



REGULAMENTO TROFÉU NACIONAL FLAT TRACK

2021

## ÍNDICE

1. CONDIÇÕES GERAIS, OBRIGAÇÕES E RESPONSABILIDADE
2. REQUISITOS
3. OFICIAIS E PROCEDIMENTOS
4. JÚRI
5. MOTOS ADMITIDAS
6. CLASSES
7. PILOTOS ADMITIDOS
8. INSCRIÇÕES
9. NÚMEROS DE COMPETIÇÃO
10. REGULAMENTO PARTICULAR
11. VERIFICAÇÕES DOCUMENTAIS
12. VERIFICAÇÕES TÉCNICAS
13. TREINOS E QUALIFICAÇÃO PARA AS ELIMINATÓRIAS E PARA A FINAL
14. GRELHA DE PARTIDA
15. CORRIDAS
16. PROCEDIMENTO DE PARTIDA
17. INTERRUPTÃO DE UMA CORRIDA E NOVA PARTIDA
18. SINAIS – BANDEIRAS
19. COMPORTAMENTO DURANTE AS SESSÕES DE TREINOS E A CORRIDA
20. FINAL DA CORRIDA E CLASSIFICAÇÃO
21. COMPORTAMENTO À CHEGADA
22. PONTUAÇÕES E CLASSIFICAÇÃO NO TROFÉU
23. PROTESTOS E RECLAMAÇÕES
24. RECURSO

## 1. CONDIÇÕES GERAIS, OBRIGAÇÕES E RESPONSABILIDADE

Todos os eventos ou provas (manifestações desportivas) do Troféu Nacional Flat Track (TNFT) devem respeitar e cumprir os seguintes códigos e regulamentos (doravante e no seu conjunto referidos como “Regulamentação de Flat Track”):

- Regulamento Particular do evento (RP);
- Regulamento do Troféu Nacional Flat Track;
- Código Desportivo FMP;
- Regulamento Disciplinar FMP;
- Código Médico FMP;
- Regulamento Antidopagem FMP;
- Código Ambiente FMP;
- Regulamento de Prevenção de Manifestações de Violência no Motociclismo;
- Regulamento de Imagem FMP.

O Regulamento do TNFT estabelece o quadro regulamentar aplicável a todos os eventos do TNFT e compreende, sob a forma de anexo, o regulamento técnico das classes do TNFT.

A regulamentação desportiva e técnica que vigora é a que está publicada no site oficial da Federação de Motociclismo de Portugal (FMP) ([www.fmp.pt](http://www.fmp.pt)).

Todos os pilotos, equipas e seus elementos, promotor, organizadores, oficiais e outros participantes nos eventos do TNFT comprometem-se a respeitar e cumprir a “Regulamentação de Flat Track”, e aceitam submeter-se à jurisdição e poder disciplinar da FMP.

É da responsabilidade de cada piloto garantir que todas as pessoas envolvidas na sua participação no evento cumprem a “Regulamentação de Flat Track”, podendo o piloto ser penalizado pelo comportamento indevido dessas pessoas.

Os pilotos, os elementos das suas equipas, e demais intervenientes nas provas do TNFT exoneram a FMP, o Organizador, bem como os seus colaboradores ou representantes, de qualquer responsabilidade por qualquer perda, dano ou lesão corporal que possam sofrer, ou causar a terceiros, no decurso ou em consequência dos eventos do TNFT, renunciando ao eventual direito de reclamação ou ação.

Os pilotos, os elementos das suas equipas, e demais intervenientes nas provas do TNFT reconhecem e concordam que participam nas provas do TNFT por sua própria conta e risco e assumem toda a responsabilidade por qualquer perda, dano ou lesão corporal que possam sofrer, ou causar a terceiros, no decurso ou em consequência das provas do TNFT.

O Regulamento do Troféu Nacional de Flat Track inclui o seguinte anexo:

Anexo 1 – Regulamento Técnico – Troféu Nacional de Flat Track

Anexo 2 – Esquema de apuramento para a Eliminatória 2 e para a Final

## 2. REQUISITOS

### 2.1. Percurso

a. O percurso terá de ser homologado pela FMP, deverá ter um piso de natureza desagregada e de inertes de granulometria pequena (terra batida, saibro, areia, pó de pedra, etc), com um perímetro entre 200 e 1600 metros, com o formato oval, com duas retas de igual tamanho e duas curvas à esquerda de 180º de raio semelhante.

b. A largura no ponto mais estreito do percurso não deverá ser inferior a 6 metros (largura utilizável). A reta de meta terá uma largura mínima de 8 metros e a distância da linha de meta à primeira curva não deverá ter menos de 30 metros nem mais de 100 metros. O espaço vertical livre entre a pista e todo o obstáculo superior (ponte, árvores, etc.) não deverá ser inferior a 3 metros.

## **2.2. Inspeção do Circuito**

a. O Organizador do evento deverá proporcionar à FMP uma inspeção ao circuito onde deseja realizar a manifestação desportiva.

b. Para esta inspeção, o Organizador do evento deverá apresentar uma planta do circuito com: localização do Secretariado; plano de Segurança Médica e posicionamento dos meios; indicação das vias de entrada e de saída do parque de trabalho; localização das instalações sanitárias para pilotos e para o público; indicação dos locais para o público; serviços de alimentação e outros julgados necessários para a realização da manifestação desportiva.

## **2.3. Segurança**

Os eventos que constituem o TNFT são realizados em terrenos preparados para o efeito e devem garantir o seguinte:

a. As zonas de partida, chegada, parque de trabalho bem como todas em volta do percurso devem estar delimitadas e protegidas de forma a impedir a entrada do público.

b. As zonas de público devem estar delimitadas, protegidas e afastadas do percurso o suficiente para garantir a segurança do público e dos pilotos.

c. A segurança passiva do circuito deve ser garantida por materiais adequados.

## **2.4. Segurança Médica**

O Organizador deverá providenciar o seguinte dispositivo mínimo de segurança médica:

a. Um Chefe de Serviços Médicos (Médico-Chefe) responsável dos meios médicos e paramédicos. O seu contacto direto deve constar no regulamento particular da prova.

b. Equipas de socorro apeadas, dispostas ao longo do circuito, compostas no mínimo por dois elementos com formação em socorrismo ou técnicas de emergência médica, em número e nos locais referidos no relatório de homologação do circuito, devendo estar equipados com maca, material de primeiros socorros e comunicação via rádio.

c. Um veículo tipo C – ambulância de suporte básico de vida.

d. Um veículo tipo B – ambulância de suporte avançado de vida, que deverá assegurar a eventualidade de centro de reanimação móvel.

e. Sistema de comunicações rádio com canal dedicado e com acesso ao Diretor de Prova.

## **2.5. Parque de Trabalho (Boxes)**

a. O parque de trabalho tem de ser delimitado e deve ter espaço suficiente para albergar os pilotos participantes na corrida e respetivos assistentes. Este Parque serve para a assistência antes, durante e depois das mangas da corrida.

b. O parque de trabalho deve ter pelo menos dois acessos: um de entrada vindo da pista e outro de saída para a pista.

## **2.6. Zona de Partida – Grelha de partida**

a. A grelha de partida é formada por várias linhas equidistantes de 5 metros, tendo cada linha 2 posições e com uma distância de 1,5 metros entre cada posição da mesma linha.

b. A *pole position* é definida no relatório de homologação do circuito.

c. O número de participantes admitidos às sessões de treinos e às corridas está definido no relatório de homologação do circuito.

d. A organização deverá disponibilizar um espaço para apresentação de tempos aos pilotos durante os treinos e corridas. Este espaço deverá ser visível por parte dos pilotos e deverá ter espaço para acomodar dois representantes de cada piloto, desde que devidamente identificados.

## **2.7. Comissários de Pista**

a. A presença de comissários de pista, nos postos de sinalização e de intervenção, em número e nos locais definidos no relatório de homologação do circuito. A idade mínima para os comissários é de 16 anos.

b. Cada posto de Comissários deverá ter o seguinte material:

- um conjunto de bandeiras;
- vassouras;
- extintor;
- pó absorvente;
- rádio;
- caneta e folhas de relatório.

c. Deve ser nomeado um chefe de pista (responsável pela manutenção da pista e auxílio aos comissários) que deverá estar em contacto com o Diretor de Prova e com o Delegado da FMP.

## **2.8. Serviço de Cronometragem**

Um serviço eletrónico de cronometragem com capacidade de medição até ao milésimo de segundo. O sistema de cronometragem é obrigatoriamente por “transponders” e poderá estar associado a um sistema que permita a visualização dos dados em tempo real.

## **2.9. Sistema de comunicações**

Um sistema de comunicações rádio eficiente e funcional.

## **2.10. Área administrativa**

a. Um espaço, coberto e fechado para o Secretariado necessário à preparação e ao acompanhamento da manifestação desportiva;

b. Uma sala para as reuniões do Júri, com o material adequado ao efeito e, se possível, equipada com monitores de TV que, pelo menos, apresentem os dados emitidos pelo sistema de cronometragem;

## **2.11. Seguro de responsabilidade civil**

O Organizador, deverá contratar um seguro de Responsabilidade Civil para prova desportiva motorizada, que cumpra a legislação em vigor para este tipo de eventos, nomeadamente o disposto nos artigos 12º e 13º do Decreto lei 291/2007, de 21 de Agosto.

## **3. OFICIAIS E PROCEDIMENTOS**

A direção, supervisão e acompanhamento do evento é assegurada pelos oficiais de prova a seguir indicados:

- Delegado da FMP;
- Comissário Desportivo;
- Diretor de Prova (*Clerk of Course*);
- Comissário Técnico;

- Secretário;
- Chefe da equipa de cronometragem;
- Relações com os concorrentes;
- Outros Oficiais.

### **3.1. Delegado da FMP**

O Delegado da FMP é titular de licença desportiva de diretor de prova e compete-lhe:

- a. presidir às reuniões do Júri;
- b. assegurar o cumprimento da “Regulamentação de Flat Track”;
- c. supervisionar todos os aspetos relacionados com a segurança;
- d. fixar as horas das reuniões do Júri, convocar reuniões extraordinárias e definir a agenda;
- e. convidar para participar nas reuniões do Júri, sem direito a voto, quem entender adequado.

### **3.2. Comissário Desportivo**

O Comissário Desportivo é um elemento com licença desportiva de diretor de prova ou de oficial FMP que a convite do Organizador do evento deve assegurar que a “Regulamentação de Flat Track” é respeitada.

### **3.3. Diretor de Prova (*Clerk of the Course*)**

O Diretor de Prova é indicado pelo Organizador do evento. É titular de licença desportiva de diretor de prova FIM e compete-lhe:

- a. assegurar que o circuito está em boas condições e que todos os imperativos legais para a realização do evento estão cumpridos;
- b. assegurar que os comissários, serviços de segurança e médico estão nos locais indicados no relatório de homologação até 10 minutos antes do horário de início das atividades de cada dia do evento;
- c. realizar com o Delegado da FMP uma volta de inspeção ao circuito antes do início das atividades de cada dia e com o dipositivo mencionado em b. *supra*;
- d. propor ao Júri que um piloto, por razões de segurança, não participe no evento;
- e. fazer cumprir com a “Regulamentação de Flat Track”;
- f. receber os protestos e as reclamações e remetê-los sem demora ao Júri;
- g. receber os relatórios dos oficiais, bem como todos os dados necessários para apresentar o seu relatório ao Júri;
- h. quando entender necessário e em qualquer momento do evento, solicitar a um piloto que se submeta a um exame médico e fazer chegar o resultado desse exame ao Júri;
- i. aprovar, assinar e mandar publicar, com indicação da hora, os resultados provisórios (treinos, *warm-up*, grelhas de partida e corridas) do evento;
- j. atuar como *starter*.

### **3.4. Comissário Técnico**

O Comissário Técnico é indicado pelo Organizador do evento. É titular da licença desportiva de comissário técnico FIM e compete-lhe:

- a. verificar que as motos e os equipamentos dos pilotos estão conforme o definido nos regulamentos aplicáveis;

- b. comunicar o resultado das suas verificações ao Delegado da FMP.

### **3.5. Secretário**

O Secretário é indicado pelo Organizador do evento e compete-lhe:

- a. providenciar que os elementos do Júri são adequadamente assistidos durante o evento;
- b. secretariar as reuniões do Júri;
- c. manter atualizado o Quadro Oficial;
- d. controlar as presenças no briefing.

### **3.6. Chefe da equipa de cronometragem**

Os principais deveres do chefe da equipa de cronometragem são:

- a. No final de cada sessão de treinos entregar ao Diretor de Prova um registo ordenado, por ordem crescente, do melhor tempo por volta de cada piloto.
- b. No final da última sessão de treinos cronometrados entregar ao Diretor de Prova um registo com o conjunto dos tempos das sessões de treinos cronometrados ordenado por ordem crescente do melhor tempo por volta de cada piloto.
- c. No final de cada corrida entregar ao Diretor de Prova um registo com a classificação da corrida, de acordo com o definido no artigo 20º, complementado com a indicação do melhor tempo por volta de cada piloto e com o tempo que cada piloto demorou para completar a corrida.
- d. Entregar no Secretariado o registo dos tempos realizados pelos pilotos em cada volta (volta-a-volta) nas sessões de treinos, *warm-up* e na corrida.

### **3.7. Relações com os Concorrentes**

O Relações com os Concorrentes tem como principais tarefas prestar informações aos pilotos e manter com eles um papel de concertação, nomeadamente:

- a. Responder às questões dos pilotos e equipas;
- b. Dar informações complementares, relativas à regulamentação e ao desenrolar da corrida;
- c. Auxiliar o Júri e o Diretor de Prova em todos os processos de notificação e convocação de pilotos;
- d. Evitar que cheguem ao Diretor de Prova quaisquer pedidos que possam encontrar solução satisfatória através das suas explicações precisas. Excluem-se desta ação, os casos de reclamação e protesto.

### **3.8. Outros oficiais**

Médico chefe e outro pessoal técnico de saúde, comissários de pista, de parque de trabalho e pessoal de segurança necessários para que o evento decorra de forma eficiente e fluída.

## **4. JÚRI**

4.1. O Júri é composto pelos seguintes oficiais:

- a. Delegado FMP, que preside às reuniões
- b. Director de Prova (*Clerk of the Course*)
- c. Comissário Desportivo
- d. Comissário Técnico (sem direito de voto)
- e. Médico Chefe (sem direito de voto)

4.2. As decisões do Júri são tomadas por votação por maioria simples. Em caso de empate o Presidente do Júri tem voto de qualidade.

4.3. O quórum para uma reunião do Júri é de 3 (três) elementos votantes.

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

4.5. O Júri tem as seguintes funções:

- a. assegurar que o evento se realiza de acordo com as regras e procedimentos estabelecidos na “Regulamentação de Flat Track”;
- b. aprovar emendas ou aditamentos ao Regulamento Particular e certificar que estes são divulgados aos pilotos e equipas;
- c. receber os relatórios dos vários oficiais de prova referentes, nomeadamente, às verificações documentais e técnicas, treinos e corridas;
- d. decidir sobre os protestos e reclamações apresentados durante o evento;
- e. cancelar o evento, no todo ou em parte, por razões de segurança;
- f. recusar a participação de um piloto no evento por razões de segurança;
- g. homologar as classificações das corridas.

## 5. MOTOS ADMITIDAS

São admitidas as motos que cumpram com as especificações técnicas contidas no anexo técnico.

Um piloto só pode apresentar uma moto nas verificações técnicas.

## 6. CLASSES

O TNFT 2021 compreende as seguintes competições e classes:

Troféu	Classe	Subclasse
Troféu Nacional	Flat Track	Dirt Bike
		Tracker
		Power Bike
Troféu Nacional	Mini Flat Track	Pit Bike
		50's
	Hobby	

## 7. PILOTOS ADMITIDOS

7.1. O TNFT é um Troféu Open e nas competições das classes do TNFT podem participar os pilotos titulares de Licença Desportiva Geral ou de Supermoto ou de Velocidade ou de Motocross emitida pela FMP e os pilotos estrangeiros titulares de licença internacional FIM ou de licença desportiva de Supermoto da respetiva federação nacional acompanhada da autorização de participação (*start permission*).

7.2. A Classe HOBBY, destina-se exclusivamente a pilotos sem licença desportiva da FMP, Geral ou de qualquer modalidade, na época desportiva em curso ou em qualquer das três épocas desportivas anteriores. Os pilotos podem efetuar a inscrição no próprio dia da competição, com a simultânea

contratação de seguro desportivo obrigatório (cf. artigo 42º da Lei 5/2007 e artigo 15º do Decreto-Lei 10/2009), assegurando e declarando expressamente que não têm quaisquer contra-indicações para a prática desta atividade desportiva. Esta categoria apenas tem classificação em cada prova com um mínimo de cinco pilotos à partida, não pontuando para nenhum troféu

### 7.3. Idades

As idades mínima e máxima para a participação nas classes do TNFT é a seguinte:

Troféu	Classe	Subclasse	Idade	
			Min.	Max
Troféu Nacional	Flat Track	Dirt Bike	16 anos	
		Tracker		
		Power Bike		
Troféu Nacional	Mini Flat Track	Pit Bike	8 anos	
		50's	8 anos	
	Hobby		16 anos	

**7.3.1.** Os limites mínimos e máximos de idade reportam-se à idade do piloto no dia 1 de janeiro do ano do Troféu.

**7.3.2.** Pilotos com idade superior a 50 anos devem juntar ao pedido da licença desportiva o atestado médico de aptidão para a prática desportiva de motociclismo, em impresso do IPDJ, incluindo eletrocardiograma de esforço.

## 8. INSCRIÇÕES

**8.1.** No boletim de inscrição devem constar os nomes do piloto e dos elementos da sua equipa, bem como a indicação de quem representa o piloto perante o Diretor de Prova quando ele estiver em competição (treinos, *warm-up* e corrida).

**8.2.** O valor máximo da taxa de inscrição para as classes do TNFT é de 30,00€ (trinta Euros) e para os participantes da classe Hobby de 50,00€ (cinquenta Euros).

**8.3.** O valor da inscrição deve ser pago até às Verificações Documentais.

**8.4.** Os boletins de inscrição têm de ficar arquivados e disponíveis no Organizador do evento, para consulta posterior.

## 9. NÚMEROS DE COMPETIÇÃO

**9.1.** O número 1 está reservado para os Vencedores dos Troféus da época transata. O número escolhido por cada piloto deverá ser solicitado e registado junto do Promotor/FMP.

**9.2.** O número escolhido pelo piloto deve ser utilizado durante todo o TNFT.

**9.3.** O detalhe do número de competição consta do regulamento técnico.

## 10. REGULAMENTO PARTICULAR

**10.1.** O Regulamento Particular é o documento emitido pelo Organizador do evento regulamentando os seus detalhes.

**10.2.** O horário do evento e o boletim de inscrição são anexos ao Regulamento Particular.

**10.3.** Nenhuma disposição deste Regulamento pode ser revogada pelo Regulamento Particular ou pelos seus aditamentos.

**10.4.** O Regulamento Particular tem de ser apresentado para aprovação pela Comissão de Supermoto da FMP até 15 (quinze) dias antes da realização do evento. Após a aprovação do Regulamento Particular só a Comissão de Supermoto ou o Júri podem autorizar, sob a forma de aditamento, qualquer alteração.

## **11. VERIFICAÇÕES DOCUMENTAIS**

**11.1.** As verificações documentais são obrigatórias e decorrem de acordo com o horário indicado no Regulamento Particular.

**11.2.** As verificações documentais consistem: na verificação do boletim de inscrição que deverá ser assinada pelo piloto ou por um seu representante, se menor de idade; na finalização de qualquer assunto administrativo que ainda esteja pendente; no levantamento do *transponder* do Organizador do evento; na entrega ao piloto da ficha para as verificações técnicas; entrega dos passes de credenciação.

**11.3.** A apresentação da Licença Desportiva de Piloto e/ou Licença de Equipa é obrigatória, assim como identificação civil, para que a verificação administrativa possa ser feita.

**11.4.** Os pilotos que não se apresentem às verificações documentais no horário indicado para a sua classe no Regulamento Particular ficam sujeitos à aplicação de uma multa de €30,00 (trinta Euros). Além do pagamento desta multa os pilotos apenas poderão efetuar a respetiva verificação documental após autorização do Júri.

**11.5.** Os pilotos da classe Hobby têm de assinar o termo de responsabilidade.

## **12. VERIFICAÇÕES TÉCNICAS**

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

### **12.1. Verificações técnicas iniciais**

**a.** As verificações técnicas iniciais são obrigatórias e decorrem de acordo com o horário indicado no Regulamento Particular e incidem sobre a moto e equipamento do piloto, conforme Regulamento Técnico.

**b.** A apresentação de uma moto às verificações técnicas iniciais é a aceitação implícita pelo piloto da conformidade dessa moto com o Regulamento Técnico aplicável.

**c.** Só as motos aprovadas nas verificações técnicas iniciais podem participar nas sessões de treinos, *warm-up* e corrida.

**d.** Se forem detetadas infrações ao Regulamento Técnico e for intenção do piloto participar no evento uma nova verificação técnica pode ser marcada pelo Comissário Técnico, tendo em atenção que esta deve permitir a realização de pelo menos uma sessão de treinos cronometrados.

**e.** Um piloto só pode verificar 1 (uma) moto em cada classe.

**f.** É proibido dois pilotos verificarem a mesma moto.

**g.** O piloto que não se apresente às verificações técnicas iniciais no horário indicado no Regulamento Particular para a sua classe, fica sujeito à aplicação de uma multa de €30,00 (trinta Euros).

Além do pagamento desta multa o piloto apenas poderá efetuar a respetiva verificação técnica inicial após autorização do Júri.

## **12.2. Verificações técnicas finais**

- a.** No decorrer do evento, o Comissário Técnico pode propor ao Júri a verificação técnica de qualquer moto, a realizar no final da corrida.
- b.** No final da corrida o Comissário Técnico pode, por sua iniciativa, realizar a verificação técnica a qualquer das motos classificadas nos 3 (três) primeiros lugares da classe.
- c.** Toda e qualquer infração ao Regulamento Técnico, que rege a conformidade das motos, obriga à aplicação da penalização de desclassificação.

## **13. TREINOS E QUALIFICAÇÃO PARA AS ELIMINATÓRIAS E PARA A FINAL**

### **13.1. Treinos**

- a.** Só são admitidos nas sessões de treinos e *warm-up* as motos aprovadas nas verificações técnicas iniciais.
- b.** O Organizador do evento deve disponibilizar para cada classe uma sessão de treinos livres com a duração mínima de 10 minutos e uma sessão de treinos cronometrados com a duração mínima de 10 minutos, ambas limitadas a 10 pilotos por sessão.
- c.** No final de cada sessão de treinos e *warm-up* será afixado o resultado ordenado, por ordem crescente, do melhor tempo por volta realizado por cada piloto.

### **13.2. Qualificação para as eliminatórias (*heats*) e para a final**

- a.** O resultado dos treinos cronometrados qualifica para a primeira eliminatória (*heat*). Haverá duas eliminatórias e uma final. O resultado da primeira qualifica para a segunda e o desta para a final.

## **14. GRELHA DE PARTIDA**

**14.1.** O resultado dos treinos cronometrados ordena a colocação dos pilotos na grelha de partida para a primeira eliminatória, sendo atribuída a *pole position* ao piloto mais rápido no conjunto das sessões de treinos cronometrados. Os restantes pilotos são ordenados pelos outros lugares da grelha de partida por ordem crescente dos tempos obtidos

**14.2.** A *pole position* encontra-se no relatório de homologação do circuito.

**14.3.** O resultado da primeira eliminatória ordena a colocação dos pilotos na grelha de partida para a segunda e eliminatória e o desta ordena para a final conforme apresentado no Anexo 2 a este regulamento.

## **15. CORRIDAS**

**15.1.** Serão realizadas duas eliminatórias e uma final de 4 voltas cada para as Classes Flat Track e de 3 voltas cada para as Classes Mini Flat Track.

**15.2.** O sistema de apuramento para a segunda eliminatória e para a final de cada classe é o apresentado no Anexo 2 a este regulamento.

**15.3.** Poderá proceder-se à junção de classes (de performances próximas) na corrida, nomeadamente quando o número de pilotos de uma classe for reduzido.

## 16. PROCEDIMENTO DE PARTIDA

### 16.1. 5 minutos antes da hora de partida.

O semáforo colocado na zona de entrada para a pista exibe a luz verde, significando que a pista se encontra aberta para a volta de reconhecimento. Os pilotos saem um a um para a pista e realizam uma volta de reconhecimento, após a qual tomam a sua posição na grelha de partida.

Os pilotos não podem efetuar mais do que uma volta de reconhecimento.

Após o início da volta de reconhecimento um elemento da equipa de cada piloto desloca-se para a grelha de partida onde aguarda a chegada do seu piloto. Não são permitidos quaisquer trabalhos de reparação das motos na grelha de partida.

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

A volta de reconhecimento não é obrigatória.

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

### 16.2. 1 minuto antes da hora de partida.

É apresentada a placa de 1 MINUTO

Todos os pilotos devem estar na sua posição na grelha de partida com os motores a trabalhar e os elementos das equipas abandonam de imediato a grelha de partida.

Não é permitida qualquer assistência.

Um comissário estará à frente da grelha de partida empunhando uma bandeira vermelha.

**16.3.** O *Starter* indicará então ao comissário que se encontra no princípio da grelha de partida com a bandeira vermelha para se deslocar para o lado da pista.

As luzes vermelhas do semáforo da linha de partida serão então acesas entre 2 (dois) a 5 (cinco) segundos sendo dada a partida para a corrida pelo apagar das luzes vermelhas.

Todo o piloto que antecipe a partida ou que não esteja colocado dentro área que define a sua posição na grelha de partida será penalizado pelo Diretor de Prova.

A moto deve estar parada quando as luzes vermelhas do semáforo da linha de partida forem desligadas. A antecipação da partida, vulgarmente designada por FALSA PARTIDA, é definida pelo movimento da moto para a frente no momento em que as luzes vermelhas do semáforo da linha de partida forem desligadas.

No caso de um movimento menor e subsequente paragem quando as luzes vermelhas estiverem ligadas é o Diretor de Prova que decide se o piloto tirou vantagem com este movimento e se aplica uma penalização.

A penalização por FALSA Partida é uma penalização em tempo de 15 segundos.

**16.4.** Se após o sinal de partida uma moto ficar imobilizada na grelha de partida, os comissários de pista devem intervir de imediato empurrando a moto para pôr o motor a trabalhar. Se o motor não pegar, os comissários de pista devem empurrar a moto para o Parque de Trabalho, de modo a que os mecânicos possam intervir e solucionar o problema.

**16.5.** Se ocorrer um problema na grelha de partida que possa colocar em causa a segurança do procedimento de partida o *Starter* deve abortar o procedimento, pelo acender das luzes amarelas intermitentes do semáforo da linha de partida e os comissários de pista da grelha de partida devem

agitar a bandeira amarela. Os pilotos devem parar os motores das motos e um assistente por piloto pode entrar na grelha de partida. O procedimento de partida será retomado na placa de 1 minuto.

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

## **17. INTERRUPÇÃO DE UMA CORRIDA E NOVA PARTIDA**

### **17.1. Interrupção de uma corrida**

- a.** Se o Diretor de Prova decidir interromper uma corrida devido a um incidente ou à alteração das condições meteorológicas a bandeira vermelha será exibida na linha de chegada e em todos os postos de comissários e os semáforos apresentarão a luz vermelha. Os pilotos devem imediatamente abrandar e dirigir-se lentamente para o Parque de Trabalho.
- b.** Se uma corrida for interrompida durante a primeira metade da sua duração, uma segunda corrida terá lugar. Se as condições não permitirem realizar esta segunda corrida a atribuição de pontos decorrente da classificação da primeira corrida será reduzida a metade.
- c.** Se uma corrida for interrompida na segunda metade do tempo previsto, ela será considerada terminada. A classificação será a da última volta completa antes da volta de apresentação da bandeira vermelha e os pontos para o Troféu são atribuídos na sua totalidade.
- d.** Uma corrida só pode ser recomeçada uma vez. Se a corrida tiver de ser interrompida uma segunda vez e se ainda não se cumpriu metade do tempo previsto, será considerada nula e inválida para todos os efeitos.

### **17.2. Partida de uma corrida que foi interrompida**

- a.** O reinício de uma corrida deve ocorrer o mais rapidamente possível. Logo que os pilotos tenham regressado ao Parque de Trabalho o Diretor de Prova deve anunciar a nova hora do procedimento de partida.
- b.** Só são admitidos os pilotos classificados na primeira corrida e a grelha de partida é ordenada por esta classificação. É permitida a reparação das motos e o reabastecimento.
- c.** O número de voltas da segunda corrida é 2/3 da distância inicial da corrida.

## **18. SINAIS – BANDEIRAS**

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

### **18.1. Bandeiras e sinais luminosos utilizados para transmitir informações**

**18.1.1. Bandeira verde:** informa os pilotos que a pista está livre. Deverá ser exibida agitada:

- em todos os postos de comissários durante a primeira volta das sessões de treinos e de *warm-up*, na volta de reconhecimento e na volta de aquecimento;
- no posto de comissários que indica o final de uma zona de perigo sinalizada por bandeiras amarelas.
- na saída do Parque de Trabalho para informar que o acesso à pista está aberto;

**18.1.2. Luz verde:** no semáforo da saída do Parque de Trabalho informa o início das sessões de treinos e de *warm-up* e início da volta de reconhecimento.

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

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

**18.1.6.** Bandeira azul: informa um piloto que está prestes a ser ultrapassado e é mostrada agitada. Durante as sessões de treinos o piloto lento deve manter a sua trajetória e abrandar gradualmente para deixar passar o piloto mais rápido.

Durante a corrida informa um piloto que está prestes a ser dobrado (a perder uma volta) e que deve permitir a ultrapassagem na primeira oportunidade.

Esta bandeira deve, ainda, ser mostrada agitada a um piloto na saída do Parque de Trabalho quando existirem motos na pista em aproximação.

A infração a estes procedimentos incorre na penalização de multa ou de desclassificação.

**18.1.7.** Bandeira branca: informa os pilotos que falta 1 (uma) volta para do final da corrida. É exibida fixa na linha de chegada e ao nível da pista.

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

**18.1.9.** Bandeira de xadrez + Bandeira azul: estas duas bandeiras (a bandeira de xadrez agitada e a bandeira azul agitada) são mostradas agitadas na linha de chegada e ao nível da pista quando na última volta e antes da linha de chegada um piloto retardatário preceder de perto o primeiro classificado. Informam que a corrida terminou para o primeiro classificado e que o outro piloto, se cortar a meta antes do vencedor, para completar a corrida, deverá efetuar mais uma volta.

**18.1.10.** Luzes azuis intermitentes: no semáforo da saída do Parque de Trabalho indicam que é autorizada a entrada em pista e devem estar ligadas durante as sessões de treinos, *warm-up* e corrida

## **18.2. Bandeiras e sinais luminosos utilizados para transmitir informações e instruções**

**18.2.1.** Bandeira amarela: é exibida agitada e informa os pilotos que existe um perigo na pista ou junto à mesma, no sector onde se encontra exibida.

Os pilotos devem abrandar e preparar-se para parar e/ou seguir uma trajetória que pode não ser a usual. É proibido ultrapassar até ao posto de comissários onde for mostrada a bandeira verde.

Porém, se um piloto ultrapassar outro piloto num sector onde a bandeira amarela está a ser exibida deve de imediato levantar o braço e deixar passar o piloto envolvido. Neste caso não será aplicada qualquer penalização.

O incumprimento destas instruções resulta nas seguintes penalizações:

- a.** durante as sessões de treinos - anulação do tempo cronometrado na volta em foi cometida a infração;
- b.** durante a corrida - penalização em tempo;
- c.** podem, ainda, ser aplicadas pelo Júri outras penalizações (ex. multa).

Quando mostrada agitada na linha da grelha de partida, durante o procedimento de partida, informa que a partida foi retardada.

Esta bandeira deve, ainda, ser exibida agitada em todos os postos de comissários de pista na volta de inspeção ao circuito.

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

A infração a estes procedimentos incorre na penalização de multa ou de desclassificação.

Esta bandeira deve, ainda, ser mostrada estática na saída Parque de Trabalho quando a entrada em pista não for autorizada e na grelha de partida no final da volta de reconhecimento.

**18.2.3.** Luz vermelha: no semáforo da saída do Parque de Trabalho quando a entrada em pista não for autorizada.

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

**18.2.4.** Bandeira preta: informa que um piloto foi desclassificado. Deverá ser exibida agitada em todos os postos de comissários em conjunto com uma placa com o número desse piloto. O piloto em causa deve parar nas boxes no final da volta seguinte, não sendo autorizado o seu regresso à pista.

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

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

A infração a este procedimento incorre na penalização de multa ou de desclassificação.

Esta bandeira só será mostrada por ordem do Diretor de Prova.

## **19. COMPORTAMENTO DURANTE AS SESSÕES DE TREINOS E A CORRIDA**

Serão penalizados os pilotos que violem as regras a seguir apresentadas.

**19.1.** É obrigatório cumprir com as informações e/ou instruções transmitidas pelas bandeiras, pelos sinais luminosos e pelos oficiais de prova.

**19.2.** Os pilotos devem conduzir em pista e no Parque de Trabalho de forma responsável e sem perigo para os outros pilotos, elementos das equipas, oficiais de prova e demais pessoas presentes no Parque de Trabalho. A infração a esta regra poderá ser penalizada com uma penalização em tempo ou desclassificação.

**19.3.** Os pilotos só devem utilizar a pista e o *pit-lane*. No entanto, se um piloto acidentalmente deixar a pista deve a ela regressar no local onde a deixou ou num local que não lhe traga vantagem ou aonde os comissários lhe indicarem. A infração desta regra poderá ser penalizada.

**19.4.** Em pista todas as reparações e ajustes à moto devem ser efetuadas pelos pilotos com os meios de que são portadores sem nenhuma ajuda exterior. Porém, os comissários podem ajudar um piloto a levantar a moto e a segurá-la enquanto ele procede a ajustamentos ou reparações. Os comissários podem auxiliar o piloto a empurrar a moto para colocar o motor em funcionamento.

**19.5.** Se um piloto tiver intenção de abandonar os treinos, o *warm-up* ou a corrida deve colocar a moto numa área segura, de acordo com as instruções dos comissários.

**19.6.** Se um piloto encontrar um problema mecânico que implique o abandono dos treinos, *warm-up* ou da corrida não deve tentar, mesmo a velocidade reduzida, atingir o Parque de Trabalho. Deve parar a moto em local seguro, de acordo com as instruções dos comissários.

**19.7.** Todos os pilotos que regressem às boxes com velocidade reduzida devem utilizar a pista fora das trajetórias ideais e sinalizar o seu andamento lento, levantando um braço.

**19.8.** Durante a corrida é proibido o reabastecimento. A infração a esta regra incorre na penalização de desclassificação.

**19.9.** É proibido a um piloto transportar na sua moto outra pessoa ou ser transportado por outro piloto, durante o evento, exceto o transporte de outro piloto após a apresentação da bandeira de xadrez ou bandeira vermelha).

**19.10.** É proibido circular na pista e no Parque de Trabalho com o motor da moto em funcionamento em sentido contrário ao que está indicado no Regulamento Particular, a menos que seja feito com a autorização e acompanhamento de um comissário.

**19.11.** Não é permitida a transmissão de qualquer tipo de sinal entre o piloto/moto em movimento e a sua equipa, ou alguém com a mesma relacionado, exceto os sinais do transponder de cronometragem, de um contador de voltas, mensagens de texto em painel no muro ou por movimentos de corpo do piloto ou dos elementos das equipas.

**19.12.** É proibido parar em pista durante as sessões de treinos, *warm-up* e corrida.

**19.13.** É permitida a prática de arranques no final das sessões de treinos e *warm-up*, na volta de regresso às boxes, apenas em zona determinada pelo Diretor de Prova. A infração a esta regra poderá ser penalizada com uma penalização em tempo ou desclassificação.

**19.14.** Os pilotos não devem abrandar imediatamente após terem recebido a bandeira de xadrez a não ser que seja seguro fazê-lo e a uma distância da linha de chegada que não coloque em perigo ou prejudique os outros pilotos.

É proibido parar na reta da meta depois da bandeira xadrez, nomeadamente para celebrações de qualquer tipo.

**19.15.** As motos de corrida só podem ser conduzidas no Parque de Trabalho e na pista, e apenas durante as sessões de treinos, *warm-up* e corrida.

**19.16.** Os pilotos depois de receberem a bandeira de xadrez não devem tirar os capacetes até estarem parados no Parque de Trabalho.

**19.17.** É proibida a prática de condução antidesportiva

**19.18.** Durante o reabastecimento (somente autorizado nas sessões de treinos e *warm-up*), o motor tem de estar desligado.

**19.19.** Nos treinos, *warm-up* e corrida um piloto apenas pode utilizar a moto que verificou em seu nome nas verificações técnicas iniciais. A troca de motos entre pilotos é também interdita.

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

**20.1.** Quando o piloto primeiro classificado tiver percorrido o número de voltas previsto ser-lhe-á mostrada a bandeira de xadrez na linha de chegada. Esta bandeira continuará a ser mostrada a todos os outros pilotos.

Depois da bandeira de xadrez ter sido mostrada ao piloto primeiro classificado mais nenhum piloto pode entrar em pista.

**20.2.** Se na última volta e antes da linha de meta um piloto retardatário preceder de perto o piloto primeiro classificado o comissário de pista que está na linha de chegada deverá apresentar a ambos os pilotos e em simultâneo a bandeira de xadrez e a bandeira azul. Quer isto dizer que a corrida terminou

para o primeiro classificado e que o outro piloto, para completar a corrida, deverá efetuar mais uma volta e levar a bandeira de xadrez.

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

**20.4.** Para um piloto ser classificado na corrida tem de cruzar a linha de meta (a passagem pelo Parque de Trabalho não conta) até 5 (cinco) minutos após o primeiro classificado. No caso de o piloto não estar em contato com a moto o seu tempo de chegada é determinado pela primeira parte do piloto ou da moto que cruze a linha de meta em último lugar.

**20.5.** No final de cada corrida será publicada uma classificação provisória, que deverá ser afixada até 15 (quinze) minutos após ter sido mostrada a bandeira de xadrez ao piloto último classificado. A classificação oficial será publicada depois de terem expirado os prazos para a apresentação de protestos e reclamações e, quando estes existirem, após a sua resolução e a consequente homologação dos resultados pelo Júri.

## **21. COMPORTAMENTO À CHEGADA**

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

**21.2.** Os três primeiros classificados devem, obrigatoriamente, dirigir-se para o pódio, a fim de se proceder à cerimónia de entrega de prémios.

**21.3** Caso haja alteração na classificação dos três primeiros, os pilotos devem colocar os troféus à disposição do Organizador do evento.

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

## **22. PONTUAÇÕES E CLASSIFICAÇÃO NO TROFÉU**

**22.1.** Em cada corrida, são atribuídos pontos aos pilotos classificados (artigo 20º) segundo a seguinte tabela:

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

**22.2.** Todas as corridas contam para a classificação do Troféu.

**22.3.** Ao piloto que no final Troféu somar o maior número de pontos será atribuído o título de Vencedor do Troféu.

**22.4.** Para uma corrida ser pontuável para uma classe do Troféu é necessário que pelo menos 3 (três) pilotos se qualifiquem para a corrida.

**22.5.** Para ser atribuído o título de Vencedor do Troféu é necessário que tenham sido realizadas pelo menos 3 (três) corridas pontuáveis.

**22.6.** Para a classificação das Marcas e das Equipas nas classes do TNFT conta a classificação da moto melhor classificada em cada corrida.

**22.7.** Após a corrida de cada classe realiza-se uma cerimónia onde são entregues troféus aos 3 primeiros classificados e ao diretor de equipa.

**22.8.** O Troféu Nacional de Flat Track é um Troféu Open e, portanto, os pilotos estrangeiros têm direito à atribuição de pontos para a classificação no Troféu.

## **23. PROTESTOS E RECLAMAÇÕES**

### **23.1. Protestos sobre motos**

**a.** Até 30 (trinta) minutos após a publicação dos resultados provisórios e estando as motos em Parque Fechado um concorrente pode apresentar por escrito e dirigido ao Diretor de Prova o protesto sobre uma moto.

**b.** O protesto deve ser acompanhado de um depósito caução de 500,00€.

**c.** Ao apresentar o protesto, as motos do piloto protestante também são verificadas.

**d.** Depois de elaborado o protesto proceder-se-á à verificação da conformidade da moto com o regulamento técnico aplicável à área sob protesto (caso esta não possa ser executada de imediato, a moto será selada, para posterior verificação). A verificação técnica é efetuada pelo Comissário Técnico e por um membro da equipa protestada, que, obrigatoriamente, deverá estar presente para proceder à desmontagem e montagem da(s) área(s) da moto sob protesto, bem como de todos os outros pedidos de verificação feitos pelo Comissário Técnico.

**e.** As partes envolvidas num protesto (o protestante e o protestado) podem assistir às verificações técnicas à mota da outra parte, só podendo manifestarem-se quando a verificação técnica estiver concluída.

**f.** Se os resultados da verificação técnica vierem a dar razão ao protestante o depósito caução por ele entregue ser-lhe-á devolvido. Caso contrário, será entregue ao protestado.

### **23.2. Reclamações sobre classificações**

Até 30 (trinta) minutos após a publicação dos resultados provisórios um concorrente pode apresentar por escrito e dirigido ao Diretor de Prova a reclamação sobre uma classificação. Esta reclamação deve ser acompanhada de um depósito caução de 120,00€ (cento e vinte Euros), que será devolvido se vier a ser dada razão ao reclamante.

### **23.3. Exceções de reclamação**

Estão excluídas de qualquer forma de reclamação as desclassificações com amostragem da bandeira preta ou bandeira preta com círculo laranja.

## **24. RECURSOS**

Todo o piloto tem o direito de recorrer das decisões do Júri sobre protestos e reclamações, tendo para isso que apresentar o recurso por escrito no Secretariado da FMP e dirigido à Direção da FMP, até 5 (cinco) dias úteis após a publicação dos resultados oficiais.

## ANEXO 1– REGULAMENTO TÉCNICO – TROFÉU NACIONAL FLAT TRACK

### 1. MOTOS ADMITIDAS

#### 1.1. Flat Track

##### a. Dirt Bike

Pro: motos do tipo Enduro, Motocross ou Supermoto, não protótipos, com motor a 4 tempos, com cilindrada máxima de 650 cm<sup>3</sup> ou com motores a 2 tempos com cilindrada máxima de 500 cm<sup>3</sup>.

Starter: motos do tipo Enduro, Motocross ou Supermoto com motor a 4 tempos de cilindrada máxima de 250 cm<sup>3</sup> ou com motores a 2 tempos com cilindrada máxima de 250 cm<sup>3</sup>.

##### b. Tracker

Pro: motos com cilindrada máxima de 650 cm<sup>3</sup> com motor monocilíndrico ou bicilíndrico a 2 ou 4 tempos, protótipo ou original.

Starter: motos com cilindrada máxima de 350 cm<sup>3</sup> com motor monocilíndrico ou bicilíndrico a 2 ou 4 tempos, protótipo ou original.

##### c. Power Bike

Motos com motores de 2, 3 ou 4 cilindros com cilindrada mínima de 450 cm<sup>3</sup>, motor e quadro têm de pertencer ao mesmo modelo da moto.

#### 1.2. Mini-Flat Track

a Pit Bike: motos do tipo Pit Bike com motor a 4 tempos e com cilindrada máxima de 190 cm<sup>3</sup> ou como motores a 2 tempos com cilindrada máxima de 85 cm<sup>3</sup>.

b 50's: motos com motor a 2 tempos e com cilindrada até 50 cm<sup>3</sup>.

### 2. NÚMEROS DE COMPETIÇÃO

2.1. Os números de competição da moto devem ser expostos de forma clara e visível a uma distância de 20 metros

2.2. A placa de número frontal deve ter 20cm x 20cm mínimo

2.3. Deve ser colocado um número em cada lateral da moto se possível ou obrigatoriamente um do lado direito, na carenagem imediatamente antes do guarda lama traseiro. Ou em placa 20 cm x 20 cm colocada para o efeito.

2.4. O fundo deverá ser de uma única cor.

2.5. Os números e os fundos deverão ter cores contrastantes.

2.6. Não é autorizado o uso de materiais refletivos

### 3. EQUIPAMENTO DOS PILOTOS

3.1. O não cumprimento das regras abaixo descritas incorre na penalização de desclassificação.

#### 3.2. Fato

a. Os pilotos podem utilizar um fato completo em cabedal de uma só peça ou de duas, com ligação entre elas por fecho “zip”, com proteções adicionais em cabedal ou de outros materiais nos principais pontos de contacto (joelhos, cotovelos, ombros, as duas zonas do torso e articulação da bacia, etc.).

Com o uso de fato completo em cabedal pilotos devem utilizar roupa interior completa, se os fatos não forem forrados. A roupa interior adequada é do tipo Nomex®, seda ou de algodão. Os materiais sintéticos que podem fundir e ferir a pele em caso de acidente não são autorizados nem no forro dos fatos nem como roupa interior.

b. Os pilotos podem utilizar fato OFF ROAD vulgo MX/SX/Enduro/TT torna-se para tal obrigatório o uso de colete de proteção completo de peito costas ombros e cotovelos (ver diagrama 1 em anexo)

3.3. Os pilotos devem utilizar luvas de proteção em cabedal ou off road adequadas.

3.4. As botas podem ser de todo terreno ou de velocidade. Têm de ser botas de couro, ou material similar, que cubram a canela até pelo menos 2/3 da distância medida do tacão ao joelho

3.5. É obrigatório o uso de uma proteção lombar.

3.6. É obrigatório o uso de uma proteção torácica.

3.7. É permitida a utilização de um “slider” na bota esquerda, desde que esteja equipada com sistema de fixação sólido e não constitua perigo para o piloto ou seus adversários. O material deverá ser metálico e sem ângulos vivos.

#### 3.8. Capacete

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

b. Não são permitidos capacetes que tenham aplicado suporte para câmara de filmar, fotografar, GPS, ou outro qualquer componente.

c. Os capacetes devem ser do tipo integral (de estrada ou off-road) e estar conforme uma das seguintes Normas Internacionais: - Europeia ECE 22-05 ‘P’ - Japão JIS T8133-2015 - USA SNELL M 2015 e FIM FRHPhe-01.

A etiqueta encontra-se cosida nas correias de aperto do capacete, devendo estar intacta e legível.

d. Estão autorizados os capacetes integrais do tipo off road desde que cumpram todas as normas mencionadas anteriormente, é obrigatório uso de óculos de proteção inquebráveis que cubram toda a zona da cara não protegida pelo capacete.

#### 3.10 Viseiras

As viseiras dos capacetes devem ser construídas em material SECURIT® (shaterproof).

Proteções descartáveis para a viseira são autorizadas.

#### **4. PROCEDIMENTOS PARA AS VERIFICAÇÕES TÉCNICAS INICIAIS**

**4.1.** A apresentação de uma moto às verificações técnicas preliminares é considerada como a aceitação implícita pelo concorrente da conformidade dessa moto com o Regulamento Técnico aplicável.

**a.** Para as verificações técnicas preliminares o concorrente deve apresentar:

- (1) Uma moto limpa, com o número de quadro visível;
- (2) Os números de competição corretamente colocados;
- (3) O equipamento do piloto (capacete, fato, luvas e botas);
- (4) O suporte do transponder corretamente colocado;

**b.** O número máximo de pessoas presentes às verificações técnicas é de 3 (três), o piloto e mais dois assistentes.

**c.** Concluídas as verificações e se tudo estiver conforme o regulamento é colocado um autocolante e/ou uma cinta plástica identificada e numerada que indica que a moto passou nas verificações técnicas preliminares.

**d.** Só as motos que tenham o autocolante e/ou a cinta plástica atrás referida, podem participar nas sessões de treinos e na corrida.

**e.** Imediatamente após o final das verificações técnicas preliminares de cada classe o Comissário Técnico deve entregar no Secretariado da prova uma lista com as motos presentes às verificações, com os resultados encontrados e com a identificação dos pilotos que verificaram mais do que uma moto.

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

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

#### **5. LÍQUIDOS DE REFRIGERAÇÃO**

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

#### **6. ACELERADOR**

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

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

## **7. PNEUS**

Os pneus serão obrigatoriamente do tipo Flat Track ou, em alternativa, pneus de competição tipo “chuva” ou pneus de estrada. Pneus mistos ou pneus cardados são proibidos.

## **8. JANTES**

- a. Nas classes Flat Track é permitido o uso de jantes de 17”, 18” ou 19”.
- b. Nas classes Mini-Flat Track é permitido usar desde 10” a 19”

## **9. RUÍDO**

O nível de ruído máximo permitido é de 113 dB/A, com uma tolerância de +2 dB/A no final da corrida.

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

- a. As motos têm de estar equipadas com um travão de roda traseira eficaz.
- b. Os travões da roda dianteira são proibidos e é aconselhado que todos os componentes sejam removidos.
- c. As motos devem estar equipadas com um interruptor que corta o circuito da ignição capaz de parar o motor. O corta circuitos deve interromper o circuito primário de ignição e deve ter um cabo para chegada e outro para retorno da corrente. Deve estar colocado o mais perto possível do centro do guiador e deve ser acionado através de um fio não elástico, de comprimento e espessura adequados, fixado ao piloto. Um cabo em espiral (semelhante ao fio de telefone) com um comprimento máximo de 50mm é autorizado.
- d. A manete de embraiagem deve ter uma extremidade esférica e o diâmetro da esfera deve ser de pelo menos 12,5 mm. Essa ponta esférica deve ser fixada permanentemente para formar uma parte integrante da alavanca
- e. A suspensão/garfos dianteiros não devem sobressair mais de 8 cm acima dos pontos de montagem superiores.
- f. A extremidade do guiador tem de ser arredondada.
- g. O do tubo de escape ou tubos de escape não podem estender se para além da circunferência do pneu traseiro.
- h. Um protetor tipo barbatana de tubarão deve ser instalado na cremalheira caso seja removida a proteção original, o mesmo deve cobrir o ponto inferior em que a corrente realiza contacto com a cremalheira alinhando a mesma e impedindo a entrada de objetos.
- i. É obrigatório o uso de proteção de pinhão de ataque que impeça a entrada de objetos
- j. Poisa pés:

- (1) Devem ser montados na estrutura em sua posição original ou não mais baixos do que a parte inferior da estrutura ou do motor.
  - (2) As extremidades devem ser arredondadas com um raio de pelo menos 12,5 mm.
  - (3) Têm de ser dobráveis.
- k.** Todos os tampões e bujões de enchimento ou purga, filtros de óleo exteriores bem como todos os parafusos de fixação dos circuitos de lubrificação, arrefecimento e assistência hidráulica, tampas de motor, tampas do braço oscilante têm de estar freados.
- l.** As motos com motores a 4 tempos devem ter um sistema de reciclagem fechado, ou seja, os tubos de recuperação devem estar colocados no sistema de admissão. Os recuperadores devem ser vazados no fim de cada sessão de treinos e corrida.
- m.** As motos como motor a 2 tempos devem estar equipadas com um recuperador para óleo e gasolina. A capacidade mínima é de 250 cm<sup>3</sup>. Os recuperadores devem ser vazados no fim de cada sessão de treinos e corrida.
- n.** É proibido o uso de faróis, farolins, piscas e refletores. Todas as motos que não possam retirar estes elementos, devem ser apresentadas às verificações técnicas com estes elementos protegidos por forma a impedir, em caso de quebra, a sua queda para a pista.
- o.** O descanso lateral e central têm de ser removidos.

## **11. INSTALAÇÃO DE CÂMARAS DE VÍDEO NAS MOTOS**

- a.** Instalação de câmaras de vídeo nas motos participantes deverá ser sempre comunicada ao Júri.
- b.** As imagens recolhidas por câmaras de vídeo instaladas nas motos não podem servir como elemento de fundamentação de um protesto ou reclamação. As únicas imagens de vídeo que servem para apoio à decisão do Diretor de Prova e do Júri são as recolhidas pelos sistemas considerados oficiais.
- c.** Procedimento
  - (1) O(s) piloto(s) que pretendam instalar uma câmara de vídeo na moto devem comunicá-lo, nas verificações técnicas preliminares.
  - (2) As câmaras de vídeo deverão estar devidamente fixas à moto. Com suportes adequados. Nas verificações técnicas preliminares, ou no decorrer da prova, o Comissário Técnicos deverá verificar se as câmaras de vídeo estão instaladas em condições de segurança.
  - (3) As câmaras devem estar instaladas com um cabo adicional de segurança
  - (4) O Júri poderá determinar em qualquer momento do evento a selagem de quaisquer câmaras de vídeo instaladas nas motos e a entrega dos meios de recolha de imagem nelas montadas. Após o seu visionamento o Júri pode reter o meio de recolha de imagem até achar necessário e ou realizar cópia dos conteúdos das mesmas.



Diagrama 1 - Colete integral de proteção

Exemplo A



Exemplo B



\*imagens meramente elucidativas



ANEXO -2

CLASSE :

<b># de pilotos</b>	<b>Eliminatória 1</b>	<b>Eliminatória 2</b>	<b>Final</b>																								
	Ordem de partida pelos Treinos Crono	Ordem de partida pela Eliminatória 1	Ordem de partida pela Eliminatória 2																								
4	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%; text-align: left;">1-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">2-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">3-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">4-</td> </tr> </table>	1-	2-	3-	4-	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%; text-align: left;">1-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">2-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">3-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">4-</td> </tr> </table>	1-	2-	3-	4-	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%; text-align: left;">1-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">2-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">3-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">4-</td> </tr> </table>	1-	2-	3-	4-												
1-	2-	3-	4-																								
1-	2-	3-	4-																								
1-	2-	3-	4-																								
5	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%; text-align: left;">1-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">2-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">3-</td> <td style="width: 25%;"></td> </tr> <tr> <td style="width: 25%;"></td> <td style="width: 25%; text-align: left;">4-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">5-</td> <td style="width: 25%;"></td> </tr> </table>	1-	2-	3-			4-	5-		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%; text-align: left;">1-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">2-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">3-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">4-</td> </tr> </table>	1-	2-	3-	4-	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%; text-align: left;">1-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">2-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">3-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">4-</td> </tr> </table>	1-	2-	3-	4-								
1-	2-	3-																									
	4-	5-																									
1-	2-	3-	4-																								
1-	2-	3-	4-																								
6	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%; text-align: left;">1-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">2-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">3-</td> <td style="width: 25%;"></td> </tr> <tr> <td style="width: 25%;"></td> <td style="width: 25%; text-align: left;">4-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">5-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">6-</td> </tr> </table>	1-	2-	3-			4-	5-	6-	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%; text-align: left;">1-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">2-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">3-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">4-</td> </tr> </table>	1-	2-	3-	4-	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%; text-align: left;">1-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">2-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">3-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">4-</td> </tr> </table>	1-	2-	3-	4-								
1-	2-	3-																									
	4-	5-	6-																								
1-	2-	3-	4-																								
1-	2-	3-	4-																								
7	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%; text-align: left;">1-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">2-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">3-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">4-</td> </tr> <tr> <td style="width: 25%;"></td> <td style="width: 25%; text-align: left;">5-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">6-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">7-</td> </tr> </table>	1-	2-	3-	4-		5-	6-	7-	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%; text-align: left;">1-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">2-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">3-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">4-</td> </tr> </table>	1-	2-	3-	4-	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%; text-align: left;">1-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">2-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">3-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">4-</td> </tr> </table>	1-	2-	3-	4-								
1-	2-	3-	4-																								
	5-	6-	7-																								
1-	2-	3-	4-																								
1-	2-	3-	4-																								
8	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%; text-align: left;">1-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">2-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">3-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">4-</td> </tr> <tr> <td style="width: 25%; text-align: left;">1-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">2-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">3-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">4-</td> </tr> </table>	1-	2-	3-	4-	1-	2-	3-	4-	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%; text-align: left;">1-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">2-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">3-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">4-</td> </tr> </table>	1-	2-	3-	4-	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%; text-align: left;">1-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">2-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">3-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">4-</td> </tr> </table>	1-	2-	3-	4-								
1-	2-	3-	4-																								
1-	2-	3-	4-																								
1-	2-	3-	4-																								
1-	2-	3-	4-																								
9	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%; text-align: left;">1-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">2-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">3-</td> <td style="width: 25%;"></td> </tr> <tr> <td style="width: 25%; text-align: left;">1-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">2-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">3-</td> <td style="width: 25%;"></td> </tr> <tr> <td style="width: 25%; text-align: left;">1-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">2-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">3-</td> <td style="width: 25%;"></td> </tr> </table>	1-	2-	3-		1-	2-	3-		1-	2-	3-		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%; text-align: left;">1-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">2-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">3-</td> <td style="width: 25%;"></td> </tr> <tr> <td style="width: 25%;"></td> <td style="width: 25%; text-align: left;">4-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">5-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">6-</td> </tr> </table>	1-	2-	3-			4-	5-	6-	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%; text-align: left;">1-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">2-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">3-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">4-</td> </tr> </table>	1-	2-	3-	4-
1-	2-	3-																									
1-	2-	3-																									
1-	2-	3-																									
1-	2-	3-																									
	4-	5-	6-																								
1-	2-	3-	4-																								
10	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%; text-align: left;">1-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">2-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">3-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">4-</td> </tr> <tr> <td style="width: 25%; text-align: left;">1-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">2-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">3-</td> <td style="width: 25%;"></td> </tr> <tr> <td style="width: 25%; text-align: left;">1-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">2-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">3-</td> <td style="width: 25%;"></td> </tr> </table>	1-	2-	3-	4-	1-	2-	3-		1-	2-	3-		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%; text-align: left;">1-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">2-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">3-</td> <td style="width: 25%;"></td> </tr> <tr> <td style="width: 25%;"></td> <td style="width: 25%; text-align: left;">4-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">5-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">6-</td> </tr> </table>	1-	2-	3-			4-	5-	6-	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%; text-align: left;">1-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">2-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">3-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">4-</td> </tr> </table>	1-	2-	3-	4-
1-	2-	3-	4-																								
1-	2-	3-																									
1-	2-	3-																									
1-	2-	3-																									
	4-	5-	6-																								
1-	2-	3-	4-																								
11	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%; text-align: left;">1-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">2-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">3-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">4-</td> </tr> <tr> <td style="width: 25%; text-align: left;">1-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">2-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">3-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">4-</td> </tr> <tr> <td style="width: 25%; text-align: left;">1-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">2-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">3-</td> <td style="width: 25%;"></td> </tr> </table>	1-	2-	3-	4-	1-	2-	3-	4-	1-	2-	3-		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%; text-align: left;">1-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">2-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">3-</td> <td style="width: 25%;"></td> </tr> <tr> <td style="width: 25%;"></td> <td style="width: 25%; text-align: left;">4-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">5-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">6-</td> </tr> </table>	1-	2-	3-			4-	5-	6-	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%; text-align: left;">1-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">2-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">3-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">4-</td> </tr> </table>	1-	2-	3-	4-
1-	2-	3-	4-																								
1-	2-	3-	4-																								
1-	2-	3-																									
1-	2-	3-																									
	4-	5-	6-																								
1-	2-	3-	4-																								
12	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%; text-align: left;">1-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">2-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">3-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">4-</td> </tr> <tr> <td style="width: 25%; text-align: left;">1-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">2-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">3-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">4-</td> </tr> <tr> <td style="width: 25%; text-align: left;">1-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">2-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">3-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">4-</td> </tr> </table>	1-	2-	3-	4-	1-	2-	3-	4-	1-	2-	3-	4-	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%; text-align: left;">1-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">2-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">3-</td> <td style="width: 25%;"></td> </tr> <tr> <td style="width: 25%;"></td> <td style="width: 25%; text-align: left;">4-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">5-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">6-</td> </tr> </table>	1-	2-	3-			4-	5-	6-	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%; text-align: left;">1-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">2-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">3-</td> <td style="width: 25%; text-align: left;">4-</td> </tr> </table>	1-	2-	3-	4-
1-	2-	3-	4-																								
1-	2-	3-	4-																								
1-	2-	3-	4-																								
1-	2-	3-																									
	4-	5-	6-																								
1-	2-	3-	4-																								

