



REGULAMENTO NACIONAL DE SUPERMOTO

2016

1. INTRODUÇÃO

- 1.1.** A Associação Club Moto Galos de Barcelos e o Grupo Motard Cidade Portalegre organizam em 2016, sob a égide da Federação de Motociclismo de Portugal (FMP), o Campeonato Nacional de Supermoto.
- 1.2.** O Campeonato Nacional de Supermoto é constituído por dois Troféus Regionais – Troféu Regional Norte e Troféu Regional Sul – e por uma Fase (parte) Comum que atribui o título de Campeão Nacional.

2. OBRIGAÇÕES E CONDIÇÕES GERAIS

- 2.1.** Todos os pilotos, elementos das equipas, oficiais de prova, assim como todas as pessoas que pelas suas funções participam numa manifestação desportiva de motociclismo de Supermoto comprometem-se em seu nome e no dos seus representantes a observar e a cumprir com todas as disposições do presente Regulamento e dos:
 - Regulamento de Disciplina
 - Código Médico
 - Regulamento de Controlo Antidopagem
 - Regulamento de Prevenção de Manifestações de Violência no Motociclismo
 - Regulamento de Imagem da FMP nas Manifestações Organizadas sob a sua égide

As pessoas acima mencionadas podem ser sancionadas (penalizadas) de acordo com as disposições dos regulamentos e códigos acima citados.
- 2.2.** O Regulamento do Troféu Nacional de Supermoto (RTNS), que compreende o regulamento desportivo e o anexo técnico, estabelece o quadro regulamentar aplicável a todas as manifestações desportivas de motociclismo de Supermoto organizadas sob a égide da FMP.
- 2.3.** A regulamentação desportiva e técnica que vigora é aquela que está publicada no site oficial da FMP (www.fmp-live.pt).
- 2.4.** É da responsabilidade do concorrente assegurar que todas as pessoas abrangidas pela sua inscrição na manifestação desportiva cumpram com as disposições dos regulamentos e códigos da FMP, devendo mencionar no boletim de inscrição a identificação daquelas pessoas. A responsabilidade de todas as pessoas relacionadas de algum modo com uma moto inscrita na manifestação desportiva é conjunta e solidária com a do piloto dessa moto.
- 2.5.** O incumprimento das disposições dos regulamentos e códigos da FMP, as atitudes anti-desportivas ou de falta de respeito à ordem vigente por parte das pessoas relacionadas de algum modo com uma moto inscrita na manifestação desportiva podem vir a ser reflectidas em sanções ao piloto. Estas sanções podem passar pela desclassificação e, ainda, ser passíveis de processo disciplinar no âmbito do Regulamento de Disciplina.
- 2.6.** É interdita a presença de animais, excepto os utilizados pelas forças de segurança, nas zonas de *paddock*, *boxes*, *pit lane* e pista.

- 2.7.** Todas as pessoas relacionadas de algum modo com uma moto inscrita na manifestação desportiva devem ter sempre visível o passe (credencial de acesso) que autoriza a presença no local onde se encontram.

3. REQUISITOS

A entidade organizadora de uma manifestação desportiva de motociclismo de Supermoto tem de assegurar:

3.1. Percurso

- a. O percurso, que terá de ter homologação da FMP, deverá ter no mínimo 70% em alcatrão e não deverá ser inferior a 1Km nem superior a 2Km.
- b. A largura no ponto mais estreito do percurso não deverá ser inferior a 7 metros (largura utilizável). A recta de meta terá uma largura mínima de 10 metros e a distância da linha de meta à primeira curva não deverá ter menos de 60 metros nem mais de 100 metros. O espaço vertical livre entre a pista e todo o obstáculo superior (ponte, árvores, etc.) não deverá ser inferior a 3 metros.
- c. Se necessário o percurso de terra deverá ser regado caso as condições atmosféricas assim o exijam.
- d. Todas as partes do percurso que se deteriorem durante as sessões de treino ou corridas deverão ser imediatamente rectificadas.
- e. Para a manutenção do percurso a organização deverá providenciar uma máquina escavadora para a parte de terra e uma máquina varredora/aspiradora para a parte de alcatrão.
- f. A organização deverá ter disponível um veículo com condutor para o reboque de motociclos

3.2. Inspeção do Circuito

- a. A entidade organizadora deverá proporcionar uma inspeção ao circuito onde deseja realizar a manifestação desportiva.
- b. Para esta inspeção, o Clube Organizador deverá apresentar uma planta do Circuito (na escala 1/100) com a indicação: das partes de alcatrão e de terra e respectivas medidas; localização do Secretariado, do plano de Segurança Médica com posicionamento dos meios utilizados e com a indicação das vias de saída, do Parque de Pilotos, Parque de Trabalho e Pré-grelha; 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.

3.3. Segurança

Por princípio as manifestações desportivas que constituem Troféu Nacional de Supermoto são realizadas em kartódromos. Porém, quando ocorrem em espaços públicos preparados para o feito devem:

- a. As zonas de partida, chegada, parque de pilotos bem como todas em volta do percurso onde o público seja admitido deverão ser protegidos por uma barreira. Esta barreira deverá ser suficientemente forte para conter o público.
- b. Uma zona neutra de 2 metros de largura mínima deverá ser prevista de cada lado do percurso a fim de assegurar a segurança do público e dos pilotos. Esta zona deve ser delimitada por uma barreira ou obstáculo natural do lado do público e por estacas e manga plástica numa altura nunca superior a 50 cm do solo. As estacas deverão ser de madeira ou de outro material flexível.

- c. Todos os obstáculos naturais do percurso deverão ser protegidos por fardos de palha ou outro material que absorva o choque. Todos os fardos de palha utilizados nas zonas de alcatrão deverão ser obrigatoriamente envolvidos em manga plástica.
- d. O percurso deverá estar sempre limpo de pedras e outros detritos, sendo removidos entre as diversas sessões de treinos ou corridas.

3.4. Segurança Médica

A organização deverá providenciar o seguinte dispositivo mínimo de segurança médica:

- a. Um Chefe de Serviços Médicos (Médico-Chefe) responsável por todo o dispositivo montado, inclusive para o público, de preferência com experiência em emergência médica, reanimação ou suporte avançado de vida.
- 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 transporte, com o seguinte equipamento: maca, sistema de alimentação de oxigénio, dispositivos de imobilização de membros e coluna e material de primeiros socorros.
- d. Um veículo tipo B – ambulância medicalizada, com o seguinte material: todo o material tipo C, mais material de reanimação para ressuscitação cardio-respiratória – monitor, desfibrilhador, laringoscópio, oximetria eventual, tubos endo-traquiais, etc.
- e. Sistema de comunicações próprio, com acesso ao Director de Prova.
- f. Documento comprovativo do Hospital que der cobertura ao evento, de que está informado sobre o mesmo.

3.5. Parque de Trabalho

- a. O Parque de Trabalho tem de ser delimitado e deve ter espaço suficiente para albergar os pilotos participantes na corrida e respectivos assistentes. Este Parque serve para a assistência durante as mangas da corrida. Durante as mangas da corrida, o piloto que entre no Parque de Pilotos é considerado como tendo abandonado a corrida.
- b. O Parque de Trabalho deve ter três entradas, uma com acesso ao Parque de Pilotos, outra de saída para pista e uma terceira de entrada vindo da pista. Estes acessos à pista deverão ficar ambos do mesmo lado da linha de meta.

3.6. Parque de Pilotos

O Parque de Pilotos deve ter acesso directo à zona de partida. Deve estar equipado com instalações sanitárias e de uma Zona de Pré-Parque (imediatamente antes da zona de partida). O parque de pilotos deve estar equipado com o material necessário às verificações técnicas, reparações e abastecimentos.

3.7. Parque Fechado

Um espaço para o Parque Fechado, com uma entrada e uma saída não comuns e na proximidade das boxes, e em área contígua ao local para os comissários técnicos (coberto e fechado).

3.8. Zona de Partida – Grelha de partida

- a. A grelha de partida é formada por várias linhas equidistantes de 9 metros, tendo cada linha 3 posições e com uma distância de 1,5 metros entre cada posição da mesma linha.
- b. A posição da *pole position* consta do 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.
- d. A organização deverá disponibilizar um espaço para apresentação de tempos. Este espaço deverá ser visível por parte dos pilotos e deverá ter espaço para acomodar dois representantes de cada piloto, desde que devidamente identificados.
- e. Um sistema de conta-voltas decrescente (electrónico ou manual) junto à linha de chegada.

3.9. Comissários de Pista

- a. A presença de comissários de pista, nos postos de sinalização e de intervenção, em número e nos locais definidos no relatório de homologação do circuito. A idade mínima para os comissários/fiscais é de 16 anos.
- b. O material que cada posto de Comissários deve ter é:
 - 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 delegado da FMP.

3.10. Serviço de Cronometragem

Um serviço electrónico de cronometragem com capacidade de medição até ao milésimo de segundo colocado junto à linha de partida/chegada e num nível elevado que permita uma visão limpa do percurso na sua parte antes daquela linha (se possível, ter visão de todo o percurso). O sistema de cronometragem é obrigatoriamente por “transponders”. Ao sistema de cronometragem poderá estar associado um sistema de emissão de vídeo, com a colocação dos respectivos monitores na zona de assistência.

3.11. Sistema de comunicações

Um sistema de comunicações rádio eficiente e funcional.

3.12. Área administrativa

- a. Um espaço, coberto e fechado – uma sala – para o Secretariado necessário 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;

4. MOTOS ADMITIDAS

- a. O Troféu Nacional de Supermoto inclui duas classes: a classe Mimomoto e a Classe Supermoto.

- b. A Classe Minimoto é a aberta a motociclos com jantes até 12” e motores a 2 Tempos até 65cc ou motores a 4 tempos até 160cc.
- c. A Classe Supermoto é aberta a motociclos de 85cc até 1.000cc.

5. PILOTOS ADMITIDOS

- a. São admitidos os pilotos detentores de qualquer Licença Desportiva emitida pela FMP ou, tratando-se de pilotos estrangeiros, de Licença Desportiva da FIM ou da FIM Europa para o efeito, carecendo estes de autorização de participação da respectiva Federação.
- b. Cada piloto só pode apresentar um motociclo às Verificações Técnicas.

6. NÚMEROS DE COMPETIÇÃO

- a. A atribuição dos números de competição é feita pela FMP.
- b. Os números são pretos em fundo branco. O formato dos números deverá estar de acordo com o Regulamento de Motocross.

7. INSCRIÇÕES

- a. Todos os pilotos que desejem participar numa prova devem preencher correcta e completamente a ficha de inscrição da prova e enviá-la para a entidade organizadora até 10 dias antes da realização da manifestação desportiva.
- b. O valor da inscrição é de €30,00 (trinta Euros) que deverá ser pago nas Verificações Documentais.
- c. O piloto é o único responsável pela sua inscrição bem como por todas as pessoas envolvidas na sua equipa de assistência. Qualquer comportamento ou manobra desleal, incorrecto, fraudulento ou contrário a este Regulamento ou ao Regulamento de Disciplina, realizado pelo piloto ou pelos membros da sua equipa de assistência, será julgado pelo Júri da Prova, que tem poderes para aplicar eventuais penalizações, podendo estas ir até à desclassificação do piloto.

8. VERIFICAÇÕES DOCUMENTAIS

- a. As verificações documentais são obrigatórias e decorrem de acordo com o horário indicado no Regulamento Particular. Ao concorrente que nelas não participe não é autorizada a participação na manifestação desportiva.
- b. 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* da entidade organizadora; na entrega ao concorrente da ficha para as verificações técnicas e dos passes de identificação.
- c. 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.

- d. Os concorrentes 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 concorrentes apenas poderão efectuar a respectiva verificação documental após autorização do Júri.

9. VERIFICAÇÕES TÉCNICAS

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

9.1. Verificações técnicas preliminares

- a. As verificações técnicas preliminares são obrigatórias e decorrem de acordo com o horário indicado no Regulamento Particular. As verificações técnicas preliminares incidem sobre os aspectos de segurança da moto e do equipamento do piloto. Ao concorrente que nelas não participe não é autorizada a participação na manifestação desportiva.
- b. A apresentação de uma moto às verificações técnicas preliminares é considerada como a aceitação implícita pelo concorrente da conformidade dessa moto com o Regulamento Técnico aplicável.
- c. Só as motos aprovadas nas verificações técnicas preliminares podem participar nas sessões de treinos e corrida.
- d. Se forem detectadas infracções ao Regulamento Técnico e for intenção do concorrente participar na manifestação desportiva 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. É proibido dois pilotos verificarem a mesma moto na mesma classe.
- f. O concorrente que não se apresente às verificações técnicas preliminares no horário indicado no Regulamento Particular para a sua classe, fica sujeito à aplicação de uma multa de 30 € (trinta Euros). Além do pagamento desta multa o concorrente apenas poderá efectuar a respectiva verificação técnica preliminar após autorização do Júri.

9.2. Verificações técnicas finais

- a. Imediatamente após a corrida todas as motos devem entrar em Parque Fechado, de onde só poderão ser retiradas com autorização do Júri. Os pilotos que não dirijam as suas motos para o Parque Fechado ou que as retirem sem autorização do Júri incorrem na penalização de desclassificação.
- b. No final da corrida poderão ser efectuadas verificações técnicas às motos classificadas dos 3 (três) primeiros lugares da classe. No decorrer da manifestação desportiva, o Comissário Técnico pode propor ao Júri a verificação técnica de quaisquer outras motos.
- c. Toda e qualquer infracção ao Regulamento Técnico, que rege a conformidade das motos, obriga à aplicação da penalização de desclassificação.

10. SINAIS - BANDEIRAS

A sinalização oficial deve ser indicada através de bandeiras (750x600mm) da seguinte forma:

Bandeira	Significado
Vermelha, agitada	Paragem obrigatória para todos os pilotos em pista.
Preta, com placa de nº	O piloto com o nº em questão deve parar na volta a seguir, na zona onde a bandeira lhe é mostrada.
Amarela, fixa	Perigo, conduzir lentamente ⁽¹⁾ .
Amarela, agitada	Perigo, conduzir lentamente, preparar para parar, proibido ultrapassar.
Azul, agitada ⁽²⁾	Atenção, vai ser dobrado por um piloto mais rápido. Deve dar passagem
Verde ⁽²⁾	Pista livre
Branca	Ultima volta
Xadrez preta e branca	Final de corrida

(1) Por razões de segurança, poderão ser efectuadas ultrapassagens, devendo o piloto que ultrapassou retomar o seu lugar até ao próximo posto de Comissários de Pista.

(2) Estas bandeiras só deverão ser utilizadas estritamente para os fins a que se destinam.

11. REGULAMENTO PARTICULAR

- a. O Regulamento Particular é o documento oficial emitido pela entidade organizadora da manifestação desportiva regulamentando os seus detalhes.
- b. Nenhuma disposição deste Regulamento pode ser revogada pelo Regulamento Particular ou seus aditamentos.
- c. O Regulamento Particular tem de ser apresentado para aprovação pela FMP até 15 (quinze) dias antes da data de realização da manifestação desportiva. Após a aprovação do Regulamento Particular só a FMP e o Júri podem autorizar, sob a forma de aditamentos, quaisquer alterações.

12. TREINOS

Serão disponibilizadas no mínimo, uma sessão de treinos livres com a duração mínima de 20 minutos e uma sessão de treinos cronometrados com a duração mínima de 30 minutos.

13. CORRIDAS

As corridas serão realizadas em duas mangas de 15 minutos cada + 2 voltas, separadas entre si de, pelo menos, 30 minutos.

14. PROCEDIMENTO DE PARTIDA

O Regulamento Particular define os vários horários relacionados com o procedimento de partida. As partidas serão colectivas e com os motores em marcha.

- a. 15 minutos antes da hora de partida dá-se a abertura da Zona de Pré-Parque. Os pilotos, as suas motos e dois elementos da equipa deverão deslocar-se para a Zona de Pré-Parque e alinhar as motos de acordo com a classificação nos treinos cronometrados.
- b. 10 minutos antes da hora de partida – fecho da Zona de Pré-Parque - todas os pilotos e as suas motos devem estar na Zona de Pré-Parque.
- c. 5 minutos antes da hora de partida – 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 efectuar mais do que uma volta de reconhecimento. Após o início da volta de reconhecimento os dois elementos da equipa de cada piloto deslocam-se para a grelha de partida onde aguardam a chegada dos seus pilotos. Não sendo 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 Pilotos para aí fazer os ajustamentos necessários.

A volta de reconhecimento não é obrigatória.

Só os pilotos que efectuaram volta de reconhecimento podem tomar o seu lugar na grelha de partida. Os pilotos que não formarem a grelha de partida partem para a corrida do final da zona das boxes, sob as instruções de um comissário aí colocado.

- d. 1 minuto antes da hora de partida – Todos os pilotos devem estar na sua posição na grelha de partida – a roda da frente da frente não pode ultrapassar a linha que define a sua posição - com os motores a trabalhar e os elementos das equipas abandonam de imediato a grelha de partida.
Um comissário de pista estará à frente da grelha de partida empunhando uma bandeira vermelha.
- e. O *Starter* indicará então ao comissário de pista 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 e a qualquer momento entre o mínimo de 2 (dois) e um máximo 5 (cinco) segundos será dada a partida para a corrida pelo apagar das luzes vermelhas do semáforo.
- f. 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 as boxes (princípio ou fim, conforme o que estiver mais próximo), de modo a que os mecânicos possam intervir e solucionar o problema.
- g. Depois da passagem da totalidade dos pilotos pela frente da saída da zona das boxes será mostrada luz verde do semáforo, de forma a ser dada a partida aos pilotos que aí se encontrem, passando depois a azul.
- h. Se ocorrer um problema na grelha de partida que possa por 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 exibir a placa PARTIDA RETARDADA e os comissários de pista de cada linha da grelha de partida devem agitar a bandeira amarela. Os pilotos devem parar os motores das motos e dois assistentes por piloto pode entrar na grelha de partida. O procedimento de partida será retomado 1 minuto antes da hora de partida.

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

15. FALSA PARTIDA

- a. Todo o piloto que antecipe a partida será sancionado com a penalização STOP&GO de 10 segundos.
- b. A antecipação da partida, vulgarmente designada por FALSA PARTIDA, é definida pelo movimento da moto para a frente, enquanto as luzes vermelhas do semáforo da linha de partida estiverem ligadas.
- c. A penalização deve ser comunicada até à conclusão da 4ª (quarta) volta. A informação desta penalização poderá ser efectuada pela instalação sonora do circuito ou via monitores de TV que estejam a emitir dados de cronometragem e é comunicada ao piloto pela amostragem e de uma placa preta em conjunto com o nº de corrida do piloto em causa. A placa e o nº do piloto serão apresentados durante 3 (três) voltas. Caso o piloto não pare será desclassificado.
- d. A área para cumprimento da penalização de Stop & Go é no circuito junto à zona de meta, em local indicado pelo Director de Prova.

16. PARAGEM DE UMA CORRIDA

O Director de Corrida tem o direito de, por sua iniciativa, interromper/parar uma corrida anular uma parte ou toda a manifestação, por razões urgentes de segurança ou outro caso de força maior.

- a. Se uma corrida for interrompida durante a primeira metade da sua duração (metade do tempo sem contar as duas voltas finais), ela será recomeçada. Os pilotos voltam ao parque de pilotos e será dada uma nova partida 30 minutos após a paragem da corrida.
- b. Se uma corrida for interrompida na segunda metade do tempo previsto (metade do tempo sem contar as duas voltas finais), ela será considerada terminada. A ordem final de classificação será a da última volta completa antes da apresentação da bandeira vermelha.
- c. Uma corrida só pode ser recomeçada uma vez. Se a corrida tiver de ser interrompida uma segunda vez, se ainda não se cumpriu metade do tempo previsto, será considerada nula e inválida para todos os efeitos.

17. AJUDA EXTERIOR

Toda a ajuda exterior dentro da pista é interdita, excepto se prestada por um comissário/fiscal de pista, a fim de assegurar a segurança da corrida. A penalização para a violação deste preceito é a desclassificação.

18. COMPORTAMENTO À CHEGADA

- a. 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 Fechado.
- b. Os três primeiros classificados devem, obrigatoriamente, dirigir-se para o pódio, a fim de se proceder à cerimónia, simbólica, de entrega de prémios e de consagração dos vencedores.
- c. Caso haja alguma alteração na classificação final dos três primeiros classificados após a classificação oficial, os pilotos devem colocar a disposição da entidade organizadora os troféus.

- d. Os Pilotos na cerimónia de pódio deverá ter o fato devidamente apertado

19. PARQUE FECHADO

- a. Imediatamente após o final da 2ª manga, todos os pilotos que terminaram a corrida têm de, obrigatoriamente, conduzir as suas motos para o Parque Fechado. A não entrada em Parque Fechado implica a aplicação da penalização de desclassificação.
- b. Durante um período de tempo nunca inferior a 30 (trinta) minutos as motos ficarão à disposição dos Comissários Técnicos. As motos só podem ser retiradas de Parque Fechado com autorização do Júri. A violação desta regra implica a aplicação da penalização de desclassificação.
- c. Qualquer moto classificada que seja incapaz de alcançar o Parque Fechado pelos seus próprios meios será colocada debaixo do cuidado dos comissários de pista, os quais devem levar a moto para o Parque Fechado.
- d. A entrada no Parque Fechado está reservada ao Director de Prova, aos membros do Júri e aos comissários responsáveis pelo Parque Fechado. Se houver necessidade de alguém não mencionado no período anterior entrar no Parque Fechado é necessária a autorização do Director de Prova.

20. FINAL DA CORRIDA E CLASSIFICAÇÃO

- a. Quando o piloto primeiro classificado tiver percorrido o 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.
- b. Se na última volta e antes da 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 efectuar mais uma volta e levar a bandeira de xadrez.
- c. Os pilotos são classificados pela ordem da última passagem pela linha de chegada e pelo número de voltas completas efectuadas ao circuito.
- d. Para um piloto ser classificado na corrida é necessário que satisfaça as três condições a seguir indicadas:
 - (1) Ter cumprido uma distância igual ou superior a 75% da distância percorrida pelo primeiro classificado (arredondada para o número inteiro por excesso ou defeito, consoante o valor decimal obtido seja igual ou superior a 0,5 ou inferior a este, respectivamente);
 - (2) Franquear a linha de chegada até 5 (cinco) minutos após a passagem do primeiro classificado, e ter-lhe sido mostrada a bandeira de xadrez na linha de chegada (não conta a passagem pelo *pit-lane*).

- (3) O piloto deve estar em contacto com a moto e com todo o equipamento obrigatório devidamente colocado.
- e. Se por qualquer razão diferente da mencionada em a. o sinal de final de corrida for dado antes do primeiro classificado completar o número de voltas previsto para a corrida, esta é considerada como terminada na última volta que o piloto primeiro classificado completou antes de lhe ter sido exibido o sinal de final de corrida.
- Se o sinal de final de corrida for retardado a corrida é considerada como terminada na altura inicialmente prevista para o seu final.
- f. No final de cada manga 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. PONTUAÇÕES

- a. Em cada manga, dos Troféu Regionais e da Fase Comum, são atribuídos pontos aos pilotos classificados (art.º 20.) 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		

- b. No final de cada Troféu Regional as pontuações serão uniformizadas pelo seguinte factor de conversão:

1º classificado do Troféu Regional	75	9º classificado do Troféu Regional	27
2º	65	10º	23
3º	57	11º	19
4º	50	12º	15
5º	45	13º	11
6º	40	14º	8
7º	35	15º	5
8º	31	16º	2

Na Fase do Comum a esta tabela serão somados os pontos das mangas a realizar, tendo em vista a atribuição dos pontos para o Campeonato Nacional.

- c. A presença do piloto Vencedor do Campeonato Nacional na Cerimónia Oficial de Entrega dos Diplomas e Troféus é obrigatória. O piloto que não esteja presente, sem justificar a sua ausência antecipadamente, perderá direito ao troféu e ao Diploma.
- d. No final do Campeonato Nacional serão atribuídos Diploma e Troféu ao vencedor do Campeonato e serão entregues Diplomas a Construtores bem como a Concorrentes. desde que estes últimos sejam possuidores de Licença de Concorrentes.
Haverão ainda troféus para os vencedores das seguintes classes: Sub 22, Master 35, Master 45, Rookie e Minimotoard.

22. RECLAMAÇÕES

- a. Até 30 (trinta) minutos após a publicação dos resultados provisórios um concorrente pode apresentar por escrito e dirigido ao Director de Prova a reclamação sobre uma classificação. Esta reclamação deve ser acompanhada de um depósito caução de 120 € (cento e vinte Euros), que será devolvido se vier a ser dada razão ao reclamante.
- b. **Excepções de reclamação**
Estão excluídas de qualquer forma de reclamação as penalizações que resultam da avaliação dos seguintes elementos de facto:
 - a. Falsa partida;
 - b. Desclassificação pela amostragem da bandeira preta.

23. RECURSO

Todo o concorrente 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 Direcção da FMP, até 5 (cinco) dias úteis após a publicação dos resultados oficiais.

24. OFICIAIS DE PROVA

- a. A direcção, supervisão e acompanhamento das manifestações desportivas de Supermoto é assegurada pelos seguintes oficiais de prova:
 - Presidente do Júri e Delegado da FMP
 - Comissário Desportivo
 - Membro do Júri (nomeado pela FMP)
 - Director de Prova e Adjuntos
 - Comissário Técnico
 - Cronometrista
 - Médico Chefe
 - Secretário da prova
 - Comissários, fiscais de pista, de segurança e todos os outros necessários ao bom desenrolar da manifestação.

- b. Dos oficiais da prova, o Presidente do Júri, Comissário Desportivo, Comissário Técnico, Director de Prova deverão ser possuidores de Licença FIM/FMP para o cargo em questão e válida para o ano em curso

25. JÚRI DA PROVA

- a. O Júri é composto por três elementos, com direito a voto: um Presidente e dois Vogais. Os Vogais são o Membro do Júri e o Director de Prova ou alguém por ele nomeado. Poderão assistir às reuniões de Júri, a convite do Presidente, o Comissário Técnico, o Cronometrista, o Médico Chefe e todas as pessoas que o Presidente de Júri considere necessárias.
- b. O Júri é entidade máxima na manifestação desportiva, sendo as suas decisões tomadas por maioria simples. O Júri não está autorizado a proceder a alterações nos Regulamentos da FMP.

26. PENALIZAÇÕES

Todas as infracções ao presente Regulamento e seus anexos estão sujeitas à aplicação de uma ou mais penalizações a seguir indicadas:

- aviso ou repreensão
- multa
- penalização em tempo, que consiste na atribuição de um acréscimo ao tempo do piloto.
- desclassificação, que consiste na exclusão do piloto do resultado final da manifestação.

27. SEGUROS

27.1. Seguro de responsabilidade civil.

A entidade organizadora obriga-se a contratar um seguro de responsabilidade civil nos termos do disposto nos artigos 12º e 13º do Decreto-Lei n.º 291/2007, de 21 de Agosto.

27.2. Seguro de acidentes pessoais dos pilotos.

Pelo facto de um piloto ser possuidor de uma licença desportiva está ao abrigo de um seguro que cobre acidentes pessoais de acordo com as prescrições do IDP.

27.3. Responsabilidade por danos materiais.

Nem a FMP nem a entidade organizadora são responsáveis por quaisquer danos sofridos nos motociclos, acessórios e equipamentos, causados por acidente, incêndio ou outros. Por outro lado, a entidade organizadora é responsável pelos motociclos e demais veículos que estão sob seu controlo dentro do Parque Fechado.

28. CASOS OMISSOS

Todos os casos omissos neste regulamento, apelos ou dúvidas na sua interpretação são julgados e resolvidos pela Comissão de Supermoto da FMP.

ANEXO TÉCNICO

1. O equipamento do piloto é constituído por fato (podendo ser monopeça ou não), luvas em cabedal, botas de todo-o-terreno, capacete e protecção lombar. Em relação ao capacete, este deverá estar equipado com fecho de argolas (não serão aceites capacetes com fecho rápido)
2. Os pilotos devem apresentar-se às verificações técnicas com o capacete e as placas do número de competição correctamente colocadas.
3. É proibido o uso de faróis, farolins, piscas e reflectores. Todas as motos dos quais não possam ser retirados estes elementos, devem ser apresentados às verificações técnicas com protecções por forma a impedir, em caso de quebra, a sua queda para a pista.
4. É aconselhável o uso de jantes de 17”.
5. Os pneus serão obrigatoriamente slick podendo ter sulcos na parte central com um máximo de 10mm de profundidade.
6. O limite máximo de ruído dos veículos admitidos está fixado em 117 dB/A (115 + 2 de precisão de medição – medido com um sonómetro Tipo 1).
7. As motos como motor a 2 tempos devem estar equipados com um recuperador para óleo e gasolina. A capacidade recomendada é de 250 cc.

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/corrída.
8. Os bujões de gasolina e óleo depois de fechados devem ser completamente estanques.
9. Todos os bujões devem estar freiados com arame.
10. O líquido de arrefecimento não pode conter aditivos.
11. As motos têm de possuir um corta corrente