



**REGULAMENTO**  
**CAMPEONATO DA MADEIRA SUPERMOTO**  
**2019**



Secretaria Regional  
de Educação  
Direção Regional de Juventude e Desporto

Descubra a  
madeira

## Generalidades

O Campeonato da Madeira de Supermoto 2019 (CMSM) é um conjunto de eventos que se desenrolam em recinto fechado, sejam em kartódromos ou em traçados urbanos com recurso à via pública, desde que a organização os considere adequados à prática desta modalidade.

A participação esta aberta a todos os indivíduos que possuam licença Nacional ou Estrangeira desde que devidamente documentados para a prática do desporto fora do seu país de origem.

Apenas a classe Supermoto conta com um campeão regional, todas as outras classes terão um vencedor do troféu.

### 1. INTRODUÇÃO

1.1. A Associação de Motociclismo da Madeira, através do Motor Clube da Madeira, sob a égide da Federação de Motociclismo de Portugal (FMP), organizam em 2019 o Campeonato da Madeira de Supermoto (CMSM).

### 2. PROMOTOR

O CMSM terá como Promotor em 2019 o Motor Clube da Madeira

### 3. COMISSÃO ORGANIZADORA

3.1. A Comissão Organizadora tem a responsabilidade de elaborar os regulamentos tanto do Campeonato e propô-los à aprovação da Comissão de Supermoto da FMP e de coordenar toda a organização do CMSM.

### 4. OBRIGAÇÕES E CONDIÇÕES GERAIS

4.1. 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 do:

- Código Desportivo
- 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.

4.2. O Regulamento do Campeonato da Madeira de Supermoto, 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.

4.3. A regulamentação desportiva e técnica que vigora é aquela que está publicada no site oficial da AMM ([www.motociclismo-madeira.com](http://www.motociclismo-madeira.com))

4.4. É da responsabilidade do concorrente assegurar que todas as pessoas abrangidas pela sua inscrição na manifestação desportiva cumprem 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.

4.5. O incumprimento das disposições dos regulamentos e códigos da FMP, as atitudes antidesportivas 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 refletidas em sanções ao piloto. Estas sanções podem passar pela desclassificação e, ainda, ser passíveis de processo disciplinar no âmbito do Regulamento de Disciplina.

4.6. É interdita a presença de animais, exceto os utilizados pelas forças de segurança, nas zonas de *paddock*, *boxes*, *pit lane* e pista.

4.7. 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.

4.8. 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.

## 5. REQUISITOS

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

### 5.1. Percurso

- a. O percurso deverá ter entre 1 a 2 km, preferencialmente com um mínimo de 70% em alcatrão.
- b. A largura no ponto mais estreito do percurso não deverá ser inferior a 6 metros (largura utilizável), exceto em circuitos urbanos em que seja impossível aumentar a largura desse ponto. A reta de meta terá uma largura mínima de 8 metros e a distância da linha de meta à primeira curva, preferencialmente, não deverá ter menos de 30 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, se existir, deverá ser regado caso as condições atmosféricas assim o exijam.
- d. Todas as partes do percurso que se deteriorarem durante as sessões de treino ou corridas deverão ser imediatamente retificadas.

### 5.2. 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 com: indicação das partes de alcatrão e de terra e respetivas medidas; localização do Secretariado; plano de Segurança com o posicionamento dos meios utilizados; indicação das vias de saída, do Parque de Trabalho; instalações sanitárias para pilotos e para o público; locais para o público; serviços de alimentação e outros julgados necessários para a realização da manifestação desportiva.

### 5.3. Segurança

Por princípio as manifestações desportivas que constituem Campeonato da Madeira de Supermoto são realizadas em recintos preparados para o efeito:

- a. As zonas de partida, chegada, parque de trabalho 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, sempre que possível, 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.

### 5.4. 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 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-traqueiais, etc.
- d. Sistema de comunicações rádio com canal dedicado e com acesso ao Director de Prova.

### 5.5. Parque de Trabalho (Boxes)

- 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 antes, durante e depois das mangas da corrida.
- b. O Parque de Trabalho deve ter pelo menos duas entradas, uma com acesso à de saída para pista e uma outra com de entrada vindo da pista. Estes acessos à pista deverão ficar ambos do mesmo lado da linha de meta.

### 5.6. Zona de Partida – Grelha de partida

- a. A grelha de partida é formada por várias linhas equidistantes de 5 metros, tendo cada linha 2 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.
- 5.7. **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. Cada posto de Comissários deverá ter o seguinte material:
    - um conjunto de bandeiras;
    - vassouras (para os postos na zona de alcatrão);
    - 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 Director de Prova.
- 5.8. **Serviço de Cronometragem**
- Um serviço eletrónico 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”. O sistema de cronometragem poderá estar associado a um sistema que permita a visualização dos dados em tempo real em monitores na zona de assistência.
- 5.9. **Sistema de comunicações**
- Um sistema de comunicações rádio eficiente e funcional.
- 5.10. **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;
- 5.11. **Seguros**
- a 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.
  - b. 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 a legislação em vigor, atualmente Decreto-Lei n.º 10/2009, de 12 de janeiro.
  - c. Responsabilidade por danos materiais. Nem a FMP nem a entidade organizadora são responsáveis por quaisquer danos sofridos nas motos, acessórios e equipamentos causados por acidente, incêndio ou outros. Por outro lado, a entidade organizadora é responsável pelas motos e demais veículos que estão sob seu controlo dentro do Parque Fechado.

## **6. MOTOS ADMITIDAS**

São admitidas as motos que cumpram com as especificações técnicas contidas no Anexo Técnico.

## **7. PILOTOS ADMITIDOS**

- 7.1. São admitidos os pilotos detentores de qualquer Licença Desportiva emitida pela FMP e tratando-se de pilotos estrangeiros de autorização de participação da respetiva Federação.
- 7.2. Cada piloto só pode apresentar uma moto às Verificações Técnicas.

## **8. ATRIBUIÇÃO DE NÚMEROS DE COMPETIÇÃO**

- 8.1. O número 1 encontra-se reservado para o Campeão Regional da época transata. O número escolhido por cada piloto deverá ser solicitado e registado junto do Promotor.
- 8.2. Os números de competição têm de ser utilizados de acordo com as orientações que constam do n.º 2 do Anexo Técnico.

## **9. INSCRIÇÕES**

- 9.1. O valor da inscrição é de €65,00 (sessenta e cinco Euros) que deverá ser pago no acto da inscrição, devendo a mesma ser preenchida em formulário próprio a disponibilizar pela organização junto com o regulamento particular.
- 9.2. 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, incorreto, 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.

## 10. VERIFICAÇÕES DOCUMENTAIS

- 10.1. 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.
- 10.2. As verificações documentais consistem: na verificação do boletim de inscrição que deverá ser assinada pelo piloto ou por um seu representante, se menor de idade; na finalização de qualquer assunto administrativo que ainda esteja pendente; no levantamento do *transponder* da entidade organizadora; na entrega ao concorrente da ficha para as verificações técnicas e dos passes de identificação.
- 10.3. 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.
- 10.4. 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 efetuar a respetiva verificação documental após autorização do Júri.

## 11. VERIFICAÇÕES TÉCNICAS

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

- 11.1. 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 aspetos 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 detetadas infrações 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 €30,00 (trinta Euros). Além do pagamento desta multa o concorrente apenas poderá efetuar a respetiva verificação técnica preliminar após autorização do Júri.
- 11.2. Verificações técnicas finais
  - a. No final da corrida poderão ser efetuadas verificações técnicas às motos classificadas nos 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.
  - b. Toda e qualquer infração ao Regulamento Técnico, que rege a conformidade das motos, obriga à aplicação da penalização de desclassificação.

## 12. SINAIS – BANDEIRAS

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

- 12.1. Bandeiras e sinais luminosos utilizados para transmitir informações
  - 12.1.1. Bandeira verde: informa os pilotos que a pista está livre. Deverá ser mostrada agitada:
    - em todos os postos de comissários durante a primeira volta das sessões de treinos e de *warm-up*, na volta de reconhecimento e na volta de aquecimento;

- no posto de comissários que indica o final de uma zona de perigo sinalizada por bandeiras amarelas.
- na saída do *pit-lane* para informar que o acesso à pista está aberto;
- na linha de partida para dar início à volta de aquecimento;
- no final da grelha de partida para informar que todos os pilotos estão prontos para a partida da corrida.

12.1.2. Luz verde: no semáforo da saída do *pit-lane* informa o início das sessões de treinos e de *warm-up* e início da volta de reconhecimento.

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

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

12.1.5. Bandeira branca com cruz vermelha em diagonal + Bandeira amarela com riscas vermelhas : informa os pilotos da existência de chuva nessa secção do circuito. Ambas as bandeiras devem ser mostradas agitadas nos postos de comissários onde se verificar a essa situação.

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

- Durante as sessões de treinos o piloto lento deve manter a sua trajetória e abrandar gradualmente para deixar passar o piloto mais rápido.
- Durante a corrida informa um piloto que está prestes a ser dobrado (a perder uma volta) e que deve permitir a ultrapassagem na primeira oportunidade.
- Esta bandeira deve, ainda, ser mostrada agitada a um piloto na saída do *pit-lane* quando existirem motos na pista em aproximação.
- A infração a estes procedimentos incorre na penalização de multa ou de desclassificação.

12.1.7. Placa de 1 volta – indica que falta 1 volta para final da corrida..

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

12.1.9. Bandeira de xadrez + Bandeira azul: estas duas bandeiras (a bandeira de xadrez agitada e a bandeira azul agitada) são mostradas na linha de chegada e ao nível da pista quando na última volta e antes da linha de chegada um piloto retardatário preceder de perto o primeiro classificado. (ver art.º 22.2)

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

12.2.1. Bandeira amarela: é mostrada agitada informa os pilotos que existe um incidente e/ou perigo na pista ou junto à mesma, no sector onde se encontra exibida. (Incidente significa qualquer ocorrência ou série de ocorrências envolvendo um ou mais pilotos.)

- Os pilotos devem abrandar e preparar-se para parar e/ou seguir uma trajetória que pode não ser a usual. É proibido ultrapassar até ao posto de comissários onde for mostrada a bandeira verde.
- Porém, se um piloto ultrapassar outro piloto num sector onde a bandeira amarela está a ser exibida deve de imediato levantar o braço e deixar passar o piloto envolvido. Neste caso não será aplicada qualquer penalização.
- O incumprimento destas instruções resulta nas seguintes penalizações:
  - a. durante as sessões de treinos - anulação dos tempos cronometrados realizados durante a sessão de treinos em questão;
  - b. durante a corrida - penalização *Ride Through* ou penalização em tempo;
  - c. podem, ainda, ser aplicadas pelo Júri outras penalizações (ex. multa).
- Quando mostrada agitada em cada linha da grelha de partida, durante o procedimento de partida, informa que a partida foi retardada.
- Esta bandeira deve, ainda, ser mostrada agitada em todos os postos de comissários de pista na volta de inspeção ao circuito.

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

- A infração a estes procedimentos incorre na penalização de multa ou de desclassificação.
- Esta bandeira deve, ainda, ser mostrada estática na saída do *pit-lane* quando a entrada em pista não for autorizada e na grelha de partida no final da volta de reconhecimento e no final da volta de aquecimento.

12.2.3. Luz vermelha: no semáforo da saída do *pit-lane* quando a entrada em pista não for autorizada.

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

12.2.4. Bandeira preta: informa que um piloto foi desclassificado. Deverá ser apresentada agitada em todos os postos de comissários em conjunto com uma placa com o número desse piloto. O piloto em causa deve parar nas boxes no final da volta

seguinte, não sendo autorizado o seu regresso à pista.

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

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

- A infração a este procedimento incorre na penalização de multa ou de desclassificação.
- Esta bandeira só será mostrada por ordem do Director de Prova.

12.3. Dimensões das bandeiras

Todas as bandeiras devem ter as seguintes dimensões: 100 cm horizontal x 80 cm vertical

### **13. REGULAMENTO PARTICULAR**

13.1. O Regulamento Particular é o documento oficial emitido pela entidade organizadora da manifestação desportiva regulamentando os seus detalhes.

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

13.3. O Regulamento Particular tem de ser apresentado para aprovação pela Comissão de Supermoto 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.

### **14. TREINOS**

Serão disponibilizadas no mínimo, uma sessão de treinos livres com a duração mínima de 15 minutos e uma sessão de treinos cronometrados com a duração mínima de 30 minutos ou duas de 15 minutos cada uma.

### **15. CORRIDAS**

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

### **16. PROCEDIMENTO DE PARTIDA**

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

16.1. 5 minutos antes da hora de partida acende a luz verde no semáforo que estará colocado na zona de entrada para a pista – os pilotos saem um a um para a pista e realizam uma volta de reconhecimento, após a qual tomam a sua posição na grelha de partida. Os pilotos não podem efetuar mais do que uma volta de reconhecimento. Após o início da volta de reconhecimento 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.

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

16.3. A volta de reconhecimento não é obrigatória.

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

16.5. 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.

16.6. 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.

16.7. 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.

16.8. 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.

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

## **17. FALSA PARTIDA**

17.1. Todo o piloto que antecipe a partida será sancionado com a penalização em tempo de 15 segundos.

17.2. 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.

17.3. A penalização deve ser comunicada até à conclusão da 4ª (quarta) volta.

## **18. PARAGEM DE UMA CORRIDA**

O Director de Prova pode interromper/parar uma corrida por razões urgentes de segurança ou por outro caso de força maior.

18.1. 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 trabalho e será dada uma nova partida assim que o director de prova o entender.

18.2. 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.

18.3. 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.

## **19. AJUDA EXTERIOR**

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

## **20. COMPORTAMENTO À CHEGADA**

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

20.2. 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.

20.3. 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.

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

## **21. FINAL DA CORRIDA E CLASSIFICAÇÃO**

21.1. 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.

21.2. 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 efetuar mais uma volta e levar a bandeira de xadrez.

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

21.4. Para um piloto ser classificado na corrida é necessário que satisfaça as condições a seguir indicadas:

- a. 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, respetivamente);
- b. O piloto deve estar em contacto com a moto e com todo o equipamento obrigatório devidamente colocado.

21.5. Se por qualquer razão diferente da mencionada em 21.4. 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 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.

21.6. 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.

## 22. PONTUAÇÕES

22.1. Em cada manga, são atribuídos pontos aos pilotos classificados (art.º 21.4.) segundo a seguinte tabela:

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

22.2. A presença do piloto Vencedor do CMSM 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.

22.3. No final do CMSM 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. Serão ainda atribuídos troféus aos vencedores da classe “Rookies”.

## 23. RECLAMAÇÕES

23.1. 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 €500,00 (Quinhentos Euros), que será devolvido se vier a ser dada razão ao reclamante.

23.2. Exceções de reclamação

Estão excluídas de qualquer forma de reclamação as penalizações que resultam da avaliação dos seguintes elementos de facto:

- Falsa partida;
- Desclassificação pela amostragem da bandeira preta.

## 24. 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 Direção da FMP, até 5 (cinco) dias úteis após a publicação dos resultados oficiais, sendo simultaneamente enviado à AMM.

## 25. OFICIAIS DE PROVA

25.1. A direção, supervisão e acompanhamento das manifestações desportivas de Supermoto é assegurada pelos seguintes oficiais de prova:

- Presidente do Júri;
- Comissário desportivo;
- Director de Prova (*Clerk of the Course*);
- Director de Prova Adjunto
- Comissário técnico;
- Secretário da prova;
- Chefe da equipa de cronometragem;
- Responsável pelas relações com os concorrentes;
- Médico chefe;
- Juízes de facto;
- Comissários de pista, comissários de parque de trabalho (boxes).

25.2. Dos oficiais de prova acima mencionados, o Presidente do Júri, o Comissário Desportivo, o Director de Prova e os Juizes de facto devem ser possuidores de licença desportiva emitida pela FMP ou pela FIM e válida para o ano em curso.

25.3. O Júri é a entidade máxima nas manifestações desportivas de velocidade. Esta competência refere-se à aplicação dos regulamentos da FMP e, quando aplicáveis, da FIM. Os membros do Júri são os responsáveis pela parte desportiva da manifestação. Todas as responsabilidades civis e legais incumbem à entidade organizadora da manifestação desportiva.

25.3.1. O Júri é constituído pelo Presidente do Júri, Comissário desportivo, Director de Prova e Comissário Técnico. Os membros do Júri não podem acumular funções.

25.3.2. Cada membro do Júri tem um voto e as deliberações do Júri são tomadas por maioria simples. Em caso de empate o Presidente do Júri tem voto de qualidade.

25.3.3. O Júri não está autorizado a proceder a alterações aos regulamentos da FMP, ou FIM quando aplicável, e tem as seguintes funções:

- a. Assegurar que a manifestação desportiva se realiza de acordo com as regras e procedimentos estabelecidos nos regulamentos aplicáveis;
- b. Aprovar emendas e/ou aditamentos ao Regulamento Particular e certificar que estes são divulgados a todos os participantes;
- c. Receber os relatórios dos vários oficiais de prova, referentes às verificações documentais e técnicas, treinos e corridas.
- d. Decidir sobre os protestos e reclamações que apresentados durante a manifestação desportiva;
- e. Aplicar qualquer uma das penalidades mencionadas no art.º 26.1. por:
  - (1) Violação dos regulamentos aplicáveis, desde o início e até ao final da manifestação desportiva;
  - (2) Qualquer ação voluntária ou involuntária praticada por uma pessoa ou grupo de pessoas, contrária à corrente regulamentação ou a instruções dadas por um oficial de prova;
  - (3) Qualquer ato de corrupção ou fraude, ou qualquer ação prejudicial aos interesses do evento ou do desporto, praticado por uma pessoa ou grupo de pessoas durante a manifestação desportiva.
- f. Por iniciativa do Presidente do Júri ou por proposta do Director de prova ou da entidade organizadora retardar o início de uma manifestação desportiva, melhorar as condições de segurança do circuito e, se surgirem questões de segurança inultrapassáveis, cancelar a manifestação desportiva no seu todo ou em parte.
- g. Aprovar e mandar publicar as grelhas de partida de todas as corridas integradas na manifestação desportiva.
- h. Homologar as classificações das corridas.

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

25.4. Presidente do Júri

O Presidente do Júri é o delegado da FMP à manifestação desportiva e tem as seguintes funções:

- a. Assegurar que as decisões do Júri estão conforme as regras e procedimentos estabelecidos nos regulamentos aplicáveis;
- b. Supervisionar de todos os aspetos relacionados com a segurança;
- c. Efetuar com o Director de Prova uma volta de inspeção ao circuito, antes do início das atividades em pista de cada dia da manifestação desportiva;
- d. Fixar as horas das reuniões do Júri, convocar reuniões extraordinárias e definir a agenda;
- e. Convidar para participar nas reuniões do Júri, sem direito a voto, quem em seu entender possa ser útil ao desenrolar dos trabalhos.

25.5. Comissário Desportivo

O Comissário Desportivo é um elemento com licença desportiva de comissário desportivo ou de diretor de prova que, a convite da entidade organizadora, deve assegurar que o RCMSM e o Regulamento Particular são respeitados.

25.6. Director de Prova

- a. O Director de Prova é indigitado pela entidade organizadora da manifestação desportiva.
- b. Compete ao Director de Prova:
  - (1) Assegurar que o circuito/pista está em boas condições e que todos os imperativos legais são cumpridos.
  - (2) Assegurar que os comissários de pista, serviços de segurança e médico estão nos seus locais próprios até 20 minutos antes do início das sessões de treinos e da volta de reconhecimento.
  - (3) Interromper, de acordo com as regras e procedimentos estabelecidos nos regulamentos aplicáveis, os treinos ou a corrida sempre que estejam postas em causa as condições de segurança e assegurar o procedimento correto para o seu recomeço.
  - (4) Assegurar que a identidade dos pilotos corresponde com a numeração correta das motos e que nada impede um

piloto (suspensão ou castigo) de participar na manifestação desportiva.

- (5) Recusar a entrada a um piloto ou intimá-lo a retirar-se da manifestação desportiva se, por razões de segurança, julgar esta medida como necessária.
- (6) Fazer cumprir os regulamentos e propor ao Júri as correspondentes sanções.
- (7) Dar ordens para abandonar o circuito a todas as pessoas que se recusem a acatar as ordens de um oficial de prova.
- (8) Receber os protestos e as reclamações dos concorrentes e remetê-los sem demora ao Júri.
- (9) Receber os relatórios da equipa de cronometragem e de outros oficiais, bem como de todos os dados necessários para apresentar o seu relatório ao Júri.
- (10) Quando entender necessário e em qualquer momento da manifestação desportiva, solicitar a um piloto que se submeta a um exame médico e fazer chegar o resultado desse exame ao Júri.
- (11) Aprovar, assinar e mandar publicar, com indicação da hora, os resultados provisórios (treinos, *warm-up* e corridas) da manifestação desportiva.
- (12) Actuar como starter.

#### 25.7. Comissário Técnico

O Comissário Técnico é indicado pela entidade organizadora e tem como função verificar que as motos e os equipamentos dos pilotos estão conforme o definido nos regulamentos aplicáveis.

Deve, ainda:

- a. Exercer a sua fiscalização em qualquer altura da manifestação desportiva;
- b. Não comunicar o resultado das suas verificações senão ao Delegado técnico da FMP;
- c. Empregar os instrumentos de fiscalização adequados e aceites pela FMP.

#### 25.8. Secretário da Prova

Compete ao Secretário da prova providenciar que os membros do Júri são adequadamente assistidos durante a manifestação desportiva, secretariar as reuniões do Júri e, ainda, assegurar:

- a. As comunicações entre os oficiais de prova;
- b. A atualização permanente do quadro oficial da prova;
- c. O controlo das presenças no briefing.

#### 25.9. Chefe da equipa de cronometragem

Os principais deveres do chefe da equipa de cronometragem são:

- a. No final de cada sessão de treinos entregar ao Director de prova um registo ordenado, por ordem crescente, do melhor tempo por volta de cada piloto.
- b. No final da segunda sessão de treinos cronometrados entregar ao Director de Prova um registo ordenado, por ordem crescente, do melhor tempo por volta de cada piloto no conjunto das duas sessões de treinos cronometrados.
- c. No final de cada corrida entregar ao Director de Prova um registo com a classificação da corrida, de acordo com o definido no artigo 22º, complementado com a indicação do melhor tempo por volta de cada piloto e com o tempo que cada piloto demorou para completar a corrida.
- d. Entregar no Secretariado o registo dos tempos realizados pelos pilotos em cada volta (volta-a-volta) nas sessões de treinos, *warm-up* e na corrida.
- e. Não comunicar os tempos ou os resultados senão ao Júri ou ao Director de Prova, salvo instruções em contrário destes.

#### 25.10. Responsável pelas relações com os concorrentes

O Responsável pelas relações com os concorrentes tem como principais missões prestar informações aos concorrentes e manter com eles um papel de concertação.

As suas funções são:

- a. Fornecer a todos os concorrentes respostas precisas às questões levantadas;
- b. Dar todas as informações e precisões complementares, relativas à regulamentação e ao desenrolar da prova;
- c. Auxiliar o Júri e o Director de Prova em todos os processos de notificação e convocação a concorrentes;
- d. Evitar que cheguem ao Director de Prova quaisquer pedidos que possam encontrar solução satisfatória através de explicações precisas. Excluem-se desta ação, os casos de reclamação e protesto.

#### 25.11. Juizes de Facto

Os Juizes de facto avaliam os elementos de facto que ocorrem durante a manifestação desportiva (ex. falsas partidas, ultrapassagem entre bandeiras amarelas).

Os nomes dos Juizes de facto responsáveis por estas decisões devem constar do Regulamento Particular. Nenhuma reclamação contra as decisões de um Juiz de facto será admitida.

## 26. PENALIZAÇÕES

26.1. Todas as infrações ao RCPOSM ao Regulamento Particular cometidas pela entidade organizadora, oficiais de prova, concorrentes ou pilotos podem ser objeto de penalizações.

As penalizações, por ordem crescente de severidade, são:

- a. Aviso ou repreensão;
- b. Multa;
- c. Mudança de posição na grelha;
- d. Penalização em tempo;
- e. Desclassificação;
- f. Retirada de pontos do Campeonato ou Troféu.

26.2. Definição e aplicação das penalizações

Uma infração pode, de acordo com as circunstâncias, dar origem a mais do que uma penalização.

- a. Aviso ou repreensão: pode ser aplicada publicamente ou em privado.
- b. Multa: penalização em dinheiro que pode variar entre €50,00 (cinquenta Euros) e €5.000,00 (cinco mil Euros), revertendo 50% para a entidade organizadora e 50% para a FMP.  
Podem ser aplicadas multas consoante as diversas infrações previstas no presente regulamento. Além disso, podem ser aplicadas por decisão do Júri em complemento a outra penalização, até ao máximo de €500,00 (quinhentos Euros). Todas as penalizações em dinheiro têm de ser liquidadas até 1 (uma) hora antes do início da corrida respetiva.
- c. Mudança de posição na grelha: perda de posições na grelha de partida.
- d. Penalização em tempo: adição de um tempo em minutos e/ou segundos ao tempo da corrida.
- e. Desclassificação: exclusão da classificação e que pode tomar as seguintes formas:
  - (1) Desclassificação das sessões de treinos;
  - (2) Desclassificação da corrida;
  - (3) Desclassificação da manifestação desportiva.
- f. Retirada de pontos do Campeonato ou Troféu: perda de pontos atribuídos em provas já disputadas.

## 27. 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. MOTOS ADMITIDAS

- a. O Campeonato da Madeira de Supermoto é aberto a motos com cilindrada superior a 85cc e até 1.000cc.
- b. O Campeonato da Madeira de Superquad é aberto a todos os quads, independentemente da cilindrada.

### 2. NÚMEROS DE COMPETIÇÃO

- a. Os números de competição da moto devem ser expostos de forma clara e visível.
  - (1) Um, na frente, na placa de número.
  - (2) Dois, laterais nos na carenagem imediatamente antes do guarda lama traseiro
  - (3) O fundo deverá ser uma única área.
- b. Os números e os fundos deverão ter cores contrastantes.

### 3. EQUIPAMENTO DOS PILOTOS

O não cumprimento das regras abaixo descritas incorre na penalização de desclassificação. Qualquer questão sobre a adequação ou condição do equipamento do piloto será decidida pelo Comissário Técnico que, se assim o entender, poderá consultar o fabricante do equipamento antes de tomar uma decisão final.

- a. Fato
  - (1) Os pilotos devem usar um fato completo em cabedal de uma só peça com proteções adicionais em cabedal ou de outros materiais nos principais pontos de contacto (joelhos, cotovelos, ombros, as duas zonas do torso e articulação da bacia, etc.).
  - (2) Os pilotos devem utilizar luvas de proteção em cabedal.
  - (4) As botas podem ser de todo terreno ou de velocidade.
  - (6) O uso de uma proteção lombar é altamente aconselhável.
  - (7) Os fabricantes dos equipamentos de vestuário devem assegurar que os produtos e os materiais que utilizam os seus nomes estão conforme os regulamentos. A FMP não pode ser tida como responsável se, num acidente ou em qualquer outra situação, um piloto se magoe devido à utilização destes equipamentos.
- b. Capacete

É obrigatório a utilização de um capacete em bom estado de conservação e que deve estar convenientemente apertado e ajustado durante as sessões de treinos, warm-up e corrida. O capacete deve ter um sistema de fixação pela jugular.
- c. Viseiras

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

### 4. PROCEDIMENTOS PARA AS VERIFICAÇÕES TÉCNICAS PRELIMINARES

- a. 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.
- b. Para as verificações técnicas preliminares o concorrente deve apresentar:
  - (1) Uma moto limpa, com o número de quadro visível;
  - (2) Os números de competição corretamente colocados;
  - (3) O equipamento do piloto (capacete, fato, luvas e botas);
  - (4) O suporte do *transponder* corretamente colocado;
- c. O número máximo de pessoas presentes às verificações técnicas é de 3 (três), o piloto e mais dois assistentes.
- d. Concluídas as verificações e se tudo estiver conforme o regulamento é colocado um autocolante e/ou uma cinta plástica identificada e numerada que indica que a moto passou nas verificações técnicas preliminares.
- e. Só as motos que tenham o autocolante e/ou a cinta plástica atrás referida, podem participar nas sessões de treinos e na corrida.
- f. Imediatamente após o final das verificações técnicas preliminares de cada classe o Comissário Técnico deve entregar no Secretariado da prova uma lista com as motos presentes às verificações, com os resultados encontrados e com a

identificação dos pilotos que verificaram mais do que uma moto.

g.. Sempre que ocorrer um acidente o Comissário Técnico deve verificar a moto e o equipamento do piloto a fim de assegurar que nenhuma anomalia possa colocar em causa a segurança do piloto. Contudo, é da responsabilidade do concorrente apresentar a moto e o equipamento do piloto para nova verificação.

h.. Em caso de um acidente ou de uma avaria irreparável no circuito o concorrente poderá verificar outra moto, após autorização do Júri.

## **5. LÍQUIDOS DE REFRIGERAÇÃO**

Os únicos líquidos de refrigeração autorizados, para além do óleo de lubrificação são, soluções aquosas de etilenoglicol e inibidores, água ou uma mistura de água com etilenoglicol. Não são permitidos aditivos.

## **6. COMANDO DO ACELERADOR**

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

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

## **7. PNEUS**

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

## **8. RUÍDO**

O nível de ruído máximo permitido é de 115 db/A, com uma tolerância de +2 db/A no final da corrida.

## **9. DEVEM SER REALIZADAS AS SEGUINTE ALTERAÇÕES À MOTO**

a. As motos devem estar equipadas com um interruptor que corta o circuito da ignição ou com um botão capaz de parar o motor, o qual deverá ser instalado em qualquer um dos lados do guiador, mas ao alcance da mão, quando em posição de condução. O interruptor deve ter a cor vermelha

b. Todos os tampões e bujões de enchimento ou purga, filtros de óleo exteriores bem como todos os parafusos de fixação dos circuitos de lubrificação, arrefecimento e assistência hidráulica, tampas de motor, tampas do braço oscilante têm de estar freados.

c. As motos com motores a 4 tempos devem ter um sistema de reciclagem fechado, ou seja, os tubos de recuperação devem estar colocados no sistema de admissão. Os recuperadores devem ser vazados no fim de cada sessão de treinos e corrida.

d. As motos como motor a 2 tempos devem estar equipadas com um recuperador para óleo e gasolina. A capacidade mínima é de 250 cc.. Os recuperadores devem ser vazados no fim de cada sessão de treinos e corrida.

e. É proibido o uso de faróis, farolins, piscas e refletores. Todas as motos que não possam retirar estes elementos, devem ser apresentadas às verificações técnicas com estes elementos protegidos por forma a impedir, em caso de quebra, a sua queda para a pista.