendo-se no entanto verificado crescimento no Todo Terreno (de 12 para 13 provas) e sobretudo no Quadcross (de 5 para 9).

No total organizaram-se 80 provas contra 112 em 2011, ano em que já se verificara uma diminuição de 10 provas face a 2010.

Já no que diz respeito a provas a contar para campeonatos do Mundo e da Europa, houve um aumento de uma prova, de 9 para 10.

Toda esta crise reflectiu-se obviamente no número de clubes filiados que continua em queda acentuada desde 2009, tendo passado de 146 no final de 2011 para 133 a 31 de Dezembro de 2012.

Em 2012 tivemos quatro Selecções Nacionais em actividade a nível de provas Mundiais e duas no contexto Europeu.

O melhor resultado foi sem dúvida o obtido pelas nossas cores no Motocross das Nações. Onde obtivemos um bom 9º lugar entre as 33 melhores equipas mundiais.

Também no Enduro conseguimos um resultado muito expressivo, com o quinto posto entre os Juniores nos I.S.D.E., entre 14 participantes.

Mais modestas foram as nossas participações no Trial das Nações – 21º entre 27 selecções – e no Supermoto das Nações – 12º entre 14 equipas – aqui com a “agravante” de correremos em casa...

Nas duas provas europeias colectivas, conseguimos o vice-título Junior de Enduro e o oitavo posto em Quadcross.

A nível individual os destaques têm de ir para os nossos “Top-Riders” que se mantiveram em bom nível na alta roda do Motociclismo Mundial.

No Motocross, Rui Gonçalves foi 10º em MX 1, a classe-rainha, tendo uma época com altos e baixos, enquanto que Miguel Oliveira obteve o seu primeiro pódio na Velocidade em Moto 3, tendo terminado este campeonato no oitavo lugar.

No Mundial de Ralis Todo-Terreno, Paulo Gonçalves terminou mesmo ao pé do pódio final com a 4ª posição, secundado por Hélder Rodrigues em 6º e Ruben Faria em 7º, enquanto que no Dakar estes nossos representantes terminaram em 3º (Hélder), 12º (Ruben) e 26º (Paulo).

Quanto ao Mundial de Enduro, os nossos restantes “Top-Riders” conseguiram um 14º lugar na classe Enduro 1 através de Gonçalo Reis e um 12º por Luís Correia no Enduro 2.

Outros pilotos que se destacaram foram Luís Oliveira que terminou o Troféu Mundial de Enduro Júnior na quarta posição; Tiago Dias que alcançou o 27º posto na Taça FIM Superstock 1000 na Velocidade e ainda nesta disciplina Ivo Lopes desiluiu um pouco ao terminar a Red Bull Rookies Cup apenas em nono.

Nos vários campeonatos europeus em que pilotos portugueses participaram, destaque para os títulos obtidos por Bianchi Prata, Rui Costa e Liliana Calado, embora o nível de participação nestas competições fosse bastante reduzido.

Uma palavra final para o 11º lugar alcançado por Jorge Maricato na prova de Motocross em 65cc organizada entre nós.

No que diz respeito às provas internacionais organizadas entre nós, teremos de destacar dois factos, um positivo e dois extremamente negativos.

Assim e para além do Mundial de Motocross realizado em Águeda com amplo sucesso, teremos de realçar a estreia de Torres Vedras como presença no Mundial de Enduro, o que veio em muito reforçar a nossa política de divulgação desta disciplina em todo o país.

Quanto aos factos negativos teremos de referir em primeiro lugar a notícia referente às dificuldades financeiras vividas pelo Autódromo Internacional do Algarve.

Embora tanto o Mundial de Superbikes como o Supermoto das Nações tenham constituído um grande sucesso organizativo, a verdade é que os problemas atrás referidos se irão com certeza repercutir na actividade desportiva daquela infra-estrutura algarvia.

O segundo facto extremamente prejudicial para o Motociclismo nacional prende-se com a realização, pela última vez ou pelo menos com interregno por alguns anos, do MotoGP no Autódromo do Estoril.

De facto, que fique bem claro que tudo fizemos para que os doze anos em que aquele evento tem lugar entre nós assim continuasse a acontecer, mas a verdade é que não conseguimos esse nosso objectivo prioritário.

Sempre o Grande Prémio de Portugal em Velocidade tinha sido financiado através das contrapartidas do jogo do Casino Estoril, verbas essas que por lei têm de ser investidas no município de Cascais.

Desde há algum tempo entendeu a respectiva Câmara Municipal que o Instituto de Turismo de Portugal teria de reforçar aqueles valores, dado que outras autarquias também beneficiariam daquela organização, indubitavelmente o maior evento desportivo que tinha lugar em Portugal de carácter regular.

Dado que o Turismo não quis reforçar as ditas verbas, o MotoGP perdeu-se, sendo extremamente difícil voltar a recuperá-lo, dado que para além de dívidas antigas, outros circuitos sitiados em países mais prósperos estão na fila para entrar.

MOTOTURISMO

Apesar de todas as dificuldades já enunciadas, a verdade é que a actividade mototurística nacional decorreu de uma forma que se pode considerar normal, tendo-se realizado o Calendário de Concentrações Nacionais (37 eventos) bem como o Troféu MICHELIN de Moto Ralis Turísticos, composto por 6 ralis.

Mesmo assim, nem a 31ª Concentração Internacional de Faro escapou à crise, pois o número de participantes foi o menor dos últimos anos, o mesmo se tendo verificado em muitos das nossas organizações mototurísticas.

No que diz respeito aos eventos por nós realizados o Dia Nacional do Motociclista teve desta feita lugar em Barcelos e como sempre com “casa cheia”, enquanto que o 14º Lés-a-Lés iniciou os seus 974 kms em Tavira, pernoitando na Covilhã e terminando em Boticas, onde chegaram (quase) 1165 participantes.

Aqui ficam os nossos agradecimentos aos 17 Moto Clubes que nos ajudaram a levar a caravana de uma ponta à outra do país, às Câmaras Municipais de Tavira, Reguengos de Monsaraz, Mação,

Covilhã, Sabrosa e Boticas, sem as quais nada disto teria sido possível, bem como à BMW, MICHELIN e BP, empresas que permitiram organizarmos mais um Lés de sucesso.

O Lés-a-Lés é sem qualquer dúvida o maior evento mototurístico organizado em Portugal e também o mais importante da responsabilidade da F.M.P.

Começa mesmo a internacionalizar-se e aqui ficam os parabéns a toda a vasta equipa responsável por esta complexa organização.

MOBILIDADE

O ano de 2012 acabou por se revelar fundamental para alguns dos nossos projectos mais importantes no campo da Mobilidade, embora não tenha sido conclusivo, devido à inércia da nossa Administração Central.

Começando pela Lei referente à Certificação e Legalização das Motos Clássicas, pois já há um ano escrevêramos que o Governo já deveria ter regulamentado este diploma legal (a Lei dava seis meses ao Governo para a sua regulamentação...).

A verdade é que passado todo este tempo ainda não conseguimos sequer um interlocutor válido da parte do I.M.T.T., pois no que diz respeito ao Ministério da Justiça (Direcção Geral de Registos e Notariado) tudo está a postos.

Continuámos também em 2012 as acções tendentes a repor a justiça nas portagens para motos nas ex-SCUTS e na Ponte Vasco da Gama.

Nesta última infra-estrutura não fomos bem sucedidos, pois o desconto oferecido era bem menor que os 30% que as motos beneficiam na rede nacional de auto estradas.

Quanto às ex-SCUTS, pois conseguimos assegurar os tais 30% de descontos desejados e já no final do ano.

Conseguimos uma exemplar parceria com as Estradas de Portugal, que para além do referido desconto, se estenderá ainda à gratuidade na deslocação a alguns eventos, a concretizar em 2013.

Independentemente desta medida, a verdade é que a petição para que se crie uma “Classe 5”, destinada às portagens para motos, foi entregue na Assembleia da República, onde fomos recebidos e tivemos oportunidade de explicar a “bondade” desta medida.

Esta proposta irá ser discutida em plenário em 2013.

Finalmente teremos de referir a questão da eventual obrigatoriedade das Inspeções Técnicas para motos.

Tivemos uma reunião na Secretaria de Estado dos Transportes, onde nos foi referido que Portugal iria adoptar a esperada Directiva, que tornariam as referidas inspeções obrigatórias.

Começámos então a trabalhar na respectiva regulamentação, de forma a onerar o menos possível os nossos motociclistas.

Acontece que no final de 2012 o Conselho Europeu recusou a referida Directiva, porque não tinha ficado provada a alegada ligação entre a sinistralidade e a melhoria das condições das motos derivada das tais inspecções.

Em 2013 tudo faremos para que o Decreto-Lei que o Governo português publicou entretanto seja revogado.

ACTIVIDADE INSTITUCIONAL

Dois factos serão de destacar referentes à nossa “vida interna”: a contratação do Coronel Armando Vieira Marques como Director-Geral da federação e a mudança para a nova sede.

Esta é a primeira a que poderemos de facto chamar “sede”, pois temos finalmente condições para receber quem nos quer visitar e para além disso organizar nas nossas próprias instalações Seminários, Estágios, apresentações e mesmo a Assembleia Geral de Março aí terá lugar.

Contámos com a presença do Secretário de Estado do Desporto e Juventude – Dr. Alexandre Mestre – nas “inauguração informal” das novas instalações, sendo que o auditório foi estreado com o Fórum sobre a Velocidade, por sinal bem participado e muito útil.

Em 2012 realizámos como sempre duas Assembleias Gerais: a primeira em Março na simpática cidade de Moura, onde aprovámos o Relatório e Contas referente ao exercício de 2011; e a segunda em Dezembro no Centro de Congressos do Estoril, onde foi a votos o Orçamento e Plano de Actividades para 2013.

Aproveitamos para aqui agradecer o excelente acolhimento proporcionado pelo Moto Clube de Moura bem como pela respectiva Câmara Municipal.

Quanto à Gala para atribuição dos prémios aos nossos campeões nacionais, teve lugar no Hotel Farol Design em Cascais, ocasião em que também homenageámos os vários participantes nas Selecções Nacionais bem como os nossos “heróis do Dakar”.

No plano internacional estivemos presentes na Assembleia Geral da Federação Internacional de Motociclismo que teve lugar em Monte Carlo, através do nosso delegado Manuel Marinheiro.

Na Assembleia Geral Extraordinária da U.E.M. (que teve lugar no mesmo local), que entre outras alterações estatutárias consagrou a mudança de nome para F.I.M.-Europa, a F.M.P. fez-se representar por Jorge Viegas.

Já quanto ao Congresso anual da U.E.M., realizado em Belgrado, a nossa federação fez-se representar por Jorge Viegas, José Campos Costa, Armando Marques, Manuel Marinheiro e Alfredo Castro.

A F.M.P. continuou muito bem representada em ambas as instâncias internacionais.

Na F.I.M. Jorge Viegas manteve-se como Presidente- Adjunto; Duarte Forjaz membro executivo da Comissão de Mobilidade; Gonçalo Morais Sarmiento membro executivo da Comissão Médica; José Rita membro executivo da Comissão de Ralis Todo Terreno; Rui Castro membro executivo da Comissão de Trial; Pedro Mariano membro da Comissão de Enduro e Director permanente dos Grandes Prémios e Pedro Ribeiro membro da Comissão de Velocidade.

Na F.I.M.-Europa José Artur Campos Costa ascendeu a Presidente da Comissão de Motos Clássicas; Armando Marques é membro da Comissão de Velocidade; Alfredo Castro é membro da Comissão de Motocross; Pedro Mariano é membro da Comissão de Enduro e Todo Terreno e Manuel Marinheiro estreou-se como membro da Comissão Jurídica.

Todos estes cargos obrigaram a intenso trabalho ao longo do ano, fosse em provas do Mundial ou do Europeu fosse em reuniões das mais variadas.

Uma palavra final para o facto de pela primeira vez termos contratado um preparador físico exclusivo para os nossos atletas de Alto Rendimento – Bruno Jorge – que vem acompanhando os melhores pilotos portugueses diariamente, laborando no Centro de Alto Rendimento do Jamor, com ampla satisfação de todos.

ACTIVIDADE COMERCIAL

Neste final de Relatório da Direcção agradecemos a todas as instituições e empresas que nos apoiaram e sem as quais a nossa actividade ao longo de 2012 teria sido bastante prejudicada.

Assim, mantivemos uma excelente relação com o agora Instituto Português do Desporto e Juventude, que continuou a financiar não apenas uma parte da actividade regular da F.M.P., mas também apoiou o Mundial de Motocross em Águeda, o Mundial de Enduro em Torres Vedras, o Supermoto das Nações em Portimão e o Europeu de Motocross em Freixo de Espada à Cinta.

A nossa revista MotoPortugal contou com a publicidade da VODAFONE, BMW, REVISTA MOTOCICLISMO, CIRCUITO DO ESTORIL e EUROPCAR.

Quanto ao Anuário, os respectivos anunciantes foram: BRISA, HONDA, BMW, CSB-Mediação de Seguros, PARKALGAR, CIRCUITO DO ESTORIL e EURO 2.

Relativamente aos nossos Campeonatos Nacionais, contámos no Enduro com os patrocínios de POLISPORT, AJP, AQUAMONTE, CFL, DRENALINE, IRMÃOS SOUSA, MOTOJORNAL, GOPRO, AQDGRAPHICS e CROSSPRO, sendo que quanto à Selecção Nacional de Enduro ainda contámos também com a ajuda da EUROPCAR.

No Motocross e Supercross as ajudas vieram da RED BULL, RISER, CFL, AQUAMONTE, INJECDESIGN, MXSURF, RNM, FUEL TV, MOTOJORNAL, GOPRO, AQDGRAPHICS e CROSSPRO.

O Campeonato Nacional de Trial teve como patrocinador principal a ENI e contou ainda com a ajuda da MOTOJORNAL, enquanto que o Nacional de Motos Clássicas contou com o nome da FUCHS SILKOLINE e também teve o apoio da MOTOJORNAL.

Na Velocidade, as preciosas ajudas vieram da VODAFONE, MICHELIN e MOTOJORNAL.

Agora no campo do Mototurismo, aqui ficam os nossos agradecimentos pelo apoio ao Lés-a-Lés dado pelas CÂMARAS MUNICIPAIS DE BOTICAS, COVILHÃ, REGUENGOS DE MONSARAZ e TAVIRA, pela BMW, MICHELIN, BP, LÍDERGRAF e AGÊNCIA ABREU, enquanto que o Dia do Motociclista contou com o suporte da CÂMARA MUNICIPAL DE BARCELOS.

Finalmente e no que toca ao Troféu Nacional de Moto Ralis, o nosso muito obrigado à BMW e à MICHELIN.

Uma última palavra de agradecimento à AUTOJARDIM que nos apoiou em toda a nossa actividade.

Lisboa, 17 de Janeiro de 2013

A DIRECÇÃO

RELATÓRIOS DAS COMISSÕES

COMISSÃO DE ENDURO E QUADRCROSS

Enduro

Terminou no passado dia 14 de Outubro em Ourém o 22º Campeonato Nacional de Enduro. Este ano algumas novidades foram introduzidas, no sentido de “adaptar” a nossa modalidade aos tempos conturbados que vivemos, a saber:

1ª – O alongamento do calendário na época desportiva de 2012. Com efeito, até aqui este campeonato disputava-se até meados de Julho, deixando o período do Verão para a preparação da Selecção de Enduro para os ISDE;

2ª – A maioria das jornadas serem disputadas apenas num dia de prova. O formato das corridas era até aqui na sua maioria de dois dias perfazendo 15 resultados e o piloto no final da época tinha que retirar o pior resultado para as contas finais;

3ª – A introdução de uma nova Classe denominada de Hobby. Esta experiência, além de trazer bastante animação a todas as provas nacionais, veio a permitir que aqueles que quisessem experimentar a nossa modalidade o poderiam fazer sem grandes burocracias e de uma forma perfeitamente legal.

Pois em 2012, e depois de alguma discussão no seio da Comissão Nacional de Enduro, foi decidido prolongar corridas para o meio do segundo semestre, assim como passar a existir só duas jornadas de 2 dias e quatro de um dia de prova, deixando-se deste modo de retirar qualquer resultado nas contas finais. Em relação á Classe Hobby, os números de participantes e a sua alegria no final das provas foram a melhor recompensa desta “árdua” batalha para se conseguir “legalizar” estes participantes.

Começámos com uma jornada de um dia que completou a 9ª edição do Enduro de Góis. E que bom começo, pois na nossa opinião esta edição foi das mais conseguidas edições já organizadas por este Clube. Todo o percurso era verdadeiramente selectivo, bem diferenciado em termos de piso, sendo o maior inimigo o frio e geada do fim-de-semana para o total de 100 pilotos á partida e de 84 á chegada.

Esta prova era constituída por um percurso de 42km onde estavam incluídas uma EX (800m) na Candosa, ET (4,200m) na Quinta da Capela e uma MX (4,0km) na Quinta do Baião e quatro CHs. No primeiro fazia-se um percurso de cerca de 13 km para 30min existindo 1 desvio para a Opens e 2 para os Verdes e Hobby. No segundo estavam as especiais EX e a MX num total de 12km e 35min. Existiam também 2 desvios para as Classes Verdes e Hobby. O terceiro era um troço verdadeiramente selectivo apenas com 10min e cerca de 6km, sem qualquer especial. O quarto e último tinha 15min e 3 km e onde se apresentava a ET. Todos os desvios para as respectivas classes se mostraram muito bem pensados e delineados, e em relação ás especiais, todas elas eram de um nível muito bom. De salientar por último a lesão do piloto Paulo Felícia na 2ª volta, que viria a retirar um dos principais protagonistas na luta pelo titulo nacional de Elite 1.

A segunda ronda foi a estreia de 2012 e um teste ás capacidades tanto organizativas como geográfico/materiais do clube organizador da quarta ronda do WEC 2012. Com efeito o Clube

Ecomotor estava numa “prova de fogo”, servindo esta ronda do nacional para montar e coordenar toda a parte logística, humana e material a utilizar na etapa mundialista.

Com um paddock de luxo junto da Expotorres, toda a caravana tinha lugar definido e todas as condições logísticas estavam criadas – água, luz, banhos quentes e instalações sanitárias. As Verificações administrativas e Técnicas decorreram com normalidade e o grupo da secretaria, apesar da pouca experiência, soube resolver as situações que lhes foram surgindo.

Em relação à parte desportiva, existia um percurso de 49km onde estavam incluídas uma EX (1,100mt para a Elite) na Pedreira do Figueiredo, ET (5,600mt) e MX (5,200mt) ambas na Quinta do Calvel e a distarem uma da outra em 200mt 3 três CHs. No primeiro realizava-se um percurso de 12km para 27min, existindo um desvio para a Open e dois para os Verdes e Hobby. No segundo estava a especial ET que demorava para os mais rápidos 7,2min (média das classes 8,5min) num total de 15km e 30min, existindo também dois desvios para as classes verdes e três para a Hobby. O terceiro era um troço mais pequeno mas com as especiais EX e MX. A primeira tinha dois desvios para a Open e vários para os Verdes e Hobby (estes últimos faziam cerca de 300mt de especial) demorando esta para os mais rápidos cerca de 2,2min. No que toca à MX era menos extensa que a ET, no entanto mais lenta, sendo que os primeiros demoravam cerca de 8,2min (média das classe 10min). No que diz respeito às especiais, a ET e a MX eram de um nível muito elevado destacando-se as suas configurações, dimensões e proximidade (distância inferior a 200mt uma da outra). Foram elaboradas a pensar no WEC e o resultado foi excelente.

Foi uma excelente jornada de Enduro. Tudo funcionou muito bem, tanto especiais, alternativas e tempos dos CHs estavam com muita qualidade e bem pensados para a caravana de 152 pilotos à partida e 116 à chegada. De salientar a lesão do piloto Luís Oliveira ainda no sábado quando experimentava a sua moto, que viria a relançar todo o campeonato.

Rumámos ao norte para o X Enduro de Fafe organizado pelo Motor Clube de Guimarães sendo esta a primeira jornada de dois dias agendada para 2012. Com um paddock muito abaixo do que é habitual - causado pela acumulação de eventos no mesmo fim de semana nesta localidade, a organização viu-se obrigada a abandonar o pavilhão multi-usos a que normalmente servia de base a toda a prova.

Em relação à parte desportiva, existia um percurso de 43km muito exigente onde devido às condições atmosféricas a sua degradação fazia-se sentir de volta para volta. No entanto, as poucas zonas que poderiam trazer mais dificuldade aos pilotos foram prontamente neutralizadas, fazendo que aqueles que verdadeiramente gostam de Enduro ficassem 100% satisfeitos. Este compreendia dois CHs onde estavam incluídas uma EX (1,100mt) e ET (5,600mt) na Lameirinha e MX (5,200mt) em São Pedro. A EX e ET distavam uma da outra em 400mt, sendo a CT mais distante e num local já anteriormente utilizado. No primeiro realizava-se um percurso com 22km e 55/58min, onde estava incluída a ET e onde existia um desvio para a Open e outro para os Verdes e Hobby. No segundo estavam as especiais EX e CT num total de 24km e 1.05/1.07/1.10/1.15min para as respectivas classes. Todas as especiais eram de muito bom recorte, bastante técnicas e a fazer valer as características da região que foram do agrado dos 104 pilotos à partida e 97 à chegada dos dois dias de prova.

Em relação à quarta prova, o XXVII Enduro da Figueira da Foz foi como habitualmente organizado pelo Moto Clube da Figueira da Foz. O Paddock e o Parque Fechado situados na Escola Secundária

Dra. Cristina Torres mostraram-se muito abaixo do que é habitual nesta localidade, sendo o percurso a melhor parte deste Enduro, não muito exigente principalmente devido às boas condições atmosféricas que não se previam para este fim-de-semana (se a chuva tivesse aparecido este ficaria bem mais difícil de progredir). Em relação à parte desportiva, existia um percurso de 40km com três CHs onde estavam incluídas uma ET(3,100mt) situada junto ao Cemitério da Cidade, uma EX (1,200mt) situada em Brenha e uma MX (4,200mt) junto à escola secundária. A MX e ET distavam uma da outra em 500mt, sendo a XT mais distante e num local já anteriormente utilizado. No primeiro CH realizava-se um percurso com 15km e 32min, onde estava incluída a ET. A única coisa a apontar neste CH era a proximidade da especial do local de partida, fazendo com que os pilotos 2min após a saída do palanque fizessem logo uma especial. O segundo tinha 12kms, a cumprir em 30min para a Elite e Open e 27min pelos Verdes, onde existia um desvio para a Open, dois para os Verdes e 3 para a Hobby. Neste estava colocada a especial EX, a qual por opção do Júri não contava para a Classe Hobby. No Terceiro e último eram 15kms a percorrer em 32min, sem desvios e com a MX imediatamente antes da assistência final.

Houve falhas não normais nesta organização, desde um secretariado que não funcionou bem, alternativa de verificação só no domingo ficou provada ser má, opções menos boas em relação ao desenrolar da prova, ao não cumprimento da ordem de saída dos pilotos, á falha de um CH na última volta e até um paddock bem mais pobre e com pouca notoriedade o que não é habitual nesta cidade. A caravana foi composta por 164 pilotos dos quais finalizaram 137. De salientar o acidente com o piloto Paulo Felícia na primeira ET do dia – uma luxação do ombro esquerdo, assim como a lesão do piloto Henrique Nogueira no percurso – 3 dedos do pé partidos.

Seguiu-se Rio Maior com o seu 3º Enduro, sendo esta a melhor edição até agora realizada por este clube. Tudo funcionou muito bem, principalmente as especiais, alternativas bem pensadas e os tempos dos dois CH's estavam bem distribuídos. Um erro da nossa parte no percurso da Classe Hobby que não foi de facto bem escalonado...era exigente demais para esta classe de iniciação.

Com um percurso selectivo de 46km onde estavam incluídas uma EX (1300mt) na Antiga Fábrica da Sifucel , ET (5,200mt) na Rotunda do Salineiro e uma MX (4,700mt) no Areeiro e dois CHs, foi de facto do agrado da grande maioria da caravana endurista. No primeiro CH faziam-se cerca de 17 km para 47min existindo 1 desvio para Verdes e Hobby e a especial Extreme. No segundo estavam as especiais ET e a MX num total de 18 km e 48min. Existiam também 2 desvios, um para a Classes Verdes e Hobby e outro triplo que dividia todas as classes. Todo o percurso era selectivo, bem diferenciado em termos de piso destacando uma zona de pedra na segunda parte que veio a dar muito trabalho aos pilotos (mesmo antes do triplo desvio das classes), sendo que o maior inimigo seria a muita areia característica da região e claro o imenso calor que se fazia sentir. Todos os desvios para as respectivas classes se mostraram bem pensados e delineados, embora se optasse por cortar um pouco no segundo CH para que os pilotos ganhassem mais tempo na assistência. Em relação às especiais, todas elas eram de um nível excelente, sendo a ET “nova” e na sua grande maioria em areia, a MX estava situada no mesmo local outrora utilizado nos Cross Country e Enduro e a EX foi deslocada para uma antiga fábrica em ruínas, aproveitando estas como obstáculos “naturais”. Acabou por ter um belo efeito tanto visual como técnico.

O Paddock e Parque Fechado estavam situados no pavilhão Multiusos de Rio Maior, apresentando excelentes condições sendo ambos alcatroados e com luz. Quem desejasse tomar banho tinha

ainda á sua disposição balneários com água quente no mesmo. Um total de 102 pilotos à partida e um total de 77 à chegada.

Acabávamos no centro do País com o 13º Enduro de Ourém, prova marcada pela anulação prévia de um dos dias da competição. Com efeito, a menos de 3 semanas da realização da prova o clube recebe uma informação da Câmara Municipal que devido á elevada verba que tinha sido obrigada a gastar durante o verão por causa dos fogos florestais não poderia cumprir com as verbas acordadas para o evento. Esta situação levou a equacionar toda a prova, tendo sido combinado com a comissão que esta passaria a um dia de duração e que não se realizaria a especial nocturna. Nós por sua vez achámos que seria de todo melhor aceitar esta proposta do que anular ou tentar efectuar a mesma noutra data e local devido essencialmente á época porque estamos a passar, aceitando de imediato o que nos era proposto.

Com um percurso selectivo de 42km onde estavam incluídas uma EX (1000mt) em Arboritel, ET (4,500mt) e MX (4,200mt) também ela no Carregal e dois CHs, foi de facto do agrado da grande maioria da caravana Endurista. O primeiro CH começava logo com a MX, perfazendo-se cerca de 19 km para 45min existindo 1 desvio triplo para todas as classes - Open, outro para os Verdes e ainda 2 para os Hobby. No segundo estavam as especiais EX e a ET num total de 23 km que os pilotos tinham cerca de 60min para cumprir. Existiam também 1 desvio para as Classes Open e Verdes e 2 para a Hobby. Todo o percurso era bastante selectivo, com as características típicas desta região (pedra muito escorregadia e um solo argiloso) destacando-se duas zonas de pedra que seriam somente para a Elite que se previa virem a dar muito trabalho aos pilotos.

A nível do desenrolar da prova, acontece que pelas 10h começou a chover muito, pelo que todos os desvios para as respectivas classes tiveram que ser activados modificando-se desta forma tudo o que estava previsto em termos de percursos. Felizmente as alternativas estavam devidamente marcadas e delineadas, o que facilitou e de que maneira o dia aos pilotos das diversas classes. O exemplo do ano anterior e o conhecimento do terreno Ourense quando está molhado fizeram de imediato que activássemos juntamente com a Direcção de Prova todos os meios pensados nas inspecções prévias, resultando numa excelente opção e conseqüente satisfação de todos os 79 intervenientes à partida e um total de 74 à chegada.

Foi na nossa opinião um Campeonato muito bem disputado e com organizações de um nível muito apreciável. A comissão encontra-se neste momento a trabalhar no campeonato de 2013, não sendo de prever grandes modificações na estrutura e composição deste Campeonato.

Resta-me agradecer aos patrocinadores que nos acompanharam durante mais uma época: MASAC/MSC; DRENALINE; AJP-MOTOS; IRMÃOS SOUSA LDA; GASGAS-MOTOS; AQDGRAPHICS; POLISPORT; CROSSPRO. Muito obrigado!

VIVA O ENDURO!!!

Quadcross

O Campeonato Nacional de Quadcross 2012 apresentava algumas alterações em relação às precedentes edições. Com efeito, além de mudança de presidência, a comissão depois da reunião com Clubes e Pilotos decidiu mexer não só nos regulamentos, mas também na estrutura do campeonato, salientando-se:

- Época com 6 provas de Quadcross;
- Utilização da totalidade do ano (Fevereiro a Novembro);
- Exclusão de um resultado – serão na totalidade 11 a contar para as contas finais;
- Mudança da Pontuação: 20-17-15-13-11-10-9-8-7-6-5-4-3-2-1;
- As anteriores Classes Infantis e Iniciados fundem-se em uma só de INICIADOS, com idades compreendidas entre os 8 e 13 anos;
- Oferta da Licença Desportiva aos pilotos da Classe Iniciados
- Uma só sessão de Treinos Livres e Cronometrados durante 40min para Open, 30min para Basic e 20min para os Iniciados;
- Inscrições nas provas GRATUITAS para todos os pilotos;
- Abolição dos prémios monetários nas corridas;
- Instituição de prémios monetários atribuídos no final da época;
- Criação de um Troféu Regional Norte composto por 5 provas;
- Introdução do Troféu Nacional de Pitbikes em 5 provas de Quadcross.

Destes pressupostos, em relação às 6 provas agendadas conseguiram-se realizar 5 tendo a desistente sido Vila Nova de São Bento.

Em termos desportivos tivemos uma época que correu bem, apenas a salientar uma afluência pequena de pilotos. Após análise dos participantes, o Campeonato teve uma média de 5 pilotos na classe QX Open, 7 pilotos na classe QXBasiq, 5 pilotos na classe Iniciados e 7 para as Pitbikes, perfazendo uma média de participação no campeonato aquém do esperado. No entanto, a competição esteve salvaguardada até à última prova, sendo apenas possível saber os vencedores das Classe Basiq e Iniciados nessa jornada.

Os pilotos estiveram à altura com forte motivação e organização, a Comissão fez as alterações propostas, mas infelizmente o número de participantes não aumentou em relação ao ano anterior.

De salientar que durante a época foi efectuado um Controlo Técnico de cilindrada bem como um Controlo Antidoping. No primeiro nada houve a registar, mas no segundo há ainda um piloto em fase de avaliação pelo órgão competente.

Em relação às organizações, todas estiveram à altura e com um bom padrão de qualidade organizativa. De todas, pequenos contratemplos existiram na do Quadmania e de Góis que se debateram com calor e conseqüente pó que veio a dificultar a vida aos pilotos, bem como Alqueidão que viu uma das mangas da classe Open ser anulada pela equipe médica devido a um acidente no arranque.

Por fim salutar e agradecer a entrada de Sponsor 's - MULTIMOTO; XRW; bem como os próprios Clubes Organizadores, que além de trazerem mais côr nas pistas, vieram permitir que houvessem os prêmios finais de Campeonato.

As recém criadas classes de Iniciados e Pit Bikes, provaram ter sido uma aposta ganha, tendo ambas um saldo muito positivo para o primeiro ano.

Número de presenças por prova:

Organização	QX Open	QX Basiq	QX Iniciados	Pit Bike
Fernandinho	11	7	7	9
Alqueidão	7	7	7	11
Quadmania	6	7	7	6
Castelo Paiva	5	11	5	7
Góis	4	5	6	6

Para finalizar uma referência ao Troféu Regional Norte, sobre a alçada da Penta Control, que contou com uma média de 7 pilotos por prova.

COMISSÃO DE MOTOCROSS E SUPERCROSS

O Campeonato Nacional de Motocross desenrolou-se em 2012 segundo os mesmos moldes de 2011 com as corridas compostas por três mangas: MX1, MX2 e Elite.

Da classificação da Classe MX2 foi ainda retirada pontuação para os Juniores, classe reservada para os pilotos até aos 19 anos de idade.

Das seis provas inicialmente confirmadas para o Campeonato Nacional de Motocross houve a lamentar a desistência de Casais de São Quintino, uma organização com mais de três décadas de experiência que se debateu com inúmeros problemas financeiros que não permitiram avançar com o tradicional evento realizado no domingo de Páscoa.

Em termos desportivos foi um Campeonato bom com a excepção de não termos tido a oportunidade de visitar algumas pistas mais carismáticas do Motocross Nacional, como é o caso da pista do GICA.

Em termos gerais as cinco provas do Nacional de Motocross correram muito bem com elevados padrões de qualidade em termos organizativos.

É de saudar o regresso do Moçarria Aventura Clube com uma pista totalmente nova que foi do agrado de todos os pilotos em termos de traçado e empenho organizativo.

Tanto Freixo de Espada à Cinta, como Marinha das Ondas, como São Miguel e Fernão Joanes estão de parabéns no que toca ao seu desempenho havendo sempre alguns pontos a melhorar e que serão expostos em documento anexo.

Na Marinha das Ondas a Comissão de Motocross em consonância com a Direcção da FMP e do Clube aprovou a contratação de uma nova equipa de Cronometragem, a TT Cronometragens, cujo

trabalho deixou muito a desejar em termos de profissionalismo e que irá levar à criação de uma cláusula, em termos regulamentares, que exige garantias de poder ser feito um trabalho de cronometragem à mão no caso de falhar o “online” ou transponders.

Todavia o espectáculo foi garantido ao longo de todas as provas com uma muito interessante disputa pelo lugar mais alto do pódio na Classe Elite e que só ficou resolvido na derradeira etapa do Campeonato.

No que toca à organização do Campeonato Nacional de Supercross aqui tivemos um ano muito complicado. Das oito provas inicialmente calendarizadas só se realizaram quatro.

Paços de Negros não conseguiu levar a efeito a sua prova por motivos de mudança de elementos da direcção da Associação; Ourém tem o local onde está inserido a pista interdito pela Câmara Municipal e pelo Ministério do Ambiente; Vila Boa de Quires não se candidatou aos apoios ao Associativismo da Câmara Municipal de Marco de Canavezes e por isso não dispôs da tradicional verba para fazer a sua prova; e, por último, a organização da prova a disputar na Régua, o Clube Amigos TT Pedras Santanas, viu todo o seu trabalho ser invalidado pela Câmara da Régua que nunca avançou formalmente com o apoio em termos logísticos para a organização da prova em causa.

Mesmo com um Campeonato reduzido a metade em número de provas os eventos realizados em Oliveira de Santa Maria, Fafe, Poutena e Quintiães exibiram um nível notável em termos organizativos.

Em termos desportivos, e mesmo com um número reduzido de provas, este foi um bom Campeonato com disputas muito interessantes em todas as classes e em que a questão do título só ficou decidida na última prova.

As presenças aumentaram em relação ao ano transacto o que se pode considerar positivo tendo em conta as dificuldades económicas que se vivem no nosso país.

Em termos promocionais a entrada de novos parceiros como sponsors dos Campeonatos de Motocross e Supercross deu os seus frutos em 2011 com uma aposta forte e diferenciada em termos de divulgação destas modalidades.

A Comissão em conjugação com Direcção de Marketing apostou numa forma de comunicação online com preferência pelos vídeo clips de curta duração com imagens que evidenciam o espectáculo do desporto em si em detrimento da tradicional reportagem televisiva.

No final destes dois anos podemos dizer que a aposta nesta forma de comunicação está ganha com os clips relativos às provas dos Campeonatos de Motocross e Supercross a ultrapassarem as 5 milhões de visualizações.

Embora a divulgação online tenha sido a aposta principal as imagens continuam a ser passadas na RTP2, na Sport TV e também na Fuel TV, canal oficial do Campeonato Nacional de Motocross.

Em termos promocionais a FMP apoiou ainda as organizações com uma verba destinada ao pagamento de equipamentos de som, publicidade em diversos suportes, e speaker.

Para finalizar uma palavra para os Campeonatos Regionais de Motocross. No Centro Sul, apesar de algumas ginástica e criatividade por parte do promotor, conseguiu-se efectuar sete provas o que se pode considerar uma vitória num clima económico tão desfavorável.

O panorama a Norte é outro. Das oito provas inicialmente calendarizadas só se realizaram quatro. Dificuldades diversas por parte das organizações não permitiram levar avante o Campeonato na totalidade, mas há que ter em conta que no Norte do país os Municípios permitem, hoje em dia, a realização de actividades desportivas motorizadas com um licenciamento não adequado.

Em termos internacionais saúda-se o investimento na participação de sete pilotos portugueses no Mundial e Europeu de Motocross em Águeda, o apoio à internacionalização dos jovens pilotos Jorge Maricato, Luís Outeiro, André Martins e Sandro Peixe e ainda a participação da Selecção Nacional no Motocross das Nações com um brilhante 9º lugar em termos de classificação geral.

Número de presenças no Campeonato Nacional Supercross:

	Oliveira	Poutena	Fafe	Quintiães
SX1	13	21	12	9
SX2	12	14	11	9
Pit Bike	9	9	7	9
Total	34	44	30	27

Número de presenças no Campeonato Nacional de Motocross:

	Freixo	Marinha	São Miguel	Moçarria	F. Joanes
MX1	17	16	16	16	15
MX2	23	29	13	25	20
Iniciados	15	19	-	14	14
Total	55	64	29	55	49

Número de presenças no Campeonato Regional Norte Penta Control:

	Gondifelos	Jovim	Soalhães	Valpaços
Elite	31	27	21	14
Promoção	19	10	18	13
QX	9	18	5	5
Vintage	11	-	7	8
Total	70	55	51	40

Número de presenças no Campeonato Regional Centro-Sul Rómoto:

	Santarém	P. São Miguel	Ponte de Sôr	Alcobaça	Abrã	Arruda	Aveiras
MX1	31	26	23	20	9	16	5
MX2	21	22	30	24	13	15	11
Cadetes	14	12	16	16	10	9	8

Total	66	60	69	60	32	40	24
-------	----	----	----	----	----	----	----

COMISSÃO DE TODO TERRENO

Apesar da conjectura actual, este campeonato teve uma média de pilotos aceitável (88), o que nos permitiu ter um campeonato bastante equilibrado.

A entrada do rally da Ervideira, sendo também uma prova conjunta com automóveis, veio trazer uma mais valia a este campeonato.

As restantes provas foram de agrado geral, mantendo um bom nível. Que esperamos que se mantenha no futuro

COMISSÃO DE TRIAL

Terminou mais uma edição do Campeonato Nacional de Trial, e respectivos Troféus, voltando Pedro Sousa a encabeçar a classificação final do mesmo. A tarefa não foi fácil pois Diogo Vieira nunca lhe deu tréguas, tendo desde logo vencido a prova de abertura; embora vencendo, depois, as restantes provas as vitórias foram sempre muito disputadas entre os dois; já o lugar mais baixo do pódio foi disputado e só na última prova Filipe Paiva respirou de alívio, impondo-se aos irmãos Nuno e Leandro Castro, que cada vez estão mais próximos.

O Troféu de Consagrados foi este ano dominado por dois “rookies”, tendo Ricardo Damil saído vencedor na frente de João Ferreira e de Rita Viera, seguiram-se Carlos Ferreira, José Capelo (mais um estreante), Leonardo Coimbra, Vitor Dias, Carlos Barata e Carlos Beirão.

Na Promoção os estreantes também se impuseram com Miguel Rodrigues a terminar na frente de Rafael Pinto e de Ruben Carvalho; Sofia Porfírio, Henrique Raposo, Pedro Gravato, Ricardo Sousa (estes dois com uma assiduidade inconstante) e Leonor Sousa Guedes foram os restantes participantes desta classe.

As Classes de Veteranos, Iniciados e Infantis tiveram apenas um piloto cada, respectivamente Edgar Pereira, Gustavo Silva e Lucas Marques.

O Campeonato voltou a ter 6 provas e 25 pilotos tiraram Licença Desportiva (mais 4 que em 2011), tendo a média de pilotos por prova sido de 21 pilotos por prova, com um máximo de 25 (na prova de abertura, Serpins 1) e um mínimo de 18 (na prova de encerramento, Serpins 2).

O Campeonato Nacional de Trial Indoor viu Pedro Sousa recuperar um título que já tinha sido seu por 3 vezes. O piloto minhoto venceu invicto o Campeonato mas Diogo Vieira, campeão em 2012, manteve-o sempre sob pressão, secundando-o em todas as provas; Filipe Paiva ocupou o derradeiro lugar do pódio em todas as provas embora, por vezes, os irmãos Castro tivessem ameaçado esta posição, nesta luta familiar acabou por ser o estreante Leandro a levar de vencida o seu irmão Nuno, tendo ambos demonstrado uma evolução bastante positiva ao longo da época.

Escola de Trial

A Escola de Trial continuou, em 2012, a desenvolver a divulgação da modalidade através do apoio a jovens pilotos. Esta temporada voltaram a ser 10 os alunos da Escola, mantendo-se Rita Vieira na Classe de Consagrados, para onde passaram Vitor Dias e Carlos Barata, Sofia Porfírio e Leonor Sousa Guedes mantiveram-se na Classe de Promoção, para onde foram promovidos Henrique Raposo e Rúben Carvalho e para onde entrou Miguel Rodrigues; para a Classe de Iniciados entrou Gustavo Silva, enquanto que nos Infantis se manteve Lucas Marques.

Fazendo, agora, uma análise individual ao “aproveitamento” de todos estes alunos poder-se-á dizer que:

- Rita Vieira foi 3ª no Troféu de Consagrados, e continua a mostrar-se um valor seguro no trial feminino nacional; a nível internacional participou nas 5 provas do Campeonato do Mundo de Trial Feminino, onde mostrou uma evolução constante (deixando cada vez mais adversárias atrás de si na classificação final), e no Trial das Nações onde, a correr sozinha com uma colega de equipa “fantasma” conseguiu superar a selecção suíça.

- Vitor Dias foi 7º no Troféu de Consagrados, onde se estreou, tendo mostrado uma evolução segura, mantendo-se nesta Classe no próximo ano.

- Carlos Barata foi 8º no Troféu de Consagrados e embora tenha tido uma evolução interessante neste seu ano de estreia nesta Classe não vai continuar a integrar a Escola de Trial.

- Miguel Rodrigues teve uma estreia auspiciosa, mostrou uma aprendizagem rápida e segura, estreou-se a vencer na terceira prova do Troféu e não mais largou o degrau mais alto do pódio; no próximo ano irá subir para a Classe de Consagrados.

- Rúben Carvalho foi 3º entre os pilotos da Classe de Promoção e demonstrou uma evolução superior ao esperado, pelo que continuará nesta Classe no próximo ano.

- Sofia Porfírio manteve uma evolução positiva, tendo terminado o Troféu na 4ª posição, e irá continuar na Classe de Promoção no próximo ano.

- Henrique Raposo, continuou muito seguro de si e com uma boa técnica; teve uma boa evolução e irá continuar nesta Classe.

- Leonor Sousa Guedes teve uma época aquém do esperado e não continuará a integrar a Escola de Trial.

- Gustavo Silva continuou a mostrar muito nervosismo em prova, o que prejudica as suas performances; no próximo ano vai continuar na Classe de Iniciados.

- Lucas Marques mostrou vontade de aprender mas a sua tenra idade não permite uma evolução tão grande como a dos seus “colegas de carteira”, pelo que em 2013 continuará na Classe de Infantis.

Ao longo do ano estes “alunos” continuaram a ter treinos na maior parte dos fins de semana em que não havia provas, de modo a possibilitar a aquisição de automatismos aos comando da moto e a, pouco a pouco, aumentar a dificuldade dos obstáculos.

Para colmatar as saídas de Carlos Barata e Leonor Sousa Guedes, iremos fazer uma captação de um ou dois jovens (preferencialmente uma rapariga e uma rapaz) para, no próximo ano, integrarem a Escola, de preferência para competirem na Classe de Promoção.

COMISSÃO DE VELOCIDADE

A Comissão de Velocidade em conjunto com os clubes organizadores, organizaram em 2012 sete provas do Campeonato Nacional de Velocidade.

As provas foram realizadas no Circuito Vasco Sameiro – Clube Automóvel do Minho – no Circuito do Estoril – Motor Clube do Estoril – e no Autódromo Internacional de Portimão – AIA Motor Clube.

As Classes dos Campeonatos foram as seguintes:

- Campeonato Nacional SuperBikes
- Campeonato Nacional SuperStock 600
- Campeonato Nacional 85cc
- Campeonato Nacional 125cc / Moto 3

Como Classes de apoio ao Campeonato Nacional de Velocidade disputaram-se os seguintes troféus:

- Troféu Promomoto
- Troféu Nacional Motos Clássicas

As provas, no total de sete disputaram se da seguinte forma:

	SuperBike	SS 600	85cc 125cc Moto3	Promomoto	Motos Clássicas
Estoril 1 28 e 29 de Abril	X	X	X	X	X
Braga 1 16 e 17 Junho	X	X	X	X	X
Estoril 2 07 e 08 de Julho	X	X	X	X	X
Braga 2 28 e 29 de Julho	X	X	X	X	X
Portimão 1 25 e 26 de Agosto	X	X	X	X	X
Portimão 2 22 e 23 de Setembro	X	X			
Braga 3 20 e 21 de Outubro	X	X	X	X	X

Todas as provas tiveram uma excelente organização demonstrando mais uma vez a total dedicação e profissionalismo de todos os clubes organizadores.

No campo desportivo a classe SuperBike a classe teve um decréscimo bastante acentuado de participantes.

Aliás o Campeonato e Troféus tiveram um decréscimo de cerca de 25 %. Excepção no Troféu Motos Clássicas que teve um crescimento de cerca de 3%.

No Campeonato Nacional de SuperBikes Filipe Costa foi invicto, sem adversários o piloto da Ducati dominou todo o Campeonato.

No Campeonato Nacional SuperStock 600 André Pires venceu fruto da sua regularidade. De referir a participação do piloto Espanhol Hugo Martinez que fruto de azares próprios das corridas e de saúde não conseguiu bater o Campeão André Pires.

No Troféu Promomoto a luta pelos lugares cimeiros quer do Troféu quer das corridas foi constante sendo Mário Alves o seu vencedor.

No Campeonato 85 Pedro Nuno foi o vencedor. Revalidou o título e ainda teve a oportunidade de não participar na última prova para se deslocar a mais uma prova do Campeonato MotoDes onde se sagrou Vice-campeão da sua classe.

No Campeonato 125/ Moto 3 David Ferreira foi o vencedor.

Comissão de Motos Clássicas

Em 2012 a Comissão de Motos Clássicas (CMC) deu continuidade ao Troféu Nacional de Motos Clássicas – Fuchs Silkolene, com o apoio deste nosso patrocinador e em colaboração com a Comissão de Velocidade.

Realizaram-se 6 provas: 2 no Estoril, 3 em Braga e 1 em Portimão, que contaram com cerca de 83 inscritos, numa média de 14 motos por prova. Este número representou, na quase totalidade das provas, a maior grelha de pilotos presente.

Em 2012 não se levou a cabo nenhuma iniciativa de animação do paddock como nos anos anteriores em que tivemos um bom sucesso com estes eventos. A razão para esta desistência teve a ver com o programa estabelecido na primeira metade do campeonato Vodafone, em que todas as provas foram condensadas num só dia. Esperamos em 2013 voltar a organizar 2 eventos deste tipo.

Durante o desenrolar do Troféu foi gratificante ver o entusiasmo de todos os concorrentes e também de outros pilotos, que demonstraram interesse por vir a participar em 2013.

Precisamente para essa nova temporada, estamos a finalizar os Regulamentos que têm como principais pontos:

- Ligeiras alterações ao Regulamento do Troféu Fuchs Silkolene

- Eliminação da classe Open
- Criação do Troféu Século XX

O Troféu Século XX vai substituir a Classe Open com motos fabricadas entre 1984 e 1999. Este Troféu pretende trazer para as pistas todas aquelas motos que estão paradas nas garagens e que, com pouco investimento, podem de novo animar as provas nacionais. Os seus Regulamentos são bastante abertos de modo a possibilitar ao máximo a inscrição no Troféu. No espírito da nossa Comissão, não se pretende criar nenhuma classe complicada técnica e financeiramente, mas uma prova para trazer às pistas motos e pilotos que queiram de novo sentir o “cheiro do asfalto” com companheirismo e alegria. Não é importante ganhar, é importante participar.

Com esta prova dá-se a oportunidade também aos pilotos das motos clássicas de poderem entrar em 2 corridas no mesmo fim-de-semana.

Em termos desportivos não foi possível ainda em 2012 organizar provas federadas de Enduro clássico. Esperamos fazê-lo a partir de 2013.

Continuamos também a trabalhar na regulamentação da Lei 18/2011. Os contactos com as entidades oficiais foram bons mas muito demorados, estando ainda por marcar uma última reunião em conjunto com o IMTT e a Conservatória do Registo Automóvel. O processo que propomos é destinado a simplificar todo o sistema de aquisição de matrícula histórica, sobretudo para motos sem qualquer documento. Esperamos que tudo possa estar aprovado logo no início de 2013.

Queremos agradecer aqui a todos aqueles que conosco colaboraram para o sucesso deste nosso desporto. Esperamos estar a dar resposta aos desejos dos pilotos e colecionadores e estamos sempre abertos às sugestões que nos queiram fazer. Os nossos objetivos e regulamentos são dinâmicos, pelo que iremos sempre introduzir-lhes novas ideias, desde que sejam para o crescimento e melhoramento da modalidade.

COMISSÃO DE MOTOTURISMO

Em 2012 a Comissão de Mototurismo teve um calendário de eventos que dinamizou por todo o país a prática do mototurismo promovendo ao mesmo tempo o nosso riquíssimo património paisagístico, histórico e cultural.

No Calendário de Concentrações confirmaram-se as organizações que têm vindo ao longo dos anos a revelar-se como as mais capazes de atingirem os objetivos, portanto, aquelas onde encontramos todos os anos uma boa adesão não só de motociclistas como também de muita população local. O Calendário começou em Fevereiro com a ‘Concentração dos Eskimós’ na Serra da Estrela e organizada pelo Moto Clube de Vila do Conde e terminou em Novembro com a ‘Concentração de S. Martinho’, em Penafiel e levada a cabo pelo Moto Clube Vale do Sousa; a Concentração Internacional de Faro em Julho e a Concentração de Góis em Agosto, confirmaram-se como as duas maiores organizações reunindo uma vez mais muitos milhares de participantes.

O 16º Troféu de Moto-Ralis Turístico BMW-Michelin contou com 5 eventos, o que é curto atendendo aos anos anteriores. Mas foram cinco passeios de muita qualidade e que tanto deram

a ensinar às centenas de divertidos participantes. Sabem que para 2013 o troféu irá aumentar novamente.

O 'Dia Nacional do Motociclista' e o 'Portugal de Lés-a-Lés', as duas organizações da Federação e organizadas pela Comissão de Mototurismo, confirmaram uma vez mais o sucesso de anos anteriores tendo em 2012 as celebrações oficiais do nosso dia decorrido na cidade de Barcelos e contado com o apoio do Moto Clube Moto Galos de Barcelos e da Câmara Municipal de Barcelos.

O 14º Portugal de Lés-a-Lés, de Tavira a Boticas, com etapa na Covilhã, fez com que 1165 motociclistas em 1077 motos conseguissem travessia memorável do nosso território continental, visitando muitas localidades e usufruindo da simpatia de quase 20 motoclubes numa rota bonita e curvilínea sob o patrocínio da BP, Michelin e BMW.