



REGULAMENTO CAMPEONATOS NACIONAIS 2026
MOTOCROSS E SUPERCROSS



Aprovado pela Direção em 18 de fevereiro de 2026

ÍNDICE

| | |
|---|-----------|
| 1. CONDIÇÕES GERAIS, OBRIGAÇÕES E RESPONSABILIDADE | 5 |
| 2. CAMPEONATOS NACIONAIS E TROFÉUS NACIONAIS | 6 |
| 2.1. Campeonatos Nacionais e Troféus Nacionais de Motocross e Supercross | 6 |
| 2.1.1. Motocross | 6 |
| 2.1.2. Supercross | 6 |
| 2.2. Eventos | 6 |
| 2.3. Formatos dos Eventos | 7 |
| 2.4. Pontuação para os Campeonatos Nacionais e Troféus Nacionais..... | 8 |
| 3. INSCRIÇÕES, PILOTOS E EQUIPAS..... | 9 |
| 3.1. Regulamento Particular..... | 9 |
| 3.2. Inscrições..... | 9 |
| 3.3. Licenças | 10 |
| 3.4. Idades | 10 |
| 3.5. Números de Corrida..... | 11 |
| 3.6. Representante dos Pilotos..... | 13 |
| 3.7. Equipamento e Vestuário de Proteção..... | 13 |
| 3.7.1. Equipamento e Vestuário de Proteção Obrigatório em Competição..... | 13 |
| 3.7.2. Vestuário de Pilotos e Membros das suas Equipas..... | 14 |
| 3.8. Conduta de Pilotos e Equipas | 14 |
| 3.9. Motos, Classes e Especificações..... | 18 |
| 3.10. Câmaras | 20 |
| 4. OFICIAIS E PROCEDIMENTOS | 20 |
| 4.1. Delegado da FMP | 21 |
| 4.2. Júri da Prova..... | 21 |
| 4.2.1. Composição do Júri | 21 |
| 4.2.2. Competências do Júri | 21 |
| 4.2.3. Reuniões de Júri..... | 21 |
| 4.3. Diretor de Prova FMP..... | 22 |
| 4.4. Diretor da Corrida..... | 22 |
| 4.5. Comissário Técnico | 23 |
| 4.6. Comissários de Pista/Circuito..... | 23 |
| 4.7. Médicos | 24 |
| 4.8. Sinais Oficiais..... | 24 |
| 4.8.1. Placas | 24 |
| 4.8.2. Bandeiras..... | 25 |
| 5. EVENTO..... | 26 |

| | | |
|--------------|---|-----------|
| 5.1. | Verificações Administrativas | 26 |
| 5.2. | Verificações Técnicas | 27 |
| 5.3. | Controlo Médico | 28 |
| 5.4. | Controlo da Pista/Circuito | 28 |
| 5.5. | Briefing Pilotos | 28 |
| 5.6. | Briefing Comissários de Pista/Circuito | 29 |
| 5.7. | Cronometragem | 29 |
| 5.8. | Sessão de Autógrafos e Cerimónia de Apresentação | 31 |
| 5.9. | Difusão de Música | 31 |
| 5.10 | Treinos | 31 |
| 5.11. | Treinos Livres (MX/SX) | 32 |
| 5.12. | Treinos Cronometrados (MX/SX) | 32 |
| 5.13. | Treinos de Arranque (MX) | 32 |
| 5.14. | Duração dos Treinos | 32 |
| 5.14.1. | Motocross..... | 32 |
| 5.14.2. | Supercross..... | 33 |
| 5.15. | Pilotos de Reserva (MX/SX) | 33 |
| 5.16. | Mangas | 33 |
| 5.16.1. | Motocross..... | 33 |
| 5.16.2. | Supercross..... | 34 |
| 5.17. | Pré Grelha/Zona de Espera | 36 |
| 5.18. | Volta de Reconhecimento | 37 |
| 5.19. | Procedimento da Partida | 38 |
| 5.20. | Paragem de um Treino | 39 |
| 5.21. | Paragem de uma Manga/Corrida | 39 |
| 5.22. | Falsa Partida | 41 |
| 5.23. | Controle de Ruído após uma Manga | 41 |
| 5.24. | Resultados | 41 |
| 5.25. | Pontuação | 43 |
| 5.26. | Apresentação e Publicação de Resultados | 43 |
| 5.27. | Volta de Honra ou Consagração | 44 |
| 5.28. | Verificação Final | 44 |
| 5.29. | Protestos e Reclamações | 45 |
| 5.30. | Protestos sobre Motos | 45 |
| 5.31. | Reclamações sobre Classificações | 45 |
| 5.32. | Recurso | 46 |
| 5.33. | Penalizações | 46 |

| | |
|---|-----------|
| 5.34. Controle Anti-Doping e de Alcoolemia | 46 |
| 5.35. Prémios Monetários | 46 |
| 5.35.1. Prémios Motocross | 46 |
| 5.35.2. Prémios Supercross..... | 47 |
| 5.36. Troféus | 48 |
| ANEXO I – MINUTA DE REGULAMENTO PARTICULAR MX/SX | 50 |
| ANEXO II – REGULAMENTO TÉCNICO | 56 |
| 1. Verificação Inicial | 56 |
| 1.1. Capacete (Diagrama 1) | 56 |
| 1.2. Protetor Dorsal e Peitoral..... | 57 |
| 1.3. Protetores de Ombro, Cotovelo e Joelho | 57 |
| 1.4. Guiador (Diagrama 2)..... | 57 |
| 1.5. Manetes de Embraiagem e de Travão (Diagrama 2) | 57 |
| 1.6. Acelerador | 58 |
| 1.7. Chassis | 58 |
| 1.8. Proteção do pinhão de ataque | 58 |
| 1.9. Botão de corte de ignição | 58 |
| 1.10. Rodas..... | 58 |
| 1.11. Números (Diagrama 3)..... | 58 |
| 1.12. Controle do Nível de Som..... | 59 |
| 2. Controlo na Pré Grelha/Zona de Espera | 62 |
| 3. Verificações durante os Treinos ou Mangas | 63 |
| 4. Verificações Finais / Parque Fechado | 63 |
| Diagrama 1 Regulamento Técnico: Normas de Homologação de Capacetes | 65 |
| Diagrama 2 Regulamento Técnico: Guiadores e Manetes | 67 |
| Diagrama 3 Regulamento Técnico: Números | 68 |
| ANEXO III – PROCEDIMENTOS DE SEGURANÇA MOTOS ELÉCTRICAS | 69 |

1. CONDIÇÕES GERAIS, OBRIGAÇÕES E RESPONSABILIDADE

Todos os eventos ou provas dos Campeonatos Nacionais de Motocross ou Supercross devem respeitar e cumprir os seguintes códigos e regulamentos (doravante e no seu conjunto referidos como “Regulamentação MX/SX”):

- Regulamento Particular do Evento (RP);
- Regulamento de Motocross e Supercross FMP;
- Código Desportivo FMP;
- Regulamento Disciplinar FMP;
- Código Ambiente FMP;
- Código Médico FMP;
- Regulamento Antidopagem FMP;
- Regulamento de Prevenção de Manifestações de Violência no Motociclismo;
- Regulamento de Imagem FMP;
- FIM MX/SX Regulations.

Todos os pilotos, equipas e seus elementos, promotor, organizadores, oficiais e outros participantes nos eventos dos Campeonatos Nacionais de Motocross e Supercross comprometem-se a respeitar e cumprir a “Regulamentação MX/SX”, 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 respeitam e cumprem a “Regulamentação MX/SX”, podendo o piloto ser sancionado pelo comportamento indevido dessas pessoas.

Os pilotos, os elementos das suas equipas e demais intervenientes nas provas dos Campeonatos e Troféus de Motocross e Supercross exoneram a FMP, o Organizador, os Oficiais de Prova, 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 das provas dos Campeonatos e Troféus de Motocross e Supercross, renunciando ao eventual direito de reclamação ou ação.

Os pilotos, os elementos das suas equipas e demais intervenientes nas provas dos Campeonatos e Troféus de Motocross e Supercross reconhecem e concordam que participam nas provas dos Campeonatos e Troféus de Motocross e Supercross 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 dos Campeonatos e Troféus de Motocross e Supercross.

2. CAMPEONATOS NACIONAIS E TROFÉUS NACIONAIS

2.1. Campeonatos Nacionais e Troféus Nacionais de Motocross e Supercross

2.1.1. Motocross

Classes Sêniores

Campeonato Nacional de Motocross Classe MX1

Campeonato Nacional de Motocross Classe MX2

Campeonato Nacional de Motocross Classe Veteranos

Classes Júnior e Juvenis

Campeonato Nacional de Motocross Classe MX125 Júnior

Campeonato Nacional de Motocross Classe MX85

Campeonato Nacional de Motocross Classe MX65

Campeonato Nacional de Motocross Classe MX50

2.1.2. Supercross

Classes Sêniores

Campeonato Nacional de Supercross Classe SX Elite

Campeonato Nacional de Supercross Classe SX1

Campeonato Nacional de Supercross Classe SX2

Classes Juvenis

Campeonato Nacional de Supercross Classe SX85

Campeonato Nacional de Supercross Classe SX65

2.2. Eventos

As provas serão realizadas nas datas indicadas no Calendário da FMP, podendo participar todos os pilotos que se inscrevam em tempo útil e que possuam as licenças desportivas correspondentes para o efeito.

As provas destes Campeonatos serão organizadas em circuitos homologados pela Comissão de MX/SX da FMP, e que cumpram as normas estabelecidas nas normas de Construção de Circuitos MX/SX.

Uma prova pode ser cancelada, a sua data pode ser modificada ou pode ser substituída por outro evento.

As provas ou competições não podem ser realizadas caso o organizador ou clube, não possua todas as autorizações legais necessárias.

Os organizadores devem possuir os recursos humanos e técnicos para reparar e manter o circuito/pista em ótimas condições, garantir a segurança de todos os participantes (pilotos, mecânicos, equipas, Oficiais de Prova, público, etc.), bem como para desempenhar todas as funções necessárias ao bom desenrolar da manifestação desportiva.

Um evento terá início quando as verificações administrativas e técnicas começarem e terminará quando as seguintes formalidades forem totalmente cumpridas:

- Os resultados finais tiverem sido aprovados pelo Júri de Prova.
- Todos os prazos para reclamações forem cumpridos.
- Todos os controlos técnicos, desportivos, antidoping, etc. tenham sido realizados.

Caso seja apresentada algum protesto os resultados não serão oficializados até que o Júri de Prova tome uma decisão.

Todos os Oficiais, Comissários, bem como a equipa médica devem manter-se disponíveis e operacionais no circuito até ao final do tempo estabelecido para apresentação de protestos: 30 minutos após a publicação dos resultados da última manga.

2.3. Formatos dos Eventos

Os formatos dos eventos a seguir indicados podem ser modificados pelo Júri da Prova considerando, nomeadamente, o número de pilotos verificados e as condições particulares do evento.

| Formato 1 Classes Seniores e Júnior MX - 41 ou mais pilotos | |
|--|--------------------|
| 1 sessão treino Livre | MX2 / MX125 Júnior |
| 1 sessão treino Livre | MX1 / MX Veteranos |
| 1 Treino Cronometrado | MX2 / MX125 Júnior |
| 1 Treino Cronometrado | MX1 / MX Veteranos |
| 2 Mangas | MX2 / MX125 Júnior |
| 2 Mangas | MX1 / MX Veteranos |

| Formato 2 Classes Seniores e Júnior MX– menos de 41 pilotos | |
|--|--|
| 1 sessão treino Cronometrado | MX1, MX2, MX125 Júnior e MX Veteranos |
| 1 Manga Qualificação | MX1, MX2, MX125 Júnior e MX Veteranos |
| 1ª Manga | MX1, MX2 , MX125 Júnior e MX Veteranos |
| 2ª Manga | MX1, MX2 , MX125 Júnior e MX Veteranos |

| Formato Classes Juvenis MX85, MX65, MX50 – todas em separado |
|---|
| 1 sessão treinos livres |
| 1 sessão treinos cronometrados |
| 1ª Manga |
| 2ª Manga |

| Formato Classes Juvenis SX85 e SX65 - em separado |
|--|
| 1 sessão treinos livres |
| 1 sessão treinos cronometrados |
| 1ª Manga |
| 2ª Manga |

2.4. Pontuação para os Campeonatos Nacionais e Troféus Nacionais

2.4.1. Pilotos

O vencedor do Campeonato Nacional e / ou Troféu Nacional será o piloto que tiver obtido mais pontos em todas as corridas realizadas.

Em caso de empate, será considerado vencedor o piloto que tiver obtido o maior número de primeiros lugares, segundos lugares e assim sucessivamente.

Se apesar de tudo subsistir o empate, os pontos obtidos na última prova do Campeonato vão determinar a ordem da classificação. Se necessário, será considerada a penúltima prova, e assim por diante.

2.4.2. Marcas

Para a Classificação de cada um dos seguintes Campeonatos Nacionais de Marcas, contará a melhor pontuação obtida por cada marca em cada classe:

- Campeonato Nacional de Motocross MX1;
- Campeonato Nacional de Motocross MX2;
- Campeonato Nacional de Motocross MX125 Júnior;
- Campeonato Nacional de Motocross MX Veteranos;
- Campeonato Nacional de Motocross MX85;
- Campeonato Nacional de Motocross MX65;
- Campeonato Nacional de Motocross MX50;
- Campeonato Nacional de Supercross SX Elite;

- Campeonato Nacional de Supercross SX1;
- Campeonato Nacional de Supercross SX2;
- Campeonato Nacional de Supercross SX85;
- Campeonato Nacional de Supercross SX65.

Por acordo entre a organização e a FMP, qualquer competição pode ser cancelada caso o número de inscrições recebidas pela organização for considerado insuficiente.

3. INSCRIÇÕES, PILOTOS E EQUIPAS

3.1. Regulamento Particular

Os Regulamentos Particulares dos eventos devem ser preenchidos conforme Minuta que constitui o Anexo I a este Regulamento, devendo ser enviados à Comissão de MX/SX da FMP pelo menos 1 mês antes da realização do evento, para aprovação.

Em casos excepcionais, serão permitidas alterações ao Regulamento Particular, sendo estas comunicadas ao delegado da FMP (ou ao Júri de prova) durante a primeira reunião de Júri para posterior aprovação.

O Regulamento Particular só será aprovado desde que indique o contato telefónico e de e-mail do Médico responsável pela prova. Não serão emitidos pareceres nem as respetivas apólices de seguro de responsabilidade civil até que o Regulamento tenha incluída toda a informação solicitada pela Comissão de Motocross da FMP.

3.2. Inscrições

Os pilotos obrigam-se a efetuar a sua inscrição e respetivo pagamento até às 23h59 da 2ª feira anterior ao início das verificações administrativas.

As inscrições são feitas online através da APP oficial Sportity e em formulário adequado no seguinte link: <https://www.fmp.pt/competicoes/>

Valores a pagar pela inscrição:

- MX50: 15,00 Euros
- MX65/SX65 e MX85/SX85: 25,00 Euros
- MX1/SX1, MX2/SX2, MX Veteranos e MX125 Júnior: 50,00 Euros.

O pagamento da inscrição deverá ser efetuado para o NIB indicado no formulário de inscrição online sendo obrigatório o envio do comprovativo do pagamento da inscrição (a inscrição só será validada com a apresentação do comprovativo de pagamento) para a organização até às 23:59 da 2ª Feira da semana que antecede a prova.

Não serão aceites inscrições com dados incompletos.

Para todos os pilotos que se inscreverem após o referido prazo, o procedimento será o seguinte:

- de terça-feira até sexta-feira a multa de 30,00 Euros, para todas as classes;
- inscrição no dia de prova, multa de 50,00 Euros para todas as classes e sujeita a aceitação pela organização.

A organização deve publicar a lista de inscritos até às 23:59 da quarta-feira que antecede a prova.

No caso de um ou mais pilotos faltarem às provas para as quais se inscreveram, deverão justificar a sua ausência por e-mail para a Secretaria da Federação até 48 horas antes da data da prova, salvaguardando-se casos excepcionais e devidamente justificados no dia seguinte à prova.

3.3. Licenças

A FMP é a única entidade competente para a emissão das licenças desportivas aos participantes de nacionalidade portuguesa nas manifestações desportivas de MX/SX.

Licenças admitidas:

- Licença Nacional da FMP, anual ou de um evento, de Motocross ou Geral;
- Licença Nacional de qualquer Federação filiada na FIM;
- Licença FIM EUROPA (ou de outra União Continental da FIM);
- Licença FIM.

Os pilotos de qualquer nacionalidade, portadores de licença FIM, FIM EUROPA (ou outra União Continental) ou de qualquer país Federação Nacional filiada/o na FIM, devem necessariamente acompanhá-la com uma autorização de saída (start permission) emitida pela sua Federação Nacional.

Aos pilotos MX50 será devolvido o valor da licença a quem realizar 80% das provas do Campeonato Nacional Motocross.

3.4. Idades

As idades de participação nas diversas classes que compõem os diversos Campeonatos Nacionais são as seguintes:

| Classe | Idade mínima | Idade máxima |
|------------------|---------------------|---------------------|
| MX1 | 15 anos | 60 anos |
| MX2 | 13 anos | 39 anos |
| MX Veteranos | 40 anos | 60 anos |
| MX125 Júnior | 13 anos | 19 anos |
| MX85/SX85 | 11 anos | 14 anos |
| MX65/SX65 | 8 anos | 12 anos |
| MX50 | 5 anos | 9 anos |
| SX1/SX2/SX Elite | 13 anos | 55 anos |

A idade mínima afere-se na data do início do evento (verificações administrativas).

O limite de idade máxima afere-se no dia 1 de Janeiro do ano do campeonato ou troféu (o piloto pode participar em todas as provas até ao final do ano em que atinge a idade máxima).

Não é permitida a participação de um piloto em provas de diferentes classes no mesmo dia nas provas dos diversos Campeonatos Nacionais de MX/SX.

Por vontade do piloto e com o acordo dos pais, mas sempre sob proposta da Comissão de Motocross e após parecer da Comissão Médica, a Direção da FMP pode autorizar a participação do piloto na classe juvenil superior ou inferior à da sua idade, considerando o seu nível competitivo, condição física e estatura.

3.5. Números de Corrida

Os pilotos das classes MX1, MX2, MX125 Júnior, MX Veteranos, MX85, MX65 e MX50 usarão o mesmo número de corrida durante todo o Campeonato.

Os números 1, 2 e 3 ficarão reservados para o Campeão, Vice-Campeão e terceiro lugar do ano anterior.

Os números seguintes serão atribuídos pela FMP, podendo os pilotos efetuar a partir de 2 de janeiro o pedido de número para o email geral@fmp.pt.

| Categoria | | Fundo | Número |
|--------------|-----------|----------|--------|
| MX1 | Combustão | Branco | Preto |
| | Elétrica | Verde | Branco |
| MX Veteranos | | Amarelo | Preto |
| MX2 | Combustão | Preto | Branco |
| | Elétrica | Verde | Branco |
| MX85 | | Branco | Preto |
| MX65 | | Azul | Branco |
| MX50 | Combustão | Vermelho | Branco |
| | Elétrica | Verde | Branco |

Os pilotos que liderem a classificação do seu Campeonato MX ou SX, poderão utilizar nas placas das suas motos fundo vermelho com número branco.

Recomenda-se a utilização da seguinte tabela de cores RAL:

| | |
|----------|------|
| Amarelo | 1003 |
| Azul | 5005 |
| Branco | 9010 |
| Preto | 9005 |
| Verde | 6001 |
| Vermelho | 3001 |

Os números nas placas deverão ter as seguintes dimensões mínimas:

Altura: 140 mm

Largura: 70 mm

Largura do traço: 25 mm

Espaço entre cada número: 15 mm

O sistema de números a utilizar será o inglês

A publicidade aos patrocinadores das equipas será autorizada apenas na placa dianteira, na parte superior ou inferior da mesma, não ultrapassando 50 mm de altura.

No caso da FMP ter um patrocinador oficial, reserva-se o direito da sua utilização na placa frontal.

3.6. Representante dos Pilotos

Os pilotos MX/SX participantes nos Campeonatos Nacionais podem eleger anualmente um piloto, ex-piloto, ou um elemento I com conhecimento de MX/SX para seu representante junto da FMP.

Este representante defenderá os interesses dos pilotos junto da FMP e poderá, nomeadamente:

- Informar e sugerir ao Presidente da Comissão de MX/SX da FMP tudo o que entender adequado à defesa dos interesses dos pilotos;
- Acompanhar o Presidente da Comissão de MX/SX da FMP na homologação dos circuitos;
- Acompanhar o Presidente da Comissão de MX/SX da FMP na vistoria ao circuito/pista, nomeadamente a que se realiza no dia anterior à prova;
- Participar nas reuniões do Júri da Prova, sem direito a voto.

3.7. Equipamento e Vestuário de Proteção

É da responsabilidade de cada piloto escolher um capacete e equipamento adequado às condições de segurança exigidas e à prática da modalidade. O capacete, a proteção para os olhos e o equipamento devem estar de acordo com os regulamentos da FIM.

Embora a FMP reconheça as homologações dos diversos tipos de equipamento, não é de todo responsável pela segurança fornecida pelo fabricante do equipamento.

Os pilotos são responsáveis pelo estado do seu equipamento nomeadamente capacetes e vestuário de proteção.

3.7.1. Equipamento e Vestuário de Proteção Obrigatório em Competição

| |
|---|
| 1- Capacete |
| <ul style="list-style-type: none">- O capacete deve possuir as etiquetas de identificação correspondentes às normas de segurança indicadas nas normas FIM (cf. Diagrama 1).- O capacete deve estar em bom estado de conservação, preservando as suas características de segurança, devendo estar corretamente preso e bem ajustado à cabeça do piloto.- O cabelo nunca pode estar por fora do capacete. |
| 2- Óculos de proteção |
| <ul style="list-style-type: none">-O piloto deve usar óculos de proteção inquebráveis no início dos treinos, das voltas de reconhecimento e das mangas. |

| |
|--|
| 3- Equipamento e vestuário de proteção |
| <ul style="list-style-type: none"> - Calças de cabedal, ou material sintético de resistência similar; - Luvas de proteção adequadas; - Botas de couro, ou material similar, que cubram a canela até pelo menos 2/3 da distância medida do tacão ao joelho; - Camisola de manga comprida com dorsal nas costas; - Classes MX1/SX1/MX2/SX2 e MX125Júnior: colete de proteção do dorso e do tronco; (recomenda-se a utilização de Air Bag) - Classes MX50, MX65/SX65 e MX85/SX85: colete de proteção do dorso, do tronco, dos ombros, dos braços e dos cotovelos. |
| 4- Dorsal de Competição |
| <p>O número do piloto deverá estar bem visível nas suas costas (em dorsal, na camisola, ou no colete de proteção), e em conformidade com o seguinte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Apresentar forte contraste entre a cor de fundo e a cor do(s) número(s) para facilitar a correta visibilidade por parte da Direção de Prova e equipa de cronometragem; - Não pode ser concebido em material refletor ou brilhante. |
| 5- Nome do piloto |
| <ul style="list-style-type: none"> - O nome de piloto deverá estar bem visível nas suas costas, na linha dos ombros (em dorsal, na camisola, ou no colete de proteção) |

3.7.2. Vestuário de Pilotos e Membros das suas Equipas

Todos os pilotos e membros das suas equipas, nomeadamente mecânicos e assistentes, devem vestir-se corretamente, adotando uma postura profissional, não sendo permitido circular em qualquer área de acesso restrito (Pré Grelha, Zona de Assistência, Zona das Verificações Técnicas, pista/circuito, Pódio) sem a respetiva acreditação ou sem o vestuário adequado, sendo proibido, nomeadamente, circular em tronco nu.

Por motivos de segurança, não será igualmente permitida a utilização de sandálias ou chinelos, na Pré-Grelha, Zona de Assistência, Zona das Verificações Técnicas e Pódio.

3.8. Conduta de Pilotos e Equipas

| |
|--|
| 1 - Considerações gerais |
| <p>Todos os pilotos devem estar em perfeitas condições físicas e mentais para controlar a sua moto de forma a garantir a sua segurança e a dos demais pilotos, membros de equipas, oficiais,</p> |

espetadores ou qualquer outra pessoa presente no evento.

A qualquer momento durante a prova e a pedido do Comissário Técnico, o piloto deverá apresentar a(s) sua (s) moto(s) e / ou equipamento para controle técnico.

É proibido fumar em qualquer área de acesso restrito (Pré Grelha, Zona de Assistência, Zona das Verificações Técnicas, pista/circuito).

2 – Sinalização

Os pilotos devem obedecer a todos os sinais oficiais que lhes são dados pelos Oficiais de Corrida, nomeadamente através de bandeiras ou painéis indicativos.

A comunicação entre os mecânicos/assistentes e os pilotos, quando estes estão a rodar na pista/circuito, limitar-se-á à área da zona de assistência.

Os pilotos que por algum motivo parem na beira da pista/circuito para consultar os seus mecânicos ou assistentes estão a prejudicar a segurança dos outros pilotos em pista/circuito. Esta ação pode ser sancionada pelo Júri de Prova.

Durante os treinos ou nas mangas apenas serão permitidas as seguintes comunicações entre os pilotos e os seus mecânicos ou assistentes:

- Divulgação das informações emitidas pela cronometragem na Zona de Assistência;
- Mensagens verbais, gestuais, ou em placas de sinalização mostradas na Zona de Assistência;

A comunicação com os pilotos via rádio é proibida em todo e qualquer momento, sob pena de desclassificação do piloto;

Os sistemas de registo de dados não podem ser utilizados no capacete.

3 - Ajuda exterior / Cumprimento do percurso

Fora da Zona de Assistência é interdita qualquer ajuda exterior dentro da pista/circuito, salvo se prestada pelos Oficiais de Prova por motivos de segurança, sob pena de desclassificação.

Os Oficiais de Prova só podem prestar ajuda por motivos de segurança, nomeadamente no levantamento da moto e/ou na sua deslocação para um local seguro. Contudo não poderão segurar a moto enquanto o piloto estiver a realizar reparações na sua moto.

Essas reparações em pista/circuito, fora da Zona de Assistência, só poderão ser efetuadas pelo piloto, e apenas com os meios que tiver à sua disposição, sem qualquer ajuda exterior.

Os Oficiais de Prova também não podem ajudar os pilotos a levantar ou colocar a sua moto em funcionamento, exceto na classe MX50. Caso o Júri da Prova considere que o organizador do evento não dispõe de Oficiais suficientes para este fim, pode autorizar que esta ajuda

exterior autorizada na classe MX50 possa ser prestada por membros das equipas dos pilotos que deverá auxiliar qualquer piloto.

Os pilotos devem cumprir o percurso marcado.

Caso o piloto saia acidentalmente do percurso deve abrandar a velocidade e reentrar no percurso no ponto onde saiu ou o mais próximo possível, em segurança e sem ganhar vantagem para os outros pilotos.

Compete ao Júri da Prova determinar se o piloto que saiu acidentalmente do percurso ganhou vantagem e, nesse caso, aplicar as seguintes sanções:

- nos treinos – perda da volta mais rápida na sessão de treinos em que o piloto saiu do percurso;
 - na corrida – perda no resultado final do número de posições ganhas mais uma; caso não tenha ganho posições a penalização será a perda no resultado final da corrida de uma posição.
- Se o Júri considerar que o piloto saiu intencionalmente do percurso, com o intuito de ganhar vantagem, então desclassificará o piloto da sessão de treinos ou da corrida em que tiver sido cometida a infração.

Se um piloto abandonar a sessão de treinos ou a corrida deve retirar a sua moto da pista/circuito ou, se tal não for imediatamente possível, colocá-la numa zona que não apresente perigo nem interfira com a trajetória dos restantes pilotos.

4 - Zona de Assistência ou Pit-lane

Existirá uma zona próxima da pista/circuito para assistência (reparações, sinalizações, etc.) que será utilizada durante as sessões de treinos e as corridas.

Apenas podem permanecer na zona mecânicos ou assistentes, credenciados, dos pilotos da classe em competição, devendo abandonar a mesma aquando do final do treino/corrída.

Somente pessoas com as credenciais adequadas terão acesso a esta zona.

Não será permitida a presença de menores de 14 anos na área, exceto se forem pilotos a participar no treino/corrída.

Na Zona de Assistência os pilotos devem, sob pena de perda de 5 posições na classificação final do treino ou da corrida por cada infração:

- Entrar na Zona de Assistência apenas pela sua “Entrada”;
- Circular a velocidade reduzida;
- Não ultrapassar no corredor de circulação;
- Parar a moto e assistir fora do corredor de circulação;

- Reabastecer apenas com o motor desligado;
- Regressar à pista/circuito apenas depois de autorizado pelo Oficial à saída da Zona de Assistência.

Na Zona de Assistência os pilotos, ou os seus mecânicos/assistentes, podem reparar, ajustar, modificar ou substituir qualquer componente dos seus equipamentos ou das suas motos, exceto substituir o chassis, que será marcado.

O escape da moto só pode ser substituído por outro que tenha sido previamente verificado de acordo com o Regulamento Técnico MX/SX da FMP.

As motos de reserva deverão ser colocadas na Zona de Assistência e não deverão, em nenhuma circunstância, obstruir a passagem dos outros concorrentes.

5 - Grelha de partida

Os pilotos só podem entrar na área da grelha de partida com a moto que vão usar no treino/manga em questão.

Os pilotos não podem tocar na grelha de partida.

Não é permitido utilizar qualquer sistema ou dispositivo de ajuda à partida, exceto sistemas de bloqueio da suspensão dianteira e/ou traseira e/ou suportes para compensar a baixa estatura do piloto ("starting blocks").

6 – Paddock

Horários de abertura do Paddock:

- a) Sábado das 09:00 às 22:00;
- b) Domingo a partir das 06:30.

Os pilotos e/ou equipas devem aguardar na entrada do parque pelo responsável do paddock e devem respeitar as suas decisões.

Nenhum piloto e/ou equipa pode aceder ao Paddock fora do horário de abertura e/ou sem autorização do responsável do paddock.

Nenhum piloto e/ou equipa poderá iniciar a montagem de sua estrutura se não tiver recebido instruções do responsável de paddock.

Nenhum piloto e/ou equipa pode reservar vagas no Paddock para outro piloto e/ou equipa.

O espaço no Paddock previamente atribuído pela Organização às equipas, será reservado até às 23:59 de segunda-feira que antecede a prova.

Apenas será permitido no Paddock um veículo por piloto e por equipa.

É obrigatória a utilização de um tapete ecológico por baixo da moto sempre que esta se encontra parada no Paddock.

Durante os treinos cronometrados ou a corrida o piloto não pode ir ao Paddock e regressar ao treino/corrída. Apenas durante os treinos livres os pilotos podem ir ao Paddock e regressar a essa sessão de treinos livres.

O não cumprimento das decisões do responsável do paddock ou destas regras do paddock poderá resultar na exclusão da prova.

A utilização de qualquer veículo de apoio deve ser no cumprimento da lei e regulamentos, nomeadamente de forma prudente (rodas no chão e velocidade moderada) e com o equipamento adequado (capacete)

São proibidos quadriciclos sem documentos e pit-bikes/trotinetes/trotinetes elétricas e bicicletas elétricas por menores de 16 anos.

Proibida circulação de motos de competição fora das instalações.

Sob pena de o piloto e/ou o membro da sua equipa poderem ser penalizados pelo Júri da Prova, A sanção aplicável será a advertência na primeira infração e a perda de 1 posição na classificação final do evento por cada infração seguinte, sem prejuízo da proibição de circulação e/ou qualquer outra sanção disciplinar aplicável.

Nas zonas de lavagem são proibidos todos os pontos elétricos, por motivos de segurança.

3.9. Motos, Classes e Especificações

As competições MX/SX estão abertas às seguintes classes de veículos motorizados:

| Classe | 2 Tempos Cilindrada | 4 Tempos Cilindrada |
|--------------------|------------------------------------|--------------------------------|
| MX1/MX VET/ SX1 | 125cc a 500cc | 175cc a 650cc |
| | Elétrica: 60HP (45KW) | |
| MX2/SX2 | 100cc a 250cc | 175cc a 250cc |
| | Elétrica: 48HP (36KW) | |
| MX125 Júnior | 100cc a 125cc | |
| MX85/SX85 | 70cc a 85cc | Até 150cc |
| MX85/SX65 | 50 cc a 65cc (com caixa) | |
| MX50 | Até 50cc automática | |
| | Elétricas: KTM, Husqvarna e GasGas | |

Nas Classes MX1/MX VET/MX2

São admitidas as motos elétricas descritas no quadro acima e:

- têm de autonomia própria para a corrida/manga;
- não pode utilizar rede elétrica do evento;
- só é permitido o carregamento de baterias na zona delimitada para o efeito;
- é proibido o carregamento de baterias durante a noite;
- no paddock é criada uma zona de segurança para colocar as motos em situação de incêndio ou fumo.

Nas Classes MX85/SX85:

- Apenas são admitidas motos de motocross, não sendo autorizadas Pit-Bike ou similares.
- Não são admitidas motos com ciclística de motos de cilindrada superior, ainda que com motor de 85cc.
- Tamanho máximo das rodas: 19 polegadas dianteira e 16 na traseira.
- São autorizadas modificações no motor e chassis e a utilização de peças não originais devidamente homologadas.

Nas Classes MX65/SX65:

- Apenas são admitidas motos de motocross, não sendo autorizadas Pit-Bike ou similares.
- Não são admitidas motos com ciclística de motos de cilindrada superior, ainda que com motor de 65cc.
- Tamanho máximo das rodas: 14 polegadas dianteira e 12 na traseira
- São autorizadas modificações no motor e chassis e a utilização de peças não originais devidamente homologadas.

Na Classe MX50:

- Apenas são admitidas motos de motocross, não sendo autorizadas Pit-Bike ou similares.
- Não são admitidas motos com ciclística de motos de cilindrada superior, ainda que com motor de 50cc.
- Tamanho máximo das rodas: 12 polegadas dianteira e 10 na traseira.
- São admitidas moto elétricas das marcas KTM, Husqvarna e GasGas.
- As motos elétricas:
 - têm de ter autonomia própria para a corrida/manga;

- não podem utilizar rede elétrica do evento;
- só é permitido o carregamento de baterias na zona delimitada para o efeito;
- é proibido o carregamento de baterias durante a noite;
- no paddock será criada uma zona de segurança para colocar as motos em situação de incêndio ou fumo.

3.10. Câmaras

Não é permitida a utilização de qualquer dispositivo de captura de imagem durante todo o evento, a menos que o Júri de Prova ou o Delegado de Prova FMP, o autorizem.

Se autorizado, o dispositivo só pode ser colocado na zona do peito do piloto ou na moto.

O Comissário Técnico verificará a colocação correta do dispositivo e informará o Júri de Prova se considerar que a utilização da câmara on-board pode criar perigo. Neste caso, o Júri de Prova poderá cancelar a autorização.

A FMP poderá solicitar a alguns pilotos que coloquem câmaras para capturar as imagens do evento. Os pilotos / equipas devem colaborar e oferecer assistência aos técnicos designados para facilitar a montagem do equipamento de captura de imagens.

Em qualquer caso, a FMP é a titular dos direitos de imagem e a sua divulgação estará sempre dependente da sua autorização, ainda que a captura de imagem tenha sido autorizada.

4. OFICIAIS E PROCEDIMENTOS

Oficiais durante as competições:

- Delegado da FMP
- Júri da Prova
- Diretor de Prova FMP
- Diretor da Corrida
- Comissário Técnico
- Cronometristas
- Comissários de Pista/Circuito;
- Médico da Prova;

O Presidente do Júri, o Delegado da FMP, o Diretor de Prova FMP, o Diretor de Corrida, o Comissário Técnico, e os Juízes de facto devem ser possuidores de licença emitida pela FMP ou pela FIM e válida para o ano em curso.

4.1. Delegado da FMP

O Delegado da FMP acompanha o evento e assegura que este respeita a “Regulamentação MX/SX”.

4.2. Júri da Prova

O Júri da Prova é a autoridade máxima durante a manifestação desportiva.

4.2.1. Composição do Júri

O Júri é composto por três membros:

- O Presidente - normalmente o Presidente da Comissão MX/SX da FMP ou, na sua ausência, o delegado da FMP;
- Um Vogal – o Diretor de Prova FMP;
- Um Vogal – o Diretor de Corrida.

4.2.2. Competências do Júri

- Assegurar que a Prova se realiza de acordo com as regras e procedimentos estabelecidos na “Regulamentação MX/SX”;
- Aprovar emendas ou aditamentos ao Regulamento Particular e certificar que estes são divulgados a todos os participantes;
- Receber os relatórios dos vários Oficiais de Prova, referentes às verificações documentais e técnicas, treinos e corridas;
- Decidir sobre os protestos e reclamações apresentados durante a Prova;
- Aplicar penalizações;
- Por iniciativa do Presidente do Júri ou por proposta do Diretor de Prova, do Diretor da Corrida ou da Entidade Organizadora, retardar o início da Prova, melhorar as condições de segurança e, se surgirem questões de segurança inultrapassáveis, cancelar a manifestação desportiva no seu todo ou em parte;
- Homologar as classificações das corridas.

4.2.3. Reuniões de Júri

O Júri deve reunir-se:

- Após o termo das Verificações Técnicas;
- Após o termo da última corrida do dia;
- Sempre que necessário, nomeadamente para decidir qualquer reclamação.

Todas as decisões necessárias ao normal desenrolar da manifestação, assim como os resultados, deverão ser afixados o mais rápido possível e estar assinados pelos oficiais responsáveis. É aconselhável a existência de um placard no Parque de Concorrentes para

afixação dos resultados e demais informações relativas à manifestação em alternativa os resultados podem ser consultados online no endereço da empresa responsável de cronometragem da prova e na plataforma Sportity.

4.3. Diretor de Prova FMP

O Diretor de Prova FMP é nomeado anualmente pela Direção da FMP, sob proposta do Presidente da Comissão MX/SX da FMP.

O Diretor de Prova FMP deve ser titular de uma Licença de Oficial FMP ou FIM.

Se o Diretor de Prova FMP da FMP estiver impedido de chegar ao evento a tempo, o Delegado da FMP decidirá sobre sua substituição.

O Diretor de Prova FMP não tem responsabilidade pela organização do evento e as suas funções são de representação ou supervisão, a menos que seja um membro do Júri.

A autoridade e os deveres do Diretor de Prova FMP incluem, nomeadamente:

- a) Estar presente na pista/circuito pelo menos 24 horas antes do início dos treinos e aí permanecer após o evento até o termo das suas funções.
- b) Inspeccionar a pista/circuito e todas instalações de segurança antes do início dos treinos.
- c) Ser responsável pelas comunicações entre o Diretor da Corrida e o Júri da Prova;
- d) Fazer recomendações ao Júri que afetem ou divirjam do programa anteriormente publicado, como o adiamento, interrupção ou cancelamento do evento.
- e) Em circunstâncias excepcionais, que ocorram durante uma sessão de treinos e/ou uma corrida, o Diretor de Prova FMP pode, por sua própria iniciativa, tomar decisões que afetem ou divirjam do programa anteriormente publicado tais como a duração, interrupção e reinício de uma sessão de treinos/corrida, bem como, em qualquer momento do evento, excluir um piloto por motivos excepcionais de segurança.

4.4. Diretor da Corrida

O Diretor da Corrida é nomeado pela Entidade Organizadora da Prova.

O Diretor da Corrida deve ser titular de uma Licença de Oficial FMP ou FIM.

No exercício das suas funções o Diretor da Corrida atuará e trabalhará em comunicação permanente com o Diretor de Prova FMP e em obediência às suas orientações.

O Diretor da Corrida é responsável pela condução e decurso eficiente da Prova, tendo como principais funções:

- a) Assegurar que todas as autorizações das autoridades locais necessárias à realização do evento foram concedidas à Entidade Organizadora;
- b) Assegurar que a pista/circuito se encontra em boas condições, que todos os oficiais se encontram a desempenhar as suas funções, que os serviços de segurança, médicos e de controle estão prontos a intervir.
- c) Efetuar recomendações ao Diretor de Prova FMP que afetem ou modifiquem o programa anteriormente publicado, tais como a duração, o adiamento, a interrupção ou o cancelamento do evento.
- d) Impedir a participação de um piloto ou moto, ou retirá-lo da prova, se o considerar necessário por razões de segurança e sempre com o assentimento do Diretor de Prova FMP.
- e) Fazer respeitar a “Regulamentação MX/SX”, podendo propor ao Diretor de Prova FMP penalizações;
- f) Ordenar a expulsão da pista/circuito de qualquer pessoa que se recuse a cumprir ordens de um Oficial de Prova.
- g) Informar o Diretor de Prova FMP de todas as decisões e de quaisquer reclamações ou protestos que lhe sejam apresentados.
- h) Assegurar o normal desenrolar da manifestação desportiva devendo comunicar todas as suas decisões ao Júri.

4.5. Comissário Técnico

O Comissário Técnico é nomeado pela Entidade Organizadora da Prova e deve ser titular de uma Licença de Oficial FMP ou FIM.

Compete ao Comissário Técnico proceder às Verificações Técnicas das motos e dos equipamentos dos pilotos, e colaborar com o Diretor da Corrida na supervisão do cumprimento do Regulamento Técnico por parte dos concorrentes. Também é da sua competência a fiscalização do Parque Fechado.

4.6. Comissários de Pista/Circuito

Os Comissários de Pista/Circuito são nomeados pela Entidade Organizadora da Prova, devem ter a idade mínima de 18 anos e recomenda-se que sejam titulares de uma licença desportiva FMP de Fiscal.

Os Comissários de Pista/Circuito devem usar roupa ou coletes uniformizados, de cor neutra, em caso algum amarela ou vermelha para não se confundirem com as bandeiras.

Em cada posto deve estar pelo menos 1 Comissário de Pista/Circuito. Nos postos com saltos é aconselhável estarem dois ou mais Comissários de Pista/Circuito.

Os Comissários de Pista/Circuito nas mangas de MX/50, quanto existe cortes no circuito para a classe em questão, devem servir de apoio para ajuda externa aos pilotos MX50.

O número e localização de postos, bem como o número e distribuição dos Comissários de Pista/Circuito, são decididos pelo Diretor da Corrida, e alterados sempre que necessário, nomeadamente por indicação do Diretor de Prova FMP.

Os Comissários de Pista/Circuito devem estar disponíveis e operacionais até ao final do tempo estabelecido para a apresentação de reclamações ou protestos, ou da sua decisão pelo Júri da Prova.

4.7. Médicos

A Equipa Médica é nomeada pela Entidade Organizadora da Prova, e deve cumprir os requisitos do Código Médico da FMP.

A Equipa Médica deve estar disponível e operacional até ao final do tempo estabelecido para a apresentação de reclamações ou protestos, ou da sua decisão pelo Júri da Prova.

4.8. Sinais Oficiais


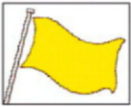
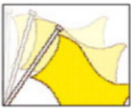

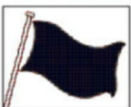
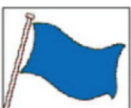


4.8.1. Placas

| |
|---|
| 10 Minutos (10') – Pré Grelha/Zona de Espera |
| A entrada para a Pré Grelha/Zona de Espera é fechada. Os pilotos de reserva que não podem participar na manga devem abandonar a Pré Grelha/Zona de Espera e deslocarem-se para Paddock. Um sinal sonoro é emitido para que os pilotos possam realizar a volta de reconhecimento (opcional). |
| 5 Minutos (5') - Pré Grelha/Zona de Espera |
| A entrada para a Pré Grelha/Zona de Espera é novamente fechada. Os pilotos que iniciaram a volta de reconhecimento e não consigam regressar à Pré Grelha/Zona de Espera antes do seu fecho serão desclassificados. Um sinal sonoro é emitido para que todos os membros das equipas (mecânicos e assistentes) abandonem a Pré Grelha/Zona de Espera. Apenas permanecem na Pré Grelha/Zona de Espera os pilotos, com as suas motos, Oficiais de Prova e membros da imprensa acreditados. |
| 15 Segundos (15") - Grelha de Partida |
| A placa de 15" é exibida durante 15", informando o tempo até o procedimento de partida |

| |
|--|
| entrar na sua fase final. |
| 5 Segundos (5") - Grelha de Partida |
| A placa de 15" é retirada e imediatamente é exibida a placa de 5", informando que a grelha de partida irá ser baixada dentro de 5 a 10 segundos. |
| 2 Voltas (2) - Na linha de Meta |
| Esta placa é exibida quando termina o tempo estipulado para a corrida faltando 2 voltas para o seu final. |
| 1 Volta (1) - Na linha de meta |
| Esta placa é exibida quando falta 1 volta para o final da corrida. |

4.8.2. Bandeiras

As bandeiras de sinalização oficial devem ter as dimensões mínimas de 750x600 mm, com as seguintes cores e informações:

| | |
|---|---|
|  | Bandeira verde: tudo pronto para o arranque |
|  | Bandeira amarela estática: Perigo, conduzir com precaução. |
|  | Bandeira amarela agitada: Grande perigo, preparar para parar, proibido ultrapassar. Reduzir significativamente a velocidade e evitar saltar. 1ª ofensa no evento: perda de 2 posições 2ª ofensa e seguintes no evento: perda de 10 posições (Bandeira amarela agitada é superior à bandeira amarela estática) |
|  | Bandeira vermelha: Paragem obrigatória. (Bandeira Vermelha é superior a todas as restantes bandeiras) |
|  | Bandeira preta com número do piloto: Paragem para o piloto assinalado. |
|  | Bandeira azul: Ceder passagem a um concorrente que lhe vai dar uma volta de avanço. |
|  | Bandeira de xadrez: Fim da prova |
|  | Bandeira médica: Corpo médico na pista, avançar com extrema precaução. Rolar sem saltar cada salto (um a um) e proibido ultrapassar até passar a zona sinalizada. 1ª ofensa e seguintes: perda de 10 posições. (Bandeira médica é superior à bandeira amarela estática ou agitada) |

Quando várias bandeiras forem mostradas na mesma área, a bandeira superior tem prioridade sobre a(s) restante(s).

Cores recomendadas para bandeiras:

- Amarelo: Pantone Yellow C
- Verde: Pantone 348 C
- Preto: Pantone Black C
- Azul: Pantone 286 C
- Vermelho: Pantone 186 C
- Branco: Pantone White C

5. EVENTO

5.1. Verificações Administrativas

Os pilotos têm de apresentar os seguintes documentos:

- Cartão de Cidadão ou Passaporte;
- Licença desportiva Geral ou de MX/SX da FMP, ou de qualquer Federação Nacional filiada na FIM com autorização de participação (“start permission”) dessa Federação.

Realizada a Verificação Administrativa são entregues ao piloto a documentação da prova (nomeadamente regulamento particular, horários, fichas de verificação técnica) e os seguintes passes:

- 1 passe de piloto;
- 1 passe de mecânico com acesso ao Paddock, à Zona de Assistência e à Pré Grelha/Zona de Espera;
- 1 passe de assistente com acesso ao Paddock; à Zona de Assistência e à Pré Grelha/Zona de Espera
- 1 passe para viatura de com acesso ao Paddock

Cada equipa com licença desportiva FMP, tem ainda direito 1 passe team manager a 2 passes de mecânico e 2 passes de assistentes.

Os passes poderão ser do tipo pulseira ou cartão onde deverá constar sempre o número e classe do piloto, possibilitando a sua rápida identificação. Todos os Pilotos ou Equipas com licença desportiva FMP que pretendam mais passes poderão adquiri-los no Secretariado da Entidade Organizadora do evento mediante o pagamento de um valor não superior ao do bilhete do público.

Todos os pilotos podem adquirir até 3 bilhetes com um desconto de 50%, devendo pedi-los e pagá-los à organização até á quinta-feira anterior à prova.

5.2. Verificações Técnicas

As Verificações Técnicas são realizadas conforme Regulamento Técnico MX/SX que constitui o Anexo II deste Regulamento e, no que este for omissivo, conforme Regulamento Técnico FIM.

As Verificações Técnicas devem ser realizadas no local da prova.

Antes do início dos treinos serão realizadas as Verificações Técnicas Iniciais.

O piloto e/ou o seu mecânico deve(m) comparecer nas Verificações Técnicas Iniciais dentro do horário estabelecido no Regulamento Particular, e apresentar para verificação a (s) moto(s) lavada, o capacete, o equipamento de proteção e a camisola de corrida.

Durante a prova o piloto apenas pode usar a(s) moto(s) (máximo duas) apresentada(s) nas Verificações Técnicas Iniciais em seu nome, com o seu número e para a sua classe.

Existem duas possibilidades de verificação e utilização da segunda moto:

- 1) O piloto apresentar nas Verificações Técnicas Iniciais uma segunda moto, em seu nome, com o seu número e para a sua classe;
- 2) Uma equipa com licença desportiva FMP apresentar nas Verificações Técnicas Iniciais uma segunda moto com possibilidade de ser utilizada por dois ou mais pilotos da mesma classe. Neste caso, a equipa deverá indicar ao Comissário Técnico, no momento da verificação, os nomes e números dos pilotos que poderão utilizar aquela moto.

Assim que a segunda moto da equipa for utilizada por um dos pilotos da sua classe, em qualquer treino ou corrida do evento, ela já não poderá ser utilizada por nenhum dos outros pilotos da equipa.

Se um piloto utilizar duas motos de marcas diferentes, será apresentada nos resultados finais a marca com a qual o piloto disputou a última manga.

Um piloto apenas pode trocar de moto até entrar para a Pré Grelha/Zona de Espera antes da volta de reconhecimento. Se trocar após esse momento e durante a corrida é desclassificado.

Para a verificação inicial de ruído nas Verificações Técnicas Iniciais o piloto e/ou o seu mecânico só poderá apresentar um silenciador de substituição por cada moto. Os restantes silenciadores de reserva poderão ser apresentados quando o Comissário Técnico autorizar, após todos os outros participantes terem efetuado a sua verificação ou a qualquer momento durante a prova.

O limite máximo de ruído autorizado nas Verificações Técnicas está indicado no Regulamento Técnico que constitui o Anexo II deste Regulamento.

A qualquer momento durante o evento:

- A pedido do Comissário Técnico, o piloto deve apresentar a sua(s) moto(s) ou o(s) seu(s) equipamento(s) para uma verificação técnica;
- O piloto é responsável por manter a sua(s) moto(s) e o(s) seu(s) equipamento(s) em conformidade com a “Regulamentação MX/SX”;
- O Júri, a pedido do Comissário Técnico, poderá excluir uma moto se considerar que a sua construção ou estado pode constituir um perigo para o piloto ou para os outros participantes.

5.3. Controlo Médico

A qualquer momento, no decurso do evento, pode ser efetuado um controlo médico pelo médico oficial da prova ou por médico por ele designado.

Qualquer piloto que se recuse a submeter a um exame médico será excluído da prova.

5.4. Controlo da Pista/Circuito

O controlo da pista/circuito será realizado na véspera do início do evento ou, no limite, antes do início dos treinos.

Se necessário, poderá ser realizada uma segunda inspeção da pista/circuito, nomeadamente por terem sido realizadas alterações após a primeira inspeção.

O controle será realizado pelo Diretor de Prova FMP e pelo Diretor da Corrida, podendo ser acompanhados pelo representante dos pilotos e pelo médico do evento.

O Diretor da Corrida emitirá um relatório da inspeção, onde deverão constar as alterações a realizar na pista/circuito, que será entregue ao Júri da Prova, ao Diretor de Prova FMP e à Entidade Organizadora, sendo esta responsável por realizar as alterações indicadas.

A homologação da pista/circuito será válida apenas para um evento.

A Entidade Organizadora deverá manter a disponibilidade de maquinaria pesada (retroescavadora, trator, Bobcat etc.) capaz de realizar movimentações de terra, caso seja necessário efetuar modificações no traçado da pista/circuito durante o evento.

5.5. Briefing Pilotos

Na véspera da corrida, será enviado um documento de Briefing Eletrónico, transmitindo informação relativa ao evento, nomeadamente procedimentos e questões de segurança.

Antes do início dos treinos o Diretor de Prova FMP realiza um Briefing com os pilotos, transmitindo-lhe informação relativa ao evento, nomeadamente procedimentos e questões de segurança.

Depois das sessões de Treinos Livres, o Diretor de Prova FMP realiza um Briefing com os pilotos, recolhendo opiniões dos pilotos sobre o circuito durante as sessões de treinos realizadas, transmitindo-lhe informação relativa ao evento, nomeadamente procedimentos, questões de segurança e eventuais alterações.

O local do Briefing será sempre na zona da grelha de partida, e deverá incluir uma demonstração do procedimento de partida com a queda da grelha incluída.

É da responsabilidade de todos os pilotos consultarem e comparecerem no Briefing e estarem cientes e atualizados com as informações nele transmitidas.

Além dos pilotos, também os membros do Júri da Prova, o Diretor da Corrida e os membros das equipas podem e devem comparecer no Briefing.

5.6. Briefing Comissários de Pista/Circuito

Antes do início dos treinos o Diretor de Prova FMP realiza um Briefing com os Comissários de Pista, onde serão explicados os seguintes procedimentos:

- Sinalização com as bandeiras;
- Comportamento em corrida;
- Atuação em caso de acidente;
- Horários;
- Equipamento de segurança;
- Questões práticas relacionadas com situações de corrida / colocação nos postos / segurança em caso de acidente.

Até ao final do Briefing a Entidade Organizadora entrega ao Diretor da Prova FMP uma listagem com os nomes dos Comissários de Pista/Circuito e respetivos postos.

5.7. Cronometragem

Os serviços de cronometragem nos Campeonatos Nacionais de Motocross serão contratados pelo Organizador após a aprovação da FMP.

5.7.1. O sistema de cronometragem deve cumprir com os seguintes requisitos:

- utilizar transponders com capacidade de medição até ao centésimo de segundo;
- ter um número suficiente de transponders para entregar a cada um dos pilotos inscritos e alguns sobressalentes (\pm 150 unidades);

- ter relógios com a hora oficial do evento e com indicação, em contagem regressiva, do tempo restante do treino, manga ou corrida visíveis na entrada das verificações administrativa e técnicas e da Pré-grelha/Zona de Espera.;
- ter capacidade de apresentar em tempo real num monitor a colocar em local a definir pela Direção de Corrida os tempos dos treinos, mangas e corridas;
- ter capacidade para emitir sinal wifi para o acompanhamento em tempo real dos tempos durante dos treinos, mangas e corridas;
- fornecer o material informático necessário, tanto hardware como software, juntamente com o pessoal técnico responsável para a interpretação dos dados.

5.7.2. A Equipa de Cronometragem

- A equipa de cronometragem devem ter pelo menos duas pessoas, o Cronometrista Chefe e Cronometrista Assistente .
- A equipa de cronometragem é responsável por verificar o sinal dos transponders antes de as motos entrarem em pista.
- A equipa de cronometragem deve comunicar ao organizador, imediatamente após o final da última corrida de cada classe, os 3 primeiros pilotos classificados da Classificação Final das provas Séniores e Júnior e os 5 primeiros classificados da classificação final das classes juvenis, tanto para a cerimónia de entrega de prémios como para o controlo das motos em parque fechado pela equipa técnica.
- Uma vez terminada a prova e após a aprovação dos resultados pelo Júri da Prova a equipa de cronometragem e o organizador, devem publicar os resultados na APP SPORTITY.

5.7.3. Transponders

- O organizador deve ter um espaço protegido para a entrega do transponder no momento da verificação administrativa ou técnica.
- O organizador deve colaborar com a equipa de cronometragem na recolha dos transponders tanto após as sessões de treino para os pilotos não classificados como no final da prova para aqueles que a terminaram.
- Um elemento da equipa de cronometragem deve verificar se os pilotos entram em pista com os transponders e verificar se eles emitem um sinal.
- Nos treinos é responsabilidade do piloto colocar o transponder na moto de reserva, se entrar em pista com ela.

- O transponder deve ser colocado na suspensão dianteira da moto sempre que esta entrar no circuito, utilizando o suporte correspondente. No caso de o piloto não ter suporte de transponder, a empresa de cronometragem fornecerá um, podendo esta cedê-lo, alugá-lo ou vendê-lo.
- A equipa de cronometragem pode solicitar um depósito entre (50 e 175 Euros) por transponder, que será reembolsado assim que o transponder for devolvido.
- Aos pilotos que não são detentores de licença nacional deve ser pedida o uma caução no valor de 175 Euros por transponder, que será reembolsada assim que o transponder for devolvido. Se este não for devolvido, o piloto perderá o valo da caução.
- Em caso de perda do transponder, o piloto é obrigado a pagar à equipa de cronometragem o valor do custo do transponder (175 Euros). Em caso de recusa, o piloto é sancionado com uma coima (2x o valor do custo do transponder), que terá efeito em termos disciplinares.
- O transponder deve ser devolvido, nas mesmas condições de limpeza em que foi recebido, num prazo não superior a sessenta minutos a contar do final da última manga do programa de prova. Se, decorrido este prazo, o transponder não for entregue no secretariado da prova ou no local criado para o efeito, o piloto responsável deverá enviá-lo para a morada indicada, arcando com os custos de envio e com uma coima de TREZENTOS EUROS (300,00 Euros).

5.8. Sessão de Autógrafos e Cerimónia de Apresentação

A Entidade Organizadora pode solicitar aos pilotos a sua presença em Sessão de Autógrafos e/ou Cerimónia de Apresentação do Evento

5.9. Difusão de Música

Durante o desenrolar do evento será permitida a difusão de música, recomendando-se, porém, que durante os treinos/mangas não seja efetuada essa difusão. Nesses momentos o sistema de som deverá ser utilizado para fornecer informações ao público sobre o desenrolar dos treinos/mangas e / ou transmitir avisos aos pilotos, oficiais, público, etc.

5.10 Treinos

Os pilotos só podem treinar na pista/circuito e nos horários definidos.

O formato e/ou duração dos treinos definidos neste Regulamento podem ser alterados por decisão conjunta do Diretor de Prova FMP e do Diretor de Corrida, considerando as condições particulares do evento e o número de pilotos.

5.11. Treinos Livres (MX/SX)

A participação nos treinos livres é opcional.

Durante a primeira volta de cada sessão de treinos livres todos os Comissários de Pista/Circuito exibirão a bandeira amarela estática, por forma a permitir aos pilotos reconhecerem a localização dos postos de Comissários de Pista/Circuito.

A utilização da segunda moto é permitida, desde que o piloto troque o transponder e que a moto tenha realizado a verificação técnica.

5.12. Treinos Cronometrados (MX/SX)

A participação nos treinos cronometrados é obrigatória.

Os tempos dos treinos cronometrados determinam as posições dos pilotos na Pré-Grelha e, conseqüentemente, a prioridade na escolha da posição na Grelha de Partida.

No MX cada Grelha de Partida comporta um máximo de 40 posições para os 40 pilotos qualificados com os 40 melhores tempos nos treinos de qualificação.

No SX cada Grelha de Partida de cada Meia-Final comporta um máximo de 16 posições; os 32 pilotos qualificados com os 32 melhores tempos nos treinos de qualificação serão repartidos pelas duas meias-finais, alinhando os pilotos qualificados nos lugares ímpares na primeira meia-final e os pilotos qualificados nos lugares pares na segunda meia-final.

A utilização da segunda moto é permitida, desde que o piloto troque o transponder, que a moto tenha realizado a verificação técnica e se encontre na zona de assistência.

Durante os treinos cronometrados o piloto não pode ir ao Paddock e regressar ao treino.

5.13. Treinos de Arranque (MX)

Imediatamente após os treinos cronometrados serão realizados os treinos de arranque, com duração de 5 minutos.

Os treinos de arranque são opcionais.

Nos treinos de arranque a assistência aos pilotos pode ser dada em zona próxima da grelha de partida definida para o efeito, mas apenas será permitida a presença de um mecânico por piloto nesta zona.

5.14. Duração dos Treinos

5.14.1. Motocross

| Classe | Livres | Cronometrados | Arranque |
|---------------------------|---------------|----------------------|-------------------------|
| MX1/MX Veteranos | 20 minutos | 20 minutos | 5 minutos após os Crono |
| MX2 e MX125 Júnior | 20 minutos | 20 minutos | 5 minutos após os Crono |
| MX85 | 15 minutos | 15 minutos | 5 minutos após os Crono |

| | | | |
|-------------|------------|------------|-------------------------|
| MX65 | 15 minutos | 15 minutos | 5 minutos após os Crono |
| MX50 | 10 minutos | 10 minutos | ----- |

5.14.2. Supercross

| Classe | Livres | Cronometrados |
|---------------|---------------|----------------------|
| SX1 | 10 minutos | 10 minutos |
| SX2 | 10 minutos | 10 minutos |
| SX85 | 8 minutos | 8 minutos |
| SX65 | 8 minutos | 8 minutos |

5.15. Pilotos de Reserva (MX/SX)

Serão considerados Pilotos de Reserva os pilotos que nos Treinos Cronometrados não se qualificarem para a manga MX (meia-final SX), ou seja, que não obtiveram um tempo dentro dos 40 melhores tempos no MX (18 no SX).

Não obstante, estes Pilotos de Reserva poderão participar na corrida MX/meia-final SX em substituição de piloto(s) qualificado(s) que, por qualquer razão, não participem na corrida.

No MX, um Piloto de Reserva que não possa participar na primeira manga pode participar na segunda, caso nesta substitua um piloto qualificado. De igual forma, um Piloto de Reserva que participe na primeira manga pode não participar na segunda, caso nesta todos os pilotos qualificados participem.

5.16. Mangas

A duração das mangas de competição consoante as classes são definidas da seguinte forma:

5.16.1. Motocross

| Classes | Nº de mangas | Duração | Nº máximo de participantes |
|---------------------------|---------------------|-----------------------|-----------------------------------|
| MX1/MX Veteranos | 2 | 25 minutos + 2 voltas | 40 |
| MX2 e MX125 Júnior | 2 | 25 minutos + 2 voltas | 40 |
| MX85 | 2 | 20 minutos + 2 voltas | 40 |
| MX65 | 2 | 12 minutos + 2 voltas | 40 |
| MX50 | 2 | 10 minutos + 2 voltas | 40 |

O intervalo entre as mangas da mesma classe será, no mínimo, de 60 minutos, considerando-se nos horários, como referência para o cálculo, a hora prevista de chegada do vencedor da manga.

5.16.2. Supercross

Classes SX Elite, SX1, SX2

OPÇÃO 1

As classes SX1 e SX2 disputam uma final cada, com o máximo de 16 pilotos cada, conforme qualificação nos treinos cronometrados.

As finais SX1 e SX2 serão disputadas em mangas com a duração de 10 minutos mais 2 voltas, e apuram 7 pilotos cada para a Final SX Elite. As finais SX1 e SX2 atribuem pontos para os Campeonatos das respectivas classes.

A manga de repescagem terá a duração de 5 minutos mais 2 voltas, e apura 4 pilotos para a Final SX Elite.

Antes da repescagem será disputado o Head-To-Head, no qual participam os dois primeiros classificados da Final SX1 e da Final SX2. A duração de cada ronda será de uma volta e meia ou duas voltas, conforme decisão conjunta do Diretor de Prova FMP e do Diretor de Corrida. Na primeira ronda de eliminatórias, composta por dois pilotos cada, o vencedor de cada Final compete com o 2º classificado da outra Final. Depois haverá um duelo entre os dois vencidos, apurando o 3º e 4º classificado do Head-to-Head. De seguida realiza-se a final do Head-to-Head, com os Vencedores das rondas eliminatórias do Head-to-Head, onde será apurado o 1º e 2º classificado do Head-to-Head.

Aos três primeiros serão atribuídos pontos: 1º - 3 pontos, 2º - 2 pontos, 3º - 1 ponto. Esses pontos serão somados à respetiva classificação do Campeonato Nacional da classe SX Elite, desde que o piloto participe na Final SX Elite.

A Final SX Elite terá a duração de 15 minutos mais 2 voltas, e a participação de 18 pilotos, no máximo.

Só a manga Final SX Elite é que atribui pontos para o Campeonato SX Elite, para além do Head-To-Head que pode atribuir pontos para o Campeonato da classe SX Elite.

OPÇÃO 2

Classes SX65/SX85

Treinos livres para cada classe: 8 minutos

Treinos cronometrados para cada classe: 8 minutos

1ª Manga classes 65: 6 minutos + 2 voltas

1ª Manga classe 85: 8 minutos + 2 voltas

2ª Manga classes 65: 6 minutos + 2 voltas

2ª Manga classe 85: 8 minutos + 2 voltas

Classes SX65/SX85 Face-to-Face

Após a realização da 1ª manga de cada uma das classes os 5 primeiros classificados de cada manga competem entre si.

A competição terá um arranque conjunto dos 5 pilotos e terá a duração de uma passagem de meta mais 1 volta.

A Organização definirá os prémios para os 5 primeiros de cada classe.

Classe SX ELITE

Treino livre, Grupo A/Grupo B: 8 minutos para cada grupo

Manga de qualificação Grupo A/Grupo B: 5 minutos + 1 volta para cada grupo.

Apuram 7 pilotos de cada manga de qualificação (7+7=14) diretamente para as 3 finais SX ELITE.

Manga de Repescagem: 4 Voltas. Apuram 4 pilotos para as 3 finais SX ELITE

3 finais SX Elite: 8 minutos + 1 volta para cada final, com 18 pilotos apurados.

Pontuação

A pontuação será Triple Crown que utiliza um sistema de pontuação do estilo olímpico: 1º lugar = 1 ponto; 2º lugar = 2 pontos, 3º lugar = 3 pontos etc.

O piloto com a PONTUAÇÃO MAIS BAIXA (Ex: o piloto que vencer as três finais, 1+1+1=3) obtém 1º lugar e, por isso, terá 25 pontos para o Campeonato Nacional SX Elite. O 2º classificado terá 22 pontos, o 3º classificado 20 pontos, etc.

Face.to-Face

Em complemento ao programa acima descrito realiza-se a competição denominada Face-to-Face com o formato a seguir indicado.

Após a realização da 1ª final SX Elite os 8 primeiros classificados competem num sistema por eliminação. A competição terá um arranque conjunto e a duração de uma passagem de meta mais 1 volta.

1ª Manga – 8 pilotos, ficam 4 eliminados.

2ª Manga – 4 pilotos, ficam 2 eliminados.

3ª Manga – 2 pilotos, apura-se o primeiro classificado.

Pontuação Face to Face

1º = 5 pontos 2º = 4 pontos 3º = 3 pontos 4º = 2 ponto 5º = 1 pontos

Estes pontos serão somados à classificação da prova para o Campeonato Nacional SX Elite.

Classes SX85, SX65

A classe SX85 disputará duas mangas com a duração de 8 minutos mais 2 voltas, podendo participar em cada uma 18 pilotos no máximo. A classe SX65 disputará duas mangas com a duração de 6 minutos mais 2 voltas, podendo participar em cada uma 18 pilotos no máximo.

Em casos excepcionais, o Diretor de Prova FMP juntamente com o Diretor da Corrida poderão modificar a duração das mangas.

O intervalo entre as mangas da mesma classe será de, no mínimo, 45 minutos, considerando-se nos horários, como referência para o cálculo, a hora prevista de chegada do vencedor da manga.

5.17. Pré Grelha/Zona de Espera

Todos as pistas/circuitos terão obrigatoriamente de possuir uma Pré-Grelha/Zona de Espera situada atrás da Grelha de Partida.

O procedimento na Pré-Grelha/Zona de Espera será o seguinte:

| |
|---|
| 20 minutos antes da partida da manga |
| A entrada para a Pré Grelha/Zona de Espera é aberta. O piloto e até dois membros da sua equipa entram com a moto na Pré Grelha/Zona de Espera, com o motor desligado, e ocupam a posição indicada pelo Comissário Técnico. Os pilotos podem então aceder à zona da Grelha de Partida e preparar o terreno onde pretendem colocar a sua moto para a partida, mas sem utilizarem qualquer utensílio ou ferramenta e sem tocarem na Grelha de Partida. Os pilotos de reserva são também posicionados na Pré-Grelha/Zona de Espera, a seguir aos pilotos qualificados, e também pela ordem crescente dos melhores tempos obtidos nos Treinos de Qualificação, conjuntamente com as suas motos e até dois membros da sua equipa. |
| 10 minutos antes da partida da manga |
| A entrada para a Pré-Grelha/Zona de Espera é fechada. Inicia-se o procedimento para a volta de reconhecimento. Os pilotos qualificados que desejem efetuar a volta de reconhecimento devem dirigir-se |

à Zona da Grelha de Partida.

Os pilotos qualificados que não desejem efetuar a volta de reconhecimento aguardam na Pré Grelha/Zona de Espera.

Os pilotos de reserva só podem efetuar a volta de reconhecimento, e subsequentemente a manga, se não estiverem presentes na Pré Grelha/Zona de Espera os 40 pilotos qualificados. Se estiverem presentes na Pré Grelha/Zona de Espera os 40 pilotos qualificados os pilotos de reserva devem abandonar a Pré Grelha/Zona de Espera e regressar ao Paddock, quando tal lhes for indicado pelo Oficial.

É obrigatória a colocação de um WC na Pré Grelha/Zona de Espera.

Caso existam pilotos femininas recomenda-se a colocação de um segundo WC, para utilização exclusiva das senhoras.

5.18. Volta de Reconhecimento

Antes de cada manga os pilotos terão oportunidade de realizar uma volta de reconhecimento ao circuito. A participação na volta de reconhecimento é opcional.

O procedimento a seguir será o seguinte:

10 minutos antes da partida da manga

Os pilotos que vão efetuar a volta de reconhecimento deslocam-se da Pré Grelha/Zona de Espera para a Zona da Grelha de Partida.

Os pilotos iniciam a volta de reconhecimento após um Oficial exibir uma placa e emitir um sinal sonoro para o efeito.

A entrada para a Pré Grelha/Zona de Espera é então aberta, apenas para os pilotos que efetuam a volta de reconhecimento.

Após a chegada do primeiro piloto que tenha efetuado a volta de reconhecimento à Pré Grelha/Zona de Espera já não será permitido a nenhum piloto iniciar a volta de reconhecimento.

5 minutos antes da partida da manga

A entrada para a Pré Grelha/Zona de Espera é novamente fechada.

Os pilotos que iniciaram a volta de reconhecimento e que não regressem à Pré Grelha/Zona de Espera antes do seu fecho serão desclassificados.

Na volta de reconhecimento os pilotos devem cumprir o percurso da pista/circuito

Não são permitidos treinos de arranque durante a volta de reconhecimento.

Não é permitido trocar de moto após o início da volta de reconhecimento, sob pena de exclusão da manga.

Os pilotos não podem entrar na Zona de Assistência durante a volta de reconhecimento, sob pena de exclusão da manga.

Durante a volta de reconhecimento, todos os comissários de pista exibirão a bandeira amarela estática.

Após a volta de reconhecimento, os pilotos devem regressar com a sua moto diretamente para a Pré Grelha/Zona de Espera, pelo acesso indicado, e uma vez recolocados na sua posição devem desligar o motor das suas motos.

5.19. Procedimento da Partida

O procedimento de partida será o seguinte:

| 5 minutos antes da partida da manga |
|--|
| <p>Na Pré Grelha/Zona de Espera é exibida uma placa com o sinal de 5 minutos, e emitido um sinal sonoro, indicando aos pilotos que devem dirigir-se para a Grelha de Partida. Apenas os pilotos, com as suas motos, têm acesso à zona da Grelha de Partida. Uma bandeira verde será exibida na frente da Grelha de Partida enquanto os pilotos se vão nela posicionando.</p> <p>Os pilotos saem da Pré Grelha/Zona de Espera para a Grelha de Partida, com a moto em funcionamento ou com o motor parado, um a um, pela ordem determinada pela sua classificação nos treinos de qualificação.</p> <p>Pela referida ordem, os pilotos escolhem o seu local de partida na Grelha. Assim que o piloto posicionar a sua moto no local que escolheu na Grelha de Partida, não poderá mudá-la de local até à partida, sob pena de ser sancionado com a perda de 5 lugares na classificação final da manga em questão.</p> <p>Não é permitida ajuda exterior na Grelha de Partida, antes da partida, sob pena de exclusão da manga em questão. Se um piloto tiver problemas na Grelha de Partida e não puder resolvê-los por si antes da partida, deverá aguardar na Grelha de Partida que a partida se efetue para então poder ser assistido e, resolvido o problema, iniciar a manga.</p> |
| Placa de 15 segundos |
| <p>Quando todos os pilotos estiverem posicionados na Grelha de Partida a bandeira verde é retirada e a placa de 15" exibida continuamente por 15 segundos.</p> |

Placa de 5 segundos

Quando a placa de 15" é retirada é imediatamente exibida a placa de 5", informando que a partida será dada dentro de 5 a 10 segundos, com o baixar da grelha de partida.

As partidas serão conjuntas, numa única linha e com o motor em marcha.

A Grelha de Partida será preenchida por um máximo de 40 pilotos.

A zona da pista/circuito à frente da grelha de partida será reparada entre mangas por forma a oferecer condições de partida semelhantes a todos os pilotos.

A grelha de partida deve estar disposta de forma a permitir uma saída regular de todos os pilotos.

O dispositivo de ativação da grelha de partida e o seu acionamento pelo Oficial não podem estar à vista dos pilotos nem dos demais participantes no evento quando é dada a partida. Na zona da Grelha de Partida, durante o procedimento de partilha, apenas podem permanecer na zona da grelha de Partida os pilotos, Oficiais e imprensa credenciada.

5.20. Paragem de um Treino

O Diretor de Prova FMP pode interromper um treino, cancelar uma parte ou cancelá-lo totalmente por razões de segurança ou outros motivos de força maior.

Neste caso, será mostrada uma bandeira vermelha aos pilotos.

Os pilotos devem seguir as instruções dos Oficiais e dirigir-se à zona de assistência ou à Pré Grelha onde poderão receber assistência.

A sessão de treino retomará o mais breve possível, segundo o critério do Diretor de Prova FMP, considerando as condições de segurança, as condições meteorológicas, as condições da pista/circuito e o horário em vigor.

Em todos os casos o Júri de Prova tentará cumprir com a totalidade do programa aprovado no Regulamento Particular.

O Diretor de Prova FMP excluir o(s) piloto(s) responsável(eis) pela interrupção da sessão de treinos, não permitindo a sua participação no restante tempo da sessão.

5.21. Paragem de uma Manga/Corrida

O Diretor de Prova da FMP, consultado o Diretor de Corrida, pode interromper uma manga/corrida, cancelar uma parte ou cancelá-la totalmente, por razões de segurança ou outros motivos de força maior.

Neste caso, será mostrada uma bandeira vermelha aos pilotos.

Existem três situações de paragem de uma manga/corrida:

1- Antes das duas primeiras voltas

Se uma manga for interrompida antes das 2 (duas) primeiras voltas, será reiniciada imediatamente. Os pilotos devem regressar à Pré Grelha/Zona de Espera e uma nova partida será dada de imediato.

Os pilotos não podem trocar de moto.

Caso seja necessário, as motos podem ser reparadas ou ajustadas na Pré Grelha/Zona de Espera.

Não é permitido o reabastecimento.

Os pilotos que regressarem ao Paddock após a interrupção da corrida não poderão fazer a nova partida.

O Diretor de Prova FMP poderá excluir o(s) piloto(s) responsável(eis) pela interrupção da manga/corrída, não permitindo que este(s) participem da nova partida.

Os pilotos de reserva não admitidos inicialmente para a manga/corrída, não poderão fazer a nova partida.

2- Depois de duas voltas e antes de completado 51% do tempo oficial de prova

Se uma manga for interrompida depois de 2 (duas) voltas e antes de completado 51% do tempo oficial de prova, será reiniciada o mais brevemente possível. Os pilotos devem regressar à Grelha de Partida/Zona de Espera e aguardar pelas instruções dos Oficiais de Prova.

Uma nova partida será dada o mais rápido possível, segundo o critério do Diretor de Prova da FMP. No mínimo, haverá um período de 5 minutos depois de interrompida a manga/corrída, para que os pilotos possam fazer reparações ou ajustes nas suas motos.

Não é permitida a troca de moto.

É permitido o reabastecimento.

Os pilotos que regressarem ao Paddock após a interrupção da corrida não poderão fazer a nova partida.

Os pilotos que por algum motivo não estavam a participar na corrida antes desta ser interrompida não podem alinhar na nova partida. O mesmo se aplica aos pilotos de reserva.

O Diretor de Prova FMP poderá excluir o(s) piloto(s) responsável(eis) pela interrupção da manga/corrída, não permitindo que este(s) participem da nova partida.

3- Depois de ter decorrido 51% do tempo oficial de corrida

Se uma corrida for interrompida depois de decorrido 51% do tempo oficial de

manga/corrída, a mesma será considerada concluída.

A classificação da corrida será aquela que se verificar no final da volta anterior àquela em que a interrupção da manga/corrída se verificou.

Serão atribuídos os pontos totais correspondentes à classificação assim obtida.

5.22. Falsa Partida

No caso de haver uma falsa partida, será dada uma nova partida.

Qualquer falsa partida será indicada através da exibição de uma bandeira vermelha.

Os pilotos devem regressar à Pré grelha/Zona de Espera e uma nova partida será dada o mais brevemente possível.

Após uma falsa partida, não é permitida a troca de moto.

O Diretor de Prova FMP poderá excluir o(s) piloto(s) responsável(eis) pela interrupção da manga/corrída, não permitindo que este(s) participem da nova partida.

Após uma falsa partida os pilotos de reserva não admitidos na corrida, não poderão participar na nova partida.

5.23. Controle de Ruído após uma Manga

Após o término de cada manga, será efetuada uma verificação do nível de ruído nas motos escolhidas aleatoriamente, ou por indicação do Diretor de Prova da FMP ou do Comissário Técnico, de acordo com o disposto no Anexo II -Regulamento Técnico de Motocross.

O limite máximo de ruído autorizado após uma corrida/manga é indicado no Regulamento Técnico deste mesmo documento.

Caso a moto ultrapasse o limite de ruído estabelecido, o piloto será penalizado com a perda de 5 lugares na classificação da manga em questão.

De acordo com o Regulamento em vigor, o piloto tem a possibilidade de trocar os silenciadores devendo estes serem sempre verificados pelo Comissário Técnico.

5.24. Resultados

Todas as sessões de treinos deverão ser cronometradas sendo que os resultados devem ser exibidos em monitores de fácil acesso por parte de pilotos e equipas.

A cronometragem continuará em funcionamento até:

- 5 minutos após o término das sessões de treinos ou manga de qualificação
- 5 minutos após a chegada do vencedor na corrida em questão

O vencedor da corrida é o piloto que cruza a linha de meta em primeiro lugar.

As mangas terminam oficialmente após a realização da volta na qual é mostrada a bandeira de xadrez ao vencedor.

Os pilotos que seguem atrás do vencedor serão mandados parar após cruzarem a linha de meta.

O tempo em que a moto passa a linha de chegada será registado no momento em que a parte mais avançada da moto cruza a linha de chegada.

Um piloto tem de estar em contacto com a sua moto quando cruza a linha de meta.

Todos os pilotos que participem nas mangas de qualificação, mangas de competição ou corridas serão classificados conforme a ordem de chegada e número de voltas completadas; i.e. todos os pilotos que terminem na mesma volta do vencedor serão classificados pela ordem em que cruzam a linha de meta, seguidos pelos pilotos com menos uma volta, seguidos pelos pilotos com menos duas voltas e assim por diante.

Os pilotos deverão cruzar a linha de meta até 5 minutos após a chegada do vencedor. Os pilotos têm 5 minutos para completar a volta. Ultrapassados os 5 minutos, essa volta não contará para o resultado final.

Para um piloto ser classificado na corrida é necessário ter cumprido uma distância igual ou superior a 50% da distância percorrida pelo primeiro classificado (arredondada para baixo para o número inteiro mais próximo), exceto os pilotos da classe MX50.

O procedimento para determinar a classificação na tabela classificativa dos pilotos que não completem a volta nos 5 minutos após a chegada do vencedor será feito de acordo com o número de voltas completadas e, no caso de empate, de acordo com a ordem de chegada na volta anterior.

Se por erro a bandeira de xadrez for mostrada depois de ter passado o tempo/distância oficial da corrida a ordem de chegada será determinada pela classificação no momento em decorreu o tempo/distância oficial.

Todos os resultados deverão ser homologados pelo Júri da Prova.

Os resultados só serão considerados oficiais após terminado o prazo para apresentação de protestos ao Júri da Prova.

Caso seja apresentado um protesto os resultados não podem ser considerados definitivos até que seja proferida uma decisão pelo órgão competente.

Numa manifestação que se desenrole em várias mangas, o vencedor da mesma é o piloto que obtenha maior número de pontos, independentemente do número de mangas que tenha terminado. No caso de haver igualdade pontual entre pilotos contará a melhor pontuação obtida na última manga.

5.25. Pontuação

5.25.1. Os pontos atribuídos aos pilotos de acordo com a classificação em cada manga, ou, no caso de corridas conjuntas, por classe, são:

| | | | | | | | |
|----|----|-----|----|-----|----|-----|---|
| 1º | 25 | 6º | 15 | 11º | 10 | 16º | 5 |
| 2º | 22 | 7º | 14 | 12º | 9 | 17º | 4 |
| 3º | 20 | 8º | 13 | 13º | 8 | 18º | 3 |
| 4º | 18 | 9º | 12 | 14º | 7 | 19º | 2 |
| 5º | 16 | 10º | 11 | 15º | 6 | 20º | 1 |

5.25.2. Pontuação manga qualificação MX1/MXVET/MX2/MX125Júnior

| | | | |
|----|----|-----|---|
| 1º | 10 | 6º | 5 |
| 2º | 9 | 7º | 4 |
| 3º | 8 | 8º | 3 |
| 4º | 7 | 9º | 2 |
| 5º | 6 | 10º | 1 |

5.25.3. Pontuação treinos Cronometrados MX1/MXVET/MX2/MX125Júnior/MX65/MX85

| | |
|----|---|
| 1º | 5 |
| 2º | 4 |
| 3º | 3 |
| 4º | 2 |
| 5º | 1 |

5.26. Apresentação e Publicação de Resultados

Finalizados os treinos e as mangas, os resultados provisórios serão assinados pela Equipe de Cronometragem e pelo Diretor da Corrida, sendo depois publicados no Quadro Oficial. Decorrido o prazo legal para apresentação de protestos/reclamações e aplicação de sanções, se as houver, os resultados oficiais, aprovados pelo Júri de Prova, serão publicados Quadro Oficial.

Os resultados deverão apresentar as seguintes informações:

- Logotipo oficial do Campeonato;

- Nome da prova;
- Data e local do evento;
- Organizador;
- Classe;
- Posição, número, nome e apelido do piloto;
- Equipa do piloto;
- Moto do piloto;
- Número total de voltas e tempo total gasto;
- Volta mais rápida;
- Diferenças de tempo em relação ao primeiro e ao anterior;
- Pontos para o campeonato;
- Velocidade média de cada piloto (destacando a do vencedor);
- Nome e sobrenome do piloto que fez a melhor volta, tempo e velocidade média da mesma;
- Penalizações (se houver) e o motivo da sanção;
- Hora de publicação dos resultados;
- Nome e assinatura do Diretor de Corrida e do responsável pela Cronometragem.

Os resultados dos treinos e das mangas devem ser comunicados à imprensa.

Os resultados finais, devidamente assinados, deverão ser entregues ao Júri da Prova.

Os resultados em formato digital (PDF) devem ser enviados para o endereço de e-mail geral@fmp.pt, e posteriormente publicados no site da FMP www.fmp.pt.

5.27. Volta de Honra ou Consagração

Se solicitado pela FMP ou pela Entidade Organizadora, o vencedor do evento deve, imediatamente após cruzar a linha de chegada, realizar uma volta de honra, desde que as condições e o tempo o permitam.

5.28. Verificação Final

Imediatamente após o término da última manga, as três primeiras motos devem permanecer no parque fechado até 30 minutos após a chegada do vencedor.

Em caso de reclamação/protesto será efetuada uma verificação suplementar a estas motos.

Em caso de reclamação técnica, a verificação da(s) motos(s) ocorrerá após o término da última manga.

Se durante esta verificação técnica for constatado que a moto não está de acordo com a regulamentação técnica em vigor, serão aplicadas as sanções que o Júri da Prova julgar adequadas.

A recusa por parte do piloto de uma verificação técnica suplementar levará à desclassificação da corrida.

5.29. Protestos e Reclamações

Para além do montante exigido para cada tipo de protesto ou reclamação, a mesma deverá ser acompanhada por um documento que indique o motivo do protesto, a identificação do piloto (nome e dorsal), o número da sua licença e a hora do protesto.

Não será aceite nenhum protesto ou reclamação contra as decisões do Diretor de Corrida, do Diretor de FMP, ou do Júri da Prova baseadas em juízos de facto, nomeadamente:

- Penalização por desrespeito das bandeiras amarelas ou brancas com a cruz vermelha (bandeira médica).

5.30. Protestos sobre Motos

Até 30 (trinta) minutos após a publicação dos resultados provisórios, um piloto pode apresentar por escrito e dirigido ao Júri da prova, o protesto sobre a moto de outro piloto. Este protesto deve ser acompanhado de um depósito caução de 350,00 Euros (trezentos e cinquenta Euros).

Apresentado o protesto, proceder-se-á à verificação da conformidade da moto com o Regulamento Técnico FMP, aplicável à área ou componente sob protesto. Caso a verificação 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 deverá proceder à desmontagem e montagem da(s) área(s) ou componente(s) da moto sob protesto, bem como, de todos os outros pedidos de verificação adicionais feitos pelo Comissário Técnico.

Se os resultados da verificação técnica vierem a dar razão ao protestante, a caução por ele depositada ser-lhe-á devolvida. Caso contrário, será entregue ao protestado.

5.31. Reclamações sobre Classificações

Até 30 (trinta) minutos após a publicação dos resultados provisórios um piloto pode apresentar por escrito e dirigido ao Júri da Prova, uma reclamação sobre a classificação. A reclamação deve ser acompanhada de um depósito caução de 350,00 Euros (trezentos e

cinquenta Euros), valor que será devolvido se vier a ser dada razão ao reclamante. Caso contrário, será entregue ao reclamado.

5.32. Recurso

O piloto tem o direito de recorrer das decisões do Júri de Prova sobre os protestos ou reclamações, na parte que lhe forem desfavoráveis. O recurso deve ser dirigido à Direção das FMP e apresentado por escrito na FMP até 5 (cinco) dias úteis após a publicação dos resultados oficiais.

5.33. Penalizações

Todas as infrações à “Regulamentação MX/SX” podem ser objeto de penalizações.

As penalizações, por ordem crescente de severidade, são:

- Aviso ou repreensão;
- Multa
- Penalização em tempo: adição de um tempo em minutos e/ou segundos ao tempo dos treinos ou da corrida.
- Mudança de posição na grelha;
- Mudança de posição em corrida;
- Penalização em tempo;
- Desclassificação: exclusão da classificação, que pode tomar as seguintes formas:
 - (1) desclassificação das sessões de treinos;
 - (2) desclassificação da corrida;
 - (3) desclassificação da manifestação desportiva.

5.34. Controle Anti-Doping e de Alcoolemia

Em qualquer prova ou evento podem ser efetuados controlos de antidopagem e de álcool. Ao piloto cuja análise for positiva, serão aplicadas as sanções previstas no Regulamento de Antidopagem da FMP e demais legislação aplicável.

5.35. Prémios Monetários

5.35.1. Prémios Motocross

Prémios por manga nas classes MX1 e MX2

| | | | |
|----|------|-----|-----|
| 1º | 350€ | 11º | 25€ |
|----|------|-----|-----|

| | | | |
|-----|------|-----|-----|
| 2º | 210€ | 12º | 25€ |
| 3º | 135€ | 13º | 25€ |
| 4º | 105€ | 14º | 25€ |
| 5º | 85€ | 15º | 25€ |
| 6º | 70€ | | |
| 7º | 55€ | | |
| 8º | 45€ | | |
| 9º | 45€ | | |
| 10º | 45€ | | |

5.35.2. Prémios Supercross

Opção 1

Manga Final Classe SX Elite

| | | | |
|----|------|-----|------|
| 1º | 500€ | 10º | 120€ |
| 2º | 400€ | 11º | 110€ |
| 3º | 350€ | 12º | 90€ |
| 4º | 300€ | 13º | 80€ |
| 5º | 250€ | 14º | 70€ |
| 6º | 200€ | 15º | 60€ |
| 7º | 150€ | 16º | 50€ |
| 8º | 140€ | 17º | 50€ |
| 9º | 130€ | 18º | 50€ |

Manga Final SX1 e Manga Final SX2

| | | | |
|----|------|-----|-----|
| 1º | 250€ | 10º | 50€ |
| 2º | 150€ | 11º | -- |
| 3º | 140€ | 12º | -- |
| 4º | 120€ | 13º | -- |
| 5º | 100€ | 14º | -- |
| 6º | 90€ | 15º | -- |
| 7º | 80€ | 16º | -- |
| 8º | 70€ | 17º | -- |
| 9º | 60€ | 18º | -- |

Head-to-Head

| | |
|----|------|
| 1º | 150€ |
| 2º | 120€ |
| 3º | 100€ |

Opção 2

Prémios monetários

| | | | |
|----|-------|-----|------|
| 1º | 1000€ | 10º | 220€ |
| 2º | 700€ | 11º | 160€ |
| 3º | 630€ | 12º | 140€ |
| 4º | 540€ | 13º | 130€ |
| 5º | 450€ | 14º | 120€ |
| 6º | 380€ | 15º | 110€ |
| 7º | 310€ | 16º | 100€ |
| 8º | 280€ | 17º | 100€ |
| 9º | 250€ | 18º | 100€ |

Face-to-Face

1ª Manga

| | |
|----|-----|
| 1º | 50€ |
| 2º | 45€ |
| 3º | 40€ |
| 4º | 35€ |
| 5º | 30€ |
| 6º | 25€ |
| 7º | 20€ |
| 8º | 15€ |

2ª Manga

| | |
|----|-----|
| 1º | 60€ |
| 2º | 50€ |
| 3º | 45€ |
| 4º | 40€ |

3ª Manga

| | |
|----|------|
| 1º | 300€ |
| 2º | 200€ |

5.35.3. O pagamento dos prémios será efetuado 30 (trinta) minutos após a publicação dos resultados finais, exceto se houver lugar a reclamações.

Qualquer piloto que não se apresente no pódio fica sem direito ao seu prémio, prémio do patrocinador e 50% do prémio monetário.

É obrigatória a presença do piloto para receber os prémios a que tem direito, salvo motivo justificado aceite pela organização.

5.36. Troféus

Em cada evento será realizada uma cerimónia de entrega dos Troféus, de acordo com o protocolo definido pela Comissão de MX/SX da FMP.

A entrega dos troféus será supervisionada e coordenada por um representante da FMP e outro da Entidade Organizadora.

Qualquer piloto que se classifique em qualquer dos três primeiros lugares de cada classe deve comparecer na cerimónia de entrega de prémios, sob pena de perder o direito ao prémio do patrocinador, 50% prémio monetário e ao troféu.

Os Troféus a atribuir pelos Clubes ou entidades organizadoras aos pilotos são os seguintes:

Classes MX1, MX2, MX125Júnior, MX Veteranos, SX1, SX2 e SX Elite:

Troféus aos três (3) primeiros classificados de cada classe.

Classes MX85, MX65, MX50, SX85, SX65. :

Troféu aos cinco (5) primeiros classificados de cada classe.

Em complemento, a FMP atribuirá no final de cada prova uma placa ao Líder do Campeonato MX/SX Elite.

ANEXO I – MINUTA DE REGULAMENTO PARTICULAR MX/SX

Classes:

Campeonato Nacional Motocross

MX1, MX2, MX Veteranos, MX125 Júnior, MX85, MX65 e MX50

Campeonato Nacional de Supercross

SX Elite, SX1, SX2, SX65

Local e data

REGULAMENTO PARTICULAR

1. Circuito

Nome:

Perímetro:

Largura mínima:

2. Clube Organizador:

3. Secretariado

Morada:

4. Contactos

Nome, telefone e e-mail dos responsáveis

5. Acessos:

6 Gasolina

Onde encontrar

7. Inscrições

As inscrições são efetuadas de acordo com o estabelecido no 3.2. do Regulamento dos Campeonatos Nacionais de Motocross e Supercross da FMP.

As taxas de Inscrição serão as seguintes:

SX Elite, MX1/SX1, MX/SX2, MX125Júnior, MX Veteranos - 50 euros

MX85/SX85, MX/SX65 - 25 euros

MX50 - 15 euros

Cada piloto terá direito a 3 pulseiras: 1 de Piloto, 1 de Mecânico e 1 de Assistente.

Cada da equipa com licença desportiva FMP terá ainda direito a 5 pulseiras: 2 de Assistente, 2 de Mecânico e 1 team manager

8. Organização

Oficiais

Presidente de Júri:

Delegado FMP:

Diretor de Prova FMP:

Diretor da Corrida:

Comissário Técnico:

Médico da prova:

Responsável pelos Comissários de Pista:

Cronometragem:

Outros cargos

Comissário de Partida:

Comissário de Meta:

Responsável pela manutenção da Pista:

Comissário de Parque:

Equipa de Socorro:

9. Paddock

O Paddock deve ter iluminação, tomadas de corrente, WC e duchas quentes (M/F).

Cada piloto terá direito a 1 viatura no Paddock.

Veículos de apoio só com capacete, rodas no chão e velocidade moderada.

Proibidas quadriciclos sem documentos e pit-bikes/trotinetes/trotinetes elétricas e bicicletas elétricas por menores de 16 anos.

Circulação de motos de competição no paddock sempre em velocidade reduzida.

Proibida circulação de motos de competição fora das instalações.

Zona de lavagem: proibidos todos os pontos elétricos por questões de segurança.

Horário de abertura e encerramento do Paddock:

10. Zona de Assistência:

(Informações adicionais ao Regulamento Geral)

11. Pré-Grelha

(Informações adicionais ao Regulamento Geral)

12. Horário

Horário tipo MX:

Sábado

09h00: Abertura do Paddock

16h00: 1º Controlo do circuito

17h00: Abertura das verificações técnicas e documentais

20h00: Fecho das verificações técnicas e documentais

22h00: Fecho do Paddock

Domingo:

6h30: Reabertura do Paddock

7h00: Abertura das verificações técnicas e documentais

7h30: 2º Controlo do circuito (se necessário)

7h45: Fecho das verificações técnicas e documentais
8h00: Treinos cronometrados ou livres MX2/MX125 Júnior (25 min + 5 de arranque) (20 min)
8h25: Treinos cronometrados ou livres MX1/MX Veteranos (25 min + 5 de arranque) (20 min)
8h50: Treinos Livres MX65 (15 min.)
09h10: Treinos Livres MX85 (15 min.)
9h30: Manga Qualificação ou treino cronometrado MX2/MX2 Júnior (15 min. + 1 volta) (20M+5M arranque)
10h00: Treinos de Cronometrados MX65 (15 min + 5 de arranque)
10h25: Treinos de Cronometrados MX85 (15 min + 5 de arranque)
10h50: Manga Qualificação ou treino cronometrado MX1/MX Veteranos (15 min. + 1 volta) (20min+5min arranque)
11h20: Fecho da pré-grelha e volta de reconhecimento MX65
11h30: 1ª Manga MX65 (12 min + 2 Voltas)
11h50: Fecho da pré-grelha e volta de reconhecimento MX85
12h00: 1ª Manga MX85 (20 min + 2 voltas)
13h50: Fecho da Pré-grelha e volta de reconhecimento MX2/MX125 Júnior
14h00: 1ª Manga MX2/MX125 Júnior (25 min+2 voltas)
14h40: Fecho da Pré-grelha e volta de reconhecimento MX1/MX Veteranos
14h50: 1ª Manga MX1/MX Veteranos (25 min+2 voltas)
15h30: Fecho da Pré-grelha e volta de reconhecimento MX65
15h40: 2ª Manga MX65 (12 min+2 voltas)
16h40: Fecho da Pré-Grelha e Volta de Reconhecimento MX85
16h50: 2ª Manga MX85 (20min + 2 Voltas)
17h20: Fecho de Pré-grelha e volta de reconhecimento MX2/MX 125 Júnior
17h30: 2ª Manga MX2/MX 125 Júnior (25min + 2 Voltas)
18h10: Fecho de Pré-grelha e volta de reconhecimento MX1/MX Veteranos
18h20: 2ª Manga MX1/MX Veteranos (25min + 2 voltas)

Horário tipo SX:

15h00 – 16h30: Verificações documentais e técnicas
16h35: 1ª Reunião de Júri
16h45: Briefing com os Pilotos

17h00: Treinos Livres SX Elite(8 min.)
17h15: Treinos Livres SX Elite(8 min.)
17h50: Treinos Livres SX65 (8 min.)
18h05: Treinos Livres SX85(8 min.)
18h15: Manga Qualificação (5 min + 1V)
18h30: Manga Qualificação (5 min + 1V)
19h00: Treinos Cronometrados SX65 (8 min.)
19h15: Treinos Cronometrados SX85 (8 min.)
19h25: Repescagem SX Elite (4 V)
21h00: 1ª Final SX Elite (8m +1v)

21h40: 1ª manga SX65 (6m +2v)
21h55: 1ª manga SX85 (8m +2v)
22h05: Face to Face (todas as classes)
22h30: 2ª Sx Elite (8m + 1v)

22h50: Pedicross (Público)
23h05: 2ª manga SX65 (6m +2v)
23h15: 2ª manga SX85 (8m +2v)
23h30: 3ª SX Elite (8m + 1v)

13. Controle Final

Imediatamente após o fim da última manga de cada classe, os três primeiros classificados, devem colocar os respectivos motocicletos no Parque Fechado durante os trinta minutos seguintes à publicação dos resultados.

14. Seguro

As organizações obrigam-se a contratar um seguro de responsabilidade civil nos termos da legislação em vigor, atualmente DL n.º 291/97, de 21 de Agosto.

A Organização declina toda a responsabilidade pelos estragos causados aos motocicletos, acessórios e restante material provocado por acidente, fogo, ou qualquer outro incidente.

15. Prémios

Os prémios são de atribuídos de acordo com o estabelecido no 5.35 do Regulamento de Motocross e Supercross FMP.

Hora e local do pagamento dos prémios

16. Jurisdição

A aplicação e interpretação deste Regulamento Particular compete ao Júri da Prova.

A competição é organizada de acordo com o Regulamento do Campeonato Nacional de Motocross/Supercross FMP.

O presente Regulamento Particular foi examinado e aprovado pela FMP.

Data:

Assinatura

ANEXO II – REGULAMENTO TÉCNICO

1. Verificação Inicial

O piloto (ou o seu mecânico) deve apresentar a moto e o equipamento em conformidade com os regulamentos técnicos FMP e FIM.

Na Verificação Técnica inicial, os controladores técnicos, sob a supervisão do Comissário Técnico, verificarão os seguintes elementos e componentes, devendo registrar as suas verificações na folha de controlo técnico:

- Capacete
- Protetor dorsal e peitoral
- Protetores de ombro, cotovelo e joelho (obrigatório apenas nas categorias MX85/SX85, MX65/SX65 e MX50)
- Guiador
- Manetes de embraiagem e travão
- Acelerador
- Chassis
- Proteção do pinhão de ataque
- Botão de corte de ignição
- Rodas
- Números
- Nível de som

No final do controle técnico o Comissário Técnico deve entregar ao Diretor de Prova FMP uma lista, indicando os nomes dos pilotos e das motos que passaram na verificação técnica. Os pilotos cujas motos não passarem na verificação técnica, não poderão participar no evento.

1.1. Capacete (Diagrama 1)

Devem estar de acordo com os requisitos técnicos (Regulamentos Internacionais de Capacetes), e deverão estar equipados com os selos e marcas de aprovação reconhecidas que se encontram detalhadas no Diagrama 1 anexo a este regulamento.

Os controladores técnicos devem verificar se todos os capacetes estão de acordo com os requisitos técnicos expressos anteriormente. Além disso, devem controlar que:

- O capacete se ajusta adequadamente à cabeça do piloto.
- Que o sistema de retenção não desliza sobre o queixo.

- Que não é possível retirar o capacete puxando-o para trás.

O capacete deve estar intacto, sem golpes e sem sinais de reparações.

O capacete pode ser dotado de viseira, no entanto esta não pode ser parte integrante nem essencial da estrutura do capacete.

1.2. Protetor Dorsal e Peitoral

A utilização deste protetor é obrigatório em todas as classes.

Deve ser fabricado em material composto ou policarbonato, e deverá estar aprovado segundo as normas EN1621 ou EN14021.

Pode ser usado por cima ou por baixo da camisola de competição.

Deve proteger o dorso e o peito.

1.3. Protetores de Ombro, Cotovelo e Joelho

A sua utilização é obrigatória apenas nas categorias MX85, MX/SX65, MX50/MXE, sendo recomendada nas restantes.

Os protetores de ombro e cotovelo podem ser usados por cima ou por baixo da camisola de corrida.

Apenas devem ser utilizados protetores disponíveis comercialmente no mercado, no entanto, não são autorizadas quaisquer tipos de modificações nestas proteções.

1.4. Guiador (Diagrama 2)

O guiador deverá ter comprimento mínimo 600mm e máximo 850mm.

Cada guiador (com ou sem barra) deve possuir protetor em material absorvente de impacto (espuma).

As extremidades do guiador devem ser tapadas com tampões de borracha ou plástico.

O comprimento máximo dos punhos do guiador não deve ultrapassar 150 mm.

Os protetores de mão, se usados, devem ser fabricados em material resistente.

É proibido a utilização de guiadores construídos em titânio, fibra de carbono, Kevlar ou outros materiais compósitos.

Não é permitida a utilização de guiadores com sinais evidentes de terem sido sujeitos a reparação, nomeadamente soldadura.

1.5. Manetes de Embraiagem e de Travão (Diagrama 2)

As manetes de embraiagem e de travão devem, em princípio, terminar em forma de esfera.

O diâmetro mínimo desta esfera será de 16 mm.

Esta esfera também pode ser achatada mas, em qualquer caso, as arestas devem ser arredondadas. A espessura mínima desta parte achatada é de 14 mm.

Essas extremidades devem estar fixas de forma permanente e devem fazer parte integrante da manete.

Tanto a manete de embraiagem como a de travão devem estar em perfeito estado de funcionamento.

1.6. Acelerador

O acelerador deve retornar à sua posição inicial, e sem prisões, quando for largado.

1.7. Chassis

Será marcado com tinta, marcador indelével ou com um autocolante e o seu número será anotado na Folha de Verificação Técnica, podendo também ser lacrado caso o número do chassis não estiver disponível ou se for difícil de ler (neste caso um selo será colocado na estrutura do chassis.)

1.8. Proteção do pinhão de ataque

O pinhão de ataque da moto deve ter uma proteção que o cubra o suficiente para evitar que o piloto insira acidentalmente os dedos, ou qualquer outra parte do seu corpo, no seu interior.

1.9. Botão de corte de ignição

Será obrigatória a instalação de um botão de corte de ignição para parar o motor. Este botão deve estar localizado no guiador em local visível e acessível.

1.10. Rodas

O tamanho máximo das rodas será (em polegadas):

| Classe | Roda dianteira | Roda Traseira |
|---------------------|----------------|---------------|
| MX1/MX2 | 21'' | 19'' |
| MX85 (roda grande) | 19'' | 16'' |
| MX85 (roda pequena) | 17'' | 14'' |
| MX65 | 14'' | 12'' |
| MX50 | 12'' | 10'' |

1.11. Números (Diagrama 3)

O número atribuído ao piloto deve ser exibido nas placas (frontal e lateral) da sua moto, e também no seu dorsal ou na sua camisola (atrás).

Placas laterais obrigatório, número visível cor indiferente.

1.12. Controle do Nível de Som

O nível do som de todas as motos deve ser controlado e o resultado desse controle registado na Folha de Verificação Técnica.

O silencioso das motos deve ser selado ou marcado com tinta ou um marcador indelével.

O sistema “2 Meters Max” será usado para medir o nível de som das motos:

1.12.1. Preparação do Sonómetro

Os Sonómetros Classe 1 ou 2 (Tipo1 ou Tipo2) podem ser usados nos eventos FMP.

A preparação do sonómetro será efetuada da seguinte forma:

- Ativar a opção A.
- Ativar a opção Rápida
- Selecionar o intervalo Hi 80 - 130 dB / A
- O sonómetro deverá ser calibrado em 93,5 dB / A ou 113,5 dB / A .
- Deve ser colocada a capa protetora de espuma no microfone.
- Ativar a função “MAX-MIN” – definindo a utilização para MAX.

1.12.2. Montagem do Sonómetro

- Os níveis de ruído serão medidos com um sonómetro fixo num tripé, na posição horizontal, atrás da moto.
- Deve ser garantido que não há obstáculos num raio de 10 metros ao redor do microfone.
- O sonómetro deve ser colocado na parte traseira da moto, a uma distância de 2 metros da linha central da moto e num ângulo de 45°, do lado do escape, e a 1,35 metros do solo.
- A distância de 2 metros será medida a partir do ponto em que a zona central do pneu traseiro estiver em contato com o solo.
- É preferível fazer os testes sobre uma superfície macia e onde o solo não emita vibrações, por exemplo: sobre relva, terra ou gravilha fina.
- Em situações de vento moderado, a moto deve ser posicionada contra a direção do vento.
- O ruído ambiente deverá ser inferior a 100 dB / A.

1.12.3. Posicionamento da moto

Pontos de referência:

- O ponto de referência será a zona de contato da roda traseira com o solo.
- Para motos equipadas com duas saídas de escape serão efetuadas medições nas duas saídas de escape.

As motos devem ser colocadas num pequeno suporte fixo ao solo que impede que a moto se mova.

1.12.4. Medição do Nível de Som

- A medição é realizada com a moto apoiada sobre as rodas, com o motor quente.
- O comissário técnico ficará ao lado da moto, do lado oposto ao microfone, para não funcionar como uma barreira entre a moto e o sonómetro. O piloto ou mecânico deve posicionar-se do lado esquerdo da moto devendo carregar na embraiagem.
- Se um 2º comissário estiver posicionado de forma permanente no ponto de medição, é aconselhável usar proteção auditiva (capacete ou protetores de ouvido).
- O comissário técnico girará o punho do acelerador completamente, o mais rápido possível (imediatamente, e durante cerca de 0,3 segundos). Esse procedimento colocará o motor na rotação máxima por pelo menos 1 segundo. De seguida, o comissário liberta o punho do acelerador o mais rápido possível.
- Se o resultado exceder o limite, incluindo detonação, o comissário deve repetir o controle, no máximo duas vezes.
- Para motos equipadas com um limitador de rotação o acelerador abrirá - o mais rápido possível, em menos de 0,3 segundos - e permanecerá aberto até que pelo menos 1 segundo tenha passado, e após o motor ter atingindo, de forma audível o limite de rotações.
- No caso das motos que não estão equipadas com um limitador de rotação, o acelerador abrirá pelo menos durante 2 segundos e até o motor ultrapassar audivelmente limite de rotação.
- Se o motor começar a falhar, corte o acelerador ligeiramente.
- Se houver detonação, a medição deve ser efetuada novamente.
- No teste de ruído, apenas o Comissário Técnico deve manusear o acelerador da moto testada.

1.12.5. Registo do Nível de Som

- Quando a medição for considerada aceitável, o resultado é anotado e o sonómetro reiniciado pressionando MAX - MIN até que o valor anterior desapareça.

Qualquer tentativa por parte de um piloto/mecânico de evitar que motor da moto atinja a rotação máxima será considerada uma violação deste regulamento.

Mesmo depois de passar no teste de ruído, e caso haja alguma dúvida, o teste pode ser efetuado novamente. Um motor que faça, claramente, uma rotação demasiado baixa é facilmente detetável ao ouvido.

Em caso de dúvida, verifique o valor das rotações com um tacómetro.

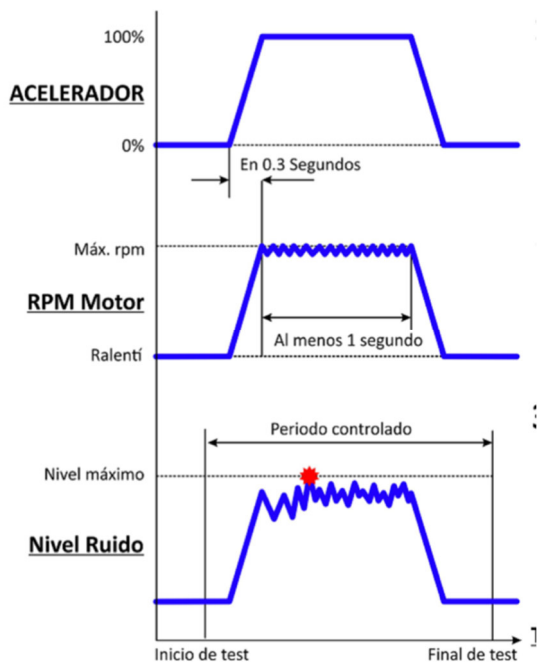
1.12.6. Níveis Máximos de Ruído Admitidos

| 1. Na Verificação Inicial nas Verificações Técnicas |
|---|
| Para as classes MX85 e MX65: 111 dB/A Para as restantes classes: 114 dB/A |
| 2. Depois de uma manga/corrída |
| Para as classes MX85 e MX65: 112 dB/A (111 dB/ A +1 dB/A de tolerância para degradação da ponteira de escape) Para as restantes classes: 115 dB/A (114 dB / A +1 dB/A de tolerância para degradação da ponteira de escape) |

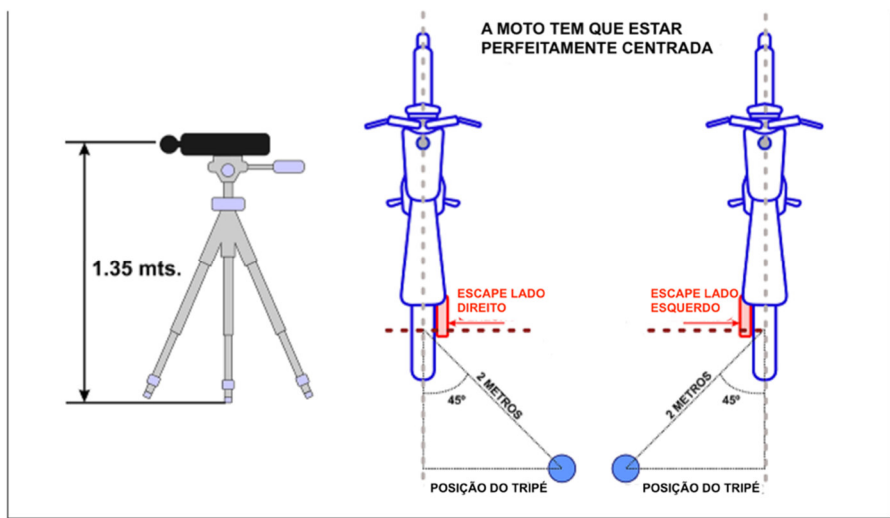
Não serão efetuadas correções nas medições nomeadamente por alterações na temperatura ambiente, humidade e/ou altitude.

Para o teste de ruído inicial efetuado na Verificação Técnica, o piloto (ou seu mecânico) deverá apresentar apenas uma ponteira de escape ou silencioso de substituição por moto. As outras ponteiras sobressalentes poderão ser apresentadas após todos os participantes terem efetuado a verificação técnica das suas motos, ou durante o evento sempre que isso for solicitado ao Comissário Técnico.

Metodologia do teste de som:



- 1- Comissário deve rodar o acelerador totalmente durante pelo menos 0,3 segundos.
- 2- E deve manter a rotação máxima durante pelo menos 1 segundo devendo depois cortar o acelerador rapidamente.
- 3- O nível de som é medido durante todo o período de tempo e o nível de som deve ser recolhido de forma automática pelo sonómetro



2. Controlo na Pré Grelha/Zona de Espera

Na entrada da Pré Grelha/Zona de Espera, o Comissário Técnico fará o controle dos selos, números de chassis e marcas de tinta nos silenciosos.

O comissário deve garantir que os pilotos utilizam a proteção peitoral e dorsal de forma adequada.

Nas categorias MX85/SX85, MX65/SX65 e MX50 o Comissário Técnico também deve garantir que os pilotos utilizam as proteções dos ombros, cotovelos e dos joelhos de forma adequada.

3. Verificações durante os Treinos ou Mangas

Caso um piloto deseje trocar o silencioso da sua moto, poderá verificar outro devendo, no entanto, apresentar o que já tinha sido verificado.

Em caso de acidente o Comissário Técnico deve verificar todas as motos envolvidas, por forma a garantir que se encontram de acordo com este Regulamento Técnico, nomeadamente em termos de segurança.

Neste caso e se for solicitado, será de responsabilidade do piloto apresentar a sua moto, capacete e equipamento, para nova verificação.

Se durante um treino ou corrida, um Comissário Técnico encontrar um defeito numa moto que possa representar um perigo para os demais pilotos, notificará imediatamente o Diretor de Prova FMP ou o Diretor da Corrida, que serão responsáveis pela decisão de excluir, ou não, o piloto e respetiva moto do treino/manga em questão.

4. Verificações Finais / Parque Fechado

Imediatamente após o término da última manga, as três primeiras motos de cada manga devem ser colocadas no parque fechado durante os 30 minutos após a chegada do vencedor, para que possa ser efetuado um controle complementar.

O Parque Fechado pode ser utilizado igualmente para verificação e avaliação de uma moto envolvida num acidente.

O parque fechado deve ser delimitado e cercado de forma a proibir a entrada de qualquer pessoa não autorizada e impedir que esta possa ter acesso às motos que estão sob a vigilância do Comissários Técnico.

Dentro do parque fechado, e sob pena de exclusão da Competição, o piloto está proibido de:




- Tocar na moto de qualquer outro piloto.
- Tocar na sua própria moto, exceto para empurrá-la para dentro ou para fora do referido recinto.

Por decisão do Júri de Prova, poderá ser realizada a medição das cotas do cilindro (cilindrada), devendo ser o mecânico da equipa o responsável pela desmontagem da cabeça do cilindro enquanto que o Comissário técnico da FMP realizará a medição.

A recusa por parte do piloto de ser submetido a esta verificação levará à exclusão automática da corrida.

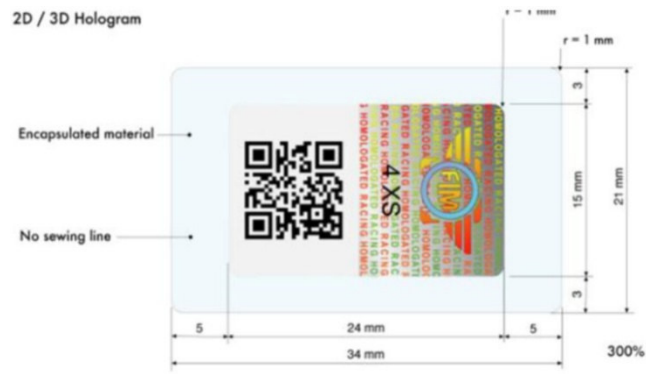
Diagrama 1 Regulamento Técnico: Normas de Homologação de Capacetes

| | |
|--------|--|
| EUROPE | ECE 22-05 or ECE 22-06 (only "P" type) |
| JAPAN | JIS T 8133:2015 (only "Type 2 Full face") |
| USA | SNELL M 2015 or SNELL M 2020D or SNELL M 2020R |

| | | |
|--------|---|---|
| EUROPE |  <p>a = 8 mm min.</p> <p>051406/P-1952</p> |  <p>a = 8 mm min.</p> <p>061406/P-1952</p> |
| JAPAN |  <p>Protective helmet for motor vehicle users T8133:2015 Class 2 Certification No. XX0000000 Label serial No. 0000000000 XXX Manufacturer's name <small>(Trade mark of certification body)</small></p> | |

| | | |
|-----|--|--|
| USA |  <p>WARNING SOME REASONABLY FORESEEABLE IMPACTS MAY EXCEED THIS HELMET'S CAPABILITY TO PROTECT AGAINST SEVERE INJURY OR DEATH.</p> <p>M2015</p> <p>SAMPLE OF THIS HELMET MODEL HAS PASSED THE SNELL STANDARD AND IS SO CERTIFIED.</p> <p>SNELL® MEMORIAL FOUNDATION</p> <p>WARNING SOME REASONABLY FORESEEABLE IMPACTS MAY EXCEED THIS HELMET'S CAPABILITY TO PROTECT AGAINST SEVERE INJURY OR DEATH.</p> <p>M2020R</p> <p>SAMPLE OF THIS HELMET MODEL HAS PASSED THE SNELL STANDARD AND IS SO CERTIFIED.</p> <p>SNELL® FOUNDATION</p> <p>WARNING SOME REASONABLY FORESEEABLE IMPACTS MAY EXCEED THIS HELMET'S CAPABILITY TO PROTECT AGAINST SEVERE INJURY OR DEATH.</p> <p>M2020D</p> <p>SAMPLE OF THIS HELMET MODEL HAS PASSED THE SNELL STANDARD AND IS SO CERTIFIED.</p> <p>SNELL® FOUNDATION</p> | |
|-----|--|--|

| | |
|-----------|---------------------------|
| Norma FIM | FRHPhe - 01 e FRHPhe - 02 |
|-----------|---------------------------|



Em <https://www.frhp.org/circuit-helmets/homologated-helmets-frhphe-01> está disponível a lista dos capacetes homologados pela FIM.

Diagrama 2 Regulamento Técnico: Guiadores e Manetes

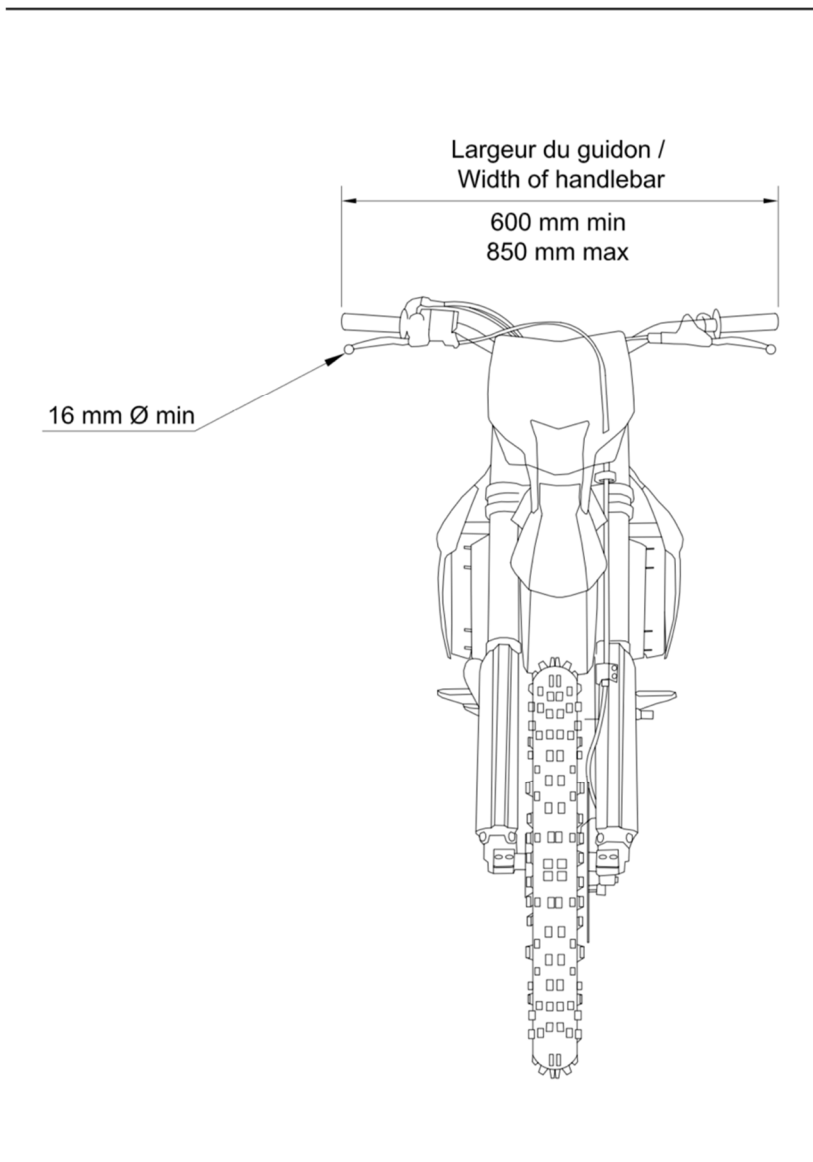
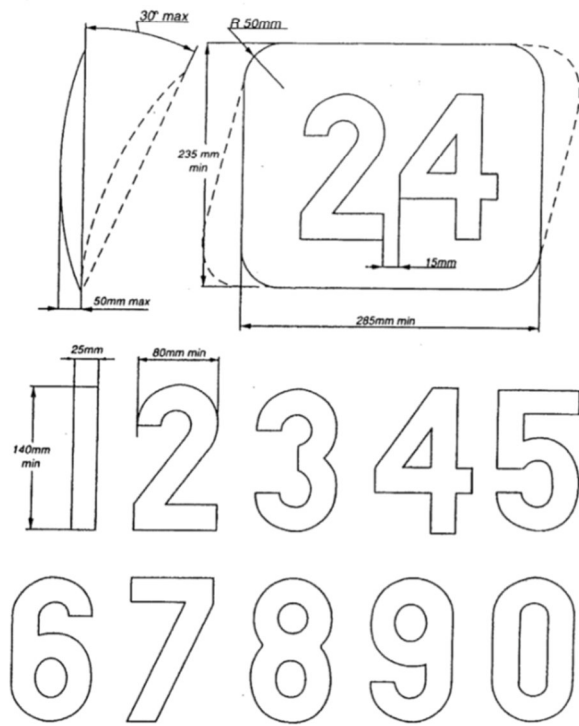


Diagrama 3 Reglamento Técnico: Números

NUMBERS / NUMEROS

0



ANEXO III – PROCEDIMENTOS DE SEGURANÇA MOTOS ELÉCTRICAS

Regulamento Campeonatos Nacionais 2026 Motocross e Supercross

Anexo III

PROCEDIMENTOS DE SEGURANÇA PARA MOTOS ELÉTRICAS

1. Introdução

Em 2026 as motos elétricas Stark VARG são permitidas nos Campeonatos Nacionais de Motocross e Supercross, aplicando-se as seguintes limitações de potência:

- **Classe MX1:** potência máxima de 60 cv (45 kW)
- **Classe MX2:** Potência máxima de 48 cv (36 kW)

Estas limitações garantem a competitividade e a segurança das motos elétricas e são aplicadas diretamente na moto Stark VARG, conforme referido nos slides 10-11.

2. Definições e Terminologia

- **Classe MX1:** Potência máxima de 60 cv (45 kW)
- **Classe MX2:** Potência máxima de 48 c v (36 kW)
- **Zonas de segurança:** Áreas pré-definidas onde motos paradas ou danifi cadas são temporariamente colocadas para mitigar riscos.
- **Indicadores LED:** Sinais visuais no guiador da moto para indicar o estado operacional da moto

3. Equipamento Recomendado e Obrigatório (ERO)

Equipamento obrigatório **PARA PILOTOS** de motos elétricas da classe B:



Extintor de incêndio F500 para bateria de iões de lítio (com certificação válida) disponível em todos os momentos no paddock.

Equipamento obrigatório **PARA EQUIPAS** com motos elétricas da classe B:



Extintor de incêndio F500 para bateria de iões de lítio (com certificação válida) disponível em todos os momentos no paddock.



Luvas IEC 60903-2002 ou IEC 60903-2003
Classe 0 até 1000V - Classe 1 acima de 1000 V

Equipamento obrigatório **PARA CIRCUITOS** com provas com motos elétricas da classe B:



Extintor de incêndio F500 para bateria de iões de lítio (com certificação válida) e **manta de incêndio 3*3m** ambos disponíveis para manuseamento em todos os momentos no paddock.

Opcional:

- Luvas IEC 60903-2002 ou IEC 60903-2003, Classe 0 até 1000V - Classe 1 acima de 1000 V
- Gancho de emergência: em conformidade com a IEC 61235
- Extintor de incêndio de CO2 para sistema HT

Nota: Todos os ERO devem ser inspecionados e aprovados pelo Comissário Técnico do evento ou oficiais de prova designados.

4. Procedimentos de pista e segurança

- **Posições e Ações dos Comissários:**

- Os comissários devem permanecer nas suas posições, agitando bandeiras para sinalizar potenciais perigos e incidentes reais.
- Em caso de fumo ou incêndio, o Diretor de Corrida deve interromper a sessão imediatamente - Bandeira Vermelha.
- Os comissários não devem abandonar a sua posição. Os oficiais de prova devem aproximar-se da moto com cautela e monitorizar os indicadores LED para orientação.

- **Indicadores LED e Ações Correspondentes:**

- Verde Fixo: Moto engatada; acelerador ativo. Aproximar com cautela.
- Verde Intermitente: Moto com ponto morto engatado; acelerador desligado. Seguro para manusear.
- Vermelho Intermitente: Moto em modo de espera; acelerador desligado. Seguro para manusear.
- Vermelho Fixo: Moto desligada; aconselhável pressionar até piscar para garantir que a moto está completamente desligada.
- Os oficiais devem informar o Diretor de Corrida sobre o estado do piloto, a sua posição na pista e o estado do indicador LED no guiador.

5. Protocolos de segurança específicos do evento

- **Zonas de Segurança:**

Um espaço com pelo menos de 5m x 5m deve ser designado como zona de segurança para colocar qualquer moto elétrica que apresente sinais de mau funcionamento, incêndio ou perigo elétrico.

Os Comissários devem impedir o acesso não autorizado e alertar o Diretor de Corrida de quaisquer alterações.

- **Gestão de Incidentes:**

- Em caso de fumo ou incêndio, os comissários devem permanecer na sua posição

1. Informar o Diretor de Corrida que imediatamente e

AO SEU CRITÉRIO

2. Evacuar o piloto para longe da moto. Usar o gancho de segurança conforme necessário.
3. Evacuar o pessoal e os espectadores, para longe da área.
4. Usar o extintor F500 se for seguro fazê-lo.
5. Se o incêndio não puder ser extinto, criar uma zona segura de 5 metros quadrados à volta da moto até que esta possa ser removida em segurança para uma zona de segurança designada.
6. Garantir que a moto permanece sob vigilância.

6. Procedimentos do evento em caso de acidente

- **Protocolos de Comunicação:**
- O Diretor de Corrida deve manter comunicação constante com os comissários durante o evento.
- Todo o pessoal deve estar informado sobre os procedimentos de emergência, incluindo ações em caso de incêndio, mau funcionamento elétrico ou acidentes graves.

Na ausência de fogo:

Os comissários permanecem nas suas respetivas posições, acenando as suas bandeiras para potenciais perigos

Os comissários informam o Diretor de Corrida indicando o piloto em questão, a posição na pista e o estado do indicador LED localizado no guiador..

Os oficiais aproximam-se da máquina com cautela.

- **VERDE** Fixo: moto engatada e acelerador ativo.
- **VERDE** Intermitente: Neutro engatado (acelerador desligado). OK
- **VERMELHO** Intermitente: moto em stanby (acelerador desligado)
- **VERMELHO** Fixo: moto em standby, desligada .
- Uma vez que a moto é desligada, a Direção de Corrida pode remover da mesma forma que uma máquina com motor de combustão.



PRESSIONE O BOTÃO VERMELHO PARA DESLIGAR, MESMO QUE A RODA ESTEJA A GIRAR.

Em caso de fumo e/ou fogo:

Os comissários permanecem nas suas respetivas posições, agitando as suas bandeiras para potenciais perigos.

Os comissários informam a Diretor de Corrida indicando o piloto em questão, a posição na pista e o estado do indicador LED localizado no guiador.

O Diretor de Corrida (ao seu critério) interrompe a sessão caso considere necessário

Intervenção da Direção de Corrida

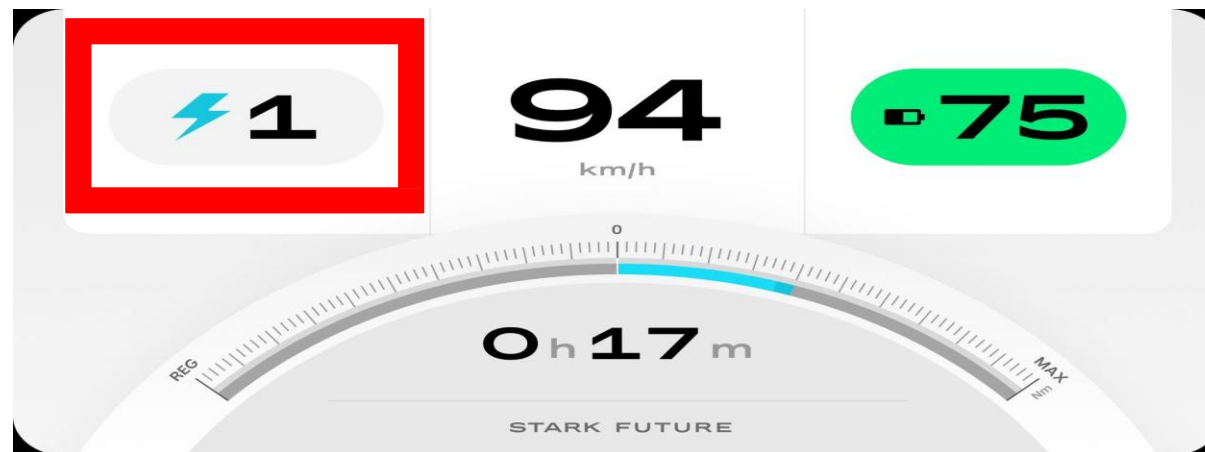
- Uso do Extintor F500 (se necessário) os comissários usam o gancho de segurança para separar o piloto da máquina
- Uma vez Extinta/Segura, a mota pode ser removida e mantida sob vigilância.
- Evacuar o pessoal e os espectadores, para longe da área.
- Use o extintor F500 se for seguro fazê-lo.
- Se o fogo não puder ser extinto, crie uma zona segura de 5m2 ao redor da moto até que a moto possa ser removida com segurança para uma zona de segurança designada.
- Certifique-se de que o veículo permanece sob vigilância.

7. Significado dos LEDs

No lado esquerdo do guidador da moto está presente um LED. Ele pisca com várias cores que têm significados individuais e específicos:



VERDE Fixo: Mota engatada e o **acelerador está ativo**.



• **VERDE** fixo:

Mota engatada e o **acelerador está ativo**.

• **VERDE** Intermitente:

Ponto morto engatado (**acelerador está desligado**)

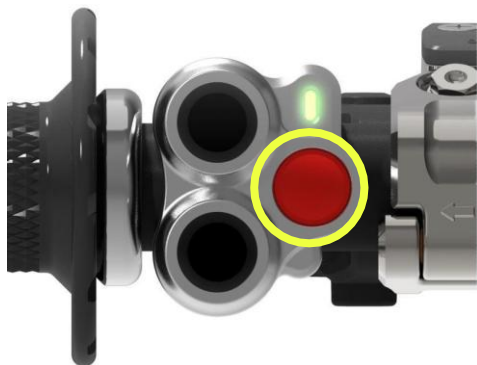
• **VERMELHO** Intermitente: mota em modo espera/*standby* (acelerador desligado)

• **VERMELHO** Fixo: mota desligada, aconselha-se a pressionar até piscar.

VERDE Intermitente: Ponto morto engatado e o **acelerador está desligado**.



8. Essencial LEDs



Fundamental: O interruptor de Mapas é o meio mais comum usado para qualquer moto no mundo.

O BOTÃO GRANDE VERMELHO

1. Quando a moto estiver parada ou no chão por **15 segundos**, o VARG será automaticamente desativado e **mudará para a posição Neutra**

2. Se o acelerador da moto ficar preso, pressione o **BOTÃO GRANDE VERMELHO** – isto desliga imediatamente o motor e coloca a **moto no modo de espera** (priscando a vermelho em cada 3 segundos). Uma vez parada, a moto pode ser movida com segurança.

3. Por fim, monitorizar as luzes de *status* da moto e o ecrã do telefone no guidão para ver se há alertas ou notificações.

| Indicadores visuais | Modo | motar sob tensão | Acelerador ativo | Como colocar a moto neste modo? | Condições de intervenção |
|--------------------------|---|------------------|------------------|--|--|
| Ligar/Deslgar | Desligado | NÃO | NÃO | Quando a moto está parada, premir o botão Ligar/Desligar, a mota liga ou desliga entrando num modo de espera | A moto pode ser manuseada livremente |
| Interrupção forçada | Desligado | NÃO | NÃO | Quando a moto está em modo de espera prima os botões + e - até o LED acender branco. Se tiver sucesso, irá então desligar. | A moto pode ser manuseada livremente |
| ● Constante | Desligado | SIM | NÃO | Aparecerá apenas se o motor tiver uma falha de isolamento | Antes de mover a moto, certifique-se que está no modo Neutro e pressione o interruptor de mapas para OFF. |
| ○ A piscar lentamente | Em espera | NÃO | NÃO | Independente do modo da moto, mantenha pressionado o botão POWER ● no guidão até que o LED fique vermelho | Sem risco elétrico |
| | | | | Uma moto inativa (sem movimento da roda e do acelerador) entra em modo de espera após 5 minutos | Sem risco de ativação da roda |
| ●●● A piscar rapidamente | NEUTRO | SIM | NÃO | Quando a moto estiver ativa e o indicador visual estiver constante , mantenha pressionado o botão vermelho de alimentação principal no guidão até que o LED mude para o <i>status</i> intermitente. Uma moto inativa (sem movimento da roda e do punho do acelerador) entra no modo neutro automaticamente após 15 segundos. | (recomenda-se desligar a moto ou colocá-la no modo de espera para um manuseio seguro) Risco de ativação da roda, exceto ao pressionar o botão para engatar a mudança - A moto pode ser manuseada livremente. |
| ●●● Ligado continuamente | Activo | SIM | SIM | Quando a moto estiver no modo Neutro ●●●, pressione o botão. A moto voltará ao modo neutro 60 segundos | Coloque a moto no modo <i>Standby</i> ou Neutro usando o botão <i>Power</i> ●Então a moto pode ser manuseada livremente |
| ● Azul escuro | A bateria está a carregar | NÃO | NÃO | Ligar ao carregador | Sem risco elétrico |
| ● Azul claro | A bateria está a carregar com sistema de arrefecimento activo | NÃO | NÃO | Ligar ao carregador, dependendo da temperatura do motor | Sem risco elétrico |
| ● Magenta | Pronto para atualizar | NÃO | NÃO | Automático quando uma atualização estiver disponível | Sem risco elétrico |

9. Protocolos de carregamento

- **Carregamento**
 - Todos os equipamentos de carregamento de motos devem cumprir com a certificação UN38.3.
 - **Importante:** todos os carregadores devem ter um recurso de desligar automaticamente para garantir a segurança em caso de curto-circuito.

Nota: Este recurso de segurança já está incorporado no carregador das motos Stark VARG.

Quando a moto Stark VARG atinge o seu estado de carga total, o processo de carregamento desliga-se automaticamente.

Normas de conformidade e segurança

- **Adesão aos Regulamentos:**
 - Todas as motos elétricas devem cumprir com a certificação UN38.3

Requisitos Adicionais para Eventos Indoor

- **Zonas de Segurança Específicas:**
 - Designar zonas para isolar as motos em caso de incêndio ou riscos elétricos.
 - Garantir que estas áreas estão livres de obstáculos e facilmente acessíveis.

Conclusão

Estes procedimentos são estabelecidos para garantir a segurança e a integridade de todos os eventos com motos elétricas. Todos os oficiais, fiscais e participantes devem cumprir com estas orientações.

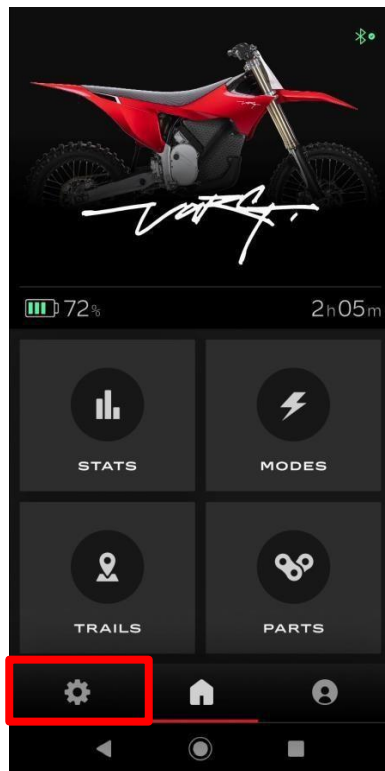
10. Inspeção técnica e controlos de limitação de potência

- **Ativação do Modo de Corrida:**
 - O "Modo de Corrida" deve ser ativado no painel da motob para limitar a potência máxima como segue:
 - **MX1:** 60CV.
 - **MX2:** 48CV.
 - Esta limitação deve ser validada por um Comissário Técnico e não pode ser desativada durante o período de bloqueio predefinido.

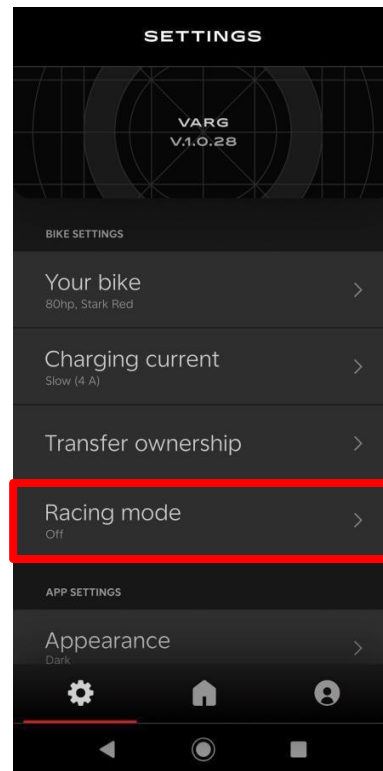
- **Procedimentos de verificação:**
 - O Comissário Técnico supervisionará a definição das limitações de potência e verificará a conformidade antes e depois do evento.

11. Procedimento de Inspeção Stark VARG MX1 / MX2

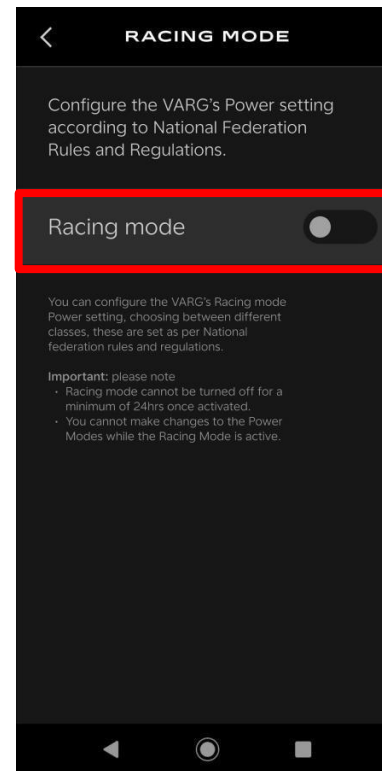
Como ativar o “Modo de Corrida”



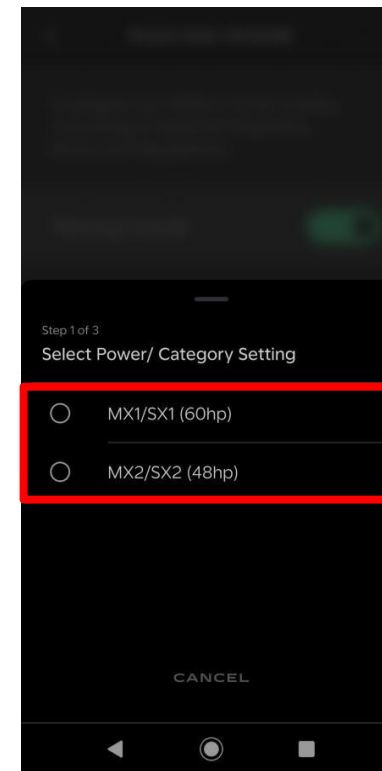
1. No telemóvel, no ecrã inicial vá às **Definições (Settings)**



2. Depois, vá para **Modo de Corrida (Racing mode)**



3. Depois, ative a opção **Racing Mode**



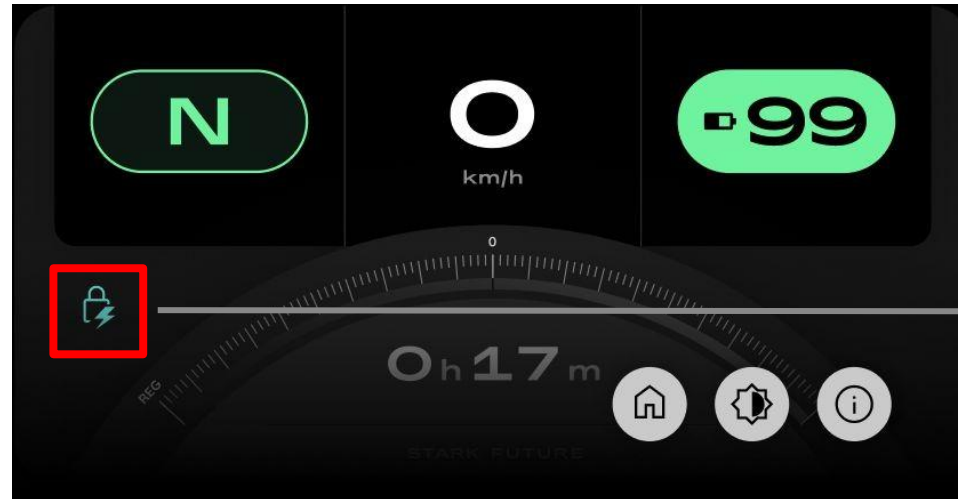
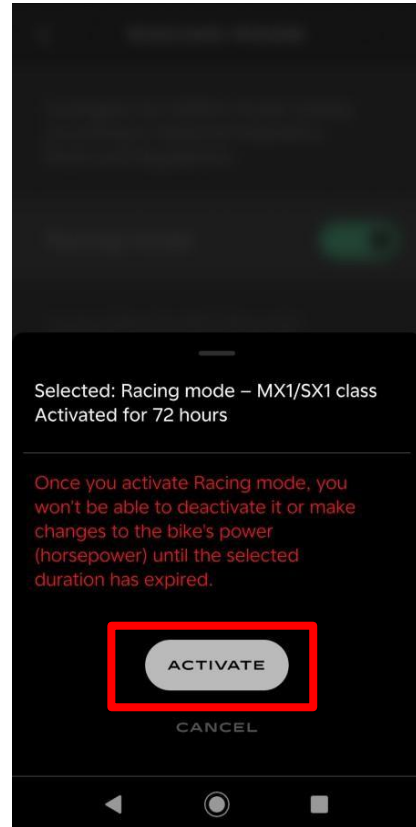
4. Depois, selecione a potência e a duração da limitação de potência.

11. Procedimento de Inspeção Stark VARG MX1 / MX2

Com ativar o “Modo de Corrida”

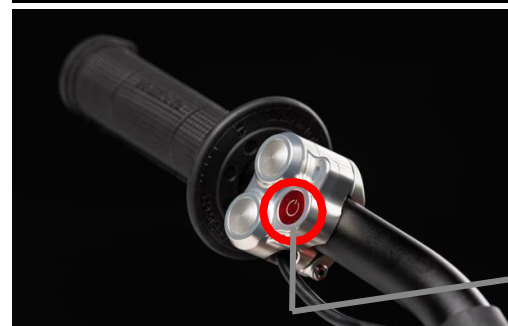


5. Depois de verificar a potência e a duração da limitação, pressione **“ATIVAR”** ativa permanentemente o modo e a potência máxima associada, no entanto, pode escolher os seus 5 modos de potência até à potência máxima da categoria introduzida



Assim que a opção for ativada, uma indicação visual aparecerá conforme indicado no painel da moto com um dos seguintes ícones:

- MX1 / SX1
- MX2 / SX2



Como alerta visual secundário, o LED no interruptor do lado esquerdo do guidador exibirá permanentemente a seguinte cor para indicar a classe / configuração de potência máxima:

- MX1 / SX1: AZUL: 60cv de potência máxima
- MX2 / SX2: BRANCO 48cv de potência máxima

Atualização: Depois de a VARG estar bloqueada, o Piloto pode escolher um nível de CV dentro do limite de CV bloqueado.
Exemplo: Se um piloto estiver bloqueado no modo MX1, pode escolher entre 5 mapas com níveis de potência de 40, 48, 55, 58 ou 60CV. O piloto pode alternar entre estes mapas durante a condução, mas em nenhum momento poderá selecionar um nível de potência acima de 60CV

12. Verificação do modo de corrida

Tutorial - Youtube

<https://www.youtube.com/watch?v=2EFY3AOxY9U&list=PLkap5aPwLLRBoeCpkpNh-ayt6BO0oiq2y&index=48>

13. Procedimento de corte de emergência

Tutorial - Youtube

<https://www.youtube.com/watch?v=p9RSeYcJMZ8>

