

Regulamento Troféu ASPBA

A Associação de Pit Bikes e Aventura, doravante denominada de ASPBA, tem com objeto promover divulgar a modalidade do motocross em especial as Pit Bikes (motas pequenas), e assim como levar os seus associados, e colaboradores, a eventos especialmente orientados para este conceito do motocross, em convívios. Estes acontecimentos, desportivos ou lazer destinado á prática desta modalidade de motocross.

A ASPBA irá administrar, promover e divulgar, o que será o seu troféu. E em algumas ocasiões, em especiais poderá organizar algum (s) evento (s).

Até que o seu propósito estará centrado na elaboração e realização do Troféu ASPBA.

A ASPBA no seu grosso modo alia-se a estruturas, organizativas de eventos reconhecidos na modalidade, de cariz regional e destinada a amadores, e atletas da modalidade, em locais diferentes preferencialmente no Algarve.

A ASPBA irá enlaçar os eventos destas organizações a que se associa, e eventualmente a própria organize, formando um conjunto de eventos, aos quais dará seu nome ao troféu.

À parte deste troféu a ASPBA poderá também desenvolver outros tipos de eventos, relacionados com a Aventura, Todo Terreno.

Os atletas, elementos, que podem participar neste troféu terão de ser associados da ASPBA, embora exista a figura de convidado ao evento.

A gestão do troféu é da inteira responsabilidade da direção desta associação, em representada pelo órgão diretivo.

A jurisdição do troféu, estará a cargo de sócios pertencentes aos órgãos sociais da ASPBA, embora os sócios não diretivos, mas reconhecidos como idóneos, e ligados ao troféu, possam assumir esse papel.

À ASPBA irá aliar-se elementos das diferentes associações / estruturas organizativas, para o desenrolar dos eventos.

Os órgãos sociais desta associação, são os responsáveis do troféu ASPBA para o devido efeito (exclusão organizativa), nomeadamente por esta ordem: o Presidente, Vice-Presidente, Tesoureiro, ou o Presidente do Conselho Fiscal, á falta destes um vogal.

Integra como assessores do troféu ASPBA o diretor de prova, os cronometristas, o secretariado, os comissários e auxiliares ao evento.

A ASPBA far-se-á representar sempre por um ou mais elementos do órgão sociais, que irá administrar a logística do trofeu em cada evento.

Serão analisados os resultados obtidos pelos seus associados, publicados e divulgados. Também assume a jurisdição a fim de fazer este regulamento.

A ASPBA é uma associação regular, que se rege por estatutos aprovados, e é representada pelo órgão diretivo.

Os troféus promovidos pela ASPBA são de cariz regional, destinados a associados desta. Está dedicada a promover, divulgar e reconhecer os participantes associados, e o atribuir o respetivo título, que por direito proclamarão no final da época.

Dos associados no troféu ASPBA espera-se que observem os requisitos necessários, quer para poder participar, assim como contribuir nos eventos, que a ASPBA se alie.

De qualquer dos pilotos associados espera um espírito de entreaajuda e colaboração para o bom desenrolar dos eventos.

Aos associados que pretendam participar nos eventos do troféu, será exigida por parte das organizadoras aliadas da ASPBA, sob o nome de inscrição (reverte para as organizadoras) ao que será adicionado o valor de um seguro acidente pessoal.

Aos associados é exigida a joia (única no primeiro ano de troféu), quotas (anuais). Também é solicitado um tributo / donativo para o troféu (revertendo inteiramente para o troféu).

O Donativo poderá ser chamado de inscrição no troféu, e serve inteiramente para no final realizar um jantar de gala, e com os respetivos reconhecimentos, com elementos alusivos ao mesmo.

A quota terá como objetivo a manutenção da associação assim como as respetivas despesas intrínsecas á vida da ASPBA.

Os donativos por parte de apoiantes, servem propósitos como melhoramentos ou investimentos em imobilizado ou mobilizado.

1. Direção de um Evento (geral)

É um órgão **imprescindível** e **soberano**, que terá de ser recomendado pela ASPBA, e estarem identificados, cabendo-lhe todas as decisões desportivas e jurídicas do evento.

1.1) O Diretor geral, terá de estar presentes nos eventos, ou nomear um substituto. Cabe a este as decisões finais em caso de intervir em situações de jurisdição.

Quaisquer dúvidas ou pedidos de esclarecimento, terão de ser apresentadas em local apropriado. Esse local é o secretariado. Em última instância ao diretor geral.

1.2) Diretor de prova, que tem como função o controlar o decurso dos atos decorrentes do evento; é a ele quem cabe as decisões em pista.

A **abertura da pista** ou do percurso é da responsabilidade do **diretor prova**. A sua utilização, antes que esta o determine, podendo incorrer em penalizações ou à desqualificação.

O Diretor prova pode pedir que se repita algum ato que se possa considerar de imperativo o seu esclarecimento.

1.3) A Secretaria do evento, cabe cobrar, fazer a verificação documental, disponibilizar os formulários aos associados, assim como qualquer assunto relacionado com o evento.

É sua responsabilidade a divulgação de horários, e classificações no final de cada evento. Só os pilotos ou diretor da equipa pode solicitar informações no secretariado, mas nunca no decorrer do mesmo.

1.4) A Cronometragem, é o responsável pela contagem e apresentação dos resultados. Estes deverão ser apresentados 30 minutos após o término.

1.5) Os Comissários, estes elementos estarão em pista a zelar pelos participantes, e informar através de bandeiras os atos. Despenhão a função de assistentes arbitrais.

1.6) Os Assistentes de pista são elementos que devem auxiliar o evento.

1.7) O Conselho jurídico é da responsabilidade exclusiva da ASPBA. Cabe à Direção da associação nomear o conselho jurídico. Este será composto por um mínimo de 3 a um máximo de 7 elementos.

Organigrama da direção

Diretor Geral ASPBA / + Diretor das 50cc		
Diretor Prova Org. Evento Comissários Org. Evento	Cronometragem / ou Contagem	Secretariado da Organizadora
Conselho Jurídico (composto por Juiz e jurados)		

2. A Organização

É a entidade responsável pelo evento, que poderá estar a cargo de um Clube, Associação, Comissão, Edilidade, Empresa ou em casos especiais de um particular.

Não é da ASPBA a responsabilidade dos eventos do troféu. A ASPBA é uma aliada da organizadora, tem em exclusivo de responder somente nos assuntos do troféu.

2.1) Cada organização deverá providenciar os meios adequados para que se reúnam as condições ideais à realização dos eventos, nomeadamente o espaço e sua delimitação e sinalização do percurso, barramento do público a zonas mais sensíveis. Assim como a autorização de uso do terreno, licenças de ruído / outras, seguros de responsabilidade civil, comunicações e participações às autoridades, (GNR, PSP, Bombeiros, Cruz Vermelha) ambulância, assim como a gestão do espaço do evento.

2.2) A divulgação do evento ao público em geral é da responsabilidade da organização.

2.3) A exploração económica do evento é gerida e administrada pela organização.

2.4) Os reconhecimentos dos participantes e atribuição de prémios são responsabilidade da organização.

2.5) Recomenda-se que a cerimónia de reconhecimento dos laureados, tenha a presença de elementos responsáveis da organizadora ou da edilidade ou equivalente.

2.6) O uso de contagem manual, ou cronometragem eletrónica ou equivalente, é decisão final da organizadora, e o custo desta última poderá ser imputada aos participantes.

3. Comissão de observação.

São associados da ASPBA e cabe-lhes informar o diretor geral, dos detalhes observados.

3.1) À Comissão encarregue a prévia verificação de pista, recomendará os reparos e alertará para as acautelar as anomalias que coloque em perigo os participantes, possa ser atempadamente resolvida. Nos casos em que tal não seja possível, a prova poderá, no pior dos casos, ser adiada ou anulada.

3.2) À organizadora será dada a conhecer as recomendações e reparações observadas pela comissão de participantes, bem como informação possíveis pontos sensíveis, ou de cuidado acrescido, caso não seja possível a sua reparação.

4. Os participantes

São associados ASPBA que podem ter o estatuto de provisórios ou efetivos. Os quais terão que se inscreverem atempadamente no troféu e cumprem todos requisitos previstos.

4.1) Todos os participantes idóneos ou encarregados / tutores dos menores, são máximos **responsáveis pela sua segurança e seus bens**, no decorrer do evento.

4.2) O associado da ASPBA “participante” terá obrigatoriamente de conhecer o regulamento, e aceitar o mesmo. Tem também reconhecer perante as autoridades que a sua participação é de sua livre vontade, reconhece é conhecedor e assume os danos que possa advir provenientes da sua participação.

4.3) Ao participante é exigido obrigatoriamente um **Seguro de acidentes pessoais**, a ser emitido pela ASPBA e **liquidado no dia e no secretariado** e / ou um seguro apresentado por esta. Este valor não faz parte de quotas, joia, inscrição / donativo.

4.4) A cada participante será atribuída **um número** que pode se à sua escolha, **que esteja disponível**, isto sempre que não esteja reservado ou atribuído. **Não será possível alterar** esse número ao longo do troféu.

4.5) Para participar no troféu o associado devera ter de provar ter pago os valores solicitados, quotas, joia e inscrição / donativo.

4.6) Para se inscrever numa ou mais (duas no máximo) classes o participante terá de se inscrever nestas, e acompanhar a sua inscrição do valor solicitado.

4.6.1) Os participantes em duas classes, a idade mínima de participação é 14 Anos. Exceção no final do troféu em que o novo campeão pode experimentar outra classe.

4.7) No final nenhum participante pode almejar 2 títulos (Campeão, Vice-Campeão e Ante-Vice-Campeão). Para tal terá de descarta um ou mais resultados numa classe a fim de ficar de fora dos 3 primeiros.

4.7) Um participante não pode por motivo algum ser substituído por um sócia ou alguém que se faça passar por ele.

Quando detetado o participante associado, será automaticamente desclassificado, retirado todos os pontos nesse evento, e posteriormente serão removidas todas vitórias ou pódios nesse ano.

4.7.1) O participante com a entidade falsa em caso de acidente, será responsabilizado criminalmente, por se fazer passar por outro, e será movida uma queixa-crime aos dois.

4.7.2) Como forma de persuasão, após retirados os pontos, terá direito a ocupará o último lugar com uma faixa vermelha com o seguinte dizer: “DESQUALIFICADO POR FALSIDADE DESPORTIVA”.

5 Inscrição

Na inscrição o participante deverá preencher o formulário o participante tem de conhecer este regulamento, que se encontra disponível no sítio da ASPBA on-line.

Só será possível avançar com a candidatura, para então declarar conhecer o mesmo.

A validação definitiva só é concretizada após dar quitação dos valores estipulados.

O valor a cobrar aos associados será Quotas, joia e o donativo ou apoios monetários.

5.1) Para poderem participar nos eventos, o interessado tem de reservar ou inscrever-se, antecipadamente, on-line, no sítio www.aspba.org.

5.1.1) É obrigatório ao preencher o formulário disponível on-line com o nome completo, e a data de nascimento, e junto dos secretariados apresentar o cartão de Cidadão quando solicitado.

5.1.2) Para a inscrição on-line o limite é 48 horas de antecedência, se tiver dificuldades por favor contactar a direção da ASPBA.

5.1.3) Para recorrer á inscrição por outras vias não prevista é favor contactar a direção da ASPBA com uma, antecedência mínima de 3 dias.

5.2) As inscrições garantem ter-se associado à ASPBA que ira ser feito o seguro de acidentes pessoais, e garante a acessibilidade ao dorsal pretendido.

5.3) Aos participantes ao inscrever-se e dar quitação dos valores total de quotas ficam automaticamente **isentos de mais pagamentos ao trofeu ASPBA**, nesse ano.

5.4) Os valores liquidados no trofeu, ASPBA nesse ano será sempre deduzido em outros eventos que não componham os previstos ao trofeu.

5.5) Os participantes menores de idade têm de se apresentar obrigatoriamente com o seu tutor, e mais um termo de responsabilidade devidamente preenchido e reconhecido pelos seus pais/tutor.

5.6) Na inscrição On-line o participante tem a oportunidade de verificar a disponibilidade do dorsal. O Número frontal é obrigatório usar o facultado pela ASPBA assim como qualquer outra publicidade exigida. É da responsabilidade do participante um porta número frontal limpo. Já as laterais ou dorso da camisola ou equivalente são obrigatórios, mas podem ser personalizados desde que seja bem visível.

5.7) No ato da 1º verificação técnica será atribuído **um** autocolante (unicamente para todas provas) para o porta-número frontal com o fundo de acordo com a sua classe (uso obrigatório durante todas as provas do troféu).

5.8) A Publicidade assim como o autocolante, porta número, é obrigatória em todos os eventos do troféu.

5.9) Os participantes que efetuem a sua inscrição para além das 48 horas antecedentes ao evento incorrem de uma penalização que vai 50% até 100% ao valor previsto.

5.10) É impossível a inscrição no próprio dia! Motivado pela inexistência se seguro.

5.11) O **seguro é obrigatório!**

6 Equipamento.

O equipamento de segurança é obrigatório a todos participantes

6.1) Todos os participantes para poder alinhar, terão de apresentar antes do início do evento, nas verificações técnicas, o equipamento de segurança obrigatório, **capacete integral, óculos, luvas e botas** por cima do tornozelo.

6.2) Todo o restante equipamento de proteção é facultativo, mas aconselhado, em especial, nas classes de iniciação.

6.3) Participantes com vestuário curto são obrigados a utilizar joelheira / cotoveleiras, consoante o equipamento exibido.

7 Participantes e Classes Troféu ASPBA Infantil A/B & Cadetes

7.1.AR) Classe Infantil “A” AR

Motores 50cc a ar, até 10 anos (escalão 2014 até 2019)

Classe “A”, **infantis**, motociclos de 2 rodas com 50cc a 2 tempos, reservada a participantes com idades compreendidas entre os 5 e menos de 10 anos. Será considerada o ano de nascimento / escalão. Podem participar crianças nascidas desde 2014 até 2019.

7.1.1.AR) Motociclos, com motores 2 tempos sem caixa de velocidades, com cilindrada original **50cc**, exclusivamente motores arrefecidos a ar. Tolerância para retificação mínima.

7.1.2.AR) Motociclos com motores 4 tempos **sem caixa** de velocidades, têm tolerância até **110cc**. Obrigatório ser motores **arrefecidos a ar**, disposição do cilindro indiferente.

7.1.2.1.AR) Motociclos com motores a 4 tempos **com caixa** de velocidades, têm tolerância até **90cc**. E os motores arrefecidos a ar, disposição do cilindro indiferente.

7.1.3.AR) Motociclos **elétricos** de potência ≤ 3 KW. Motorização á roda ou por correia.

7.1.4.AR) Participantes supostamente infantis ($5 \leq 10$ anos) com **motos refrigeradas a Líquido** participam na classe Infantil A L/C.

7.1.5.AR) O diâmetro máximo admitido para as rodas é **12”** na frente **10”** atrás.

7.1.6.AR) Se no ato da **inscrição**, apresentar **fora do escalão** fica automaticamente **excluído** de participar na classe infantil A. (Se detetado será desqualificado).

7.1.7.AR) A possibilidade de participar com **idade inferior aos 5 anos** fica como no regime de exceção. O participante terá de **apresentar destreza acima da média**, e demonstrem ter andamento para não prejudicar os demais participantes. (Não será admitido mais do que 2 rodas, exemplo de rodas auxiliares, será excluído).

7.1.LC) Classe Infantil “A” L/C

Motores 50cc a L/C, até 10 anos (escalão 2014 até 2019)

Classe “A”, **infantis**, motocicletas de 2 rodas com 50cc a 2 tempos, reservada a participantes com idades compreendidas entre os 5 e os 10 anos. Será considerada o ano de nascimento / escalão. Podem participar crianças nascidas desde 2014 até 2019.

7.1.1.LC) Motociclos, com motores 2 tempos sem caixa de velocidades, com cilindrada original **50cc**, exclusivamente motores refrigerados a Líquido. Tolerância para retificação mínima.

7.1.2.LC) Motociclos com motores 4 tempos **sem caixa** de velocidades, têm tolerância até **110cc**. Obrigatório ser motores **refrigerados a Líquido**, disposição do cilindro indiferente.

7.1.2.1.LC) Motociclos com motores a 4 tempos **com caixa** de velocidades, têm tolerância até **125cc**. E os motores arrefecidos a ar, disposição do cilindro indiferente.

7.1.3.LC) Motociclos **elétricos** de potência **≥3 KW**. Motorização á roda ou por correia.

7.1.4.LC) Participantes supostamente infantis (7/10 anos) com **motos 65cc** participam na Classe seguinte: **Cadetes ou infantis B**.

7.1.5.LC) O diâmetro máximo admitido para as rodas é **12”** na frente **10”** atrás.

7.1.6.LC) Se no ato da **inscrição**, apresentar **fora do escalão** fica automaticamente **excluído** de participar na classe infantil A. (Se detetado será desqualificado).

7.1.7.LC) A possibilidade de participar com **idade inferior aos 5 anos** fica como no regime de exceção. O participante terá de **apresentar destreza acima da média**, e demonstrem ter andamento para não prejudicar os demais participantes. (Não será admitido mais do que 2 rodas, exemplo de rodas auxiliares, será excluído).

7.2) Classe Infantil “B / Cadete”

Motores (50cc LC e 65cc 2T & até 140cc 4T), (escalão 2010 até 2016).

Classe infantil “B”, é reservada a participantes com idades compreendidas entre os 7 e os 12 anos (inclusive). Os Cadetes entre os 10 e 13 anos. Será considerada o ano de nascimento / escalão. Podem participar crianças nascidas desde 2009 até 201

7.2.1) Motor a 2 tempos, c/s caixa, até 65cc, refrigeração líquida. As rodas o diâmetro máximo de **14”** á frente **12”** atrás. Isto é o standard!

7.2.1.A) Motor 2 tempos, c/s caixa, até **85cc** para motor arrefecidas ar. As rodas o diâmetro máximo de **14”** á frente **12”** atrás.

7.2.1.B) Motor 2 tempos c/s caixa de **50cc refrigerado a líquido**

7.2.1.C) Motor 4 Tempos até **125cc**, arrefecido a ar ou líquido, **menos de 12anos**.

7.2.2) Motociclos de 2 rodas, com motores 4 tempos, c/s caixa até **140cc**, arrefecido a **ar / óleo**, rodas de tamanho máximo **14”** á frente **12”** atrás, com **12 ou mais anos**, será considerado Cadete.

7.2.3) Motociclos **elétricos** de Potência **≤ 5.000W**. Motorização á roda ou por correia e as rodas 14 frente e 12” atrás.

7.2.4) Infantis com motas **50cc** refrigeradas por **líquido** competem na classe infantis **B** conforme previsto no **ponto 7.2.1.B)**.

7.2.5) Os participantes da classe “**cadetes**” não podem participar na classe seguinte, (MMX2) embora o motociclo esteja acordo com o previsto para a classe, mas aos 13 anos solicitando o regime de excepção, como convidados, nos últimos eventos autoriza-se que experimentem a participar nessa classe.

7.2.6) Qualquer participante inscrito nos **infantis A**, que troque a sua moto por uma moto com as características de moto acima indicada nos pontos (7.2.1 ao 7.2.4), passa a ser classificado como infantil B / Cadete, e passara a ser pontuado nessa classe (B). Ao que referentes às suas participações, pontuações anteriores, serão mantidas na classe infantil A, e recomeça de novo a sua pontuação como infantil B / Cadete.

7 Participantes e Classes Troféu ASPBA MMX 1/2/3

7.3) Classe MMX3

Aberta a qualquer participante com mais de 14 anos, e motor **140cc**, roda **17/14”**.

Ciclística livre sem qualquer restrição de preparação, o critério é, motor horizontal 4T, 2 válvulas, de 125/140cc, roda 17/14”.

7.3.1) Motociclos com motor horizontal de **140cc** e 2 válvulas, arrefecidos a ar/óleo, de 2 rodas, O diâmetro da roda é 17” frente e 14” atrás. Excluídos todos outros tipos de motor, horizontal que não seja o motor com cárter derivado do motor CRF50.

7.3.2) A cilindrada **140cc** para motor de **2 válvulas** arrefecido a ar e ou óleo. A tolerância retificação é de 1mm.

7.3.3) É admitido motor com cilindro vertical arrefecido a ar / óleo até 125cc, de 2 válvulas, derivado de produção, excluído competição.

7.3.4) O motociclo pode altera em um dos eixos por uma medida inferior.

7.3.5) O Motor elétrico de potência $\leq 6.000W$. Motorização á roda ou por correia é permitido, desde que as rodas cumpram os valores de 17/14” para as Rodas.

7.3.6) Qualquer peça, apêndice especial na ciclística é admitida!

7.3.7) O diâmetro das rodas admitido é de **17” á frente e 14” atrás**. (Ver 7.3.4) e o 7.3.11).

7.3.8) Sugere-se que um participante que obtenha 2 títulos consecutivos, mude de classe.

7.3.9). Os motores admitidos terão as seguintes características:

Diâmetro	Origem (Ø x ↓)	Origem
54mm	54mm x 60.0mm	137.3cc
55mm	55mm x 59.0mm	140.1cc
56mm	56mm x 57.0mm	140.3cc

A retificação máxima para o diâmetro 55 e 56mm será 1mm. Para o 54mm é de 2mm.

7.3.10) Caso exista suspeita o participante poderá ter de comprovar as cotas internas do seu motor, em caso de mais que 30 pontos ganhos. Ver capítulo 23.3) Reclamações de ordem técnica.

7.3.11) A tolerância á presença de Pit Bikes de rodas 14/12” é de presença num máximo de 3 mangas.

7.4) Classe MMX2

aberta a qualquer participante com mais de 14 anos, motor **140cc**, roda 14/12”

Ciclística livre sem qualquer restrição de preparação, o critério é, motor horizontal 4T, 2 válvulas, de 140cc, roda 14/12”.

7.4.1) Motociclos com motor horizontal de **140cc** e 2 válvulas, arrefecidos a ar/óleo, de 2 rodas, O diâmetro da roda é 14” frente e 12” atrás. Excluídos todos outros tipos de motor, expeto o motor com cárter derivado do motor CRF50.

7.4.2) A cilindrada **140cc** para motor de **2 válvulas** arrefecido a ar e ou óleo. Tolerância retificação é de 5%.

7.4.3) Não é permitido motor de **3** ou de **4 válvulas**, ou refrigerado a **líquido**.

7.4.4) O motociclo pode altera em um ou ambos eixos por uma roda com medida inferior.

7.4.5) O Motor elétrico de potência $\leq 6.000W$. Motorização á roda ou por correia é permitido, desde que as rodas cumpram os valores de 14/12” para as Rodas.

7.4.7) Qualquer peça, apêndice especial na ciclística é admitida!

7.4.8) O diâmetro das rodas admitido é de **14” á frente e 12” atrás**. (Ver 7.3.12).

7.4.9) Sugere-se que um participante que obtenha 2 títulos consecutivos, mude de classe.

7.4.10) Os motores admitidos terão as seguintes características:

Diâmetro	Origem (Ø x ↓)	Origem
54mm	54mm x 60.0mm	137.3cc
55mm	55mm x 59.0mm	140.1cc
56mm	56mm x 57.0mm	140.3cc

A retificação máxima para o diâmetro 55 e 56mm será 1mm. Para o 54mm é de 2mm.

7.4.11) Caso exista suspeita o participante poderá ter de comprovar as cotas internas do seu motor, só caso de mais que 30 pontos ganhos. Ver capítulo 23.3) Reclamações de ordem técnica.

7.4.12) A tolerância á presença de Pit Bikes de rodas 17/14” é de presença num máximo de **3 mangas**.

7.5) Classe MMX1

classe destinada a participantes com mais de **16 anos** motor $\geq 125cc$ cilindrada indiferente.

Classe “D”, **MMX1**, motores a partir dos 125cc, e 2 ou 4 válvulas aberta a participantes com “mais” de 16 anos. O critério essencial a motorização e o diâmetro da roda original.

7.5.1) Motociclos de 2 rodas, com motor horizontal cilindrada indiferente a 4 tempos refrigerados a ar, e ou óleo, com ou sem caixa de velocidades, esta excluídos motores 2 Tempos.

7.5.2) Motor horizontal de **2** ou **4 válvulas**, de **carburador**, a cilindrada indiferente, arrefecido ar ou óleo.

7.5.3) Não é permitido motor de 3 ou 4 válvulas refrigerado a líquido superiores a 125cc.

7.5.4) É admitido motor com cilindro vertical arrefecido a ar / óleo até 150cc.

7.5.5) O motor 4T **horizontal arrefecido a ar**, de carburador independentemente o número de válvulas a cilindrada máxima é indiferente.

7.5.6) Motor **elétrico** de potência **até 12KW**. Motorização na roda ou por correia.

7.5.7) Diâmetro das rodas para a classe é de **14"** á frente e **12"** atrás.

7.5.8) Diâmetro das rodas **17"/14"** é permitido para pilotos que queiram experimentar o trofeu num máximo de 3 mangas, e desde que não seja candidato á vitoria.

7.5.8.1) Se o piloto usar as rodas atras mencionadas e sair vitorioso de algum evento fica imediatamente impossibilitado de voltar a usar as referidas rodas.

7.5.9) O motociclo pode altera em um ou ambos eixos por uma roda com medida inferior.

7.6) Classe MX50cc

Aberta a qualquer participante com mais de 16 anos, motor 2T **50cc**, roda grande.

(Esta classe está em estudo, so avança para um mínimo de 6 participantes).

(Em estudo fica o tipo de arrefecimento ou refrigeração do motor)

Classe MX50, limitada a participantes maiores de **16** anos, e com **motociclos estilo livre**. O critério essencial da classe é a motorização derivada da produção e não da competição.

7.6.1) Motociclos de 2 rodas com cilindrada **50cc** e motores a **2 tempos**.

7.6.2) A **tolerância** á cilindrada máxima, para motores arrefecidos a **ar ou a líquido** é de **1%**.

7.6.3) O diâmetro máximo das rodas admitido é **19" /21"** frente, ainda podem participar motas com rodas de **16" /17" /18" / 19"**atrás.

7.6.4) Na travagem é obrigatória em ambos eixos. O discos na frente são permitidos para a classe ar e tambores atrás. Nas refrigeradas modernas tudo é permitido,

7.6.5) A forqueta **convencional nas clássicas** e a forqueta invertida **nas modernas**.

7.6.6) O sistema de amortecimento posterior poderá ser por **2 amortecedores**, ou **mono amortecedor** direto, nas clássicas, e outros sistemas de bielas ou outro para modernas.

7.6.7) Os motociclos deverão de ter aspeto da **época que foram produzidos**. Não se recomenda enxertos, a fim de preservar um especto agradável!

7.6.8) Ao motociclo tem de arrancar por pedal **em condições normais**, para poder participar.

7.6.9) Caso exista suspeita o participante poderá ter de comprovar as cotas internas do seu motor. Ver capítulo **(23.3) Reclamações** de ordem **técnica**.

7.6.10) Caso um motociclo não apresente à partida um sistema de escape que não inclua sistema redutor de ruido (silencioso operacional) será barrado a fim de ser verificado. Caso o faça alinhar na partida sem esse dispositivo será penalizado de imediato com a inibição de alinhar na próxima manga até retificar o mesmo,

§ Único)

A **fórmula** para verificar a **cilindrada** é: $V = \pi \times (R^2) \times H \Leftrightarrow$ (3,14 vezes raio ao quadrado vezes a altura é igual á cilindrada em centímetros cúbicos).

A direção da ASPBA não é responsável medição da cubicagem dos motores, e não estará munida com aparelhos para medir cilindradas, e caso lhe seja exigido a medição, terá de consultar o ponto 23.3) Reclamações de ordem técnica.

8) Motociclo.

O Motociclo para ser considerado apto a participar no trofeu ASPBA, terá de estar conforme com a classe que se propõe.

8.1) O motociclo tem de se apresentarem de acordo o que está previsto no ponto 21) Inspeções Técnicas.

8.2) Os motociclos terão de ser identificados através de número, frontal e nas laterais, ou estampado no dorso do piloto de forma bem visível, neste caso, o piloto e a moto formando um conjunto identificado pelo número comum.

8.3) Os pilotos podem ter disponível mais que um motociclo desde que este esteja dentro do regulamento. (igual / equivalente ou inferior).

8.4) Os motociclos terão de cumprir integralmente a manga. Os pilotos não podem mudar / trocar de motociclo no decorrer de uma manga. Caso o concretizem serão automaticamente desclassificados.

8.5) Os pilotos podem usar um motociclo suplente. Mas também podem usar um motociclo emprestado por outro piloto com um número diferente, é obrigatório avisara a direção de corrida e os cronometristas. (caso não seja feito sujeitas á ver a bandeira negra).

8.6) A unidade motriz do motociclo caso de seja substituída terá obrigatoriamente de ser comunicada, e eventualmente verificada, caso de ser obrigatória a verificação técnica, será sempre os 2 motores.

9) Verificações Técnicas.

É verificado se os participantes correspondem aos requisitos previstos.

Antes dos treinos

9.1) obrigatório esta presente na chamada de **inscritos**, ou ter representante.

9.2) confirmar se liquidou os valores no secretariado.

9.3) Os tem o motociclo enquadrado na respetiva classe.

9.4) Número frontal com a respetiva publicidade obrigatória.

9.5) Número nas **laterais**. Mínimo 8 cm altura por 1cm largura com um fundo bem limpo e bom contraste, **é obrigatório o número lateral virado** e visível **para a cronometragem**.

9.6) Alternativa a **camisola** ou armadura **com número** bem perceptível.

9.7) A mota não apresenta **manétes** pontiagudas ou outros elementos cortantes.

9.8) A mota terá de portar de esponja / ou outro elemento de **proteção de guiador**.

9.9) A mota incorpora de sistema de **corte de ignição** (STOP).

9.10) A mota arranca com o pedal de **arranque** ou sistema de arranque elétrico.

9.11) O sistema de **travagem** tem de estar operacional, na verificação.

- 9.12) Verificar o estado dos pneus
- 9.13) Confirmação do diâmetro das **rodas**.
- 9.14) Obrigatória existência de **limitador sonoro** (ponteira de escape).
- 9.15) O Equipamento de segurança exigido: **capacete integral, óculos, luvas e botas**.
- 9.16) Unidade motriz & **cilindrada** máxima por classe (indicação do fabricante). E se confere com o regulamentado
- 9.17) Toda a publicidade exigida pela ASPBA é obrigatória esta devidamente exposta. E obrigatório levar para verificação o equipamento de segurança passiva!

Parque fechado!

Será obrigatório que os participantes nos 5 primeiros lugares, após final de cada manga se dirigir para o parque fechado. As motos ficam em parque fechado durante o tempo exigido, ou até ordem de levantamento por parte do diretor. Consultar ponto 22 verificações técnicas.

Será verificado:

- 9.2.1) Averiguação da existência da marca da verificação caso existam.
- 9.2.2) Motores, 2T caso seja exigido sob o que está descrito. Retirar da colaça a fim de verificar cilindrada. (Efetuada entre mecânicos).
- 9.2.3) Para as Pit Bikes em caso de queixa com respetiva caução, na última manga retirar a cabeça a fim de verificar cilindrada ou ver número de válvulas.
- 9.2.4) A publicidade obrigatória continua presente.
- 9.2.5) **É Obrigatório** retirar o capacete para confirmar piloto é o inscrito.
- 9.2.6) Retirado o dispositivo de contagem eletrônica na última manga, caso exista.

§ **Único)** A direção da ASPBA não é responsável pela verificação da cubicagem dos motores, e não estará munida com aparelhos para medir cilindradas, e caso lhe seja exigido a medição, terá de consultar o ponto 23.3) Reclamações de ordem técnica.

10) Decurso (Troféu ASPBA).

As mangas têm uma duração **mínima de 10** minutos e **máxima de 15** minutos, mais 2 voltas.

- 10.1) Todas as classes disputam **2 mangas**. Poderá ter que se efetuar eliminatórias.
- 10.2) Em qualquer classe, quando apresentem **mais de 19 participantes**, é realizado mangas de apuramento (eliminatórias).
- 10.3) Em situações em que apresente um elevado número de participantes, serão efetuadas mangas de qualificações para apurar finalistas.
- 10.4) O evento decorre em exclusivo dentro do perímetro estipulado (balizado).
 - 10.4.1) As delimitações de pista podem ser físicas (fitas ou camalhão), ou simplesmente limitada ou percurso raspado.
- 10.5) Terá de existir um **intervalo** mínimo de **30** minutos ente cada manga.
- 10.6) É declarado vencedor de uma classe quem for o mais lesto. Isto é quem tiver o maior número de voltas, e caso de empate em número de voltas, é vencedor o primeiro que cruzar a linha de meta. Sempre e quando não tenha efetuado manobras não prevista. E após só após ser mostrada bandeira xadrez, na linha de chegada.

10.6.1) Os restantes participantes serão classificados conforme a sua posição após passagem do primeiro.

10.7) Todos os participantes têm de abandonar a pista antes de voltar a cruzar a linha meta após terem concluído a manga, sob a penalidade de desqualificação.

10.8) Quem **não cumpra 50%** do percurso e **não transponha a linha** em que a bandeira de xadrez é exibida no final, é considerado não qualificado.

10.8.1) O **não cumprir os 50%** do percurso, não será aplicável a infantis A no seu 1º ano.

11.) O Troféu e participantes

Ao troféu só se poderá apresentar participantes devidamente inscritos, e que reúnem as condições de participar num evento, que será composto por duas mangas, ou na totalidade do troféu.

11.1) Os participantes terão de percorrer / traçado, durante o tempo de 10 a 15 minutos, mais 2 voltas. Terá de manter-se dentro do percurso delimitado, sem transpor voluntariamente ou involuntariamente ou mesmo que seja causado por acidente o percurso previsto, excluindo por indicação da direção ou de um comissário.

11.1.1) Os participantes que transponham o previsto terão de retornar no mais curto espaço, de forma que não seja considerado um benefício. O participante que se encontre nesta situação, não pode encurtar distância para outro, e nenhuma forma pode resultar numa ultrapassagem, incluindo a existência de contacto.

11.1.2) Se um participante que se depara nesta situação, deverá repor a distância ou a posição, antes de voltar a passar a linha de meta. Caso não o faça será penalizado com desqualificação de uma ou mais posições no final. Sempre que exista queixa por escrito e testemunhada por um ou vários comissários de pista, ou ainda por gravação vídeo. (Ver ponto 23) reclamações).

11.2) O início, e fim de uma manga, ou caso de interrupção é exclusivamente da responsabilidade da direção de prova.

11.3) Qualquer problema ou situação irregular que ocorra no decurso do mesmo fica sujeita à apresentação de queixa por escrito, e à confirmação por parte da direção ao conselho jurídico.

11.4) Quando não existe mínimo de **5 / 6 participantes** (depende do traçado e idade / classe) por classe serão anexos a outra classe idêntica ou similar.

11.5) A única condição para que uma classe participe, é ter sido incluída no calendário, e implica a presença de **um participante**. Isto provoca que terá de ser integrado numa classe idêntica.

11.5.1) O participante ou participantes anexados a outra classe deveram ser corteses, e evitar contacto ou ações que prejudiquem os participantes da outra classe. Sob pena de os demais recusarem a participar com esse elemento estranho à classe.

11.6) Qual quer classe podem ser anexadas a outra classe idêntica, para isso depende unicamente o número de participantes presentes no início do evento.

11.6.1) Quando entre **duas classes** não apresente um mínimo de **5 participantes** cabe a organização deliberar se existirá a participação no evento, e como a denominará.

11.7) Após conclusão de uma manga será atribuída a classificação que terá de um máximo de **25 pontos por manga** de acordo com a tabela em vigor, ver ponto 12).

11.8) Sempre que o número de participante supere os **19 participantes** será efetuada uma eliminatória que inclusive pode ser no dia anterior consoante o número de participantes, a fim de obter o número indicado de participantes.

11.8) Quando numa classe o número de participantes **superar 19 participantes** e que seja inferior a 30. Será efetuado sorteio 2 mangas apuramento (10 + X / 10 + X) e de cada manga são apurados **8** participantes, e os restantes realizam mais uma manga de **repescagem** para apurar mais **3** participantes, será disputada duas mangas com máximo **19 participantes**.

11.8.1) Quando numa classe o número de participantes for superior a **39** participantes é efetuado várias mangas ate um máximo de 19 participantes e o critério será apresentado pela direção. E será disputada uma super final com **19** participantes.

11.9) A classificação será a **dobrar** em caso se declare tratar de uma **super final**.

11.10) A manga é declarada concluída quando o primeiro a concluir, os restantes, terão de sair, sem poder dar mais nenhuma volta.

12.) Pontuação por manga

Baseada no critério de que o primeiro a cumprir o estipulado é declarado vencedor e é exibida a bandeira de xadrez a ele e aos restantes, leva a pontuação máxima e depois sucessivamente serão pontuados de acordo com a sua ordem de chegada.

Por manga é atribuído pontos da seguinte forma:

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

12.1) No caso de igualdade pontual e de classificação igual, no fim é declarado vitorioso o **último** a obter o **melhor resultado** (para classificações iguais).

12.2) Mas em igualdade pontual em situação de pódio, será dado o benefício de quem obteve **pontuação mais elevada** e pódio na manga anterior! Exemplo: um piloto o obtém um $1^\circ + 8^\circ = 33$ pontos e outro piloto um $2^\circ + 4^\circ = 33$ pontos é declarado vencedor o piloto que obteve o $1^\circ / 25$ pontos, assim neste caso, o piloto que obteve o último melhor resultado fica em 2° lugar.

12.2.1) E quando a igualdade pontual existe, mas classificação desigual é atribuído com vencedor o que apresentar uma melhor posição na tabela.

12.3) Em qualquer evento, a pontuação a atribuir será a resultante do número de mangas. (Excluir a situação de super final).

12.4) Quando um evento não se realize na sua totalidade, cabe à direção deliberar num espaço de 24 horas, se será atribuído pontuação ou repetido o evento a fim de concluir o restante. Após este tempo a decisão será irrevogável.

12.5) Em caso de uma final (mangas com eliminatórias) a pontuação será duplicada.

13) Prémios ao "Trofeu ASPBA "

Os prémios são da responsabilidade da entidade organizadora

13.1) Classe **Infantis A**, "troféus" até ao terceiro Classificado e "lembranças" para os restantes participantes.

13.2) Classe **Infantis B / Cadetes**, "troféus" até ao terceiro Classificado e "lembranças" para os restantes participantes infantis B.

13.3) Classe **MMX3** "troféus" até ao terceiro classificado, para mangas com o mínimo de 5 participantes.

13.4) Classe **MMX2** "troféus" até ao terceiro classificado, para mangas com o mínimo de 5 participantes.

13.5) Classe **MMX1** "troféus" até ao terceiro classificado, para mangas com o mínimo de 5 participantes.

13.7) Quando comparecerem mais de **19 participantes**, será atribuído medalha até ao **quinto** classificado (responsabilidade da organizadora).

13.8) Quando se apresentem **mais de 30** participantes será **atribuído "medalha"** até ao **10º** classificado (responsabilidade da organizadora).

13.9) As classes, só têm direito a reconhecimento **segundo e terceiro** classificados, quando comparecerem **5** ou mais participantes. (A organizadora pode reconhecer).

13.10) Sempre que comparecerem um número **inferior a 5** participantes a organizadora só tem de atribuir uma **lembrança ao 1º** classificado ou simplesmente anexar a classe a outra classe.

13.11) Será sempre e exclusiva **responsabilidade da organização a atribuição de lembranças**, que não será obrigatoriamente uma taça ou medalha de metal, ou outro material, podendo optar por outras formas de premiar, que será sempre do critério desta!

13.12) A indelicadeza ou **desprezo** por um prémio pode ser **considerado** pela ASPBA como um ato de agressão, é **desrespeitador**, e pode sancionar o participante!

13.13) Não será Atribuídos prémios monetários.

14.) Lugar na grelha

É decidido pelos resultados obtidos / classificação.

14.1) A chamada para a grelha é feita os participantes presentes, na pré grelha. A não presença pode resultar na impossibilidade de escolha de lugar.

14.2) Para obtenção da escolha de lugar, o piloto pode ser decidido em sessões de treino com contagem para a melhor volta a qual servirá para de base para a chamada!

14.3) Quando não seja possível a realização de treinos com cronometragem, será a classificação a responsável pela ordem de partida.

14.4) A partir do segundo evento é chamado pela posição que detêm no troféu. Sempre que não seja possível realizar uma sessão de treinos de qualificação!

14.5) Todos os restantes participantes que se inscrevam após a realização de um ou mais eventos Troféu, ocupam os últimos lugares disponíveis. Sempre que não seja possível realizar uma sessão de treinos de qualificação!

14.6) Para usufruir de este benefício, o participante terá de estar presente na pré-grelha na hora de chamada.

15) Pré Grelha, Grelha e Parque Fechado

Locais onde os pilotos aguardam, depois alinham, e voltam a aguardar novamente após terminarem.

15.1) Pré Grelha, local antes da grelha onde os participantes aguardam a chamada.

15.2) Grelha, ou linha de partida, é composta ou não por barreira, em que o arranque é dado por queda da barreira, mas também pode ser bandeira ou semáforo.

15.3) Formação de grelha deve ser antecedida do pré grelha, e foi explicada no ponto anterior "14)".

15.4) Parque fechado é o local onde os pilotos até ao 5º lugar devem aguardar após terminar a sua manga.

15.5) A retirada das motas do parque fechado é permitida após 25 minutos obrigatórios de permanência após a 2ª manga, ou por indicação do diretor, o contrário pode gerar automaticamente uma verificação técnica.

16 Classificação final do Troféu

Em cada classe será reconhecido o Campeão, o Vice, e o Ante-vice.

16.1) Classificação final será o resultado dos pontos amealhados ao longo do troféu na classe em que se inscreveu, e que no final não será descartado qualquer resultado.

16.2) Em caso de empate será atribuído o título ao participante que tenha obtido o **maior número de vitórias**.

16.3) Caso o empate persista será usado o ranking do ano, **o número de vitórias e mais os pódios**.

16.3.1) O ranking poderá ser usado no futuro para outros fins, como a chamada para a grelha no primeiro evento do ano!

16.4) Em caso que persiste de empate pontual! **O último critério** a usar será o melhor na **última manga**.

16.5) A classificação final para atribuição do título de campeão implica no mínimo a realização de 2 eventos, mínimo de 3 mangas, e obrigatoriamente terá de ter 2 organizações distintas assim como 2 pista distintas.

16.6) A classificação final para atribuição do título de campeão, no caso de uma só organização, ou utilização de uma única pista (mesma localização, independentemente o percurso) realização de 3 eventos ou 5 mangas.

16.7) Não está prevista a impossibilidade de um participante voltar a participar na mesma classe.

Assim sendo o participante para poder fazer a defesa do título! Exclusão para infantis em que a idade supere a classe.

17 Título e Placa de Reconhecimento

Este procedimento será executado em gala de atribuição dos títulos.

17.1) Campeão, aquele que obteve o maior número de pontos ou último a vencer.

17.2) Vice-campeão, quem obteve o maior número de pontos a seguir ao campeão.

17.3) Ante-Vice-Campeão o que obteve o maior número de pontos a seguir ao vice-campeão.

17.4) Atribuição de números é reservada à ASPBA, mas proposta pelos participantes.

17.5) Será disponibilizado o número "**1**" ao participante no top do ranking! E depois sucessivamente. Posteriormente terá atenção os Campeões do ano anterior!

18 Equipas.

A sua composição ou entendimento desta.

18.1) Considera-se integrantes numa equipa, os participantes e auxiliares de equipa (mecânicos, encarregados de educação, familiares, amigos ou simpatizantes da mesma).

18.2) Os participantes podem ter auxiliares junto à pista, mas **NÃO DENTRO DESTA**.

18.3) As equipas cujos elementos, que por motivos diversos e alheios ao bom desenrolar da corrida, ocupem a pista dificultando ou penalizando a passagem de outros participantes, **incorrem de sanções**, que podem ir desde avisos verbais ou escritos, penalizações pontuais ou mesmo, nos casos mais graves, à desqualificação do participante.

18.4) Cada equipa é máxima responsável pelos seus bens materiais enquanto estiverem dentro dos recintos dos eventos. A ASPBA assim como a entidade organizadora recusa terminantemente qualquer responsabilidade por material extraviado ou eventualmente furto.

19) Sinalética

A sinalética será efetuada com bandeiras de diversas cores, as quais significa:

19.1) Bandeiras ou semáforo

19.1.1) Amarela – Perigo, abrande não é permitido ultrapassar o participante que segue á sua frente, se este se mantiver em andamento.

19.1.1.1) Não deve, no entanto, parar, mantendo apenas um ritmo mais cauteloso.

19.1.1.2) Caso ocorra alguma ultrapassagem depois da primeira bandeira apresentada, terá de restituir a posição anterior.

Caso não o faça ocorre numa penalização tipo "stop and go" de 5 Segundos ou numa penalização de um lugar no fim da manga. O local preferencial para o stop / go será a linha de meta, ou grelha de partida.

19.1.2) Vermelha – o evento foi **suspenso ou terminou**, os participantes devem abandonar a pista e aguardar pela decisão da direção de prova.

Semáforo vermelho antes do arranque ou linha de meta, não pode arrancar.

19.1.2.1) Bandeira vermelha ou semáforo vermelho, significa que o percurso se encontra vedado aos participantes.

19.1.2.2) Caso se tenha cumprido 50% do tempo previsto é dado como terminado!

19.1.2.3) Caso não se tenha atingido 50% do previsto, tem de se recomeçar de novo.

19.1.3) Negra – a prova **terminou** para o participante que lhe é **mostrada**.

19.1.3.1) Entrou em contradição com o regulamento.

19.1.3.2) Efetuou + de 2 falsos arranque.

19.1.3.3) A sua conduta dentro da pista está pondo os demais participantes em perigo.

19.1.4) Azul – deve ceder passagem ao (s) participante (s) que o persegue. (Não está previsto o seu uso)

19.1.5) Verde – ou sem bandeira O percurso está livre ou semáforo verde a pista está aberta pode circular!

19.1.6) Xadrez – fim do evento.

19.2 Sinalética com placas

A sinalética será efetuada com sinais rígidos, os quais significam:

19.2.1) 15" – Faltam menos de 15 Segundos para o início.

19.2.2) 5" – Falta menos de 5 Segundos pode iniciar-se qualquer instante.

19.2.3) 2 V – Faltam duas voltas para que seja exibida a bandeira!

19.2.4) 1 V – última volta.

20) Intervenções técnicas.

São consideradas manobras perigosas pelo qual devem ser feitas exclusivamente em local apropriado.

20.1) Qualquer participante durante o evento pode parar para intervenção técnica, para tal terá de sair da pista (lateralmente), de forma a não se colocar em perigo a ele e demais participantes. E ao retomara a pista deverá fazê-lo no mesmo onde saio. Ou de forma que não se possa considerar ter benefício no ato.

20.2) Os reabastecimentos ou intervenções mecânicas mais complexas terão de ser efetuadas nas boxes, e a entrada em pista terá de ser obrigatoriamente a linha de partida ou local próximo de onde saio.

20.3) A Substituição de um motociclo durante o decorrer da manga é permitida apenas na classe Infantis A & B / Cadetes, o que pode permite terminar a manga com outro motociclo equivalente ou inferior ao da classe desde que o número de participantes não supere os 9 participantes.

20.3.1) A troca de motociclo implica a penalização de uma volta, no final.

20.3.2) Caso de troca o piloto ou assistente devera comunicar a direção de prova.

20.3.3) Com a troca implica uma paragem (STOP AND GO) após á linha de partida juntou ao diretor de prova.

20.3.4) Se o piloto não efetuar o “STOP AND GO”, será adicionado outra volta de penalização. Total de 2 volta de penalização no final.

20.4) Qualquer participante pode trocar de motociclo em mangas diferentes desde que o motociclo esteja verificado e seja de características idênticas ou inferiores ou exigido.

20.5) Caso de avariar do motociclo, o participante pode tentar pontuar desde que tenha cumprido 50% das voltas. Para tal pode levar o motociclo á mão e passar a linha final, deverá fazê-lo com o capacete.

20.5.1) Sempre que um participante para terminar tenha de efetuar um corte de pista, será atribuído ao mesmo o último lugar na manga, independentemente do nº de voltas.

20.5.1) Para situações com mais de 1 participante com avaria será verificado número de volta para fugir ao último lugar.

21) Inspeções Técnicas

A de verificações técnicas que implique desmontagem do motor só será efetuada após a 2ª manga.

Sendo que as verificações de cilindrada a 1 dos primeiros 5 classificados por sorteio.

21.1) Motores 2 tempos o retirar da colaça a fim de verificar cilindrada.

21.2) Pit Bikes caso de queixa ou indicação da direção de prova, caso esta assim o entenda (obrigatório levar cavalete e manta ecológica por parte do participante).

21.3) Pit Bikes verificação do curso máximo da forqueta (indicação da abraçadeira).

21.4) O peso ou lastro nas situações específicas. (é da responsabilidade do participante, comprovar o mesmo caso venha a ser exigido).

21.5) A publicidade.

21.6) Retirado o dispositivo eletrónico caso exista.

21.7) O retirar da mota do parque fechado sem ordem, implica a verificação técnica.

21.8) Os Participantes prevaricadores podem incorrer na desqualificação na manga.

21.8.1) Os participantes reincidentes incorrem na desqualificação no evento.

21.9) Após saída do parque fechado não á direito a reinspecção.

21.10) A estadia da mota no parque fechado não poderá superar 10 minutos sem vistoria.

21.11) Os pilotos após colocação da mota no parque fechado devem até ordem de as podem retirar.

21.12) É proibido a presença no parque fechado de outros elementos que não seja o piloto e seu assistente.

22) Responsabilidade assegurada

Seguro de acidentes pessoal.

22.1) É exigir ao participante o pagamento de um seguro de acidentes pessoais, para tal é necessário o prévio pagamento antes do evento.

22.2) Para usufruir do seguro, em caso de acidente, é necessário pagar a franquia do seguro para as despesas hospitalares e demais entidades envolvidas.

22.3) Em caso de acidente, a responsabilidade de da franquia é do participante, e a ativação do seguro de acidentes pessoais, é responsabilidade da ASPBA, sempre que seja esta a titular da apólice.

22.4) A ASPBA assim como a Organizadora do evento, declinam a responsabilidade do pagamento da franquia de seguro, após episódio hospitalar. Todos os valores hospitalares ou qualquer outro valor, resultante de qualquer episódio, fruto da participação em eventos do trofeu, é suportado em exclusivo do utente hospitalar.

22.5) No caso do participante possui outro seguro de acidentes pessoais, é indiferente. A ASPBA não o pode apresentar ás autoridades, nem ativar outro seguro.

22.6) As coberturas deste tipo de seguro serão as mínimas exigidas por lei, e tem franquia a liquidar pelo utente / participante lesionado. (perguntar pelas mesmas).

22.7) Para poder organizar um evento do trofeu ASPBA, as organizações terão de contratar um seguro de responsabilidade civil, para com o público por acidentes provocados pelos participantes aos espectadores.

Cabe em exclusivo as organizadoras assegura a contratação de seguro com as coberturas de acidentes de participantes como publico.

22.8) Todos os participantes que se inscreveram e recusem ter seguro terão de apresentar um termo de responsabilidade emitido por um advogado e com as assinaturas reconhecidas por tribunal, notário ou equivalente.

23) Reclamações

As reclamações dos participantes ou equipa têm **obrigatoriamente** de ser apresentadas **por escrito**.

23.1) As reclamações a outros pilotos, terão sempre como mínimo de apresentar 2 testemunhas (pilotos) ou um comissário de pista. E conforme regulamento é de 30 minutos após o final da manga!

23.2) As reclamações verbais serão consideradas desabafos! (e como não apresentam testemunhas desde logo invalidas). Serão considerados como alertas para futuras queixas, embora seja o júri a decidir o conteúdo da queixa.

23.2.1) O piloto terá de preencher o formulário e expor de forma abreviada do sucedido!

23.3) Reclamações de ordem **técnica** terão de ser acompanhadas por caução em cheque visado ou dinheiro, no valor de 100,00€, (entregar a um mecânico) e a sua restituição só será efetiva caso se comprove a sua veracidade. (Nota: só será verificado, o previsto no regulamento). Caso contrário o reclamante perde o valor da Caução.

23.3.1) Caso **não se verifique** qualquer irregularidade, o participante inspecionado **recebe 50%** do valor da **caução** (montagem fica a seu cargo).

§ UNICO § Não invalida uma prévia discussão com a direção do Evento onde se espera fazer prevalecer o bom senso.

24) Sanções.

24.1) Só serão consideradas as reclamações ou as resoluções da direção após findar o evento.

É vinculatório que só serão consideradas aquelas que encontrem descritas e mencionadas no regulamento. Terão de estar devidamente identificadas por escrito, com testemunhas podem também não é impeditivo apresentar vídeo, e dentro do tempo útil definido para reclamar.

24.2) Todas as decisões que não constem no regulamento a direção terão de deliberar sob as mesmas.

Mas nunca será uma decisão com efeito resultante numa penalização.

Poderá ser feita uma adenda ou regulamento a fim de futuro ser considerado.

24.3) É deliberado todas as Intervenções que impliquem violência, física ou verbal, por parte de pilotos, familiares ou elementos identificados como pertencente á equipa do piloto. Assim como será deliberado, toda e qualquer queixa apresentada contar elementos da ASPBA, da direção de prova, ou contra elementos da organizadora.

Lembramos que incorrem em sanções diretas, não carece de informe, muito detalhado!

24.4) A reclamação que não seja possível averiguar, ou comprovar por defeito será sempre declarado de inconclusivas.

24.5) O que pode resultar das sanções a aplicar: (avisos, penalizações, expulsões ou ser banido).

Aviso, nunca são emitidos mais do que a 3 ao longo da temporada, não resulta em penalizações, desde que não atinja esse número, pois no 3º implica uma penalização.

Penalização Ligeira, penalização a perca de 1 posição na classificação da manga ou pontos de 1 a 20 pontos.

Penalização moderada, está associada à inspeção técnica (motor fora do regulamento) e resulta no mínimo na desqualificação de uma manga.

Penalização Grave, Fruto de violência física ou verbal contra um piloto, elemento da direção de prova, da ASPBA ou elemento da organizadora. Resulta sempre na perca de pontos em uma ou nas duas mangas.

Muito grave, consequência da repetição de infrações. Reincidentes em desacatos, insultos ou atos de violência, ou atentados consumados à integridade física.

Consequência: expulsão e inibição de participar durante um ano!

Pode inclusive resultar numa participação criminal nas devidas instâncias!

Se tratar de um elemento reincidente, inclusivo pode **ser banido**.

24.6) Como é feito a apreciação de um participante:

1º Verificado se foi feita a queixa dentro do tempo útil.

2º Verificado se apresenta testemunhas.

3º Convoca-se um grupo de jurados e um juiz.

4º Expõe-se o sucedido, sempre que existam fotos ou vídeo serão analisados.

5º Cada jurado vota e em caso de empate o juiz decide.

6º num prazo máximo de 48 horas será apresentada a decisão, na rede social facebook, no grupo ou no site da ASPBA.

24.7) A composição do coletivo (jurados + juiz).

24.7.1) Será constituído um júri e jurados, composto por número ímpar mínimo de 3 elementos e no máximo 7 elementos.

24.7.1.1) “Mínimo - três elemento” será composto Juiz e 2 jurados.

Pode ser composto por elemento da organizadora, um participante ou um elemento da ASPBA.

24.7.1.2) “Standard – cinco elemento” será composto por Juiz e 4 jurados.

Podem ser elementos da organizadora, da ASPBA, participante / piloto ou pessoa idónea!

24.7.1.3) “Máximo – 7 elementos” será composto por Juiz e 6 jurados que serão

elementos, da organizadora, da ASPBA, participantes / pilotos e pessoas idóneas!

24.8) Será votado a sansão em forma de questionário composto por três perguntas!

A) O Piloto não agido de forma ilegal está conforme as regras “**nada**”!

B) O piloto agido de forma menos correta devera levar um “**Aviso**”!

C) O Piloto agido deliberadamente de forma antidesportiva “**Sancionado**”!

A Votação poderá ser composta caso exista elementos exteriores.

24.9) O resultado da votação pode a resposta por maioria! Ou pode que se tenha de repetir para apura opções mais votas! E o resultado será:

A) Será considerada infundada a queixa. No caso **nada** recai sobre o piloto!

B) O piloto terá no seu currículo um **Aviso** ao fim da 3ª será sancionada!

C) A Associação reunirá e deliberará sobre a **sanção a aplicar**!

As Penalizações, ou expulsão de um determinado participante, será tomada por um coletivo num prazo máximo de 48h. O seu registo será tornado público nomeadamente nas redes sociais.

Recordemos que a sanção aos pilotos pode ser originada por elementos identificados como pertencentes à equipa se envolveram em distúrbios!

§ UNICO Para executar uma sanção, muito grave será necessário a presença da direção da ASPBA, mais um elemento da organizadora!

Para poder ser efetuado o julgamento terá de ser convocado um mínimo de 2 jurados mais juiz.

25) Clausula Legal

Para participar implica igualmente ter lido, compreendido e respeitar os compromissos do regulamento.

É obrigatório a presença dos pais / tutores dos os participantes menores de 18 nos eventos.

Com a Inscrição fica implícito que autorizar a ASPBA "promotora ou como organizadora" do evento a fazer gravação total ou parcial da participação através de fotografias, filmes, televisão, rádio, vídeo ou qualquer outro meio.

A Cedência dos direitos relativos à participação comercial e de publicidade que considerem oportuno, sem direito a qualquer compensação económica.

Cedência do uso de dados recolhidos para futuro contacto.

Aceitar a política de privacidade e de proteção de dados pessoais e autorizar a ASPBA a tratar os dados, sem prejuízo da sua confidencialidade, assegurando uma utilização em função do objeto e compatível com os fins da recolha.