



REGULAMENTO MINIVELOCIDADE 2025

## INDICE

1. Condições Gerais, Obrigações e Responsabilidade
2. Evento ou Prova
3. *Paddock e Boxes*
4. Comissão Coordenadora
5. Oficiais e Procedimentos
6. Júri
7. Classes
8. Pilotos admitidos
9. Inscrições
10. Números de competição
11. Regulamento Particular
12. Horário
13. Verificações Documentais
14. Verificações Técnicas
15. Briefing
16. Treinos e qualificação para a corrida
17. Grelha de partida
18. Treinos e Corridas
19. Procedimento de partida
20. Corrida com piso molhado ou com piso seco
21. Comportamento durante as sessões de treinos e a corrida
22. Sinais – bandeiras e sinais luminosos
23. Final da corrida e classificação
24. Interrupção de uma corrida e nova partida
25. Comportamento à chegada
26. Cerimónia de pódio
27. Pontuações e classificação
28. Protestos e reclamações
29. Recursos
30. Sistema de cronometragem
31. Credenciais de acesso
32. Equipamento dos pilotos
33. Instalação de câmaras vídeo nas motos
34. Casos omissos

## 1. CONDIÇÕES GERAIS, OBRIGAÇÕES E RESPONSABILIDADE

Todos os eventos ou provas (manifestações desportivas) da Minivelocidade devem respeitar e cumprir os seguintes códigos e regulamentos (doravante e no seu conjunto referidos como “Regulamentação de Minivelocidade”):

- Regulamento Particular do evento (RP);
- Regulamento da Minivelocidade;
- 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 da Minivelocidade estabelece o quadro regulamentar aplicável a todos os eventos da Minivelocidade e compreende, sob a forma de anexos, os regulamentos técnicos das classes da Minivelocidade.

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, organizadores, oficiais e outros participantes nos eventos da Minivelocidade comprometem-se a respeitar e cumprir a “Regulamentação de Minivelocidade”, 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 Minivelocidade”, podendo o piloto ser penalizado pelo comportamento indevido dessas pessoas.

Os pilotos, os elementos das suas equipas, e demais intervenientes nas provas da Minivelocidade 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 Troféu Minivelocidade, renunciando ao eventual direito de reclamação ou ação.

Os pilotos, os elementos das suas equipas, e demais intervenientes nas provas da Minivelocidade reconhecem e concordam que participam nas provas 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 da Minivelocidade.

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

O Regulamento da Minivelocidade inclui os seguintes anexos:

Anexo A – Regulamento Técnico Minimotos 4.2

Anexo B – Regulamento Técnico IMR 90 e MALCOR 90

Anexo C – Regulamento Técnico MiniGP 110 4T

## 2. EVENTO OU PROVA

2.1. Um evento ou uma prova da Minivelocidade compreende uma ou mais corridas, que podem decorrer no mesmo dia ou em dias consecutivos.

Para efeitos do presente regulamento corrida é a competição que se realiza em circuito fechado entre duas ou mais motos, competindo ao mesmo tempo num mesmo percurso em que o tempo/velocidade é o fator de classificação.

2.2. As provas da Minivelocidade decorrem em kartódromos aprovados pela FMP para cada evento.

2.3. Por princípio, uma corrida é limitada a uma classe de motos. No entanto, é possível reunir mais do que uma classe numa corrida.

Classe é o agrupamento de motos determinado pela cilindrada do motor.

2.4. Um evento começa com as verificações documentais e termina com a publicação dos resultados oficiais, expirados os prazos para reclamações e protestos e terminadas as verificações desportivas e técnicas.

2.5. A Comissão Coodernadora pode autorizar a circulação de bicicletas sem motor na pista, para reconhecimento da mesma.

2.6. A Comissão Coordenadora da Minivelocidade tem de assegurar:

- a. um kartódromo com as infraestruturas e as facilidades que dele fazem parte integrante;
- b. a contratação de um seguro de responsabilidade civil nos termos da legislação em vigor, atualmente DL 291/97, de 21 de agosto;
- c. a presença de comissários nos postos de sinalização e de intervenção, em número e nos locais definidos pela Comissão Coordenadora;
- d. um dispositivo médico e de segurança;
- e. um serviço eletrónico de cronometragem com capacidade de medição até ao milésimo de segundo;
- f. um sistema de comunicações rádio entre os postos de sinalização e de intervenção e o Diretor de Prova;
- g. um sistema de conta-voltas decrescente (eletrónico ou manual) junto à linha de chegada;
- h. um secretariado necessário à preparação e ao acompanhamento do evento;
- i. pelo menos uma sala para reuniões, com o material adequado ao efeito e com monitores de TV que apresentem os dados emitidos pela cronometragem;
- j. meios para a recolha das motos que no final das sessões de treinos e corrida tenham, por qualquer motivo, ficado em pista.
- k. o Quadro Oficial do evento;
- l. a colocação dos painéis publicitários e de quaisquer outros meios de promoção e publicidade exigidos contratualmente pelos patrocinadores da FMP;
- m. a promoção do evento nos órgãos de comunicação social e nas redes sociais;
- n. a entrega dos troféus no local e em hora indicada no Regulamento Particular;
- o. o envio para a FMP das listas de inscritos e das classificações das corridas, após a conclusão do evento;

- p. a divulgação dos resultados aos pilotos e aos órgãos de comunicação social;
- q. o envio à FMP de toda a documentação oficial produzida durante do evento, até 5 (cinco) dias úteis após a sua realização.

### **3. Paddock e Boxes**

- 3.1. A Comissão Coordenadora deve permitir o acesso dos pilotos e equipas ao paddock e às boxes pelo menos 1 hora antes do início do evento (verificações documentais).
- 3.2. Todas as atividades publicitárias, promocionais ou de relações públicas dentro do circuito, caminhos de serviço, *paddock* devem ser do prévio conhecimento da FMP.
- 3.3. É proibido conduzir motos de forma imprudente no *paddock*. Entende-se por condução imprudente, nomeadamente, não ter simultaneamente as duas rodas no chão, ter uma velocidade inadequada e transportar mais passageiros do que os permitidos por lei.
- 3.4. É obrigatório o uso de capacete na circulação em veículos motorizados de duas rodas.
- 3.5. É proibido andar no *paddock* e no *pit-lane* em tronco nu.
- 3.6. É proibido fumar ou fazer fogo, bem como cozinhar com lume, fumos ou cheiros nas boxes.
- 3.7. Por razões de segurança não é permitido ter o motor em marcha durante a troca de rodas.
- 3.8. Os pilotos são os únicos responsáveis pelo controlo do espaço e passagem pela sua boxe.
- 3.9. No final do evento é da responsabilidade dos pilotos e das equipas retirar do circuito os pneus usados, contentores de gasolina, de óleo e de outros lubrificantes e todo o seu material.

### **4. Comissão Coordenadora**

- 4.1. A FMP em parceria com o Motor Clube do Estoril (MCE) organizam em 2025, pelo nono ano consecutivo, a competição de iniciação ao motociclismo de velocidade
- 4.2. A Comissão Coordenadora tem a responsabilidade de elaborar os regulamentos desportivos e técnicos, organizar a competição e introduzir alterações aos regulamentos.
- 4.3. A Comissão Coordenadora é composta por:
  - Delegado da FMP;
  - Delegado do MCE;
  - Comissário Técnico.
- 4.4. A Comissão Coordenadora pode cancelar a realização de uma prova da Minivelocidade se considerar que não estão reunidas as condições de segurança nesse Circuito.

### **5. Oficiais e Procedimentos**

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

- Delegado da FMP;
- Delegado do MCE;
- Comissário Técnico;

- Secretário;
- Outros Oficiais.

### **5.1. 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 Minivelocidade”;
- 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 necessário.

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

O Diretor de Prova é o Delegado do MCE. É titular de licença desportiva de diretor de prova e compete-lhe:

- a. assegurar que a pista 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 seus locais de intervenção até 5 minutos antes do horário de início das atividades de cada dia;
- c. propor ao Júri que um piloto, por razões de segurança, não participe no evento;
- d. fazer cumprir com a “Regulamentação de Minivelocidade”;
- e. aplicar as penalizações por infração aos Regulamentos;
- f. receber os protestos e as reclamações e remetê-los sem demora ao Júri;
- g. alterar horários e interromper os treinos e corrida, por razões de segurança, assegurando o procedimento correto para o recomeço das corridas;
- h. receber os relatórios dos comissários, bem como todos os dados necessários para apresentar o seu relatório ao Júri;
- i. 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;
- j. aprovar, assinar e mandar publicar, com indicação da hora, os resultados provisórios (treinos, grelhas de partida e corridas) do evento;
- k. atuar como *starter*.

### **5.3. Comissário Técnico**

O Comissário Técnico é indicado pela Comissão Coodernadora 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 apenas ao Delegado da FMP.

### **5.4. Secretário**

O Secretário é indicado pela Comissão Coodernadora 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.

### **5.5. 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 23º, 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 e na corrida.

### **5.6. Outros oficiais**

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

## **6. JÚRI**

**6.1.** O Júri é composto pelos seguintes oficiais:

- a. Delegado FMP, que preside às reuniões;
- b. Delegado do MCE;
- c. Comissário Técnico;
- d. Médico Chefe (sem direito a voto).

**6.2.** As decisões do Júri são tomadas por votação por maioria simples.

**6.3.** O quórum para uma reunião do Júri é de 2 (dois) elementos.

**6.4.** 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.

**6.5.** O Júri tem as seguintes funções:

- a. assegurar que o evento se realiza de acordo com as regras e procedimentos estabelecidos na “Regulamentação de Minivelocidade”;
- 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. recusar a participação de um piloto no evento por razões de segurança;
- f. homologar as classificações das corridas.

## 7. CLASSES

Paralelamente, nos eventos da Minivelocidade decorre o FIM MiniGP World Series Portugal com as classes 160 e 190.

As classes da Minivelocidade são:

<b><u>CAMPEONATO NACIONAL</u></b>
MiniGP 110
FIM 160
<b><u>TROFÉU NACIONAL</u></b>
Minimotos 4.2
IMR90 / Malcor 90
FIM 190

Os Regulamentos Técnicos de cada uma das classes da Minivelocidade são anexos a este Regulamento.

## 8. PILOTOS ADMITIDOS

**8.1.** Na Minivelocidade podem participar os pilotos titulares Licença Desportiva de Piloto de Velocidade ou Geral emitida pela FMP e os pilotos estrangeiros titulares de licença internacional da FIM ou da FIM Europa ou de licença desportiva de velocidade da respetiva federação nacional acompanhadas da autorização de participação (*start permission*).

### 8.2. Idades

As idades mínima e máxima para a participação nas classes da Minivelocidade são as seguintes:

Classe	Idade mínima	Idade máxima
Minimotos 4.2	5 anos	10 anos
IMR 90 e Malcor 90	7 anos	13 anos
MiniGP 110 4T	7 anos	13 anos
FIM 160	10 anos	14 anos
FIM 190	12 anos	16 anos

A idade mínima reporta-se à idade do piloto na data do início do evento (verificações documentais).

A idade máxima refere-se ao final do ano em que o piloto a atinge (o piloto pode continuar a participar até ao final do ano em que atinge a idade máxima).

Excecionalmente, a Comissão Coordenadora pode permitir que um(a) piloto com experiência limitada participe com 1 ano a mais na idade máxima do que o permitido pelo regulamento. Do mesmo modo, poderá permitir a um(a) piloto com 1 ano a menos na idade mínima desde tenha experiência e capacidade demonstrada para participar na classe imediatamente acima.

## **9. INSCRIÇÕES**

**9.1.** Todo o piloto que deseje participar num evento da Minivelocidade tem de enviar para [geral@fmp.pt](mailto:geral@fmp.pt) o boletim de inscrição devidamente preenchido, até à 5ª feira anterior à data do evento.

**9.2.** A taxa de inscrição tem o valor de 20,00€, é igual para todas as classes e deve ser liquidada até às verificações documentais.

**9.3.** 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 e corrida).

## **10. NÚMEROS DE COMPETIÇÃO**

**10.1.** O número 1 de cada classe está reservado para o vencedor da classe no ano transato.

**10.2.** O número escolhido por cada piloto deverá ser solicitado e registado na FMP e utilizado durante todo o ano.

**10.3.** O detalhe dos números de competição consta dos regulamentos técnicos de cada classe.

## **11. REGULAMENTO PARTICULAR**

**12.1.** O Regulamento Particular é o documento emitido pela Comissão Coordenadora regulamentando os detalhes do evento.

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

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

## **12. HORÁRIO**

O horário do evento consta do Regulamento Particular.

## **13. VERIFICAÇÕES DOCUMENTAIS**

**13.1.** As verificações documentais são obrigatórias e realizadas de acordo com o horário publicado no Regulamento Particular.

**13.2.** As verificações documentais consistem: na verificação do boletim de inscrição; na finalização de qualquer assunto administrativo que esteja pendente; e no levantamento do transponder da entidade organizadora, se necessário.

**13.3.** A apresentação da Licença Desportiva de Piloto é obrigatória, assim como documento de identificação civil.

## **14. VERIFICAÇÕES TÉCNICAS**

Um piloto não pode recusar, 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.

#### **14.1. Verificações técnicas iniciais**

- a. As verificações técnicas iniciais são obrigatórias, são realizadas de acordo com o horário publicado no Regulamento Particular e incidem sobre a moto e o equipamento do piloto, conforme Regulamento Técnico.
- b. A apresentação de uma moto às verificações técnicas iniciais é a aceitação implícita pelo piloto da conformidade da moto com o Regulamento Técnico aplicável.
- c. Só as motos aprovadas nas verificações técnicas iniciais podem participar nas sessões de treinos 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 da 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 e trocarem de moto.
- g. Podem ser efetuados testes de potência às motos em banco de ensaio de potência.

#### **14.2. Verificações técnicas finais**

- a. No final da corrida podem ser efetuadas verificações técnicas às motos classificadas nos 3 (três) primeiros lugares da classe e àquelas que o Comissário Técnico julgar conveniente.
- b. Qualquer infração ao Regulamento Técnico, que rege a conformidade das motos, implica a aplicação da penalização de desclassificação.
- c. Podem ser efetuados testes de potência às motos em banco de ensaio de potência.

### **15. BRIEFING**

**15.1.** Um briefing aos pilotos será efectuado em cada uma das provas da Minivelocidade e a presença no briefing é obrigatória para todos os pilotos.

**15.3.** O local e a hora da realização do briefing devem constar do Regulamento Particular.

**15.3.** Os pilotos devem, à entrada da sala de briefing, assinar a folha de presenças que será disponibilizada pelo Secretário e que constitui a única prova da presença no briefing.

**15.4.** O Diretor de Prova convocará os pilotos faltosos a fim de lhes comunicar a informação transmitida no briefing. A falta a esta convocatória pode ser penalizada.

### **16. TREINOS E QUALIFICAÇÃO PARA A CORRIDA**

#### **16.1 Treinos**

- a. O horário dos treinos e o número máximo de pilotos permitidos simultaneamente em pista durante os treinos devem constar no Regulamento Particular.
- b. Só são admitidas nas sessões de treinos as motos aprovadas nas verificações técnicas iniciais.
- c. Os pilotos começam as sessões de treinos do final do *pit-lane*, quando o semáforo aí colocado apresentar a luz verde ou o comissário apresentar a bandeira verde.

- d. O final das sessões de treinos é sinalizado pela exibição da bandeira de xadrez na linha de chegada, pela luz vermelha no semáforo da linha de chegada e no semáforo da saída do *pit-lane* e/ou pela bandeira vermelha apresentada pelo comissário aí colocado. Após a exibição da bandeira de xadrez os pilotos devem completar essa volta e entrar no *pit-lane*. Não é permitido passar a bandeira de xadrez mais do que uma vez.
- e. Se uma sessão de treinos for interrompida a bandeira vermelha será exibida na linha de chegada, em todos os postos dos comissários e na saída do *pit-lane*. Os pilotos devem regressar lentamente para o *pit-lane*.
- f. O reinício de uma sessão de treinos deve ser comunicado pelo sistema sonoro ou através dos monitores do sistema de cronometragem. O intervalo de tempo entre a comunicação e o reinício da sessão de treinos não deve ser inferior a 3 minutos.
- g. No final de cada sessão de treinos será publicado no quadro oficial (Sportity) o resultado ordenado, por ordem crescente, do melhor tempo por volta realizado por cada piloto. Sempre que existir mais do que uma sessão de treinos cronometrados será também afixado o resultado do conjunto das sessões.

## 16.2. Qualificação para a corrida

O resultado dos treinos cronometrados qualifica para a corrida e ordena a colocação dos pilotos na grelha de partida.

## 17. GRELHA DE PARTIDA

**17.1** A *pole position* é atribuída ao piloto mais rápido na sessão de treinos cronometrados. Os restantes pilotos são ordenados sucessivamente pelos outros lugares da grelha de partida por ordem crescente dos tempos obtidos. Em caso de igualdade de tempos entre dois ou mais pilotos serão considerados os segundos melhores tempos e caso ela se mantenha os seguintes até esta se desfazer.

**17.2.** A grelha de partida é formada por várias linhas equidistantes de 3 a 5 metros, tendo cada linha 2 posições em escalão e com uma distância de 1 a 2 metros entre cada posição da mesma linha.

**17.3** Os pilotos que, por qualquer motivo, não possam tomar parte na corrida devem informar o Diretor de Prova, por forma a não existirem lugares vagos na grelha de partida e permitir a participação dos pilotos qualificados que excedem o número máximo de pilotos permitidos simultaneamente em pista.

## 18. TREINOS E CORRIDAS

O tempo dos treinos e a distância em tempo e número de voltas das corridas são as que a seguir se indicam.

Classe	Treinos Livres	Treinos cronometrados	Corridas
Minimotos 4.2	00:10	00:10	00:06 + 2 voltas
IMR 90 e Malcor 90	00:10	00:10	00:10 + 2 voltas
MiniGP 110 4T Auto e MinGP 110 4T	00:10	00:15	00:10 + 2 voltas

## 19. PROCEDIMENTO DE PARTIDA

### 19.1. Procedimento normal de partida

#### a. 8 minutos antes do início da corrida

No final do *pit-lane* um comissário apresenta a bandeira verde, significando que a pista se encontra aberta durante 2 (dois) minutos para a volta de reconhecimento.

Os pilotos só podem efetuar uma volta de reconhecimento.

Após a volta de reconhecimento, os pilotos ao chegarem ao final da grelha de partida onde estará um comissário com uma bandeira vermelha, têm de desligar o motor. A moto será empurrada pelo piloto ou por um seu assistente até à sua posição na grelha de partida.

Os pilotos podem ser assistidos por 2 (duas) pessoas.

Ao lado de cada linha da grelha de partida está colocado um comissário de pista com uma placa que indica o número da linha, para auxiliar os pilotos a localizar a sua posição na grelha de partida.

Os pilotos que na volta de reconhecimento se depararem com problemas técnicos devem dirigir-se para o *pit-lane* para aí fazerem os ajustamentos necessários.

A volta de reconhecimento não é obrigatória. No entanto, os pilotos que nela não participem partem para a volta de aquecimento do final do *pit-lane*, sob as instruções de um comissário aí colocado, e ocuparão os últimos da grelha de partida com a ordenação dada pelo tempo dos treinos cronometrados. Se um piloto não respeitar este posicionamento será sancionado com a penalização em tempo de 5 (cinco) segundos que serão adicionados ao seu tempo de corrida.

O Diretor de Prova tem, nesta fase, que decidir se a corrida é classificada “corrida com piso seco” (dry race) ou “corrida com piso molhado” (wet race) e indicar esta decisão aos pilotos na grelha e àqueles que ainda estiverem na zona de boxes, através da exibição de uma placa. Se nenhuma placa for mostrada a corrida é considerada “corrida com piso seco” (dry race).

Nesta fase, é permitido aos pilotos fazer ajustamentos na sua moto e mudar de pneus. Não é permitida a utilização de baterias ou de quaisquer outros aparelhos elétricos. Todos os ajustamentos devem estar concluídos até à apresentação da placa 3 MINUTOS.

Não é permitido o reabastecimento nem a troca do depósito de gasolina.

#### b. 3 minutos antes do início da volta de aquecimento

É apresentada a placa 3 MINUTOS.

Todos os equipamentos devem ser retirados da grelha de partida o mais rapidamente possível.

Após a apresentação desta placa os pilotos que continuem a necessitar de trabalhar na sua moto devem retirá-la da grelha de partida e empurrá-la para o *pit-lane* onde podem continuar a trabalhar. Todos os pilotos nestas condições partirão para a volta de aquecimento do final do *pit-lane*, quando o comissário aí colocado apresentar a bandeira verde.

Só 1 (um) assistente por piloto pode permanecer na grelha de partida.

Os pilotos devem ter o capacete colocado.

Trabalhar na moto na grelha de partida ou na saída do *pit-lane* após a amostragem da placa de 3 MINUTOS poderá ser sancionada com uma penalização em tempo.

**c. 1 minuto antes do início da volta de aquecimento**

É apresentada a placa 1 MINUTO.

As mantas para aquecer pneus devem ser retiradas rapidamente e os assistentes devem auxiliar o piloto a colocar o motor da moto trabalhar e assim que este pegar colocar a moto na sua posição e abandonar rapidamente a grelha de partida.

Atrasar o procedimento da placa de 1 MINUTO pelo retardar do tirar das mantas poderá dar origem a uma penalização em tempo de 5 (cinco) segundos.

**d. 30 Segundos antes do início da volta de aquecimento**

É apresentada a placa 30 SEGUNDOS.

Todos os pilotos devem estar na sua posição na grelha de partida com os motores a trabalhar. Não é permitida qualquer assistência.

Os pilotos que não forem capazes de colocar o motor da moto a trabalhar devem retirá-la para o *pit-lane* sob a orientação de um comissário, onde podem fazer os ajustamentos necessários. Estes pilotos podem partir para a volta de aquecimento do final do *pit-lane*, quando o comissário aí colocado apresentar a bandeira verde. Não podem utilizar mantas de aquecer pneus ou trocar de pneus/rodas.

**e. 1 Minuto antes do início da corrida**

É dada a partida para a volta de aquecimento pela amostragem da bandeira verde no posto de direção de prova.

Se 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 *pit-lane*, de modo que os mecânicos possam intervir.

Após a passagem da totalidade dos pilotos pela saída da zona de boxes o comissário aí colocado apresentará a bandeira verde durante 10 segundos para dar a partida para a volta de aquecimento aos pilotos que aí se encontrem.

De regresso à grelha de partida os pilotos devem retomar a sua posição, colocando a roda da frente sem tocar a linha que define a sua posição e mantendo os motores a trabalhar.

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

Todo o piloto que encontrar problemas com a sua moto durante a volta de aquecimento deve tomar a direção do *pit-lane*.

Os pilotos que deixem calar o motor ou que tenham qualquer outro problema na grelha de partida, devem manter-se na sua moto e levantar o braço. Não é permitido tentar atrasar a partida por qualquer outro meio.

Após as motos de uma determinada linha se terem imobilizado nos seus lugares, o comissário de pista dessa linha retirará a placa que a indica. A placa não será retirada quando um piloto deixar calar o motor da moto ou tiver qualquer outra dificuldade. Quando todas as placas tiverem sido retiradas, o comissário que estiver no final da grelha de partida agitará a bandeira verde.

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

- f. As luzes vermelhas do semáforo da linha de partida serão então ligadas e entre 2 (dois) e 5 (cinco) segundos será dada a partida para a corrida pelo apagar das luzes vermelhas do semáforo.

Todo o piloto que antecipe a partida ou que não esteja colocado na sua posição na grelha de partida será penalizado pela Direção de Corrida.

A antecipação da partida, vulgarmente designada por FALSA PARTIDA, é definida pelo movimento da moto para a frente enquanto as luzes vermelhas do semáforo da linha de partida estiverem ligadas.

No caso de um movimento menor e subsequente paragem quando as luzes vermelhas estiverem ligadas é a Direção de Corrida 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 5 (cinco) segundos que serão somados ao seu tempo de corrida.

A informação da penalização poderá ser transmitida pela instalação sonora do circuito e/ou pelos monitores de TV que estiverem a emitir os dados de cronometragem (se tiverem essa capacidade).

- g. Se após o sinal de partida uma moto ficar imobilizada na grelha de partida, os comissários devem intervir de imediato empurrando a moto para pôr o motor a trabalhar. Se o motor não pegar, os comissários devem empurrar a moto para o *pit-lane*, de modo a que os mecânicos possam intervir.
- h. Depois da passagem da totalidade dos pilotos em pista pela frente da saída do *pit-lane* será mostrada a bandeira verde, de forma a ser dada a partida aos pilotos que aí se encontrem.

## 19.2. Procedimento de partida retardada

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 como segue:

- a. Agitar a bandeira vermelha, acender as luzes vermelhas do semáforo da linha de partida e exibir a placa PARTIDA RETARDADA;
- b. Os comissários de cada linha da grelha de partida devem agitar a bandeira amarela;
- c. Os pilotos devem manter a sua posição na grelha com os capacetes colocados e parar os motores;
- d. As motos dos pilotos que provocaram a interrupção do procedimento de partida serão retiradas pelos comissários para o *pit-lane* onde poderá ser prestada assistência técnica e podem partir para a volta de aquecimento do final do *pit-lane*, ocupando os últimos lugares da grelha de partida;
- e. 2 (dois) assistentes por piloto podem entrar na grelha de partida podendo levar as mantas de aquecer pneus, auxiliares para colocar os motores em marcha e a caixa de ferramentas. Não é autorizado levar geradores.
- f. O procedimento de partida será retomado na placa de 3 MINUTOS e a distância da corrida será encurtada em uma volta.

- g. Um piloto que pelo seu comportamento na grelha de partida seja responsável por uma PARTIDA RETARDADA poderá ser penalizado pela Direção de Corrida.

### 19.3. Procedimento de partida para uma corrida com piso molhado (wet race) após treinos com piso seco

Quando uma classe teve todos os treinos com piso seco e a corrida for declarada como corrida com piso molhado antes da abertura da saída do *pit-lane* para a volta de reconhecimento será aplicado o procedimento de partida seguinte:

- a. a declaração de corrida com piso molhado (wet race) deve ser comunicada aos pilotos e equipas o mais rapidamente possível e antes da abertura do *pit-lane*;
- b. o *pit-lane* abrirá à hora prevista e permanecerá aberto durante 5 (cinco) minutos;
- c. os pilotos podem fazer mais do que uma volta de reconhecimento passando pelo *pit-lane*;
- d. os ajustes nas motos e o reabastecimento são permitidos no *pit-lane* durante as voltas de reconhecimento;
- e. na saída do *pit-lane* devem ser exibidos painéis de contagem decrescente 5,4,3,2,1 minutos ou, em alternativa, pode ser utilizado o sistema sonoro, indicando o tempo que falta para o encerramento do *pit-lane*.
- f. assim que todos os pilotos estiverem na grelha de partida terá início o procedimento de partida normal na placa de 3 MINUTOS;
- g. a corrida terá 2/3 da distância em tempo da corrida original.

### 19.4. Procedimento rápido de partida

Quando uma corrida for interrompida os pilotos devem dirigir-se lentamente para o *pit-lane*, a menos que os comissários indiquem o contrário. O procedimento para o reinício da corrida é o seguinte:

- a. após todos os pilotos terem regressado ao *pit-lane* deve ser anunciada a hora de abertura do *pit-lane*. A hora de abertura do *pit-lane* será apresentada nos monitores de cronometragem e/ou por placas no final do *pit-lane* com a contagem regressiva.
- b. após a abertura da saída do *pit-lane* a bandeira verde manter-se-à durante 60 (sessenta) segundos passando depois a vermelha, não sendo permitida a entrada em pista.
- c. os pilotos completam uma volta de reconhecimento e ocuparão o seu lugar na grelha de partida.
- d. os pilotos que não entrarem em pista partirão para a volta de aquecimento do final *pit-lane* e ocuparão os últimos lugares da grelha de partida.
- e. só é permitida a entrada na grelha de partida de 1 (um) assitente por piloto sem ferramentas e apenas para indicar o lugar do piloto na grelha de partida.
- f. os pilotos ocupam a sua posição na grelha de partida com o motor a trabalhar, não sendo permitida qualquer assistência.
- g. assim que todos os pilotos estiverem na grelha de partida será mostrada a placa 30 SEGUNDOS e nesse momento os mecânicos devem abandonar rapidamente a grelha de partida.

- h. assim que a grelha de partida estiver desimpedida será dada a partida para a volta de aquecimento pela exibição da bandeira verde.
- i. após a passagem da totalidade dos pilotos em pista ao lado da saída do *pit-lane* será mostrada a bandeira a verde para dar a partida aos pilotos para a volta de aquecimento que aí se encontrem. Quinze (15) segundos após será mostrada a bandeira vermelha, para fechar novamente a saída do *pit-lane*.
- j. os pilotos que partirem para a volta de aquecimento do final do *pit-lane* ocuparão os últimos lugares da grelha de partida. Caso haja mais do que um piloto, eles serão ordenados pela qualificação nos treinos ou em caso de reinício de uma corrida de acordo com o artigo 23º.
- k. de regresso à grelha de partida os pilotos devem retomar a sua posição, colocando a roda da frente sem tocar na linha horizontal que define a posição na grelha de partida e mantendo os motores a trabalhar.

**19.4.1.** O procedimento rápido de partida pode ser utilizado sempre que a Direção de Corrida o entender e não apenas para o reinício de uma corrida interrompida.

## **20. CORRIDAS COM PISO MOLHADO OU COM PISO SECO**

**20.1.** As corridas são classificadas como “corrida com piso molhado” (wet race) ou “corrida com piso seco” (dry race). A informação aos pilotos e equipas desta classificação é feita pela apresentação de uma placa na grelha de partida. Se nenhuma placa for mostrada a corrida é classificada como “corrida com piso seco” (dry race). A finalidade desta definição é indicar aos pilotos a consequência das alterações das condições meteorológicas durante a corrida.

**20.2.** “Corrida com piso seco” (dry race): será interrompida pela Direção de Corrida se as condições meteorológicas alterarem o estado de aderência do piso.

**20.3.** Corrida com piso molhado” (wet race): começa com condições meteorológicas instáveis ou de chuva, não é interrompida por razões atmosféricas e os pilotos que desejarem trocar de pneus podem fazê-lo por sua iniciativa.

**20.4.** Os treinos também são definidos como “corrida com piso seco” ou “corrida com piso seco” pelo Diretor de Prova.

**20.5.** Quando a corrida for interrompida por razões atmosféricas, a segunda corrida será declarada como “corrida com piso molhado” (wet race).

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

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

**21.1.** É obrigatório cumprir com as informações e/ou instruções transmitidas pelas bandeiras, pelos sinais luminosos e pelos oficiais de prova. A infrações serão penalizadas de acordo com o definido no artigo 22º.

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

**21.3.** 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 pela Direção de Corrida.

**21.4.** Em pista todas as reparações e ajustes à moto devem ser efetuadas pelos pilotos com os meios de que são portadores e 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.

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

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

**21.7.** 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.

**21.8.** Durante a corrida os pilotos podem entrar no *pit-lane* para fazer ajustamentos às motos ou para trocar de pneus. Todos estes trabalhos devem ser efetuados na área em frente à sua boxe. Não é permitido entrar na boxe. É proibido o reabastecimento. A infração as estas regras incorre na penalização de desclassificação.

**21.9.** Os pilotos que deixarem calar o motor da moto no *pit-lane* podem ser assistidos pelos mecânicos para o colocar de novo a trabalhar.

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

**21.11.** É proibido circular na pista e no *pit-lane* 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 com o acompanhamento de um comissário.

**21.12.** 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 das boxes ou por movimentos de corpo do piloto ou dos elementos das equipas.

**21.13.** A circulação no *pit-lane* durante todo o evento (sessões de treinos, procedimento de partida e corrida) deve ser efetuada com a máxima precaução e segurança. O incumprimento desta regra durante os treinos e será penalizada da seguinte forma:

Velocidade	Penalização
Velocidade inadequada	1ª vez: repreensão
	2ª vez: descida de 3 (três) lugares na grelha de partida
	3ª vez: penalização decidida pelo Júri

Quando este incumprimento ocorrer durante a corrida será aplicada a penalização em tempo de 5 (cinco) segundos que serão adicionados ao seu tempo de corrida.

**21.14.** É proibido parar em pista durante as sessões de treinos e corrida.

- 21.15.** É permitida a prática de arranques no final das sessões de treinos na volta de regresso às boxes, apenas em zona definida pelo Diretor de Prova. A infração a esta regra poderá ser sancionada com uma penalização em tempo.
- 21.16.** Os pilotos não devem abrandar imediatamente após terem recebido a bandeira de xadrez a não ser quando for seguro fazê-lo e a uma distância da linha de chegada que não coloque em perigo ou prejudique os outros pilotos.
- 21.17.** As motos de competição só podem ser conduzidas no *pit-lane*, nos caminhos de serviço e na pista, e apenas durante as sessões de treinos e corrida.
- 21.18.** Os pilotos depois de receberem a bandeira de xadrez não devem tirar o capacete até estarem parados no *pit-lane*.
- 21.19.** Um piloto que durante a corrida entre com a moto na boxe ou no *paddock* é considerado como tendo desistido, não podendo regressar à corrida.
- 21.20.** Um piloto que derrame óleo na pista provocando a interrupção da corrida duas vezes no mesmo evento pode ser penalizado pela Diretor de Prova.
- 21.21.** É proibida a prática de condução antidesportiva
- 21.22.** Durante o reabastecimento (somente autorizado nas sessões de treinos) o motor tem de estar desligado.
- 21.23.** Nos treinos e corrida um piloto apenas pode utilizar a moto que verificou em seu nome nas verificações técnicas iniciais.
- 21.24.** A troca de motos entre pilotos é interdita.

## **22. SINAIS – BANDEIRAS E SINAIS LUMINOSOS**

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

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

- a. Bandeira verde:** informa os pilotos que a pista está livre. Deverá ser mostrada agitada:
- em todos os postos de comissários durante a primeira volta das sessões de treinos, na volta de reconhecimento e na volta de aquecimento;
  - no posto de comissários que indica o final de uma zona de perigo sinalizada por bandeiras amarelas.
  - na saída do *pit-lane* para informar que o acesso à pista está aberto;
  - na linha de partida para dar início à volta de aquecimento;
  - no final da grelha de partida para informar que todos os pilotos estão prontos para a partida da corrida.
- b. Luz verde:** no semáforo da saída do *pit-lane* informa o início das sessões de treinos, do início da volta de reconhecimento e da volta de aquecimento.
- c. Bandeira amarela com riscas vermelhas:** informa os pilotos que as condições de aderência da pista estão deterioradas por outra razão que chuva. Deve ser mostrada agitada nos postos de comissários onde se verificar essa situação.

- d. 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.
- e. Bandeira branca com cruz vermelha em diagonal + Bandeira amarela com riscas vermelhas: informa os pilotos da existência de chuva nessa secção do circuito. Ambas as bandeiras devem ser mostradas agitadas nos postos de comissários onde se verificar a essa situação.
- f. Bandeira azul: é mostrada agitada e informa um piloto que está prestes a ser ultrapassado e:
- nas 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;
  - os pilotos que estão a ser dobrados não se podem ultrapassar quando a bandeira azul estiver a ser exibida;
  - esta bandeira deve, ainda, ser mostrada agitada a um piloto na saída do *pit-lane* quando existirem motos na pista em aproximação;
  - a infração a estes procedimentos incorre em penalização.
- g. 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.
- h. Bandeira de xadrez + Bandeira azul: estas duas bandeiras (a bandeira de xadrez agitada e a bandeira azul agitada) são mostradas na linha de chegada e ao nível da pista quando na última volta e antes da linha de chegada um piloto retardatário preceder de perto o primeiro classificado. (ver art.º 23.1)

## 22.2. Bandeiras e sinais luminosos utilizados para transmitir informações e instruções

### a. Bandeira amarela

- (1) Quando uma bandeira amarela é mostrada agitada informa os pilotos que existe um incidente e/ou perigo no sector onde é exibida. (Incidente significa uma ocorrência ou série de ocorrências envolvendo um ou mais pilotos.)
- (2) A apresentação de duas bandeiras amarelas agitadas informa que há um incidente que bloqueia total ou parcialmente a pista no sector onde é exibida.
- (3) A apresentação de uma ou de duas bandeiras não indica a gravidade do incidente, apenas indica o seu local.
- (4) 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 ultrapassado. Neste caso não será aplicada qualquer penalização.
- (5) O incumprimento destas instruções resulta nas seguintes penalizações:
  - (i) durante as sessões de treinos - anulação do tempo cronometrado realizado na volta em que foi cometida a infração;

- (ii) durante a corrida - penalização em tempo;
  - (iii) podem, ainda, ser aplicadas pelo Júri outras penalizações.
  - (6) Quando a bandeira é mostrada agitada em todas as linhas da grelha de partida durante o procedimento de partida informa que a partida foi retardada.
  - (7) Se apresentada agitada numa linha da grelha de partida informa que há um piloto dessa linha com problemas.
  - (8) Esta bandeira deve, ainda, ser mostrada agitada em todos os postos de comissários de pista na volta de inspeção ao circuito.
- b. Bandeira vermelha:** informa os pilotos que a sessão de treinos 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.

Esta bandeira deve, ainda, ser mostrada estática na saída do *pit-lane* quando a entrada em pista não for autorizada e na grelha de partida no final da volta de reconhecimento e no final da volta de aquecimento.

A infração a estes procedimentos incorre em penalização.

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

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

- d. Bandeira preta:** é utilizada para transmitir instruções a um só piloto e é agitada em todos os postos de comissários, juntamente com uma placa com o número do piloto. O piloto deve parar nas boxes no final da volta em curso e não pode recomeçar, quando esta bandeira resulta de uma penalização.

Esta bandeira também pode ser apresentada a um piloto por uma razão que não seja uma penalização, por exemplo, para retificar um problema técnico não perigoso, como com um transponder.

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

- e. Bandeira preta com círculo cor de laranja:** é utilizada para transmitir instruções a um só piloto e é agitada em todos os postos de comissários, juntamente com uma placa com o número do piloto. Esta bandeira informa o piloto que a sua moto tem problemas mecânicos susceptíveis de pôr em perigo a si próprio ou a outros, e que deve abandonar imediatamente a pista.

O piloto não pode voltar a entrar em pista a não ser que seja autorizado por um oficial.

A infração a este procedimento incorre em penalização.

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

### **22.3. Dimensões das bandeiras**

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

## 22.4. Cores das bandeiras

Laranja:	Pantone	151C
Preto:	Pantone	Black C
Azul:	Pantone	298C
Vermelho:	Pantone	186C
Amarelo:	Pantone	Yellow C
Verde	Pantone	348C

## 22.5. Placa com o número de competição do piloto

Placa em cor preta (70 cm horizontal x 50 cm vertical) com o número do piloto em cor branca. A espessura do traço deve ter o mínimo de 4 cm e uma altura mínima de 30 cm.

Esta placa deve estar disponível em todos os postos de comissários.

## 23. FINAL DA CORRIDA E CLASSIFICAÇÃO

**23.1.** Quando o piloto primeiro classificado tiver percorrido a distância prevista ser-lhe-à 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, devendo, portanto, ser ligada a luz vermelha do semáforo na saída do *pit-lane* e um comissário de pista aí colocado deve exhibir a bandeira vermelha.

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, se cruzar a linha de meta antes do vencedor, deverá efetuar mais uma volta e levar a bandeira de xadrez para completar a corrida.

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

- a. Ter cumprido uma distância igual ou superior a 75% da distância percorrida pelo primeiro classificado (arredondada para baixo para número inteiro mais próximo);
- b. Franquear a linha de chegada até 5 (cinco) minutos após a passagem do primeiro classificado, e ter-lhe sido mostrada a bandeira de xadrez na linha de chegada (não conta a passagem pelo *pit-lane*).
- c. O piloto deve estar em contacto com a moto e com todo o equipamento obrigatório devidamente colocado.

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

**23.4.** No caso de *photo finish* entre dois ou mais pilotos a decisão será tomada a favor daquele em que a parte mais avançada da roda da frente atravessar a linha de chegada em primeiro lugar. Se persistir a igualdade, o desempate far-se-á pelo melhor tempo por volta na corrida.

**23.5.** No final da corrida será publicada uma classificação provisória, que deverá ser afixada até 10 (dez) 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.

## 24. INTERRUPÇÃO DE UMA CORRIDA E NOVA PARTIDA

### 24.1. Interrupção de uma corrida

- a. Se a Direção de Corrida 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 *pit-lane*.

A classificação será ordenada com base na classificação da última volta completada pelo líder antes de ser mostrada a bandeira vermelha.

Não são classificados os pilotos que:

- i) não cumpriram uma distância igual ou superior a 75% da distância percorrida pelo primeiro classificado (arredondada para baixo para número inteiro mais próximo);
  - ii) não entraram no *pit-lane* usando o percurso definido a pilotar ou a empurrar a sua moto nos 5 (cinco) minutos seguintes à apresentação da bandeira vermelha;
  - iii) não estavam a competir ativamente quando foi mostrada a bandeira vermelha.
- b. Se os resultados indicarem que o piloto líder da corrida completou menos de 3 (três) voltas, a corrida será considerada nula e uma nova corrida, se as condições o permitirem, poderá ser realizada.
- c. Se os resultados indicarem que o piloto líder da corrida completou 3 ou mais voltas mas menos de 2/3 (dois terços) da distância em tempo da corrida original, arredondada para baixo para o número inteiro, 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.
- d. Se os resultados indicarem que o piloto líder da corrida completou 2/3 (dois terços) ou mais da distância em tempo da corrida original, arredondada para baixo para o número inteiro, a corrida é considerada como terminada e os pontos para o Campeonato são atribuídos na sua totalidade.
- e. Para efeitos de presente regulamento “ativo” e a “competir ativamente” significa que o piloto está a conduzir a moto na pista, ou a tentar reparar/colocar em marcha a moto, ou a regressar à pista ou ao *pit-lane* com a moto em condições de regressar à pista. A decisão de um piloto estar a competir ativamente, incluindo a condição da moto, compete à Direção de Corrida e não é passível de reclamação.

### 24.2. Reinício 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 *pit-lane* a Direção de Corrida deve anunciar a nova hora do procedimento de partida.

- b. Os resultados da primeira da corrida devem estar disponíveis antes do início da segunda corrida.
- c. O procedimento de partida é o procedimento rápido de partida (artigo 19.5.).
- d. As condições para uma nova partida de uma corrida interrompida são as seguintes:
  - (1) No caso da situação descrita em 24.1.b. (menos de 3 três voltas cumpridas)
    - (i) Todos os pilotos podem participar, incluindo os que não participaram na volta de reconhecimento ou de aquecimento na primeira corrida;
    - (ii) As motos podem ser reparadas.
    - (iii) O reabastecimento é permitido;
    - (iv) O número de voltas da nova corrida é igual a 2/3 (dois terços) da distância em tempo inicial da corrida arredondada para baixo para o número inteiro;
    - (v) As posições na grelha de partida são as da corrida inicial.
    - (vi) As penalizações existentes devem ser cumpridas pois é uma nova corrida. Com exceção das penalizações por falsa partida e exceder os limites de pista, que não transitam para a nova corrida.
  - (2) No caso da situação descrita em 24.1.c. (3 voltas ou mais mas menos de 2/3 da distância em tempo inicial da corrida):
    - (i) Só são admitidos os pilotos classificados na primeira corrida (artigo 23.2);
    - (ii) As motos podem ser reparadas.
    - (iii) O reabastecimento é permitido.
    - (iv) O número de voltas da segunda corrida é o que falta para cumprir 2/3 da distância em tempo inicial da corrida, com um mínimo de 5 (cinco) voltas;
    - (v) As posições na grelha de partida são estabelecidas com base na classificação da primeira corrida;
    - (vi) Os pilotos classificados na primeira corrida com 1 (uma) volta a menos partem para a segunda corrida da saída do *pit-lane*. Os que estão classificados com 2 (duas) voltas a menos não são elegíveis para participar na nova corrida.
    - (vii) A classificação final é o resultado desta nova corrida, conforme artigo 23.2.
    - (viii) As penalizações aplicadas antes do início da primeira corrida (como por exemplo alteração de posição na grelha ou iniciar a corrida da saída do *pit-lane*) consideram-se cumpridas na primeira corrida e não transitam para a nova corrida.
    - (ix) As penalizações em tempo transitam para a segunda corrida.

## 25. COMPORTAMENTO À CHEGADA

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

## 26. CERIMÓNIA DO PÓDIO

26.1. No final do evento será realizada a cerimónia de entrega de troféus e de consagração dos três primeiros classificados de cada classe.

26.2. Os pilotos na cerimónia de pódio devem ter o fato apertado.

## 27. PONTUAÇÕES E CLASSIFICAÇÃO

27.1. Em cada corrida são atribuídos pontos aos pilotos classificados (artigo 23.2) segundo a seguinte tabela:

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

27.2. No final da Corrida 2 será feita uma pontuação final a partir dos pontos obtidos por cada piloto na corrida 1 e na corrida 2.

Em caso de empate de pontos resultante do somatório das pontuações da Corrida 1 e da Corrida 2, obterá a pontuação mais alta entre os pilotos empatados, o que tiver realizado a volta mais rápida durante o fim-de-semana (Treino Cronometrado, Corrida 1 e Corrida 2).

### PONTUAÇÃO FINAL (Corrida 1 + Corrida 2)

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

27.3. Todas as corridas contam para a classificação no Campeonato/Troféu.

27.4. Ao piloto que no final do somar o maior número de pontos será atribuído o título de Campeão Nacional ou de Vencedor do Troféu.

27.5. Em caso de empate, entre dois ou mais pilotos, na classificação final do Campeonato/Troféu serão utilizados sucessivamente e pela ordem indicada os seguintes critérios de desempate:

- a. O maior número de vitórias;
- b. O maior número de segundos lugares, e assim sucessivamente até desfazer o empate;

c. Caso ainda persista o empate, a classificação na última prova.

**27.6.** Serão distribuídos a cada classe e de acordo com a classificação final (Corrida 1 + Corrida 2), os seguintes Troféus:

- |                    |                                    |
|--------------------|------------------------------------|
| – Minimotos 4.2    | 1º / 2º / 3º Classificados: Troféu |
| – IMR90 e Malcor90 | 1º / 2º / 3º Classificados: Troféu |
| – MiniGP 110 4T    | 1º / 2º / 3º Classificados: Troféu |

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

**27.8.** No final do Campoenato será realizada uma cerimónia onde serão atribuídos troféus aos 3 (três) primeiros classificados de cada classe.

## **28. PROTESTOS E RECLAMAÇÕES**

### **28.1. Protestos sobre motos**

- Até 15 (quinze) minutos após a publicação dos resultados provisórios e estando as motos em Parque Fechado um piloto pode apresentar por escrito e dirigido ao Diretor de Prova o protesto sobre a moto.
- O protesto deve ser acompanhado de um depósito caução de 500€ (quinhentos euros).
- Ao apresentar o protesto, a moto do piloto protestante também é verificada.
- Depois de elaborado o protesto proceder-se-á à verificação da conformidade da moto com o regulamento técnico aplicável (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.
- As partes envolvidas num protesto (o protestante e o protestado) podem assistir às verificações técnicas das motos, só podendo manifestarem-se quando a verificação técnica estiver concluída.
- Se os resultados da verificação técnica vierem a dar razão ao protestante o depósito caução por ele entregue ser-lhe-á devolvido. Caso contrário, o depósito caução será entregue ao protestado.

### **28.2. Reclamações sobre classificações**

Até 15 (quinze) minutos após a publicação dos resultados provisórios um piloto pode apresentar por escrito e dirigido ao Diretor de Prova a reclamação sobre uma classificação ou sobre o comportamento de outro piloto. 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.

### **28.3. Exceções de reclamação**

Estão excluídas de qualquer forma de reclamação as penalizações que resultam da avaliação das seguintes decisões da Direção de Corrida:

- Falsa partida;
- Excesso de velocidade no *pit-lane*;

- c. Desclassificação pela apresentação da bandeira preta ou da bandeira preta com círculo laranja.

## **29. RECURSOS**

Todo o concorrente tem o direito de recorrer das decisões do Júri sobre 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.

## **30. SISTEMA DE CRONOMETRAGEM**

**30.1.** Nas sessões de treinos e corrida deve ser utilizado um sistema eletrónico de cronometragem com capacidade de medição até ao milésimo de segundo e em que o registo de tomada de tempos (início e final) não seja comandado manualmente.

**30.2.** Um sistema alternativo, por célula ou outro (não dependente do sistema eletrónico principal), deve ser utilizado para reconfirmação e para o caso de eventual avaria do sistema principal. No caso de perda ou avaria do *transponder* é válida a cronometragem pelo sistema alternativo.

**30.3.** Cada piloto tem que utilizar nas sessões de treinos e corridas, o *transponder* distribuído pela Comissão Coordenadora.

**30.3.** O *transponder* é levantado nas verificações documentais, mediante a entrega da licença desportiva que será devolvida no final da prova contra a entrega do *transponder* em perfeito estado de utilização.

**30.4.** O piloto deve apresentar-se na partida para as sessões de treinos e corrida com o *transponder* corretamente instalado na moto.

**30.5.** A falta de atribuição de tempos nos treinos cronometrados por razões que se prendam com a entrada em pista da moto sem *transponder* ou com ele mal colocado será da exclusiva responsabilidade do piloto.

**30.6.** A verificação da correta colocação do suporte do *transponder* é da responsabilidade do Comissário Técnico durante as verificações técnicas iniciais. Contudo, a colocação do *transponder* é da responsabilidade do piloto.

## **31. CREDENCIAIS DE ACESSO**

**31.1.** Um piloto inscrito terá direito a 5 (cinco) passes de identificação pessoal e a 2 (dois) passes de viatura (1 para viatura particular e outro para viatura de apoio técnico).

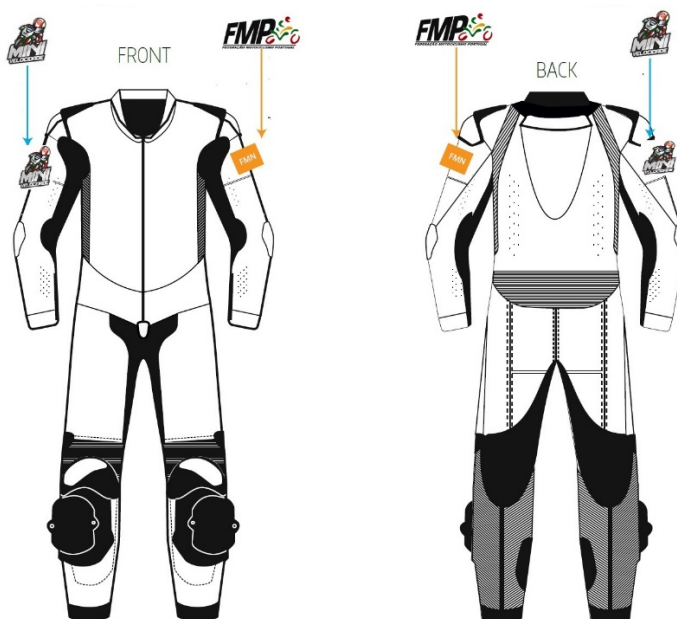
**31.2.** Os pilotos são responsáveis pelos passes atribuídos. É responsabilidade dos pilotos assegurar que todas as pessoas abrangidas pela sua inscrição no evento cumpram a “Regulamentação de Velocidade”, devendo estar mencionadas no boletim de inscrição a identificação daquelas pessoas.

## **32. EQUIPAMENTO DOS PILOTOS**

O não cumprimento das regras abaixo descritas incorre na penalização de desclassificação. Qualquer questão sobre a adequação ou condição do equipamento do piloto será decidida pelo Comissário Técnico.

### 32.1. Fato

- a. Os pilotos têm de usar um fato completo em cabedal de uma só peça com proteções adicionais em cabedal ou de outros materiais nos principais pontos de contacto (joelhos, cotovelos, ombros, as duas zonas do torso e articulação da bacia, etc.).
- b. Os pilotos devem utilizar roupa interior completa, se os fatos não forem forrados. A roupa interior adequada é do tipo Nomex®, seda ou, simplesmente, 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 na roupa interior.
- c. Os pilotos devem utilizar luvas de proteção em cabedal.
- d. As botas dos pilotos devem ser de couro ou em material de substituição aprovado e ter uma altura mínima 200mm, de modo que em conjunto com o fato e as luvas esteja assegurada uma proteção completa.
- e. Equipamentos feitos com materiais de substituição do couro podem ser utilizados, desde que autorizados pelo Comissário Técnico.
- f. O uso de proteção torácica e de proteção dorsal é obrigatório.
- g. O uso de fato com sistema de airbag é altamente recomendável.
- h. Logótipos obrigatórios



### 32.2. 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 e corrida. O capacete deve ter um sistema de fixação pela jugular com um sistema de duplo fecho.
- b. São permitidos capacetes construídos por uma casca formada por mais que uma peça, desde que para o retirar apenas seja necessário desapertar a correia de fixação pela jugular. Não são permitidos capacetes que tenham aplicado suporte para câmara de filmar.
- c. O capacete deve ser do tipo integral e estar conforme com umas das seguintes Normas Internacionais Oficiais:

Norma Europeia	ECE 22-05 ou ECE 22.06 "P", "NP", ou "J"
----------------	--

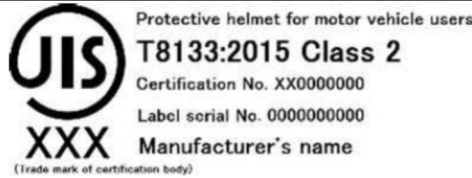


A etiqueta encontra-se cosida nas correias de aperto do capacete, devendo estar intacta e legível.

Dentro do círculo o “E” significa Europa e o número o país de fabrico. O número deve começar por 05. Se começar por 03 ou 04 o capacete não cumpre as normas internacionais.



Norma Japonesa	JS T 8133:2015
----------------	----------------



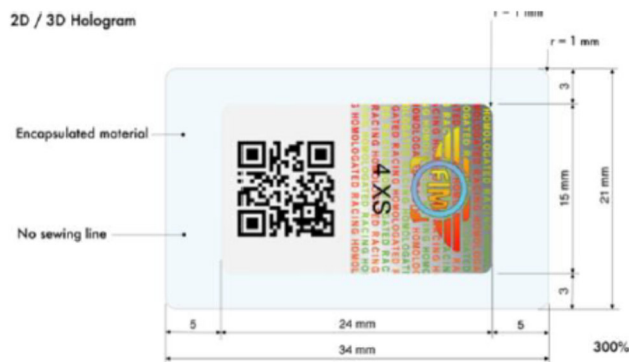
A etiqueta encontra-se cosida nas correias de aperto do capacete, devendo estar intacta e legível. Na etiqueta deve encontrar-se o código 8133-2015.

Para Velocidade, Motocross, Enduro, Quads e Supermoto “Type 2 Full Face”

Norma USA	SNELL M2015 ou MD2020D ou 2020R
-----------	---------------------------------



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



Em <http://www.frhp.org/circuit%20helmets/homologated-helmets> está disponível a lista dos capacetes com esta homologação.

### 32.3. Viseiras

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

## 33. INSTALAÇÃO DE CÂMARAS DE VÍDEO NAS MOTOS

**33.1.** A instalação de câmaras de vídeo deverá ser sempre comunicada à Comissão Coordenadora.

**33.2.** 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 pelo sistema de CTV instalado na sala de controlo.

**33.3.** Procedimento

- a. O(s) piloto(s) que pretendam instalar uma câmara de vídeo na moto deve comunicá-lo por escrito, em formulário próprio, nas verificações técnicas iniciais.
- b. As câmaras de vídeo deverão estar devidamente fixas à moto. Nas verificações técnicas iniciais, ou no decorrer da corrida, os comissários técnicos deverão verificar se as câmaras de vídeo estão instaladas em condições de segurança.
- c. As câmaras devem estar instaladas ou por dentro da carenagem ou no topo da carenagem do assento traseiro.
- d. As câmaras devem estar instaladas com um cabo adicional de segurança.
- e. No relatório das verificações técnicas deverá ser mencionado quais as motos em que se encontram instaladas câmaras de vídeo.
- f. O Júri poderá determinar em qualquer momento do evento desportivo 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.

#### **34. CASOS OMISSOS**

Todos os casos omissos neste regulamento, apelos ou dúvidas na sua interpretação serão julgados e resolvidos pela Comissão Coordenadora, em conformidade com a “Regulamentação de Minivelocidade”.

## ANEXO A – REGULAMENTO TÉCNICO MINIMOTOS 4.2

### 1. INTRODUÇÃO

1.1. As motos da classe Minimotos 4.2 são motos disponíveis no mercado através da rede de concessionários/distribuidores do fabricante.

1.2. A aparência das motos conforme são vistas de frente, de trás e de perfil deve respeitar a forma original do modelo produzido pelo fabricante da moto.

1.3. Se em consequência de uma queda ou acidente durante os treinos uma moto sofrer danos de difícil reparação ou mesmo irreparáveis o Comissário Técnico pode autorizar a verificação de uma segunda moto.

1.4. Todos os elementos, peças, sistemas ou métodos não mencionados nos artigos seguintes devem permanecer como originalmente produzidos pelo fabricante da moto.

### 2. MOTOR

Motor monocilíndrico a 2 tempos com refrigeração por ar, com cilindrada máxima de 40 cm<sup>3</sup>.

O motor deve permanecer como produzido pelo fabricante da moto não podendo ser alteradas as características a qualquer nível, incluindo o carburador.

### 3. QUADRO

É permitido adicionar tacos de proteção em nylon, desde que arredondados nas extremidades.

### 4. MEDIDAS

Medidas máximas: Comprimento: 950 mm

Altura do banco: 390 mm

### 5. MANETES

As manetes são livres (travão e embraiagem) devem ter a extremidade em forma de esfera. Esta esfera pode ter a forma achatada, mas não pode ter arestas vivas. A espessura desta forma achatada deve ter no mínimo 12 mm.

### 6. SISTEMA DE ARRANQUE DO MOTOR

Deve ser mantido o sistema original e em funcionamento.

### 7. SISTEMA DE ESCAPE

Deve ser mantido o escape original produzido pelo fabricante. No entanto, as arestas expostas do tubo de escape devem ser arredondadas para evitar áreas afiadas (cortantes).

## 8. ACELERADOR

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

## 9. NÚMEROS DE COMPETIÇÃO

9.1. Os números de competição da moto devem ser expostos de forma clara e visível. Um, na frente, na parte central da carenagem ou ligeiramente descentrado para um dos lados.

9.2. Os números de competição devem ter as seguintes dimensões mínimas:

	FRONTAL
Altura mínima	100 mm
Largura mínima	50 mm
Espaçamento entre números	40 mm

9.3. Cor do fundo: branca

Cor dos números: preta

## 10. PROTECÇÃO DA TRANSMISSÃO PRIMÁRIA

A transmissão primária, se exposta, deve estar protegida por um dispositivo que em caso algum permita que o piloto entre em contacto, mesmo que acidental, com a corrente ou pinhão.

## 11. PROTECÇÃO DA CORRENTE DE TRANSMISSÃO SECUNDÁRIA

Todas as motos devem possuir uma protecção na corrente de transmissão secundária que evite o esmagamento das extremidades dos membros do piloto (mãos e pés), especialmente em caso de acidente.

## 12. JANTES

A medidas das jantes deve ser 6,5”.

## 13. POUSA-PÉS

13.1. Os pousa-pés podem ser de recolher mas, neste caso, devem ter um dispositivo que automaticamente os faça voltar à sua posição normal. As extremidades devem ser arredondadas em forma de esfera com um raio mínimo de 8 mm.

13.2. Se os pousa-pés não forem do tipo de recolher devem ter uma extremidade fixa fabricada em plástico, Teflon® ou em material de tipo semelhante, a qual deverá ter um raio mínimo de 8 mm.

13.3. Os pousa-pés devem ter o mínimo de 4 cm de comprimento.

## 14. TRAVÕES

Os discos devem ter as seguintes medidas:

- Disco da frente: 122 mm;
- Disco de trás:122 mm.

É obrigatória a protecção dos discos em ambas as rodas

## **15. CARENAGEM**

É obrigatória a utilização de guarda-lamas dianteiro e traseiro.

O vidro da carenagem pode ser substituído por um material transparente.

Todas arestas expostas devem ser arredondadas.

## **16. DEPÓSITO DE COMBUSTÍVEL**

A capacidade máxima do depósito de combustível é de 1,8 litros.

O depósito de combustível deve conter espuma para carburante (de preferência Explosafe<sup>®</sup>).

## **17. TELEMETRIA / EQUIPAMENTOS SUPLEMENTARES**

**17.1.** É proibida a transmissão de informação por qualquer forma de e para uma moto em movimento.

**17.2.** Os sinais de dispositivos automáticos de cronometragem não são considerados telemetria.

**17.3.** Os dispositivos automáticos de cronometragem não podem interferir com o sistema oficial de cronometragem do circuito. Quando tal se verificar o piloto, ou o seu representante, será notificado pelo Diretor de Prova para retirar/desligar o sistema da moto.

**17.4.** É autorizada a montagem de um conta-rotações, electrónico ou analógico.

**18.5.** É permitido um sistema de aquisição de dados..

## **18. LUZ TRASEIRA DE SEGURANÇA**

As motos devem uma luz vermelha fixa ou intermitente montada na parte de trás do assento para ser ligada nas corridas classificadas como corridas com piso molhado (wet race) ou em condições de visibilidade reduzida, conforme declarado pelo Diretor de Prova.

## **19. COLOCAÇÃO DO TRANSPONDER NAS MOTOS**

**19.1.** O suporte do transponder deve estar fixamente colocado na moto e do lado do sistema de cronometragem.

**19.2.** Não são admitidas fixações tendo como base Velcro<sup>®</sup> ou somente fita adesiva.

## **20. CASOS OMISSOS**

Todos os casos omissos neste regulamento, apelos ou dúvidas na sua interpretação serão julgados e resolvidos pela Comissão Coordenadora, em conformidade com a “Regulamentação de Minivelocidade”.

## ANEXO B – REGULAMENTO TÉCNICO IMR 90 E MALCOR 90

### 1. INTRODUÇÃO

1.1. As motos da classe IMR90 e Malcor90 são motos IMR90 e Malcor90 disponíveis no mercado através da rede de concessionários/distribuidores do fabricante.

1.2. A aparência das motos conforme são vistas de frente, de trás e de perfil deve respeitar a forma original do modelo produzido pelo fabricante da moto.

1.3. Se em consequência de uma queda ou acidente durante os treinos uma moto sofrer danos de difícil reparação ou mesmo irreparáveis o Comissário Técnico pode autorizar a verificação de uma segunda moto.

1.4. Todos os elementos, peças, sistemas ou métodos não mencionados nos artigos seguintes devem permanecer como originalmente produzidos pelo fabricante da moto.

### 2. MOTOR

Motor monocilíndrico a 4 tempos com refrigeração por ar, com cilindrada máxima 90 cm<sup>3</sup>.

O motor deve permanecer como produzido pelo fabricante da moto não podendo ser alteradas as características a qualquer nível, incluindo o carburador.

### 3. QUADRO

É permitido adicionar tacos de proteção em nylon, desde que arredondados nas extremidades.

### 4. MANETES

4.1. As manetes são livres (travão ou embraiagem) devem ter a extremidade em forma de esfera. Esta esfera pode ter a forma achatada, mas não pode ter arestas vivas. A espessura desta forma achatada deve ter no mínimo 12 mm.

4.2. As motos devem estar equipadas com uma proteção da manete de travão, destinada a proteger a manete de ser acionada acidentalmente em caso de colisão.

### 5. SISTEMA DE ARRANQUE DO MOTOR

Deve ser mantido o sistema original e em funcionamento.

### 6. SISTEMA DE ESCAPE

Deve ser mantido o escape original produzido pelo fabricante. No entanto, as arestas expostas do tubo de escape devem ser arredondadas para evitar áreas afiadas (cortantes).

### 7. ACELERADOR

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

## 8. NÚMEROS DE COMPETIÇÃO

8.1. Os números de competição da moto devem ser expostos de forma clara e visível e do seguinte modo:

- Um, na frente, na parte central da carenagem ou ligeiramente descentrado para um dos lados;
- Dois, laterais, um de cada lado na parte inferior da carenagem;

8.2. Os números de competição devem ter as seguintes dimensões mínimas:

	FRONTAL	LATERAL
Altura mínima	140 mm	120 mm
Largura mínima	80 mm	70 mm
Espessura mínima	20 mm	20 mm
Espaçamento entre números	10 mm	17 mm

8.3. Os números têm de ser de fácil leitura sendo obrigatório as seguintes cores do fundo, números e intervalo de numeração:

Cor do fundo:               branca

Cor dos números           preta

## 9. TRANSMISSÃO

A transmissão final, pinhão e cremalheira é livre.

## 10. PROTECÇÃO DA TRANSMISSÃO PRIMÁRIA

A transmissão primária, se exposta, deve estar protegida por um dispositivo que em caso algum permita que o piloto entre em contacto, mesmo que acidental, com a corrente ou pinhão.

## 11. PROTECÇÃO DA CORRENTE DE TRANSMISSÃO SECUNDÁRIA

Todas as motos devem possuir uma protecção na corrente de transmissão secundária que evite o esmagamento das extremidades dos membros do piloto (mãos e pés), especialmente em caso de acidente.

## 12. IGNIÇÃO

O CDI deve ser o original fornecido pelo fabricante.

## 13. JANTES

As medidas das jantes podem ser de 10" ou de 12".

## 14. DEPÓSITO DE COMBUSTÍVEL

O depósito de combustível deve conter espuma para carburante (de preferência Explosafe®).

## **15. POUSA-PÉS**

**15.1.** Os pousa-pés podem ser de recolher mas, neste caso, devem ter um dispositivo que automaticamente os faça voltar à sua posição normal. As extremidades devem ser arredondadas em forma de esfera com um raio mínimo de 8 mm.

**15.2.** Se os pousa-pés não forem do tipo de recolher devem ter uma extremidade fixa fabricada em plástico, Teflon® ou em material de tipo semelhante, a qual deverá ter um raio mínimo de 8 mm.

## **16. DESCANSOS**

Os descansos podem ser retirados. Porém, se mantidos devem estar freiados, de modo a evitar a sua abertura.

## **17. TELEMETRIA / EQUIPAMENTOS SUPLEMENTARES**

**17.1.** É proibida a transmissão de informação por qualquer forma de e para uma moto em movimento.

**17.2.** Os sinais de dispositivos automáticos de cronometragem não são considerados telemetria.

**17.3.** Os dispositivos automáticos de cronometragem não podem interferir com o sistema oficial de cronometragem do circuito. Quando tal se verificar o piloto, ou o seu representante, será notificado pelo Diretor de Prova para retirar/desligar o sistema da moto.

**17.4.** É autorizada a montagem de um conta-rotações, electrónico ou analógico.

**17.5.** É permitido um sistema de aquisição de dados.

## **18. LUZ TRASEIRA DE SEGURANÇA**

As motos devem ter uma luz vermelha fixa ou intermitente montada na parte de trás do assento para ser ligada nas corridas classificadas como corridas com piso molhado (wet race) ou em condições de visibilidade reduzida, conforme declarado pelo Diretor de Prova.

## **19. INSTRUÇÕES GERAIS DE SEGURANÇA**

**19.1.** Todos os tampões e bujões de enchimento ou purga dos filtros de óleo exteriores bem como todos os parafusos de fixação dos circuitos de lubrificação, tampas de motor, tampas do braço oscilante têm de estar freiados com arame.

**19.2.** Todas as motos devem ter um sistema de respiração de óleo fechado. Os tubos de respiração do óleo do motor devem escoar na caixa de ar ou estar ligados a um depósito com a capacidade mínima de 250 cm<sup>3</sup>.

**19.3.** As motos devem estar equipadas com um interruptor de corte do circuito de ignição, ou um interruptor capaz de parar o motor, instalado em qualquer dos lados do guiador mas ao alcance da mão em posição de condução.

## **20. COLOCAÇÃO DO TRANSPONDER NAS MOTOS**

- 20.1.** O suporte do transponder deve estar fixamente colocado na moto e do lado do sistema de cronometragem.
- 20.2.** Não são admitidas fixações tendo como base Velcro® ou somente fita adesiva.

## **21. CASOS OMISSOS**

Todos os casos omissos neste regulamento, apelos ou dúvidas na sua interpretação serão julgados e resolvidos pela Comissão Coordenadora, em conformidade com o “Regulamentação de Minivelocidade”.

## ANEXO C – REGULAMENTO TÉCNICO MINIGP 110

### 1. INTRODUÇÃO

- 1.1. As motos da classe MiniGP 110 são motos disponíveis no mercado através da rede de concessionários/distribuidores do fabricante.
- 1.2. A aparência das motos conforme são vistas de frente, de trás e de perfil deve respeitar a forma original do modelo produzido pelo fabricante da moto.
- 1.3. Se em consequência de uma queda ou acidente durante os treinos uma moto sofrer danos de difícil reparação ou mesmo irreparáveis o Comissário Técnico pode autorizar a verificação de uma segunda moto.
- 1.4. Todos os elementos, peças, sistemas ou métodos não mencionados nos artigos seguintes devem permanecer como originalmente produzidos pelo fabricante da moto.

### 2. MOTOR / CAIXA DE VELOCIDADES

#### 2.1. Especificações gerais do motor

- a. Motor monocilíndrico a 4 tempos e com cilindrada máxima de 113,36 cm<sup>3</sup>
- b. O motor deve permanecer como na moto produzida pelo fabricante. Não é permitido limar, polir ou efetuar qualquer outra alteração.
- c. Não é permitido montar quaisquer peças que não sejam as do modelo original.

#### 2.2. O motor deve ser selado pela FMP ou pela ETG.

#### 2.3. Transmissão/caixa de velocidades

- a. A caixa de velocidades deve permanecer como na moto produzida pelo fabricante.
- b. É permitida a alteração das dimensões da cremalheira e do pinhão de ataque.
- c. A cobertura do pinhão de ataque é obrigatória. O objetivo é impedir que o piloto entre em contacto, mesmo que acidentalmente, com a corrente ou o pinhão

#### 2.4. Motor de arranque

É obrigatório manter o sistema de arranque por pedal .

### 3. CAIXA DE AR / CONDUTAS DE ADMISSÃO

O filtro de ar pode ser eliminado ou substituído por outro.

Todos os tubos de respiração do motor devem descarregar para um depósito de retenção com capacidade mínima de 250 cm<sup>3</sup>.

### 4. SISTEMA DE ALIMENTAÇÃO DE COMBUSTÍVEL

- 4.1. O sistema de alimentação de combustível deve ser por carburador e o seu diâmetro não pode ser superior a 24 mm.
- 4.2. As agulhas e as juntas são livres.

**4.3.** A conduta de admissão e a mistura de ar-combustível deve se a original e não pode ter um diâmetro maior que 28 mm.

**4.4.** É permitida a utilização de um filtro de ar junto do carburador para impedir a entrada de qualquer outro elemento.

#### **4.5. Circuito de combustível**

Os tubos de combustível podem ser substituídos e podem ser utilizados conectores rápidos.

Podem ser adicionados filtros de combustível.

### **5. SISTEMA DE ESCAPE**

Deve ser mantido o escape original produzido pelo fabricante. Porém, as arestas expostas do tubo de escape devem ser arredondadas para evitar áreas afiadas (cortantes).

### **6. CDI**

O CDI deve ser o produzido pelo fabricante para a moto.

### **8. RADIADOR E SISTEMA DE REFRIGERAÇÃO**

O radiador de óleo é livre.

### **9. DEPÓSITO DE COMBUSTÍVEL**

**9.1.** O depósito de combustível deve ser o produzido para a moto pelo fabricante e não ter uma capacidade superior a 5 litros.

**9.2.** O depósito de combustível deve ser preenchido com espuma retardante de combustão, i.e. Explosafe<sup>®</sup>.

**9.3.** O tampão do depósito de combustível deve ser estanque, à prova de vazamento.

### **10. QUADRO**

#### **10.1 Especificações gerais**

O quadro deve ser o produzido para a moto pelo fabricante.

Todas as motos devem ter gravado no quadro o número de identificação de fábrica (número de quadro).

É permitido adicionar protetores de colisão em nylon, desde que arredondados nas extremidades.

As partes laterais do quadro podem ser protegidas com vinil ou material compósito com o máximo de 1,5 mm de espessura. Estas proteções devem moldar-se ao quadro não podendo alterar a sua forma.

#### **10.2. Direção**

O ângulo mínimo de viragem do guiador para cada lado da linha central é 15º. Os batentes de direção devem estar colocados de forma a garantir, com o ângulo de viragem máximo, um espaço mínimo de 30 mm entre o guiador e o depósito de combustível, para impedir o esmagamento dos dedos do piloto.

O amortecedor de direção é livre e não pode atuar como batente de direção

### **10.3. Manetes**

As manetes são livres. O comprimento das manetes não pode ser superior a 200 mm medido desde o eixo e devem terminar em formato de esfera com um diâmetro superior a 14 mm.

As motos devem estar equipadas com uma proteção da manete de travão, destinada a proteger a manete de ser acionada acidentalmente em caso de colisão.

### **10.4 Pousa-pés**

Os pousa-pés podem adaptar-se ao tamanho do piloto. Os pousa-pés e os pedais de controlo podem ser reposicionados mas os suportes devem ser montados no quadro nas localizações originais. Os pontos de fixação originais (pedais de travão e de mudanças) devem ser respeitados.

Os pousa-pés podem ser de recolher, mas, neste caso, devem ter um dispositivo que automaticamente os faça voltar à sua posição normal. As extremidades devem ser arredondadas em forma de esfera com um raio mínimo de 8 mm.

Se os pousa-pés não forem do tipo de recolher devem ter uma extremidade fixa fabricada em plástico, Teflon® ou em material de tipo semelhante, a qual deverá ter um raio mínimo de 8 mm.

### **10.5. Braço oscilante**

Todas as partes do braço oscilante devem permanecer como foram produzidas para a moto pelo fabricante.

Por motivos de segurança é obrigatória a instalação de uma proteção da corrente de forma a impedir que o pé do piloto ou qualquer outra parte do corpo fique presa entre a parte inferior da corrente e a cremalheira da roda traseira.

Os suportes para descanso traseiro podem ser soldados ou aparafusados ao braço oscilante. Estes devem ter arestas arredondadas com um raio amplo. Os parafusos utilizados para a fixação devem ficar embutidos (não salientes). Pode ser adicionado ao braço de oscilante um ponto de ancoragem para manter a pinça traseira no seu lugar.

As partes laterais do braço oscilante podem ser protegidas com vinil ou material compósito com o máximo de 1,5 mm de espessura. Estas proteções devem moldar-se ao braço oscilante não podendo alterar a sua forma.

### **10.6. Carenagem**

A carenagem pode ser substituída por uma réplica da produzida para a moto pelo fabricante, sendo permitidas as alterações a seguir mencionadas:

- a. Está autorizada a utilização de Kevlar ou carbono-Kevlar para reforço de orifícios e de áreas de esforço.
- b. A extremidade do vidro da carenagem e todas as outras extremidades expostas devem estar arredondadas por motivo de segurança.
- c. Os suportes da carenagem são livres mas a utilização de titânio e de carbono não é permitida.
- d. A parte inferior da carenagem deve estar construída por forma a reter, em caso de falha do motor, pelo menos metade da capacidade total de óleo do motor (mínimo 2 litros). As aberturas da parte inferior da carenagem devem estar a pelo menos a 50 mm acima da parte inferior da carenagem.

- e. A parte inferior dianteira da carenagem poderá ter até dois orifícios com um diâmetro de 25 mm que devem permanecer fechados em condições de piso seco, sendo apenas abertos em treinos ou corrida com piso molhado, condição esta que será determinada pelo Diretor de Prova.
- f. É obrigatório o uso do guarda-lamas dianteiro sem qualquer alteração. O guarda-lamas traseiro pode ser retirado.
- g. Não são autorizadas condutas de ar adicionais entre a carenagem e a zona do carburador.

#### **10.7. Materiais compósitos**

- a. É proibido o uso de titânio na fabricação do quadro, do garfo, do guidador, do braço oscilante e dos veios das rodas.
- b. É igualmente interdito o uso de ligas leves para os veios das jantes. É autorizada a utilização de parafusos e porcas em liga de titânio.

### **11. ACELERADOR**

O conjunto do acelerador com os seus cabos é livre mas tem de manter o acionamento mecânico.

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

### **12. TRAVÕES**

As bombas dos travões devem ser as produzidas para a moto pelo fabricante.

As pinças dos travões dianteiro e traseiro não podem ter mais de 4 pistões.

Os discos têm de ter um diâmetro máximo de 220 mm e serem em material férrico.

As pastilhas dos travões são livres.

Não são autorizadas condutas de ar adicionais.

### **13. SUSPENSÃO**

#### **13.1. Forquilhas**

As forquilhas devem ser as produzidas para a moto pelo fabricante, sendo autorizada a substituição dos tampões superiores para permitirem a afinação pelo exterior.

As partes internas das forquilhas não podem ser modificadas, com exceção do óleo e das molas.

#### **13.1. Amortecedor traseiro**

O amortecedor traseiro é o do modelo produzido pelo fabricante para a moto. É permitido substituir o óleo e as molas.

### **14. JANTES**

Só estão autorizadas jantes em alumínio.

É proibida a alteração das jantes sendo apenas permitido pintá-las e adicionar pesos de calibragem A válvula de enchimento do pneu é livre.

As dimensões das jantes são:

- frente até 2,50" x 10"
- traseira até 3,00" x 10"

## 15. NÚMEROS DE COMPETIÇÃO

15.1. Os números de competição da moto devem ser expostos de forma clara e visível e do seguinte modo:

- Um, na frente, na parte central da carenagem ou ligeiramente descentrado para um dos lados;
- Dois, laterais, um de cada lado na parte inferior da carenagem;

15.2. Os números de competição devem ter as seguintes dimensões mínimas:

	FRONTAL	LATERAL
Altura mínima	100 mm	80 mm
Espessura mínima	20 mm	15 mm
Espaçamento entre números	10 mm	10 mm

15.3. Os números têm de ser de fácil leitura sendo obrigatório as seguintes cores do fundo, números e intervalo de numeração:

Cor do fundo: branca

Cor dos números azul

## 16. INSTRUÇÕES GERAIS DE SEGURANÇA

16.1. Todos os tampões e bujões de enchimento ou purga dos filtros de óleo exteriores bem como todos os parafusos de fixação dos circuitos de lubrificação, tampas de motor, tampas do braço oscilante têm de estar freiados com arame.

16.2. Todas as motos devem ter um sistema de respiração de óleo fechado. Os tubos de respiração do óleo do motor devem escoar na caixa de ar ou estar ligados a um depósito com a capacidade mínima de 250 cm<sup>3</sup>.

16.3. As motos devem estar equipadas com um interruptor de corte do circuito de ignição, ou um interruptor capaz de parar o motor, instalado em qualquer dos lados do guiador mas ao alcance da mão em posição de condução.

## 17. OS ELEMENTOS A SEGUIR INDICADOS PODEM SER ALTERADOS OU SUBSTITUÍDOS

17.1. Pode ser utilizado qualquer tipo de lubrificante, líquido dos travões e suspensão.

17.2. Parafusos de alumínio só podem ser utilizados em zonas estruturais.

17.3. Pintura e autocolantes das superfícies pintadas.

## **18. TELEMETRIA / EQUIPAMENTOS SUPLEMENTARES**

- 18.1.** É proibida a transmissão de informação por qualquer forma de e para uma moto em movimento.
- 18.2.** Os sinais de dispositivos automáticos de cronometragem não são considerados telemetria.
- 18.3.** Os dispositivos automáticos de cronometragem não podem interferir com o sistema oficial de cronometragem do circuito. Quando tal se verificar o piloto, ou o seu representante, será notificado pelo Diretor de Prova para retirar/desligar o sistema da moto.
- 18.4.** É autorizada a montagem de um conta-rotações, electrónico ou analógico.
- 18.5.** É permitido um sistema de aquisição de dados.

## **19. LUZ TRASEIRA DE SEGURANÇA**

As motos devem uma luz vermelha fixa ou intermitente montada na parte de trás do assento para ser ligada nas corridas classificadas como corridas com piso molhado (wet race) ou em condições de visibilidade reduzida, conforme declarado pelo Diretor de Prova.

## **20. COLOCAÇÃO DO TRANSPONDER NAS MOTOS**

- 20.1.** O suporte do transponder deve estar fixamente colocado na moto e do lado do sistema de cronometragem.
- 20.2.** Não são admitidas fixações tendo como base Velcro® ou somente fita adesiva.

## **21. CASOS OMISSOS**

Todos os casos omissos neste regulamento, apelos ou dúvidas na sua interpretação serão julgados e resolvidos pela Comissão Coordenadora, em conformidade com a “Regulamentação de Velocidade”.