Federação Portuguesa de Motonáutica - UPD

Membro da Union Internationale Motonautique

REGULAMENTO OFICIAL CAMPEONATO NACIONAL

2019

POWERBOAT

HR850 | T850 | PR750

Federação Portuguesa de Motonáutica - UPD
Av. Infante D. Henrique, Muralha Nova S/N
1900 – 264 Lisboa

Tel: 218 871 990
Fax: 218 872 000
e-mail: fpm@fpmotonautica.org,
Site:www.fpmotonautica.org

A **FEDERAÇÃO PORTUGUESA DE MOTONÁUTICA** leva a efeito o Campeonato Nacional barcos T850 – HR850 e PR 750 2019 designação internacional Powerboat, abaixo designado por Campeonato Nacional, que se regerá pelo REGULAMENTO DA UNIÃO INTERNACIONAL DE MOTONÁUTICA (U.I.M.), pelo presente Regulamento e pelo Regulamento específico de cada prova.

O presente Regulamento pretende orientar genericamente todos os Pilotos concorrentes.

O Vice-Presidente das Atividades Desportivas – Jorge Silva

1 CAMPEONATO NACIONAL

1.1 Âmbito do Regulamento

Este regulamento tem a finalidade de orientar genericamente os pilotos concorrentes no Campeonato Nacional de Motonáutica. No entanto, todas e quaisquer excepções a este regulamento deverão ser descritas no programa específico de cada prova.

Para casos omissos, não claros ou outros, deverá recorrer-se ao regulamento da U.I.M. acima referenciado

A FPM poderá efectuar alterações ao regulamento Oficial do Campeonato Nacional de Motonáutica, com o intuito de melhorar a segurança, aumentar o interesse desportivo e dinamizar a modalidade. Estas alterações serão comunicadas aos Pilotos, com indicação da data de entrada em vigor.

1.2 Formato do Campeonato Nacional

O Campeonato Nacional de Motonáutica será composto por todas as provas agendadas para a presente época desportiva, conforme o calendário oficial da FPM, que será divulgado no seu sítio da internet.

1.3 Requisitos

Para integrar o campeonato nacional, a idade mínima requerida é de 15 anos, nas classes PR-750 e T 850 sujeito ainda a avaliação das capacidades técnica e física do candidato a piloto.

Para outras classes **superiores**, a idade mínima é de 18 anos, após a avaliação positiva das suas capacidades técnicas e físicas.

1.4 Classes e Características Técnicas

Serão admitidas a participar no Campeonato Nacional de Motonáutica as categorias HR850 (F4), T-850 e PR-750.

T850 HR850

PR 750

Serão admitidas a participar no Campeonato Nacional de Motonáutica as categorias HR850 (F4), T-850 e PR-750.

Peso mínimo: 330 Kg

(considera-se peso mínimo o peso encontrado imediatamente a seguir a uma manga ou corrida, onde se inclui o piloto e o seu equipamento pessoal de segurança e restante combustível, mas sem a água residual)

Comprimento mínimo: 3.90 metros

Cilindrada permitida no motor: 751 cc. a 870 cc. Incl

Peso mínimo: 310 Kg

(considera-se peso mínimo o peso encontrado imediatamente a seguir a uma manga ou corrida, onde se inclui o piloto e o seu equipamento pessoal de segurança e restante combustível, mas sem a água residual) (*NOTA: nas provas internacionais e segundo a regra do regulamento da U.I.M., o peso mínimo é de 350 Kg*). Para ser atingido o peso mínimo é permitido utilizar um lastro rígido e **fixo** no interior das embarcações e que não deve exceder 10% do seu peso (obtido antes de ser fixado o lastro)

Comprimento mínimo: 4.00 metros

Largura mínima: 1.70 metros

Diâmetro mínimo dos flutuadores:

medido na parte central do barco: 0,30 metros

medido na proa do barco: 0,20 metros

(NOTA: nas provas internacionais, e segundo a regra do Regulamento da UIM a medida do diâmetro mínima medida na proa do barco será 0.25 m)

Cilindrada permitida no motor: 551 cc a 770 cc incl.

Peso mínimo: 330 Kg

(considera-se peso mínimo o peso encontrado imediatamente a seguir a uma manga ou corrida, onde se inclui o combustível restante, o piloto com o seu equipamento de segurança e sem a água residual). Para ser atingido o peso mínimo é permitido utilizar um lastro rígido e **fixo** no interior das embarcações e que não deve exceder 10% do seu peso (obtido antes de ser fixado o lastro)

Comprimento mínimo: 4.25 metros

Largura mínima: 1,40 metros

Cilindrada permitida no motor: de 751 cc. até 870 cc.

Alterações permitidas nos motores

Consultar RULEBOOK UIM 2019

Todas as embarcações participantes nos Campeonatos Nacionais, independentemente da sua classe, devem ter afixado, de cada lado do casco, o seguinte:

Dois autocolantes da F.P.M. com as medidas aproximadas de 18 cms. de diâmetro (podem ser adquiridos junto da FPM)

Dois autocolantes da U.I.M., com as medidas aproximadas de 7 x 18 cms (podem ser adquiridos junto da FPM)

Dois autocolantes com a Bandeira Nacional

A indicação da respectiva classe, nome do Piloto e grupo sanguíneo

Número de Corrida, que deve ser de cor preta em fundo branco, vinil, colocados em ambos os lados da tampa do motor **(PR-750),** ou nas laterais das embarcações de forma bem visível **da margem**.

Todas as embarcações, deverão ter pintado no casco, perto da proa, o número de competição a preto sobre fundo laranja com as mesmas dimensões dos que se encontram na parte superior das embarcações.

Dimensões/características especificas dos números de corrida

Fundo branco 40 cm x 32 cm;

Números a preto 24 cm x 14 cm;

Espaços entre as margens e os números 4 cm;

Os números das embarcações não podem ser em itálico

Os números das embarcações não podem começar por 0 (zero)

O número de corrida “1” só poderá ser utilizado pelo Campeão Nacional em título.

A ausência do número de corrida ou incumprimento destas regras levará à desclassificação do respectivo Piloto

RULEBOOK 2019

https://www.uimpowerboating.com/Documents/Document/2019%20Circuit%20Rulebook%20-%20published%20on%2021.12.18.pdf

CAMPEÕES NACIONAIS 2018

Miguel Ribeiro
(HR850)

Bernardo Mira
(T850)

1.5 Licença Desportiva / Inscrições no Campeonato Nacional

Todos os documentos inerentes à obtenção da Licença Desportiva e à Inscrição no Campeonato Nacional, deverão ser enviados para a F.P.M. até 15 dias antes da realização da primeira prova do Campeonato Nacional, conforme Calendário Oficial da Federação.

Os impressos poderão ser solicitados à FPM ou retirados do site oficial da FPM.

Além do acima referido deverão também enviar:

- Fotocopia do B.I. / C.C.

- Fotografia actualizada

- Exame Médico Desportivo em modelo próprio do IPDJ.

ATENÇÃO: com a publicação do Despacho 11318/2009 na 2ª Série do Diário da República, nº 89, de 8 de Maio de 2009, torna-se obrigatório que a *renovação do atestado médico do piloto se realize no mês de aniversário do mesmo*. *Assim, todos os pilotos cuja data do aniversário seja posterior ao início do Campeonato Nacional deverão revalidá-lo para o início, e posteriormente, deverá revalidá-lo no mês do seu aniversário*.

-Termo de responsabilidade, para os pilotos que não aderirem ao seguro de Acidentes Pessoais Facultativo

- Certificado de imersão p/ pilotos de embarcações c/ cockpit e cintos de segurança (Este certificado é valido para 14 meses e será realizado em local previamente indicado pela FPM)

- Cheque passado à FPM, ou transferência bancária, correspondente ao somatório dos valores, consoante tabela em vigor p/ o Campeonato (ver Tabela anexa).

A ficha de inscrição e os documentos acima descritos deverão ser entregues até 15 dias úteis antes da primeira prova. Se o não o fizerem o custo da licença desportiva terá um acréscimo de 50 %, excepto por imperativos organizacionais da própria FPM.

Todos os concorrentes comprometem-se, no acto da inscrição nos Campeonatos Nacionais, a colocar a publicidade do(s) patrocinador(es) que eventualmente a F.P.M. venha a obter, desde que esta não colida com a publicidade já existente

1.5.1 Seguros

Seguro Desportivo de Acidentes Pessoais, a efectuar pela F.P.M., bem como poderão aderir ao Seguro Desportivo de Acidentes Pessoais Facultativo

Seguro Desp. (Acid. Pessoais – obrigatório) 30,00€

Seguro Desp. (Acid. Pessoais – facultativo) 15,00€

Seguro de Responsabilidade Civil que poderá ser contratualizado junto da FPM

Seguro Responsabilidade Civil (obrigatório) 90,00€

1.5.2 Classificações do Campeonato

O Campeonato Nacional de Motonáutica será o somatório de todas as provas realizadas durante a época desportiva, conforme o calendário oficial da FPM.

Contam para o Campeonato Nacional todos os resultados obtidos por cada concorrente, nas diversas provas em que participe.

As pontuações para o Campeonato Nacional serão sempre as pontuações reais obtidas nas provas.

Para o Campeonato Nacional tem que ter obrigatoriamente Licença Desportiva da FPM. 2019

No caso de empate na classificação final do Campeonato, o titulo de Campeão Nacional será atribuído ao Piloto que:

a) Conseguir mais primeiros lugares nas provas realizadas;

b) Se se mantiver o empate, o título será atribuído ao Piloto que conseguir mais segundos lugares nas provas realizadas;

c) Se se mantiver o empate, o título será atribuído ao Piloto que conseguir mais terceiros lugares nas provas realizadas, e assim sucessivamente.

d) Se se mantiver o empate, o título será atribuído ao piloto que tiver obtido a melhor classificação, numa prova, primeiro que o seu opositor directo.

e) Não é permitido partilhar a mesma embarcação com outro piloto. (Uma embarcação um piloto)

2 PROVAS

2.1 Inscrições nas provas

2.1.1 Documentação

Os pilotos deverão apresentar os seguintes documentos no secretariado da prova:

- Licença Desportiva válida para o ano em curso;

- Livrete actualizado do conjunto motor/casco;

- Termo de Responsabilidade na inexistência do Seguro de Acidentes Pessoais Facultativo;

- Certificado de Imersão para Pilotos com embarcações com Cockpit e cintos de segurança.

A não conformidade dos dados de inscrição com os verificados no local da Prova, implica a desclassificação nessa Prova e em caso de reincidência a desclassificação no Campeonato Nacional.

A não apresentação da totalidade desta documentação na primeira prova implicará o pagamento de uma penalização no valor de 25€.

2.1.2 Ficha de inscrição na prova

O piloto deverá preencher na íntegra a ficha de inscrição da prova e enviar para a F.P.M., por correio ou e-mail, até 5 dias úteis, antes da prova.

Em 2019 será cobrado um valor de inscrição de 20,00€ *

O não envio da ficha de inscrição numa prova até à data previamente estabelecida implicará o pagamento da inscrição na prova no valor 25,00€.

3 Pagamento de deslocações

Em 2019 não será atribuído nenhuma comparticipação.

3.1 Travel Money

* Do valor total recebido das inscrições será atribuido 50% para o 1.º lugar, 30% 2.º lugar e 20% 3.º lugar.

3.1.1 Certificado de Imersão

Os pilotos das embarcações com cockpit e cintos de segurança deverão apresentar o certificado de imersão válido para a época em curso.

3.1.2 Livrete do barco

Os pilotos deverão apresentar a documentação relativa ao seu barco, nomeadamente o livrete.

3.1.3 Ficha de Verificação técnica

No acto da inscrição, o secretariado entregará ao piloto uma ficha para a verificação técnica do seu barco e equipamento. Esta verificação será efectuada pelo comissário técnico designado pela F.P.M.

3.1.4 Log book

Só é obrigatória a apresentação do log book nas classes com eventos internacionais, sob a égide da U.I.M.

Nestes casos o procedimento é o seguinte:

Os pilotos devem apresentar o log book do seu barco, que ficará em posse do secretariado.

Posteriormente o log book será entregue ao comissário técnico, que o deverá actualizar durante as verificações técnicas e devolvê-lo ao secretariado.

O Log book será devolvido ao piloto durante os procedimentos administrativos no final da prova.

4 ORGANIZAÇÃO

O director de prova tem o direito de encurtar, atrasar ou mesmo suspender a prova, desde que as condições meteorológicas, de segurança, exigências do horário e/ou das Autoridades, a tal obriguem.

4.1 Júri da Prova

O Júri de Prova é nomeado pelo Presidente da Federação Portuguesa de Motonáutica ou pelo Vice Presidente das Atividades Desportiva.

Qualquer decisão do Júri de prova é soberana.

O Júri deve ser composto por um número ímpar de membros, no mínimo 3, incluindo um representante da F.P.M. **que será o presidente do mesmo.**

A composição do Júri deve ser afixada no secretariado da prova **antes dos primeiros treinos.**

O Júri da Prova, depois de admitir as inscrições, pode a qualquer momento anulá-las, desde que se verifique por parte do Participante, desrespeito ou comportamentos impróprios, para com a Organização, Participantes ou Terceiros, sendo tal facto comunicado à F.P.M.

O Júri deve decidir os protestos apresentados e válidos, o mais rapidamente possível.

O Júri deve verificar se os protestos apresentados, com data e hora devidamente confirmada pelo secretariado, são válidos, e só nestes casos deverá proceder à sua análise e emitir uma decisão.

Todas as decisões do Júri devem ser notificadas às partes envolvidas, por escrito, incluindo o seu direito a recurso.

Os recursos deverão ser enviados por escrito para a F.P.M., dirigido ao Conselho de Justiça. Um piloto só poderá apresentar recurso depois de ter apresentado um protesto ao Júri e ter conhecimento da sua decisão.

4.1.1 Delegado F.P.M.

O Delegado da F.P.M. é nomeado pelo Presidente da Federação Portuguesa de Motonáutica.

O Delegado da FPM deverá observar e anotar todos os aspectos relacionados com a organização e componente desportiva da prova, com especial relevância a todos os aspectos relacionados com a segurança e meios disponíveis.

O Delegado da FPM deverá emitir o relatório da prova, que deverá ser entregue na FPM, dirigido ao seu Presidente, no período máximo de **48 horas** após o final da mesma.

4.1.2 Secretariado

Responsável pelos aspectos administrativos relacionados com a prova, tais como:

- Verificar a documentação dos pilotos

- Verificar a validade dos seguros

- Receber as inscrições na prova

- Recepcionar eventuais protestos dos pilotos

- Publicar em local visível e previamente comunicado na reunião de pilotos toda a documentação relativa à organização da prova, assim como os resultados, após estarem devidamente assinados pelo director de prova.

- Efectuar as entregas correspondentes às comparticipações/prémios da prova.

- Participar nas reuniões de pilotos

4.1.3 Director de Prova

O Director de Prova é nomeado pelo Presidente da Federação Portuguesa de Motonáutica ou pelo Vice Presidente das Atividades Desportivas.

O Director de Prova é responsável por elaborar o Programa específico de cada prova onde deve constar o mapa do circuito, horários, alterações pontuais ao Regulamento do Campeonato Nacional, ficha técnica da prova conforme indicação do Presidente da FPM e qualquer outra informação relevante para os pilotos.

As principais funções do Director de Prova, para além de supervisionar a organização da prova, são de assegurar:

- Ordem no circuito.

- Reunião de pilotos

- Segurança no circuito

- Segurança no parque fechado

- Meios de segurança

- Cronometragem

- Cumprimento das regras

Para além disso, deverá assinar a documentação emitida pela equipa de cronometragem.

4.1.4 Director Adjunto da Prova

Não é obrigatória a nomeação de um Director Adjunto de Prova

Em caso de necessidade de um Director Adjunto de Prova este será nomeado pelo Vice Presidente das Atividades Desportivas da Federação Portuguesa de Motonáutica.

Deve auxiliar e/ou substituir o Director de Prova, em caso de força maior, atestado pelo delegado da FPM e/ou pelo Presidente da FPM **e comunicado ao Júri de prova.**

Poderão ser-lhe atribuídas tarefas/funções específicas pelo director de prova

4.1.5 Cronometragem

A cronometragem das provas é assegurada por uma equipa de cronometragem indicada pela Federação Portuguesa de Motonáutica.

A equipa de cronometragem deverá ser constituída no mínimo por duas pessoas.

Deverão ser utilizados dois métodos alternativos de cronometragem ou de controlo de passagem dos pilotos.

4.1.6 Comissário Técnico

Deve verificar se o casco e o motor estão de acordo com as fichas de homologação e os certificados de medidas.

Deve verificar e controlar se os dispositivos de segurança dos barcos e dos pilotos estão de acordo com os regulamentos.

Deve preencher a ficha de verificação técnica, onde assinalará que todos os requisitos exigidos são cumpridos.

Qualquer anomalia ou situação que vá contra os regulamentos deverá ser comunicado por escrito ao Director de Prova e comunicada ao Júri de prova.

4.1.7 Comissário de Boia e de Circuito

Devem assegurar que os pilotos cumprem as regras da competição.

Devem participar ao director de prova qualquer irregularidade, assim como tomar nota por escrito da irregularidade.

O posicionamento dos comissários de bóia e de circuito deverá ser definido pelo director de prova.

4.1.8 CIRCUITOS

Os circuitos deverão ser desenhados tendo em conta as diferentes especificidades dos locais bem como, o cumprimento dos factores de segurança exigíveis para esta modalidade

4.1.9 Formatos

Poderão ser adoptados circuitos Triangulares, Rectangulares ou de Ida e Volta, conforme os planos de água e a largura entre margens, tendo sempre em atenção o ponto 3.3 deste Regulamento.

O perímetro máximo de cada circuito será de 1.500 metros, para os barcos das classes "F4" e de 1.000 metros, aproximadamente, para as classes "PR" e "T", salvo se as três categorias competirem juntas.

Este perímetro poderá ser alterado devido às condições do plano de água, melhoria do espectáculo e/ou número de embarcações inscritas.

4.1.10 Delimitação

Cada percurso é sinalizado através de bóias vermelhas/laranjas e amarelas.

As bóias de rondagem deverão, sempre que possível, ser duplas.

As bóias de cor laranja e/ ou vermelha serão sempre de rondagem a bombordo **(esquerda)**.

Sempre que possível serão incluídas nos percursos uma ou duas rondagens a estibordo **(direita)**.

Deverá estar definida uma zona de segurança, que constitui a entrada e saída das boxes, delimitada por pequenas bóias brancas.

5 PROCEDIMENTOS E EQUIPAMENTOS SEGURANÇA

As normas e os procedimentos de segurança deverão ser escrupulosamente seguidos pelos pilotos, elementos das suas equipas e pela organização da prova, durante todo o período do evento desportivo.

5.1 Procedimentos Gerais

É expressamente proibido fumar e fazer lume na zona do Parque Fechado, nas Boxes, **Pontões de Apoio e Largadas** ou noutras áreas onde sejam manuseados combustíveis e outros produtos inflamáveis.

6 Controlo Anti-Dopping e Teste de Alcoolémia

O controlo anti-doping **e de alcoolémia** poderão ser efectuados em qualquer prova do Campeonato Nacional, sem aviso prévio.

A F.P.M. dispõe de um regulamento Anti-Dopping, conforme a lei em vigor.

6.1 Controlo Anti-Dopping e Teste de Alcoolémia

Sempre que necessário serão feitos testes, com um alcoómetro, para detectar álcool no sangue quer sejam pilotos, mecânicos ou outros **identificados como** elementos das equipas que participam efectivamente no evento

O piloto deverá, sempre que seja solicitado por um comissário, ser submetido ao teste de alcoolemia. Será apresentada uma notificação por escrito pela mão de um comissário, onde constarão os nomes dos pilotos a serem submetidos ao teste. Uma recusa ou ausência para o fazer poderá ser entendido como um resultado positivo no teste cujas consequências deverão ser de acordo com tal.

Poderá ser feito teste de Alcoolemia antes e durante as provas. Se o mesmo for superior a 0,10 grs/lt., o Piloto deverá ser impedido de alinhar e desclassificado sem direito a receber qualquer subvenção.

7 Equipamentos de Segurança

7.1 Equipamento de Piloto - Fato de Piloto – Calçado Competição

É obrigatório que o vestuário utilizado pelos pilotos seja adequado à actividade e que cubra todos os membros dos indivíduos.

O vestuário de pilotos deve ser constituído por fato de uma só peça.

Especificamente para pilotos de barcos sem cockpits reforçado é obrigatório o uso de vestuário à prova de corte, com características equivalentes a Kevlar 29.

É obrigatória a afixação, no fato do Piloto, do seu nome e respectivo grupo sanguíneo.

O piloto deve utilizar calçado adequado à prática de desportos náuticos motorizados.

É aconselhada a utilização de calçado que ofereça o máximo possível de protecção

7.2 Colete

O piloto deverá usar um colete eficiente durante a corrida e os treinos, que tenha as seguintes características:

Flutuabilidade: um colete salva-vidas deve ter no mínimo 7,5 kg de flutuabilidade sólida para pessoas com menos de 60 kg e 9 kg de flutuabilidade sólida para aqueles que pesem mais de 60

Kg. Esta capacidade de flutuação deve estar distribuída de forma a assegurar que uma pessoa inconsciente se consiga manter à tona de água.

Devem ser construídos em material resistente ao fogo e devem ter a cor laranja

Devem ter uma placa de protecção na zona lombar

O colarinho do colete deve ter as extremidades arredondadas e terminar abaixo do capacete. Não deve exceder os 180º.

A eficiência do colete é da total responsabilidade da pessoa que o utiliza, que se deverá assegurar que ele está de acordo com as regras da UIM.

Os organizadores deverão repetir a importância da utilização do colete de segurança durante as provas e no ante-programa.

7.3 Capacete

Os capacetes dos pilotos devem ter uma área, exterior, superior a 50% de cor laranja fluorescente, vermelho ou amarelo de maneira a ser visível debaixo de água.

O piloto é inteiramente responsável pela eficiência do seu capacete.

Os organizadores deverão reforçar a importância da utilização do capacete durante as provas e no ante-programa.

É obrigatório que o piloto utilize o capacete sempre que estiver no seu barco, **mesmo quando este está imobilizado no plano de água.**

8 Equipamento do Barco e Box - Cintas de elevação

As embarcações, para serem içadas pela grua, devem ter mosquetões e cintas certificadas que permitam içar o dobro do peso mínimo do barco.

Essa mesma indicação/certificação deve estar indicada nas próprias cintas e mosquetões.

É expressamente proibido içar barcos por cima de pessoas.

É expressamente proibido içar um barco com alguém a bordo que não para pesagens, sob pena de desclassificação do piloto. Durante a pesagem, o barco não poderá ser içado a mais de 0.5 m acima do atrelado.

8.1 Extinção de Incêndios

Os pilotos são obrigados a possuir no atrelado do barco, um extintor de incêndio portátil (de pelo menos 1Kg), em plenas condições de funcionamento com certificado válido.

8.2 Procedimentos na Corrida – Bandeiras

As bandeiras servem, única e exclusivamente, como meio de comunicação do Director de Prova e dos Comissários para com os Pilotos.

Os Pilotos que desrespeitem a sinalização de bandeiras, serão penalizados, ou até mesmo desclassificados, conforme os regulamentos da UIM, salvo se as razões apresentadas para o sucedido forem aceites pelo Director de Prova.

Bandeira Verde – Significa que o percurso está aberto, início de treinos, início de prova ou o início dos procedimentos para a largada.

Bandeira Amarela – Significa incidentes no percurso, obstrução do percurso, bóias soltas, acidente, etc.) durante os treinos ou as provas. É permitido aos Pilotos continuarem a prova com a maior atenção para qualquer obstáculo que possa existir no percurso e tendo sempre em atenção o seguinte:

Obrigação da redução da velocidade para 20 milhas/hora (aproximadamente).

Proibição de ultrapassagem

Obrigação de manter a posição para o barco que se encontrar imediatamente à sua frente, quando é mostrada a bandeira amarela.

Caso algum Piloto, nos dez segundos imediatos após a amostragem da bandeira amarela não respeite o estipulado acima, será penalizado com uma volta, a deduzir no final da manga.

Durante os Treinos Livres e ou Cronometrados os pilotos deverão apenas, reduzir a velocidade para as 20 milhas/hora acima referidas.

Quando deixar de haver motivo para a apresentação da bandeira amarela, esta será substituída pela bandeira verde.

Bandeira Vermelha - Significa interrupção imediata da prova, sendo obrigatório regressar ao local de largada.

Bandeira Preta – É mostrada directamente ao Piloto por um dos Comissários de percurso. Este terá de se dirigir para o pontão de largada e posteriormente dirigir-se ao Director da Prova.

Bandeira Branca – Significa que os Pilotos entraram na última volta e será mostrada exclusivamente pelo Director de Prova.

Bandeira Azul – Esta bandeira é mostrada aos Pilotos que estão a ser ultrapassados por outros mais rápidos. O Piloto que está a ser ultrapassado, tem de proporcionar uma ultrapassagem segura ao que o antecede, **afastando-se das bóias de rondagem a bombordo (vermelhas/laranja) e aproximando-se das bóias de rondagem a estibordo (amarelas).**

Bandeira de Xadrez – Significa o final da sessão de treinos ou manga.

8.3 Ultrapassagens

Define-se por ultrapassagem quando dois barcos estão na mesma trajectória e o cockpit do barco que vai ultrapassar por dentro alcança o cockpit do barco a ser ultrapassado ou, no caso do barco que vai a ultrapassar se encontrar por fora, passou o barco ultrapassado o bastante para alterar a trajectória sem haver perigo de abalroamento.

Todas as embarcações deverão evitar a colisão, em todas as circunstâncias.

O líder da corrida tem prioridade de passagem nas dobragens.

A segurança de uma ultrapassagem/dobragem é da inteira responsabilidade do barco que vai iniciar a manobra.

Após uma ultrapassagem, o barco ultrapassado deverá ceder ao barco que efectuou a manobra prioridade para abordar as bóias.

Um barco não pode forçar uma manobra de ultrapassagem, quando o barco alcançado já tenha iniciado a sua manobra de rondagem.

Uma dobragem poderá ser feita de ambos os lados do barco.

Um barco que esteja prestes a realizar uma ultrapassagem deverá prever a direcção que o barco a alcançar vai tomar de forma a evitar abalroamentos.

Na passagem por uma bóia de rondagem, após uma dobragem, ambas as embarcações deverão manter uma distância de segurança entre si e as bóias.

Qualquer omissão deverá ser esclarecida nas regras da U.I.M.

8.4 Rondagens

As bóias de cor laranja**/vermelhas** deverão ser rondadas de forma a ficarem por bombordo do barco.

As bóias de cor amarelas deverão ser rondadas de forma a ficarem por estibordo do barco.

Situações excepcionais deverão ser referidas nas reuniões de pilotos.

Em corrida, um barco que ronde a bóia de forma inadequada (pelo bordo contrário) será penalizado com uma volta. Em treinos, se esta situação acontecer, o piloto ver-lhe-á ser deduzido o tempo efectuado na volta em que o erro aconteceu.

Um barco não deverá, em situação alguma, rondar a bóia, uma segunda vez, após ter rondado a mesma de forma incorrecta.

Um piloto que seja forçado por outro a falhar uma rondagem, poderá apresentar um protesto contra o piloto que provocou a situação.

8.5 Cartões

Os **cartões amarelos** atribuídos aos pilotos, abrangem quatro provas.

O piloto que seja penalizado com **três cartões amarelos** será suspenso na prova seguinte.

Os **cartões amarelos** deverão ser aplicados em situações específicas, nomeadamente por condução perigosa ou anti-desportiva em pista.

Nos casos extremos de condução perigosa ou atitude anti-desportiva é atribuído um **cartão vermelho** que implica a imediata desclassificação do piloto nessa prova

8.6 Penalizações

As penalizações são atribuídas exclusivamente pelo director de prova **depois de comunicadas ao Júri de Prova**

Se nos regulamentos não existir penalização para uma situação específica, a penalização atribuída deverá ser proporcional à gravidade do facto.

O director de prova apenas pode atribuir uma penalização até uma hora após a afixação dos resultados **depois de comunicada ao Júri de Prova.**

A FPM pode impor penalizações até três meses a contar da data da infracção.

O Director de Prova poderá penalizar algumas acções que possam prejudicar a modalidade, nomeadamente:

a) Qualquer acto deliberado para ganho de vantagem desleal;

b) Qualquer acto/declaração falsa dada com intenção de omitir factos necessários para o bom ambiente/organização da corrida;

c) Qualquer tentativa de suborno;

d) Um comportamento abusivo ou anti-desportivo;

e) Estas situações deverão ser previamente comunicadas ao Delegado da FPM e ao Júri de Prova

A Reprimenda é uma exposição do desagrado do Director de Prova ou da FPM, face a um acto desadequado. Deverá ser redigida pelo Secretariado da corrida e a situação que a despoletou deverá ter sido testemunhada por outrem.

Este documento, que tem a validade de 12 meses, constitui um aviso de que se houver alguma reincidência deste tipo de comportamentos, serão atribuídas penalizações mais pesadas.

Deverão ser aplicadas as seguintes penalizações:

a) Largada Antecipada	Uma volta de penalização
b) Falhar uma bóia	Uma volta de penalização
c) Passar por cima de uma bóia	Uma volta de penalização
d) Bater numa bóia, provocando-lhe qualquer tipo de danos ou fazendo-a deslocar-se do sítio (desde que não	Uma volta de penalização

provoque a interrupção da corrida)

e) Danificar ou rebentar uma bóia provocando a interrupção da corrida	Desclassificação
f) Tocar numa bóia sem se verificar nenhuma das situações descritas na alínea d)	Nenhuma Penalização
g) Atraso à Reunião de Pilotos	**Pagamento duma multa de 50,00€**
h) Faltar à Reunião de Pilotos	**Desclassificação da Prova**
i) Desobediência ao Director de Prova	Desclassificação da Prova
j) Desobediência aos Comissários devidamente identificados como tal	Cartão Amarelo ou Desclassificação da Prova conforme a gravidade da situação. A decidir pelo Director de Prova
k) Número de corrida em desconformidade ou ausente	Desclassificação da Prova
l) Equipamento pessoal de Segurança em desconformidade	Desclassificação da Prova
m) Após a largada e enquanto durar a manga, inverter ou cortar o percurso	Desclassificação da Manga

Para além destas penalizações, em situações como danificar e rebentar bóias implica o pagamento de um valor adicional de 150€

Os pagamentos referidos acima terão que ser efectuados no final da prova e antes da afixação dos resultados, caso contrário o piloto não será classificado.

8.7 Desclassificações

A desclassificação retira o piloto dos resultados de uma manga ou prova onde ocorreu a infracção.

A desclassificação é atribuída pelo director de prova **previamente comunicada ao Delegado da FPM e ao Júri de Prova**

8.8 Suspensões

A suspensão temporária suspende um piloto, um piloto e a sua equipa, um elemento de uma equipa ou um comissário do todo ou parte de um evento.

A suspensão temporária deve ser atribuída por um sério acto de indisciplina.

A suspensão temporária é atribuída pelo director de prova depois de avalisado pelo delegado da FPM a essa prova.

Uma suspensão prolongada pode ser imposta a um piloto, um comissário ou a uma entidade por fraude deliberada, no caso extremo de indisciplina, ou de comportamento inadequado.

Uma suspensão prolongada apenas pode ser imposta pela F.P.M., através do Conselho de Disciplina.

A suspensão prolongada tem abrangência Internacional, e como tal a F.P.M. deverá informar a U.I.M.

No caso de suspensão temporária ou suspensão prolongada, todas as Autoridades Nacionais e seus clubes filiados devem respeitar a decisão e aplicá-la no seu próprio país.

8.9 Exclusão

Exclusão significa a perda permanente dos direitos de participar em qualquer actividade sobre a égide da F.P.M. e das suas organizações afiliadas.

A exclusão é aplicada no caso de ofensa moral ou desportiva com extrema gravidade.

A exclusão é aplicada apenas pela F.P.M. através do Conselho de Disciplina.

Se a exclusão for de âmbito Internacional, a F.P.M. deve imediatamente informar a U.I.M. de quando e onde foi aplicada.

No caso de exclusão, todas as Autoridades Nacionais e seus clubes filiados devem respeitar a decisão e aplicá-la no seu próprio País.

9 ESTRUTURA DAS PROVAS

9.1 Reunião de Pilotos

É obrigatória a presença de todos os pilotos na reunião de pilotos.

Caso os pilotos não compareçam à reunião de pilotos sofrerão penalizações descritas no Capítulo das penalizações deste regulamento

Na Reunião de Pilotos deverá ser efectuada a chamada dos pilotos inscritos na prova.

O Director de prova deverá explicar exaustivamente a disposição do circuito e os procedimentos de corrida.

Deverão ser indicados aos pilotos quais os dispositivos de segurança e salvamento que estão disponíveis para a prova.

Deverá ser indicada qualquer alteração ao horário inicialmente previsto.

Qualquer anomalia administrativa deverá ser comunicada ao director de prova de forma que este possa fazer referência na reunião de pilotos.

Na reunião de pilotos é requerida a presença de:

Um elemento do Júri

O Delegado à prova

Um elemento do Secretariado

Um dos membros da equipa de cronometragem

O comissário técnico

Um representante dos comissários de bóias e circuito

Representantes das entidades de segurança e salvamento

9.2 Verificações Técnicas

O Comissário Técnico deverá proceder às verificações técnicas conforme as especificações da classe.

Verificará se os dispositivos de segurança das embarcações e dos Pilotos estão de acordo com as regras.

Podem assistir à verificação técnica as seguintes Entidades:

Delegado da F.P.M.

Director de Prova

Auxiliares nomeados pelo Comissário Técnico

O Piloto e o Mecânico

Elementos do Júri da Prova

A presença de qualquer outra pessoa deverá ser autorizada pelo Director de Prova.

Todas as embarcações inscritas numa prova terão de ser inspeccionados antes de entrarem na água.

Qualquer embarcação que não passe nas verificações técnicas será impedida de participar na respectiva prova, até que a razão para tal não seja resolvida.

Para o registo das verificações técnicas, o Comissário Técnico deverá utilizar o Formulário fornecido pela F.P.M

Tanto o Piloto, como o mecânico, devem ser eficazes, de forma a permitir que a inspecção decorra no menor tempo possível.

A recusa de disponibilizar o motor e barco para ser inspeccionado, implica na desclassificação.

Os barcos e os motores devem permanecer em Parque Fechado, e só podem sair deste, para os treinos e provas.

Se for necessário efectuar qualquer reparação fora do Parque Fechado, deve ser acompanhada pelo Comissário Técnico, ou por um Auxiliar por ele nomeado.

Deve ser prestada atenção especial ao dispositivo de corta-circuitos, e ao número de corrida, verificando se estão de acordo com as regras.

Até ao final da prova, os motores devem permanecer selados, de forma a evitar que sejam efectuadas modificações.

Qualquer tentativa de efectuar modificações ao motor ou ao barco, após a verificação técnica, implica na desclassificação da prova, por decisão do Director de Prova ou do Júri.

Após a prova, o Comissário Técnico efectuará todas as verificações necessárias sendo que, todas as infracções deverão ser comunicadas, por escrito, ao Director de Prova **que seguidamente as comunicará ao Júri de Prova**

É obrigatório que o Piloto disponibilize os meios necessários (ferramentas e mecânicos) de forma a permitir que o motor possa ser desmontado, se o Comissário Técnico decidir efectuar qualquer verificação a um componente do motor.

Deve ser verificada a obrigatoriedade de utilização de óleo biodegradável nos motores.

9.3 Controlo de prova

O controlo de prova deve situar-se numa zona donde seja possível visualizar todo o circuito.

No controlo de prova deverão estar:

O Director de Prova

Pelo menos um Comissário;

Pelo menos um membro do Júri;

O Delegado da FPM.

O Director de Prova deve observar a corrida e estar em contacto, via rádio, com os Comissários e equipe de segurança.

10 Composição da prova

10.1 Treino livres

Os treinos livres poderão ter a duração máxima de 60 minutos e mínima 15 minutos

Este período poderá ser redefinido devido a alterações climatéricas, alterações do plano de água ou

necessidades de enquadramento do horário.

10.2 Treinos cronometrados

Treinos cronometradosOs treinos cronometrados terão a duração máxima de 45 minutos.

O melhor tempo, obtido por cada piloto, será o considerado para a grelha de largada da primeira manga.

É expressamente proibido efectuar testes e/ou treinar no circuito, fora do horário estipulado para o efeito e sem autorização prévia da Direcção de Prova podendo levar à desclassificação do piloto.

10.3 Grelha de largada

Para a grelha de largada da primeira manga é considerado o melhor dos tempos dos treinos cronometrados de cada piloto.

Para a grelha de largada da segunda manga são considerados os resultados obtidos na primeira manga.

O alinhamento na grelha deve ser feito tendo em conta que o detentor da pole-position deverá ter o máximo de vantagem na chegada à 1ª boia de rondagem.

No caso de não ser possível efectuar treinos cronometrados, a grelha de partida será ordenada pela classificação do campeonato.

10.4 Largadas

Poderão ser adoptadas, pela Direcção de Prova, duas formas de largada:

Largada parada

Largada lançada

Largada parada, com os barcos imobilizados, com painéis de indicação de tempo para a largada e com semáforo que utilizará somente a luz vermelha. Inicia-se a prova quando se apagam as luzes vermelhas.

Nas largadas paradas o pontão de largada deve estar inclinado cerca 50º em relação à trajectória de largada.

O pontão de largada deve ter o comprimento mínimo suficiente para que todos os barcos possam manter uma distância de, pelo menos, 75 cm entre si.

O pontão deve ser estável, mesmo em situações em que esteja o número máximo de barcos permitido, mais dois mecânicos por barco.

A distância entre o pontão de largada e a primeira rondagem deve ser, em linha recta, maior de 300 metros.

Os procedimentos adoptados para as LARGADAS PARADAS são os seguintes:

Primeiramente, será mostrada a bandeira verde no pontão de largada, para indicar ao Director de Prova que os Pilotos e barcos estão prontos e posicionados.

Quando faltar um minuto para a largada é mostrada uma placa com o número "1"

Trinta segundos antes de acender a luz vermelha do semáforo é mostrada uma placa com o número "**30**"

No final dos trinta segundos, é ligado o semáforo com luz vermelha.

Depois de **3 a 5 segundos**, a luz vermelha é desligada, sendo este o sinal para a largada.

Todos os pilotos que ponham os motores a trabalhar durante os últimos 30 segundos e antes de a luz vermelha estar acesa, sofrerão uma volta de penalização a deduzir no final da manga.

Os Pilotos que ponham os motores a trabalhar, ou que partam enquanto a luz vermelha estiver ligada, serão penalizados com uma volta **a deduzir no final da manga.**

Após a largada os pilotos devem manter as suas posições relativas, em linha recta e até ao fim da rondagem da primeira bóia.

Os pilotos que não tenham partido ao ser apagado o semáforo, são obrigados a aguardar no pontão pela autorização do Director de Prova para poderem arrancar. Após o que seguirão o trajecto normal de corrida.

Lançada, em que os barcos estão em movimento, ordenados pela grelha de largada, aos quais será primeiramente mostrada a bandeira vermelha e posteriormente a bandeira verde, iniciando-se a prova.

Todas as largadas serão, sempre que possível, registadas em vídeo.

O Director de Prova pode, mesmo depois de iniciados os procedimentos para a largada, interrompê-la, mas só em caso de força maior, ou se tiver sido cometido algum erro nos procedimentos de largada ou por questões de segurança.

Após o sinal de largada, todos os Pilotos disporão de cinco minutos para entrar em prova, após a qual, não será permitida a sua participação na referida manga.

Após o sinal de largada ter sido dado é expressamente proibida a presença de outras embarcações no circuito, que não as dos pilotos a competir e as embarcações de segurança.

Nenhum barco poderá iniciar a corrida após o primeiro ter terminado a mesma.

10.5 Provas

As provas do Campeonato Nacional poderão ter três formatos:

1 – Prova com duas mangas

2 – Duas provas com uma manga cada

3 – Prova com uma manga

A duração das provas do Campeonato Nacional de Motonáutica será de:

Prova com duas mangas:

- Duas mangas com a duração máxima de 15 minutos para as classes F4 e T-850

- Duas mangas com a duração máxima de 12 minutos para a classe PR750

Duas provas com uma manga cada:

- Uma manga com a duração máxima de 15 minutos para as classes F4 e T-850

- Uma manga com a duração máxima de 12 minutos para a classe PR750

Prova com uma manga:

- Uma manga com a duração máxima de 25 minutos para as classes F4 e T-850

- Uma manga com a duração máxima de 20 minutos para a classe PR750

NOTA No caso das classes correrem juntas, efectuar-se-ão mangas de 15 minutos.

10.6 Mangas

O tempo de prova será convertido em número de voltas calculado pelo tempo dos treinos do piloto mais rápido.

O número de voltas por manga poderá ser alterado por indicação do Director de Prova, antes do início da manga.

O intervalo mínimo entre cada manga, da mesma classe será de 60 minutos. Reserva-se, no entanto, o direito ao Director de Prova para dilatar ou encurtar este tempo, mas só em caso de força maior e previamente comunicado aos pilotos.

Durante uma corrida ou manga, os pilotos ou as suas embarcações não poderão receber qualquer assistência técnica ou qualquer outro tipo de ajuda exterior, sob pena de imediata desclassificação da corrida. Qualquer tipo de excepção a esta regra, só poderá ser decidida pelo Director de Prova, que se baseará para tal em razões que tenha a ver exclusivamente com segurança.

Desde que uma classe conte, à largada de uma manga, com um mínimo de cinco concorrentes, poderá correr separada, independente de outras classes. Se esse número não se concretizar, alinhará com a classe da mesma categoria (Catamaran com Catamaran, etc.) imediatamente superior.

Sempre que na segunda manga não se verifique um mínimo de 4 pilotos, esta não se realizará.

A Organização poderá agrupar as classes para melhorar o espectáculo, desde que não prejudique o ritmo e a segurança da prova.

Quando não houver concorrentes suficientes na mesma classe, nos termos dos acima descritos, os Pilotos concorrentes poderão alinhar com outra classe.

Cabe ao Director de Prova tomar a decisão mais conveniente, em função da prova e do número de Pilotos presentes.

10.7 Interrupções da prova

A corrida só poderá ser interrompida pelo Director de Prova, e só podem existir duas largadas.

A sinalização para a interrupção de corrida faz-se através da exibição da bandeira vermelha pelo director de prova no controlo de corrida e após o qual todas as embarcações de segurança deverão seguir o mesmo procedimento, mostrando-a em todo o circuito.

Os pilotos que levarem à interrupção da corrida não serão autorizados a integrar o re-start.

Os pilotos que levarem à interrupção da corrida não poderão alinhar no re-start, a não ser que façam um protesto. Para que não haja nenhum atraso na corrida, o protesto a apresentar pelo piloto poderá ser, em primeira instância verbal, mas só será considerado válido caso seja formalizado por escrito no fim da manga. Assim, o piloto que proteste verbalmente a sua desclassificação poderá ser autorizado a participar, cabendo esta decisão exclusivamente ao director de prova.

Qualquer penalização que ocorra durante uma manga é considerada no re-start.

Será dada uma nova largada após ter sido retirada uma volta por cada interrupção, e as voltas por percorrer devem ser no mínimo 20% do total de voltas estabelecidas para a prova

Se uma manga for interrompida, antes de se completarem 70% das voltas estabelecidas, haverá lugar a uma nova largada, e os pontos são atribuídos na totalidade.

Quando uma manga é interrompida pela 2.ª vez, não haverá lugar a nova largada, a não ser que se trate da última manga. Neste caso deverá haver um segundo re-start unicamente se a corrida for interrompida antes de serem cumpridas 35% das voltas.

Assim, os pontos serão atribuídos de seguinte forma:

Até 35% das voltas estabelecidas 50% dos pontos.

Mais de 35% das voltas estabelecidas: Totalidade dos pontos.

A ordem de largada é feita de acordo com as posições dos pilotos, na volta anterior à interrupção, e a última volta é para descartar. Assim, o número de voltas válidas é a totalidade completa até à volta anterior à interrupção.

Os pilotos podem participar numa nova largada, mesmo não tendo participado nas largadas anteriores, ocupando a última posição na grelha de partida

Os pilotos em competição devem deslocar-se imediatamente para o local de largada, sem ajuda externa ou reabastecimento.

O número de voltas da largada inicial e de todas as novas largadas são somadas, para apurar as posições finais na prova.

Na nova largada o reabastecimento não é permitido, salvo indicação específica em contrário pelo Director de Prova.

Num re-start, um barco que necessite de ser reparado, pode fazê-lo, no entanto tem de estar pronto a alinhar na sua posição no pontão quando o comissário de pontão der indicação para tal. Caso contrário ocupará o último lugar da grelha. Se a reparação só terminar após o início da nova largada, só poderá sair do pontão mediante ordens do director de prova e segundo as regras estipuladas para uma largada convencional.

10.8 Chegadas

Uma chegada é assinalada pelo agitar da bandeira de xadrez ao primeiro classificado no controlo de corrida.

Depois de mostrada a bandeira de xadrez a todos os Pilotos, estes deverão abandonar o circuito, excepto no caso do primeiro classificado de cada classe que deverá efectuar a volta de consagração.

Um piloto que tenha terminado a corrida não pode, em circunstância alguma, inverter ou cruzar o circuito. Se o fizer será desclassificado da manga e não obterá pontos.

Todos os concorrentes dispõem de três minutos para concluir a prova, contados a partir do momento em que é mostrada a bandeira de xadrez ao vencedor.

Só poderão ser classificados os concorrentes que cruzarem a linha de chegada após o vencedor e tenham completado 75% das voltas dadas pelo primeiro classificado.

Desde o final da última manga até à entrada em Parque Fechado, cada Piloto dispõe do prazo máximo de trinta minutos para apresentar o seu conjunto, nesse mesmo Parque. O não cumprimento desta regra implica desclassificação da Prova, salvo indicações em contrário dadas pelos Comissários ou pelo Director de Prova.

Os Pilotos, desde que devidamente acompanhados por um Comissário de Parque, apenas estão autorizados a desmontar o hélice e a desligar a bateria, dentro do Parque Fechado.
Os Pilotos classificados nos três primeiros lugares, só poderão abandonar o Parque Fechado uma hora após a afixação dos resultados finais e/ ou depois de autorizados pelo Comissário de Parque ou pelo Director de Prova.

10.9 Classificações

O vencedor será aquele que percorrer a distância definida no menor espaço de tempo.

Os pilotos serão classificados tendo em conta o número de voltas completadas e o tempo decorrido. Assim, e aqueles que têm o mesmo número de voltas, serão depois ordenados pelo menor tempo de corrida.

A classificação oficiosa deverá ser afixada após o termo de cada prova, com a indicação da hora e assinada pelo Director de Prova e pelo responsável pela Cronometragem. Esta classificação passará a ser oficial 1 hora após a sua afixação inicial desde que neste espaço de tempo não tenha sido

apresentado nenhum Protesto.

10.10 Sistema de pontuação

A pontuação a atribuir por manga, aos concorrentes do Campeonato Nacional, serão as estabelecidas de acordo com o art. 318.01 do Regulamento da U.I.M., ou seja:

1 – 400 pts	6 – 95 pts	11 – 22 pts	16 – 5 pts
2 – 300 pts	7 – 71 pts	12 – 17 pts	17 – 4 pts
3 – 225 pts	8 - 53 pts	13 – 13 pts	18 – 3 pts
4 – 169 pts	9 - 40 pts	14 - 9 pts	19 - 2 pts
5 – 127 pt	10 –30 pts	15 - 7 pts	20 - 1 pts

Para se encontrar o vencedor de cada classe, na prova, faz-se o somatório dos pontos obtidos em todas as mangas.

Para que sejam atribuídos pontos, um piloto deverá completar 75% das voltas do vencedor da corrida (arredondamento para cima) e ter cruzado a meta após ter sido mostrada a bandeira de xadrez ao vencedor.

Em corridas de manga única, as embarcações que tenham completado pelo menos 75% da corrida, mas não tenham cruzado a linha de meta serão classificados logo depois daqueles que tenham o mesmo número de voltas e cruzado a meta após o vencedor.

No caso de, por qualquer motivo, não se realizar uma das mangas, a classificação final da prova será a da manga realizada, e atribuída a respectiva pontuação por inteiro.

Em caso de interrupção de uma manga que não permita o reatamento, a classificação da mesma será definida pelas voltas realizadas, mas com a atribuição dos pontos segundo as percentagens referidas em 3.5.4.7.

Para evitar dupla penalização, um piloto que tenha sido penalizado em número de voltas não poderá ser simultaneamente penalizado em tempo. Assim, fica à frente daquele que tem o mesmo número de voltas, independentemente do seu tempo.

É permitido que um piloto utilize mais que uma embarcação na mesma classe sendo que, a embarcação utilizada nos treinos cronometrados será a que deverá ser utilizada nas mangas a efectuar nesse evento.

Se um piloto trocar de embarcação entre os treinos cronometrados e a primeira manga, ser-lhe-á permitido alinhar arrancar do último lugar da grelha de partida.

Se uma embarcação for partilhada por mais que um piloto, serão atribuídas as pontuações que cada piloto conquistou, em cada manga, individualmente

10.11 Desempate

No caso de os Pilotos obterem o mesmo número de pontos numa prova, serão desempatados de acordo com o seguinte critério:

Vence o que tiver feito o melhor tempo, em qualquer uma das Mangas.

Apenas mangas completas poderão ser usadas para o desempate acima descrito

Se se mantiver o empate, vence o que tiver feito o melhor tempo, na última manga.

Em caso de empate de um piloto que partilhou uma embarcação com outro que não partilhou a sua embarcação este último será sempre o beneficiado

10.12 Prémios de classificação

Poderão ser atribuídos Prémios de Classificação (Travel-Money) aos 3 primeiros Classificados na Prova:

O valor atribuído para os Prémios de classificação é variável pois ficará dependente dos valores das inscrições – **3.1**

10.13 Protestos

Os Protestos deverão ser dirigidos, ao Júri da Prova, por escrito, dentro do tempo máximo de 60 minutos após a afixação da classificação oficiosa, e mediante o pagamento duma taxa de **100,00€** (cem euros). Os protestos deverão ser entregues em conjunto com o pagamento do Protesto, no Secretariado da Prova.

Se, se verificar que o Protesto tinha razão de existir, o valor é devolvido ao Piloto que protestou.

Se a situação for a contrária à anterior, o valor reverte a favor da F.P.M.

Se o Protesto for relacionado com motores, o valor a ser entregue como depósito, à F.P.M., será acrescido, designadamente, de 200,00€ (duzentos euros) + **100,00**€ (cem euros). Depois do motor ser verificado, avaliam-se os custos do trabalho necessário para a montagem do motor.

Se os custos forem inferiores ao valor depositado, a diferença será devolvida ao Piloto que protestou.

O valor (200,00€) será entregue ao Piloto protestado, no caso de se verificar que não existia nenhuma infracção ao regulamento.

O valor (200,00€ + **100,00**€) será devolvido ao Piloto que protestou, caso se verifique a existência da infracção indicada no Protesto. Neste caso, o pagamento de 100,00€ do Protesto será suportado pelo Piloto protestado, bem como os custos de desmontagem e montagem do motor em causa. Este piloto também será sancionado com as penalizações previstas nos regulamentos para as infracções detectadas.

Compete sempre ao Piloto protestado, ou ao seu mecânico, a desmontagem e montagem do motor em causa.

Para os casos omissos neste Regulamento, aplicar-se-á o estabelecido do Regulamento da U.I.M. em vigor.

10.14 Recursos

Um piloto só pode apresentar recurso se anteriormente tiver apresentado um protesto.

Os pilotos poderão recorrer da decisão de um protesto através de um recurso à F.P.M..

Das deliberações do júri cabe recurso para os Concelhos Técnicos, de Disciplina e Jurisdicional da Federação Portuguesa de Motonáutica, que deverá ser entregue nos cinco dias úteis seguintes, por escrito, fundamentada e em quadruplicado, com pagamento da taxa de 250,00 € (Duzentos cinquenta euros).

10.15 Coimas

Inutilizar uma bóia implica o pagamento do valor de 400,00€ (quatrocentos euros).

Danificar uma bóia implica o pagamento de 100€, acrescido de 75,00€, se o lastro que segurava a bóia não for recuperado.

10.16 Cerimónia de entrega de Prémios

A cerimónia de entrega de prémios será realizada imediatamente a seguir à afixação da classificação oficiosa.

A presença dos pilotos é obrigatória. Caso não compareçam à cerimónia de entrega de prémios, os pilotos não receberão o troféu correspondente à sua classificação nem o respectivo travel-money. Os pilotos deverão apresentar-se para a cerimónia de entrega de prémios devidamente equipados com os seus fatos de competição e capacetes

11 CONSIDERAÇÕES GERAIS

A organização e as entidades Patrocinadoras, Dirigentes e Colaboradores expressamente declaram que declinam toda e qualquer responsabilidade pelas consequências que, directa ou indirectamente, advenham para concorrentes ou terceiros, em resultado de acidentes ocorridos durante as provas ou treinos, ao abrigo deste Regulamento.

Ao participarem numa prova, os pilotos declaram expressamente aceitar a cláusula anterior, os concorrentes comprometem-se a não recorrer à jurisdição dos Tribunais Civis para qualquer litígio surgido no decorrer das provas, reconhecendo ao Juri de Prova e aos Órgãos de recurso da F.P.M., pleno poder para o resolver.

Para as provas com formatos específicos não descritos neste regulamento e /ou no regulamento da **UIM**, será elaborado um regulamento específico a ser incluído no programa da prova

A **FPM** reserva-se o direito de proceder a alterações a este regulamento, para o bom desenrolar das provas, que serão devidamente assinaladas no programa da prova e anunciadas na reunião de pilotos.

11.1 INSCRIÇÕES / LICENÇA DESPORTIVA

Todos os documentos inerentes à obtenção da Licença Desportiva e à Inscrição no Campeonato Nacional, deverão ser enviados para a F.P.M. 15 dias antes da primeira prova do Campeonato Nacional, conforme Calendário Oficial da Federação.

Os impressos poderão ser solicitados à FPM ou retirados do site www.fpmotonautica.org.

Enviar:
Fotocopia do B.I. / C.C.
Fotografia actualizada
Exame Médico Desportivo em modelo próprio do IPDJ. ATENÇÃO: com a publicação do Despacho 11318/2009 na 2ª Série do Diário da República, nº89, de 8 de Maio de 2009, torna-se obrigatório que a renovação do atestado médico do piloto se realize no mês de aniversário do mesmo. Assim, todos os pilotos cuja data do aniversário seja posterior ao início do Campeonato Nacional deverão revalidá-lo para o início, e posteriormente, deverá revalidá-lo no mês do seu aniversário.
Termo de responsabilidade no caso do piloto não aderir ao seguro de Acidentes Pessoais Facultativo
Cheque passado à FPM, ou transferência bancária, correspondente ao somatório dos valores, consoante tabela em vigor p/ o Campeonato (ver Tabela).

Tipo de licença	Valor
Licença Desportiva Seniore/ou Inscrição no Campeonato Naciona	50,00€
Licença Desportiva, válida por 1 prova	25,00€
Seguro Desp. (Acid. Pessoais – obrigatório)	30,00€
Seguro Desp. (Acid. Pessoais – facultativo)	15,00€
Seguro Responsabilidade Civil (obrigatório)	90,00€
Livrete	25,00€
Renovação de Livrete	10,00€

Revisto e alterado em Direção a 7 Janeiro 2019

O Vice-Presidente para as Actividades Desportivas – Jorge Silva

CONTACTO DA FEDERAÇÃO

Presidente:	presidente@fpmotonautica.org	Paulo Ferreira
Vice-Presidente das Atividades Desportivas	vp.desportivo@fpmotonautica.org	Jorge Silva
Vice-Presidente das Atividades Administrativa	fpm@fpmotonautica.org	António Tunes

Federação Portuguesa de Motonáutica - UPD
Av. Infante D. Henrique, Muralha Nova S/N
1900 – 264 Lisboa
Telefone: 218 871 990

Fax: 218 872 000

E-mail: fpm@fpmotonautica.org

Internet: www.fpmotonautica.org

INSTITUTO PORTUGUÊS
DO DESPORTO
E JUVENTUDE, I. P.

FICHA INSCRIÇÃO 2019

CAMPEONATO NACIONAL POWERBOAT

Apelido: Nº. Corrida:
Nome:
CC nº. Data nascimento: Natural de:
Morada: Localidade: CP:
NIF: Tel.: E-mail: @
Grupo Sanguíneo: Clube/Associação:
Campeonato:
Categoria :
Classe:
Licença nº.:

Declaro ter tomado conhecimento do Regulamento Oficial da Federação Portuguesa de Motonáutica, assim como da UIM para a época 2019.

Data: / /

(Assinatura)

Os pilotos com menos de 18 anos necessitam de uma autorização assinada pelos pais ou tutor responsável.