



REGULAMENTO CAMPEONATO NACIONAL FLAT TRACK

2026



Aprovado pela Direção em 24 de março de 2026

1. OBRIGAÇÕES E CONDIÇÕES GERAIS

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

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

O Regulamento do Campeonato Nacional de Flat Track (RCNFT) estabelece o quadro regulamentar aplicável a todos os eventos do Campeonato Nacional de Flat Track (CNFT) e compreende, sob a forma de anexos, os regulamentos técnicos das classes do CNFT e os regulamentos dos Troféus que se disputam com o CNFT.

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

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

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

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

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

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

2. REQUISITOS

A entidade organizadora de uma manifestação desportiva de motociclismo de Flat Track tem de cumprir com os seguintes requisitos:

2.1. Percurso

2.1.1. O percurso deverá ter um piso de natureza desagregada e inertes de granulometria pequena (terra batida, saibro, areia, pó de pedra, etc). Deverá ter um perímetro entre 200 e 1600 metros, com o formato tipo da modalidade, oval, com duas retas de igual tamanho e duas curvas à esquerda de 180º de raio semelhante. Também pode ser do tipo “Todo Terreno” se for acrescentado ao percurso oval até duas curvas à direita.

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

2.1.3. O percurso deverá ser regado sempre que as condições assim o exijam.

2.1.4. Todas as partes do percurso que se deteriorarem durante as sessões de treino ou corridas deverão ser retificadas entre sessões.

2.2. Inspeção do Circuito

2.2.1. A entidade organizadora deverá proporcionar uma inspeção ao circuito onde deseja realizar a manifestação desportiva.

2.2.2. Para esta inspeção, a entidade organizadora deverá apresentar: uma planta do circuito; localização do Secretariado; plano de Segurança Médica com o posicionamento dos meios utilizados; indicação das vias de saída do Parque de Trabalho; instalações sanitárias para pilotos e para o público; locais para o público; serviços de alimentação e outros julgados necessários para a realização da manifestação desportiva.

2.3. Segurança

As manifestações desportivas que constituem Campeonato Nacional Flat Track são realizadas em terrenos preparados para o efeito e devem garantir o seguinte:

2.3.1. As zonas de partida, chegada, parque de trabalho bem como todas em volta do percurso onde o público seja admitido deverão ser protegidos por uma barreira. Esta barreira deverá ser suficientemente forte para conter o público.

2.3.2. Uma zona neutra de 2 metros de largura mínima deverá ser prevista de cada lado do percurso a fim de assegurar a segurança do público e dos pilotos. Esta zona deve ser delimitada por uma barreira ou obstáculo natural do lado do público e por estacas e manga plástica numa altura nunca superior a 50 cm do solo. As estacas deverão ser de material flexível.

2.3.3. Todos os obstáculos naturais próximos do percurso deverão ser protegidos por fardos de palha ou outro material que absorva eventuais choques.

2.3.4. O percurso deverá estar sempre limpo de pedras e outros detritos, sendo removidos entre as diversas sessões de treinos ou corridas.

2.4. Segurança Médica

A entidade organizadora deverá providenciar o seguinte dispositivo mínimo de segurança médica:

2.4.1. Um Chefe de Serviços Médicos (Médico-Chefe) responsável por todo o dispositivo montado, inclusive para o público, de preferência com experiência em emergência médica, reanimação ou suporte avançado de vida. O seu contacto directo ou e-mail deve ser facultado à entidade organizadora e ou FMP e deve constar no regulamento particular da prova.

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

2.4.3. Um veículo tipo C – ambulância de transporte, com o seguinte equipamento: maca, sistema de alimentação de oxigénio, dispositivos de imobilização de membros e coluna e material de primeiros socorros.

2.4.4. Um veículo tipo B – ambulância medicalizada, com o seguinte material: todo o material tipo C, mais material de reanimação para ressuscitação cardio-respiratória – monitor, desfibrilhador, laringoscópio, oximetria eventual, tubos endotraqueais, etc.

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

2.4.6. Documento comprovativo do Hospital que der cobertura ao evento de que está informado sobre a sua realização.

2.5. Parque de Trabalho (Boxes)

2.5.1. **Compete à entidade organizadora a atribuição das boxes aos pilotos e equipas**

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

2.5.3. O Parque de Trabalho deve ter pelo menos duas entradas, uma com acesso à de saída para pista e uma outra com de entrada vindo da pista. Estes acessos à pista deverão ficar ambos do mesmo lado da linha de meta.

2.5.4. . A entidade organizadora deve permitir o acesso ao paddock e às boxes pelos pilotos e equipas durante a tarde do dia anterior ao início do evento.

2.5.5. . Todas as atividades publicitárias, promocionais ou de relações públicas dentro do circuito, caminhos de serviço, paddock têm de ser do prévio conhecimento da FMP.

2.5.6. . Compete à entidade organizadora fixar um preço pela utilização das boxes e que tem de estar mencionado no Regulamento Particular.

2.5.7. É proibido conduzir motos de forma imprudente no paddock. Entende-se por condução imprudente, nomeadamente, não ter simultaneamente as duas rodas no chão, ter uma velocidade inadequada e transportar mais passageiros do que os permitidos por lei.

2.5.8. É obrigatório o uso de capacete na circulação em veículos motorizados de duas rodas.

2.6. Zona de Partida – Grelha de partida

2.6.1. A grelha de partida será efetuada de linhas com 4 pilotos afastados entre elas 4 metros conforme FIM Flat Track.

2.6.2. A pole position será sempre a posição mais à esquerda, isto é, interior da curva 1.

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

2.6.4. As MQ1 terão grupos com um máximo de 9 pilotos. Caso haja mais de 9 pilotos serão realizados 2 grupos, dos quais resultará uma repescagem para os pilotos que não fiquem directamente apurados

2.6.5. As MQ2 terão um grupo apenas e com um máximo de 8 pilotos.

2.6.6. As mangas Finais terão um grupo apenas com o máximo de 8 pilotos.

2.6.7. **Procedimento de Entrada em Pista:** *Todos os pilotos deverão estar devidamente preparados para entrar em pista no horário estabelecido. Na entrada da pista estará colocado um semáforo ou será utilizada sinalização por bandeira.*

Mediante indicação do Diretor de Prova, o semáforo será colocado a verde por um período de 2 (dois) minutos. Durante este período, todos os pilotos deverão obrigatoriamente entrar em pista e alinhar na grelha de partida. Decorrido o tempo regulamentar de 2 (dois) minutos, o semáforo ou a bandeira passará a vermelho, ficando terminantemente proibida a entrada de qualquer piloto para alinhar na grelha.

Caso um piloto não tenha conseguido entrar dentro do tempo regulamentar, este apenas poderá ingressar em pista no momento da partida, após a passagem de todos os pilotos por esse ponto do circuito, devendo cumprir rigorosamente as instruções do comissário responsável e integrar-se em segurança, não interferindo com a formação dos restantes concorrentes.

2.7. Comissários de Pista

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

2.7.2. Cada posto de Comissários deverá ter o seguinte material: um conjunto de bandeiras; extintor se possível; rádio; caneta e folhas de relatório.

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

2.8. Serviço de Cronometragem

Um serviço eletrónico de cronometragem com capacidade de medição até ao milésimo de segundo colocado junto à linha de partida/chegada e num nível elevado que permita uma visão limpa do percurso na sua parte antes daquela linha (se possível, ter visão de todo o percurso). O sistema de cronometragem é obrigatoriamente por “transponders”. O sistema de cronometragem poderá estar

associado a um sistema que permita a visualização dos dados em tempo real em monitores na zona de assistência.

2.9. Sistema de comunicações

Um sistema de comunicações rádio eficiente e funcional.

2.10. Área administrativa

Um espaço, coberto e fechado (uma sala) para o Secretariado necessário à preparação e ao acompanhamento da manifestação desportiva;

3. SEGURO DE RESPONSABILIDADE CIVIL.

3.1. A entidade organizadora obriga-se a contratar um seguro de responsabilidade civil nos termos do disposto nos artigos 12º e 13º do Decreto-Lei n.º 291/2007, de 21 de agosto.

3.2. Nem a FMP nem a entidade organizadora são responsáveis por quaisquer danos sofridos nas motos, acessórios e equipamentos causados por acidente, incêndio ou outros. Por outro lado, a entidade organizadora é responsável pelas motos e demais veículos que estão sob seu controlo dentro do Parque Fechado.

4. CATEGORIAS E CLASSES

4.1. No final do ano, apenas serão tidos em consideração para a atribuição de título de Campeão Nacional as classes cuja média anual de participantes tenha sido de 4 ou mais pilotos.

4.2. A FMP reserva-se ao direito de juntar classes (de tipologia e tempos semelhantes) sempre que numa delas não haja um número mínimo de 4 pilotos e que a junção das duas não ultrapasse os 8 pilotos, a saber :

- a) Dirt Bike + Promo Bike
- b) Power Bike + Tracker
- c) Mini Flat Track + Infantil Flat Track

Ainda que partilhando a pista, as pontuações serão sempre em separado, conforme a tabela acima.

As categorias e classes do Campeonato Nacional e dos Troféus Nacionais de Flat Track são as seguintes:

CAMPEONATOS NACIONAIS DE FLAT TRACK				
CLASSES				
Dirt Bike	Dirt Bike Promo	Power Bike	Tracker	Mini Flat Track
TROFÉUS NACIONAIS DE FLAT TRACK				
CLASSES				
Infantil Flat Track A		Infantil Flat Track B		

5. MOTOS ADMITIDAS

São admitidas as motos que cumpram com as especificações técnicas contidas no Anexo Técnico.

6. PILOTOS ADMITIDOS

6.1. São admitidos todos os pilotos detentores de Licença Desportiva Nacional Geral, Enduro, Motocross, Mini Geral, Supermoto e Velocidade, emitida pela FMP para o ano corrente e os pilotos estrangeiros titulares de licença internacional da FIM, da FIM Europa ou de licença desportiva da respectiva federação nacional acompanhada da autorização de participação (*start permission*).

6.2. Para os pilotos com idade inferior a 18 anos é obrigatório um “Termo de responsabilidade” de quem exerça as responsabilidades parentais, assumindo total responsabilidade pela participação do menor no evento.

6.3. A Classe Hobby destina-se exclusivamente a pilotos não federados, a quem será concedida uma autorização de participação válida para cada evento. Só podem participar na Classe Hobby pilotos maiores de idade, nacionais ou estrangeiros, sem licença desportiva em qualquer federação e modalidade motociclísticas nos últimos três anos (2024, 2025 e 2026) e com idade inferior a 50 anos no ano da competição.

6.4. As idades para participação em cada classe são as seguintes:

CLASSE	IDADE MINIMA	IDADE MAXIMA
<u>Dirt Bike</u>	<u>16 anos</u>	<u>Não aplicável</u>
<u>Power Bike</u>	<u>16 anos</u>	<u>Não aplicável</u>
<u>Tracker</u>	<u>14 anos</u>	<u>Não aplicável</u>
<u>Dirt Bike Promo</u>	<u>14 anos</u>	<u>Não aplicável</u>
<u>Mini Flat Tack</u>	<u>10 anos</u>	<u>Não aplicável</u>
<u>Infantil Flat Track A e B</u>	<u>5 anos</u>	<u>12 anos</u>

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

6.6 O limite da idade máxima afere-se no dia 1 janeiro do ano do campeonato ou troféu (o piloto pode participar até ao final do ano em que atinge a idade máxima). Pilotos com idade superior a 50 anos têm de juntar ao pedido da licença desportiva o atestado médico de aptidão para a prática desportiva de motociclismo, em impresso do IPDJ e de um eletrocardiograma com prova de esforço.

6. ATRIBUIÇÃO DE NÚMEROS DE COMPETIÇÃO

O número 1 encontra-se reservado para o vencedor da classe no ano anterior. O número escolhido por cada piloto deverá ser solicitado à FMP.

8. INSCRIÇÕES

8.1. 8.1. **A classe Infantil Flat Track é gratuita**. O valor da inscrição é de 35,00€ (trinta cinco Euros) para classes Campeonato Nacional . sendo os pilotos detentores de licença desportiva, e de 65,00€ (sessenta e cinco Euros) para os pilotos da classe Hobby. O valor da inscrição deverá ser pago em numerário nas Verificações Documentais.

8.2. O piloto é o único responsável pela sua inscrição bem como por todas as pessoas envolvidas na sua equipa de assistência. Qualquer comportamento ou manobra desleal, incorreto, fraudulento ou contrário a este Regulamento ou ao Regulamento de Disciplina, realizado pelo piloto ou pelos membros da sua equipa de assistência, será julgado pelo Júri da Prova, que tem poderes para aplicar eventuais penalizações, podendo estas ir até à desclassificação do piloto.

8.3. Os pilotos da classe HOBBY para além do boletim de inscrição têm de apresentar a declaração em como não tem quaisquer contra-indicações para a prática da modalidade, nos termos do artigo 40º, nº 2, da Lei 5/2007, de 16 de Janeiro.

A Organização tem de enviar a listagem nominal dos participantes na classe Hobby para geral@fmp.pt antes do início das provas.

9. VERIFICAÇÕES DOCUMENTAIS

9.1. As verificações documentais são obrigatórias e decorrem de acordo com o horário indicado no Regulamento Particular. Ao concorrente que nelas não participe não é autorizada a participação na manifestação desportiva.

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

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

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

9.5. Os pilotos para a classe HOBBY tem obrigatoriamente de assinar o termo responsabilidade para o efeito.

10. VERIFICAÇÕES TÉCNICAS

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

10.1. Verificações técnicas preliminares

10.1.1. As verificações técnicas preliminares são obrigatórias e decorrem de acordo com o horário indicado no Regulamento Particular. As verificações técnicas preliminares incidem sobre os aspetos de segurança da moto e do equipamento do piloto. Ao concorrente que nelas não participe não é autorizada a participação na manifestação desportiva.

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

10.1.3. Só as motos aprovadas nas verificações técnicas preliminares podem participar nas sessões de treinos e corrida.

10.1.4. Se forem detetadas infrações ao Regulamento Técnico e for intenção do concorrente participar na manifestação desportiva uma nova verificação técnica pode ser marcada pelo Comissário Técnico, tendo em atenção que esta deve permitir a realização de pelo menos uma sessão de treinos cronometrados.

10.1.5. Cada piloto pode submeter à verificação técnica um máximo de 2 (duas) motos.

10.1.6. É permitida a utilização de uma moto previamente verificada por outro piloto, desde que apenas um piloto utilize essa mesma moto em prova.

10.1.7. Cada piloto só poderá alinhar nas corridas com a moto com a qual tenha efetuado, pelo menos, uma volta válida nos Treinos Cronometrados. Caso tal não se verifique, o piloto será obrigado a partir da última posição na MQ1.

10.1.8. Após a participação na MQ1, é expressamente proibida a troca de moto para as corridas seguintes.

10.1.9. .O concorrente que não se apresente às verificações técnicas preliminares no horário indicado no Regulamento Particular para a sua classe, fica sujeito à aplicação de uma multa de €30,00 (trinta

Euros). Além do pagamento desta multa o concorrente apenas poderá efetuar a respetiva verificação técnica preliminar após autorização do Júri.

10.2. Verificações técnicas finais

10.2.1. No final da corrida poderão ser efetuadas verificações técnicas às motos classificadas nos 3 (três) primeiros lugares da classe. No decorrer da manifestação desportiva, o Comissário Técnico pode propor ao Júri a verificação técnica de quaisquer outras motos.

10.2.2. Toda e qualquer infração ao Regulamento Técnico, que rege a conformidade das motos, obriga à aplicação da penalização de desclassificação.

11. SINAIS – BANDEIRAS

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

11.1. Bandeiras e sinais luminosos utilizados para transmitir informações

11.1.1. Bandeira verde: informa os pilotos que a pista está livre. Deverá ser mostrada agitada: em todos os postos de comissários durante a primeira volta das sessões de treinos e de *warm-up*, na volta de reconhecimento e na volta de aquecimento no posto de comissários que indica o final de uma zona de perigo sinalizada por bandeiras amarelas. na saída do *pit-lane* para informar que o acesso à pista está aberto; na linha de partida para dar início à volta de aquecimento no final da grelha de partida para informar que todos os pilotos estão prontos para a partida da corrida.

11.1.2. Luz verde: no semáforo da saída do *pit-lane* informa o início das sessões de treinos e de *warm-up* e início da volta de reconhecimento.

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

11.1.4. Bandeira azul: informa um piloto que está prestes a ser ultrapassado e é mostrada agitada.

Durante as sessões de treinos o piloto lento deve manter a sua trajetória

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

Esta bandeira deve, ainda, ser mostrada agitada a um piloto na saída do *pit-lane* quando existirem motos na pista em aproximação.

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

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

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

11.1.7. Bandeira de xadrez + Bandeira azul: estas duas bandeiras (a bandeira de xadrez agitada e a bandeira azul agitada) são mostradas na linha de chegada e ao nível da pista quando na última volta e antes da linha de chegada um piloto retardatário preceder de perto o primeiro classificado. (ver art.º 20.2)

11.2. Bandeiras e sinais luminosos utilizados para transmitir informações e instruções

11.2.1. Bandeira amarela: é mostrada agitada informa os pilotos que existe um incidente e/ou perigo na pista ou junto à mesma, no sector onde se encontra exibida. (Incidente significa qualquer ocorrência ou série de ocorrências envolvendo um ou mais pilotos.)

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

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

O incumprimento destas instruções resulta nas seguintes penalizações:

- a. durante as sessões de treinos - anulação dos tempos cronometrados realizados durante a sessão de treinos em questão;
- b. durante a corrida - penalização em tempo;
- c. podem, ainda, ser aplicadas pelo Júri outras penalizações.

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

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

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

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

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

11.2.3. Luz vermelha: no semáforo da saída do *pit-lane* quando a entrada em pista não for autorizada. As luzes encarnadas do semáforo da linha de partida devem ser ligadas entre 2 a 5 segundos para dar a partida para a corrida.

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

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

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

A infração a este procedimento incorre na penalização de multa ou de desclassificação. Esta bandeira só será mostrada por ordem do Diretor de Prova.

11.3. Dimensões das bandeiras

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

12. REGULAMENTO PARTICULAR

12.1. O Regulamento Particular é o documento oficial emitido pela entidade organizadora da manifestação desportiva regulamentando os seus detalhes.

12.2. Nenhuma disposição deste Regulamento pode ser revogada pelo Regulamento Particular ou seus aditamentos.

12.3. O Regulamento Particular tem de ser apresentado para aprovação pela Comissão de Supermoto até 15 (quinze) dias antes da data de realização da manifestação desportiva. Após a aprovação do Regulamento Particular só a FMP e o Júri podem autorizar, sob a forma de aditamentos, quaisquer alterações.

13. TREINOS

Serão disponibilizadas no mínimo, uma sessão de treinos livres com a duração máxima de 15 minutos e uma sessão de treinos cronometrados com a duração máxima de 15 minutos. Sendo os treinos divididos em baterias máximas de 8 pilotos em pista.

A entidade organizadora poderá, por sua iniciativa, disponibilizar a pista para treinos privados.

14. CORRIDAS

14.1. As corridas (mangas de qualificação e final) devem ter as seguintes distâncias mínimas:

- Classes Flat Track : 2.000 metros
- Classes Mini Flat Track: 1.200 metros

14.2. Serão realizadas mangas de qualificação 1 (MQ1) com base nos tempos obtidos nos treinos cronometrados. No caso de uma classe ter mais de 9 pilotos, serão realizadas mangas de eliminação e repescagem, conforme indicação da Direcção de Prova.

14.3. Nas mangas de qualificação 2 (MQ2) alinharão, no máximo, 9 pilotos, em duas linhas de 4 pilotos, pela ordem de chegada na MQ1 e Repescagens.

14.4. Na final, a ordem de saída será ditada pela classificação da MQ2 e só alinharão os 9 melhores, pela ordem de chegada na MQ2.

14.5. Os pilotos que falharem a sua presença na MQ1 e/ou MQ2 deverão alinhar no arranque da corrida seguinte á distancia de 3 metros atrás do último piloto classificado

14.6. Nas categorias em que se verifique a inscrição de até 9 (nove) pilotos, será realizada apenas uma Final.

Nas categorias com mais de 9 (nove) pilotos inscritos, serão disputadas duas Finais, designadas por Final A e Final B.

A atribuição de pontuação obedecerá ao disposto no Anexo I do presente regulamento.

15. PROCEDIMENTO DE PARTIDA

O Regulamento Particular define os vários horários relacionados com o procedimento de partida. As partidas serão coletivas e com os motores em marcha.

15.1. 2 minutos antes da hora de partida: acende a luz verde no semáforo que colocado na zona de entrada para a pista, ou sinalizado com bandeira verde; os pilotos saem um a um para a pista e realizam uma volta de reconhecimento, após a qual tomam a sua posição na grelha de partida. Os pilotos não podem efetuar mais do que uma volta de reconhecimento. Após o início da volta de reconhecimento os pilotos devem parar as suas motos nas caixas indicadas pelo Juiz de Partida. Não são permitidos quaisquer trabalhos de reparação das motos na grelha de partida.

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

15.3. A volta de reconhecimento não é obrigatória.

15.4. Só os pilotos que efectuaram volta de reconhecimento podem tomar o seu lugar na grelha de partida. Os pilotos que não participarem na volta de reconhecimento partem para a corrida 3 metros atrás do piloto com pior tempo de qualificação.

15.5. 1 minuto antes da hora de partida: todos os pilotos devem estar na sua posição na grelha de partida com os motores a trabalhar; a roda da frente não pode ultrapassar a linha que define a sua posição; os assistentes abandonam de imediato a grelha de partida.

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

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

As luzes vermelhas do semáforo da linha de partida serão então acesas e a qualquer momento entre o mínimo de 2 (dois) e um máximo 5 (cinco) segundos será dada a partida para a corrida pelo apagar das luzes vermelhas do semáforo.

15.7. Se após o sinal de partida uma moto ficar imobilizada na grelha de partida, os comissários de pista devem intervir de imediato empurrando a moto para pôr o motor a trabalhar. Se o motor não

pegar, os comissários de pista devem empurrar a moto para as boxes (princípio ou fim, conforme o que estiver mais próximo), de modo a que os mecânicos possam intervir e solucionar o problema.

15.8. Se ocorrer um problema na grelha de partida que possa colocar em causa a segurança do procedimento de partida o Starter deve abortar o procedimento, pelo acender das luzes amarelas intermitentes do semáforo da linha de partida e exibir a placa PARTIDA RETARDADA e os comissários de pista de cada linha da grelha de partida devem agitar a bandeira amarela. Os pilotos devem parar os motores das motos e dois assistentes por piloto pode entrar na grelha de partida. O procedimento de partida será retomado 1 minuto antes da hora de partida.

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

16. FALSA PARTIDA

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

16.2. Sempre que houver uma falsa partida será dada uma nova partida e o piloto que a provocou será sancionado com a penalização que consiste na sua realocização para o final da grelha, imediatamente após o piloto com pior tempo de qualificação.

17. PARAGEM DE UMA CORRIDA

O Diretor de Prova pode interromper/parar uma corrida por razões de segurança ou por outro caso de força maior.

17.1. Se uma corrida for interrompida durante a primeira metade da sua duração, ela será recomeçada. Os pilotos voltam ao parque de trabalho e será dada uma nova partida assim que o Diretor de Prova o entender.

17.2. Se uma corrida for interrompida na segunda metade da duração prevista, ela será considerada terminada. A ordem final de classificação será a da última volta completa antes da apresentação da bandeira vermelha.

17.3. Uma corrida só pode ser recomeçada uma vez. Se a corrida tiver de ser interrompida uma segunda vez e se ainda não sido cumprida metade da duração prevista será considerada nula.

17.4. Um piloto que force bandeira vermelha será desclassificado da manga caso tenha prejudicado outros concorrentes. Terá sempre de partir da ultima linha da grelha caso tenha tido uma queda sozinho.

18. AJUDA EXTERIOR

Toda a ajuda exterior dentro da pista é interdita, exceto se prestada por um comissário de pista. A penalização pela violação deste preceito é a desclassificação.

19. FINAL DA CORRIDA E CLASSIFICAÇÃO

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

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

19.2. Se na última volta e antes da linha de meta um piloto retardatário preceder de perto o piloto primeiro classificado o comissário de pista que está na linha de chegada deverá apresentar a ambos os pilotos e em simultâneo a bandeira de xadrez e a bandeira azul. Quer isto dizer que a corrida terminou para o primeiro classificado e que o outro piloto, para completar a corrida, deverá efetuar mais uma volta e levar a bandeira de xadrez.

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

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

- cruzar a linha de meta (a passagem pelo parque de trabalho não conta) até 2 (dois minutos) após o primeiro classificado.
- No caso de um piloto não estar em contacto com a moto, o seu tempo de chegada é determinado pela primeira parte do piloto ou da moto que cruze a linha de meta em último lugar.
- Ou seja, tem sempre de ver a bandeira de xadrez ou não será classificado.

20. COMPORTAMENTO À CHEGADA

20.1. Depois de franquear a linha de chegada, os pilotos têm de cumprir mais uma volta, após o que devem dirigir as suas motos para as boxes. Nas finais, é permitida uma volta extra de consagração com velocidade reduzida.

20.2. Os três primeiros classificados devem, obrigatoriamente, dirigir-se para o pódio, a fim de se proceder à cerimónia, simbólica, de entrega de prémios e de consagração dos vencedores.

20.3. Caso haja alguma alteração na classificação final dos três primeiros classificados após a classificação oficial, os pilotos devem colocar a disposição da entidade organizadora os troféus.

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

21. PONTUAÇÕES E CLASSIFICAÇÃO NO CAMPEONATO OU TROFÉU

21.1. Em cada Manga de Qualificação são atribuídos pontos aos pilotos classificados segundo a seguinte tabela:

Lugar	Pontos	Lugar	Pontos
1º	12	7º	6
2º	11	8º	5
3º	10	9º	4
4º	9	10º	3
5º	8	11º	2
6º	7º	12º	1

21.2. Nas Finais, são atribuídos pontos aos pilotos classificados segundo a seguinte tabela:

FINAL - A

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

FINAL -B

Lugar	Pontos
1º	7
2º	6
3º	5
4º	4
5º	3
6º	2
7º	1
8º	0

21.3. Todas as corridas contam para a classificação do Campeonato ou Troféu.

21.4. Ao piloto que no final do Campeonato somar o maior número de pontos será atribuído o título de Campeão Nacional de Flat Track.

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

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

- o maior número de vitórias;
- o maior número de segundos lugares, e assim sucessivamente até desfazer o empate;
- caso ainda persista o empate, a classificação na última prova.

21.7. Para a classificação das Marcas conta a classificação (pontuação) da moto melhor classificada em cada manga na classe Dirt Bike.

21.8. O Campeonato Nacional é um Campeonato Open e, portanto, os pilotos estrangeiros têm direito à atribuição de pontos para a classificação no Campeonato em caso de vitória serão considerados Vencedores do Campeonato Nacional.

21.9. Só os detentores de licença desportiva de equipa podem inscrever uma equipa no CNFT.

21.10. Para a classificação de Equipa conta o melhor resultado em cada classe. No final será atribuído prémio de Equipa Vencedora do CNFT à geral. Não teremos prémio de equipa por classe.

21.11. No final do Campeonato será realizada uma Cerimónia Oficial de Entrega de Prémios onde serão atribuídos Diploma e Troféu aos Pilotos Campeões Nacionais de Flat Track e Diploma à Marca Campeã Nacional e a Equipa Vencedora. A presença dos Pilotos Campeões na Cerimónia Oficial de Entrega de Prémios é obrigatória. O piloto que não esteja presente, sem justificar a sua ausência, pode perder direito ao Troféu e ao Diploma.

22. CERIMÓNIA DE PÓDIO

Os três primeiros classificados de cada classe no final devem, obrigatoriamente, dirigir-se para o pódio, a fim de se proceder à cerimónia de entrega de prémios e de consagração dos vencedores.

Caso haja alteração na classificação final provisória dos três primeiros classificados, os pilotos devem colocar os troféus à disposição da entidade organizadora.

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

23. RECLAMAÇÕES E PROTESTOS

23.1. Até 15 (quinze) minutos após a publicação dos resultados provisórios um concorrente pode apresentar por escrito e dirigido ao Diretor de Prova a reclamação sobre uma classificação ou sobre o comportamento de ouro piloto. Esta reclamação deve ser acompanhada de um depósito caução de 500,00€ (Quinhentos Euros), que será devolvido se vier a ser dada razão ao reclamante.

23.2. Até 15 (quinze) minutos após a publicação dos resultados provisórios um concorrente pode apresentar por escrito e dirigido ao Diretor de Prova um protesto sobre um veículo. Esta reclamação deve ser acompanhada de um depósito caução de 500,00€ (Quinhentos Euros), que será devolvido se vier a ser dada razão ao reclamante.

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

23.2.2. Ao apresentar o protesto, a moto do concorrente protestante será também verificada.

23.2. Exceções de reclamação

Estão excluídas de qualquer forma de reclamação as penalizações que resultam da avaliação dos seguintes elementos de facto:

- a. Falsa partida;
- b. Desclassificação pela amostragem da bandeira preta.

24. RECURSO

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

25. OFICIAIS DE PROVA

25.1. A direção, supervisão e acompanhamento das manifestações desportivas de FLAT TRACK é assegurada pelos seguintes oficiais de prova:

- a. Presidente do Júri;
- b. Comissário desportivo;
- c. Diretor de Prova (Clerk of the Course);
- d. Comissário técnico;
- e. Secretário da prova;
- f. Chefe da equipa de cronometragem;
- g. Responsável pelas relações com os concorrentes;
- h. Médico chefe;
- i. Juízes de facto;
- j. Comissários de pista, comissários de parque de trabalho (boxes).

25.2. Dos oficiais de prova acima mencionados, o Presidente do Júri, o Comissário Desportivo, o Diretor de Prova e os Juízes de facto devem ser possuidores de licença desportiva emitida pela FMP ou pela FIM e válida para o ano em curso.

25.3. O Júri é a entidade máxima nas manifestações desportivas de Flat Track. Esta competência refere-se à aplicação dos regulamentos da FMP e, quando aplicáveis, da FIM. Os membros do Júri são os responsáveis pela parte desportiva da manifestação. Todas as responsabilidades civis e legais incumbem à entidade organizadora da manifestação desportiva.

25.3.1. O Júri é constituído pelo Presidente do Júri, Comissário Desportivo, Diretor de Prova e Comissário Técnico. Os membros do Júri não podem acumular funções.

25.3.2. Cada membro do Júri tem um voto e as deliberações do Júri são tomadas por maioria simples. Em caso de empate o Presidente do Júri tem voto de qualidade.

25.3.3. O Júri não está autorizado a proceder a alterações aos regulamentos da FMP, ou FIM quando aplicável, e tem as seguintes funções:

- a. Assegurar que a manifestação desportiva se realiza de acordo com as regras e procedimentos estabelecidos nos regulamentos aplicáveis;
- b. Aprovar emendas e/ou aditamentos ao Regulamento Particular e certificar que estes são divulgados a todos os participantes;
- c. Receber os relatórios dos vários oficiais de prova, referentes às verificações documentais e técnicas, treinos e corridas.
- d. Decidir sobre os protestos e reclamações que apresentados durante a manifestação desportiva;
- e. Aplicar qualquer uma das penalidades mencionadas no art.º 26.1. por:
 - (1) Violação dos regulamentos aplicáveis, desde o início e até ao final da manifestação desportiva;
 - (2) Qualquer ação voluntária ou involuntária praticada por uma pessoa ou grupo de pessoas, contrária à corrente regulamentação ou a instruções dadas por um oficial de prova;
 - (3) Qualquer ato de corrupção ou fraude, ou qualquer ação prejudicial aos interesses do evento ou do desporto, praticado por uma pessoa ou grupo de pessoas durante a manifestação desportiva.
- f. Por iniciativa do Presidente do Júri ou por proposta do Diretor de prova ou da entidade organizadora retardar o início de uma manifestação desportiva, melhorar as condições de segurança do circuito e, se surgirem questões de segurança inultrapassáveis, cancelar a manifestação desportiva no seu todo ou em parte.
- g. Aprovar e mandar publicar as grelhas de partida de todas as corridas integradas na manifestação desportiva.
- h. Homologar as classificações das corridas.

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

25.4. Presidente do Júri

O Presidente do Júri é o delegado da FMP à manifestação desportiva e tem as seguintes funções:

- a. Assegurar que as decisões do Júri estão conforme as regras e procedimentos estabelecidos nos regulamentos aplicáveis;
- b. Supervisionar de todos os aspetos relacionados com a segurança;

- c. Efetuar com o Diretor de Prova uma volta de inspeção ao circuito, antes do início das atividades em pista de cada dia da manifestação desportiva;
- d. Fixar as horas das reuniões do Júri, convocar reuniões extraordinárias e definir a agenda;
- e. Convidar para participar nas reuniões do Júri, sem direito a voto, quem em seu entender possa ser útil ao desenrolar dos trabalhos.

25.5. Comissário Desportivo

O Comissário Desportivo é um elemento com licença desportiva de comissário desportivo ou de Diretor de prova que, a convite da entidade organizadora, deve assegurar que o RCNFT e o Regulamento Particular são respeitados.

25.6. Diretor de Prova

25.6.1. O Diretor de Prova é indigitado pela entidade organizadora da manifestação desportiva.

25.6.2. Compete ao Diretor de Prova:

- a. Assegurar que o circuito/pista está em boas condições e que todos os imperativos legais são cumpridos.
- b. Assegurar que os comissários de pista, serviços de segurança e médico estão nos seus locais próprios até 20 minutos antes do início das sessões de treinos e da volta de reconhecimento.
- c. Interromper, de acordo com as regras e procedimentos estabelecidos nos regulamentos aplicáveis, os treinos ou a corrida sempre que estejam postas em causa as condições de segurança e assegurar o procedimento correto para o seu recomeço.
- d. Assegurar que a identidade dos pilotos corresponde com a numeração correta das motos e que nada impede um piloto (suspensão ou castigo) de participar na manifestação desportiva.
- e. Recusar a entrada a um piloto ou intimá-lo a retirar-se da manifestação desportiva se, por razões de segurança, julgar esta medida como necessária.
- f. Fazer cumprir os regulamentos e propor ao Júri as correspondentes sanções.
- g. Dar ordens para abandonar o circuito a todas as pessoas que se recusem a acatar as ordens de um oficial de prova.
- h. Receber os protestos e as reclamações dos concorrentes e remetê-los sem demora ao Júri.
- i. Receber os relatórios da equipa de cronometragem e de outros oficiais, bem como de todos os dados necessários para apresentar o seu relatório ao Júri.
- j. Quando entender necessário e em qualquer momento da manifestação desportiva, solicitar a um piloto que se submeta a um exame médico e fazer chegar o resultado desse exame ao Júri.

- k. Aprovar, assinar e mandar publicar, com indicação da hora, os resultados provisórios (treinos, warm-up e corridas) da manifestação desportiva.
- l. Atuar como starter.

25.7. Comissário Técnico

O Comissário Técnico é indicado pela entidade organizadora e tem como função verificar que as motos e os equipamentos dos pilotos estão conforme o definido nos regulamentos aplicáveis. Deve, ainda:

- a. Exercer a sua fiscalização em qualquer altura da manifestação desportiva;
- b. Não comunicar o resultado das suas verificações senão ao Delegado técnico da FMP;
- c. Empregar os instrumentos de fiscalização adequados e aceites pela FMP.

25.8. Secretário da Prova

Compete ao Secretário da prova providenciar que os membros do Júri são adequadamente assistidos durante a manifestação desportiva, secretariar as reuniões do Júri e, ainda, assegurar:

- a. As comunicações entre os oficiais de prova;
- b. A atualização permanente do quadro oficial da prova;
- c. O controlo das presenças no briefing.

25.9. Chefe da equipa de cronometragem

Os principais deveres do chefe da equipa de cronometragem são:

- a. No final de cada sessão de treinos entregar ao Diretor de Prova um registo ordenado, por ordem crescente, do melhor tempo por volta de cada piloto.
- b. No final da segunda sessão de treinos cronometrados entregar ao Diretor de Prova um registo ordenado, por ordem crescente, do melhor tempo por volta de cada piloto no conjunto das duas sessões de treinos cronometrados.
- c. No final de cada corrida entregar ao Diretor de Prova um registo com a classificação da corrida, de acordo com o definido no artigo 22º, complementado com a indicação do melhor tempo por volta de cada piloto e com o tempo que cada piloto demorou para completar a corrida.
- d. Entregar no Secretariado o registo dos tempos realizados pelos pilotos em cada volta (volta-a-volta) nas sessões de treinos, warm-up e na corrida.
- e. Não comunicar os tempos ou os resultados senão ao Júri ou ao Diretor de Prova, salvo instruções em contrário destes.

25.10. Responsável pelas relações com os concorrentes

O Responsável pelas relações com os concorrentes tem como principais missões prestar informações aos concorrentes e manter com eles um papel de concertação. As suas funções são:

- a. Fornecer a todos os concorrentes respostas precisas às questões levantadas;

- b. Dar todas as informações e precisões complementares, relativas à regulamentação e ao desenrolar da prova;
- c. Auxiliar o Júri e o Diretor de Prova em todos os processos de notificação e convocação a concorrentes;
- d. Evitar que cheguem ao Diretor de Prova quaisquer pedidos que possam encontrar solução satisfatória através de explicações precisas. Excluem-se desta ação, os casos de reclamação e protesto.

25.11. Juízes de Facto

Os Juízes de Facto avaliam os elementos de facto que ocorrem durante a manifestação desportiva (ex. falsas partidas, ultrapassagem entre bandeiras amarelas).

Os nomes dos Juízes de Facto responsáveis por estas decisões devem constar do Regulamento Particular.

Nenhuma reclamação contra as decisões de um Juiz de facto será admitida.

26. PENALIZAÇÕES

26.1. Todas as infrações ao RCNFT ao Regulamento Particular cometidas pela entidade organizadora, oficiais de prova, concorrentes ou pilotos podem ser objeto de penalizações. As penalizações, por ordem crescente de severidade, são:

- a. Aviso ou repreensão;
- b. Multa;
- c. Mudança de posição na grelha;
- d. Penalização em tempo;
- e. Desclassificação;
- f. Retirada de pontos do Campeonato ou Troféu.

26.2. Definição e aplicação das penalizações

Uma infração pode, de acordo com as circunstâncias, dar origem a mais do que uma penalização.

- a. Aviso ou repreensão: pode ser aplicada publicamente ou em privado.
- b. Multa: penalização em dinheiro que pode variar entre 50,00€ (cinquenta Euros) e 500,00€ (quinhentos Euros), revertendo 50% para a entidade organizadora e 50% para a FMP.
Podem ser aplicadas multas consoante as diversas infrações previstas no presente regulamento. Além disso, podem ser aplicadas por decisão do Júri em complemento a outra penalização, até ao máximo de 500,00€ (quinhentos Euros). Todas as penalizações em dinheiro têm de ser liquidadas até 1 (uma) hora antes do início da corrida respetiva.
- c. Mudança de posição na grelha: perda de posições na grelha de partida.
- d. Penalização em tempo: adição de tempo em minutos e/ou segundos ao tempo da corrida.
- e. Desclassificação: exclusão da classificação e que pode tomar as seguintes formas:

- (1) Desclassificação das sessões de treinos;
 - (2) Desclassificação da corrida;
 - (3) Desclassificação da manifestação desportiva.
- f. Retirada de pontos do Campeonato: perda de pontos atribuídos em provas já disputadas.

27. CASOS OMISSOS

Todos os casos omissos neste regulamento, apelos ou dúvidas na sua interpretação são julgados e resolvidos pela Comissão de Supermoto / Flat Track.

ANEXO TÉCNICO

1. MOTOS ADMITIDAS

1.1. Flat Track

1.1.1. Dirt Bike: motos MX/Enduro, SM, não protótipos com cilindrada máxima de 600 cm³.

1.1.2. Power Bike: motos não MX/Enduro/SM, matriculada, com cilindrada máxima 900 cm³, motor monocilíndrico ou bicilíndrico a 2 ou 4 tempos, são permitidos swaps mas não são permitidos motores de Dirt Bike/Promo Bike. Estética Old School Flat Track

1.1.3. Tracker: motos não MX/Enduro/SM, matriculada, com cilindrada máxima 250 cm³, motor monocilíndrico ou bicilíndrico a 2 ou 4 tempos, são permitidos swaps mas não são permitidos motores de Dirt Bike/Promo Bike. Devem obrigatoriamente manter a estética Old School Flat Track.

1.1.4. Dirt Bike Promo: motos MX/Enduro, SM, não protótipos com cilindrada máxima de 250 cm³ e motor 4 tempos ou com cilindrada 300 cm³ e motor a 2 tempos.

1.2. Mini-Flat Track: motos tipo Pit Bike com cilindrada máxima 250cm³ motor a 4 tempos refrigerado a ar ou com cilindrada máxima 150 cm³ motor 4 tempos refrigeração líquida ou motos Mini MX/50's com motor a 2 tempos e com cilindrada máxima 85cm³

1.3. INFANTIL:

1.3.1. **Infantil A:** motos tipo Pit Bike com cilindrada máxima 160cm³ motor a 4 tempos refrigerado a ar ou motos Mini Motocross com motor a 2 tempos e com cilindrada máxima 65cm³

1.3.2. **Infantil B :** motos tipo Pit Bike com cilindrada máxima 110cm³ motor a 4 tempos refrigerado a ar ou motos Mini Motocross com motor a 2 tempos e com cilindrada máxima 50cm³

Nota .: Para efeitos deste regulamento, considera-se que um motor é de refrigeração líquida quando o seu sistema térmico integra, de forma funcional, os seguintes componentes:

- bomba de circulação de fluido refrigerante (bomba de água);
- termóstato para controlo da temperatura de funcionamento;
- radiador dedicado à dissipação térmica do fluido refrigerante.
- Motores que disponham exclusivamente de radiador de óleo, independentemente de este ser equipamento de origem ou adaptado posteriormente, não são classificados como motores de refrigeração líquida, sendo considerados como sistemas de refrigeração a ar/óleo.

2. NÚMEROS DE COMPETIÇÃO

- 2.1. Os números de competição da moto devem ser expostos de forma clara e visível a uma distância de 20 metros
- 2.2. A placa de número frontal deve ter 20cm x 20cm no mínimo.
- 2.3. Deve ser colocado um número em cada lateral da moto se possível ou obrigatoriamente um do lado direito da moto, na carenagem imediatamente antes do guarda-lamas traseiro ou em placa 20 cm x 20 cm.
- 2.4. O fundo deverá ser uma área única.
- 2.5. Os números e os fundos deverão ter cores contrastantes.
- 2.6. Não é autorizado o uso de materiais refletores.

3. EQUIPAMENTO DOS PILOTOS

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

3.1. Fato

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

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

3.1.3. Os pilotos podem utilizar fato OFF ROAD (vulgo MX/SX/Enduro/TT), sendo obrigatório o uso de colete de proteção completo de peito costas ombros e cotovelos (ver diagrama em anexo)

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

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

3.4. É obrigatório o uso de proteção lombar e de proteção torácica.

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

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

3.6.1. Não são permitidos capacetes que tenham aplicado suporte para câmara de filmar, fotografar, gps, ou outro qualquer equipamento.

3.6.2. Os capacetes devem ser do tipo integral estar conforme uma das seguintes Normas Internacionais: **Europeia ECE 22-05 'P'; Japão JIS T8133-2015; USA SNELL M 2015 e FIM FRHPhe-01.**

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

Em <http://www.frhp.org/circuit-helmets/homologated-helmets> está disponível a lista dos capacetes homologados pela FIM. **É recomendado o uso de capacetes que respeitem a norma FIM**

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

3.7. Viseiras

As viseiras dos capacetes devem ser construídas em material SECURIT® (shaterproof). Protecções descartáveis para a viseira são autorizadas.

4. PROCEDIMENTOS PARA AS VERIFICAÇÕES TÉCNICAS PRELIMINARES

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

4.2. Para as verificações técnicas preliminares o concorrente deve apresentar:

4.2.1. Uma moto limpa, com o número de quadro visível;

4.2.2. Os números de competição corretamente colocados;

4.2.3. O equipamento do piloto (capacete, fato, luvas e botas);

4.2.4. O suporte do transponder corretamente colocado;

4.3. O número máximo de pessoas por piloto presentes nas verificações técnicas é de 3 (três), o piloto e mais dois assistentes.

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

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

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

5. PROCEDIMENTO EM CASO DE QUEDA

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

5.2. Em caso de um acidente ou de uma avaria irreparável no circuito durante os treinos livres ,e só nesta situação, o concorrente poderá verificar outra moto, após autorização do Júri.

6. LÍQUIDOS DE REFRIGERAÇÃO

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

7. COMANDO DO ACELERADOR

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

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

8. PNEUS

8.1. Os pneus serão do tipo Flat Track, em alternativa são autorizados pneus de competição tipo “chuva” ou pneus de estrada.

É também proibida a abertura de rasgos (seja em profundidade seja em desenho do trilho) nos pneus supra mencionados.

8.2. Pneus mistos ou pneus cardados são proibidos excepto na classe Infantil, cujos pneus são livres.

8.3. Os pneus de estrada são permitidos mas não poderão apresentar cortes, rasgos ou aberturas cuja dimensão permita a introdução de um calibre padrão com secção quadrada de 10 mm × 10 mm, o qual estará disponível para verificação durante as Verificações Técnicas.

9. JANTES

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

10. RUÍDO

O nível de ruído máximo permitido é de 111 dB/A, com uma tolerância de +2 dB/A no final da corrida.

11. TRAVÕES

11.1. As motos têm de estar equipadas com um travão de roda traseira eficaz.

11.2. Os travões da roda dianteira são proibidos e é aconselhado que todos os componentes sejam removidos. O disco de travão tem de ser obrigatoriamente removido.

11.3. Nas provas do tipo TT é permitido o uso de travão dianteiro.

11.4. Não é permitido o uso de travagem combinada (dual cbs ou similar), em qualquer uma das tipologias de pista.

12. DEVEM SER REALIZADAS AS SEGUINTE ALTERAÇÕES À MOTO

12.1. É obrigatório as motos estarem equipadas com um interruptor que corta o circuito da ignição capaz de parar o motor. O corta circuitos deve interromper o circuito primário de ignição e deve ter um cabo para chegada e outro para retorno da corrente. Deve estar colocado o mais perto possível do centro do guiador e deve ser acionado através de um fio não elástico fixado ao piloto. Um cabo em espiral com um comprimento máximo de 50mm é autorizado.

12.2. A manete de embraiagem deve ter uma extremidade esférica com o diâmetro de pelo menos 12,5 mm. Essa ponta esférica deve ser fixada permanentemente para formar uma parte integrante da alavanca. Igual requisito para a manete de travão dianteiro nas corridas Todo Terreno.

12.3. A suspensão/garfos dianteiros não devem sobressair mais de 8 cm acima dos pontos de montagem superiores.

12.4. A extremidade do guiador tem de ser redonda sem superfícies rectas.

12.5. O(s) tubo(s) de escape não pode estender-se para além da circunferência do pneu traseiro.

12.6. Um protetor tipo barbatana de tubarão deve ser instalado na cremalheira caso seja removida a proteção original, o mesmo deve cobrir o ponto inferior em que a corrente faz contacto com a cremalheira alinhando a mesma e impedindo a entrada de objetos.

12.7. Os pousa-pés têm de ser dobráveis e os apoios devem ser montados na estrutura na sua posição original e não mais baixos do que a parte inferior da estrutura ou do motor.

12.8. As extremidades dos pousa-pés devem ser arredondadas com um raio de, pelo menos, 12,5 mm.

12.9. Todos os tampões e bujões de enchimento ou purga, filtros de óleo exteriores bem como todos os parafusos de fixação dos circuitos de lubrificação, arrefecimento e assistência hidráulica, tampas de motor, tampas do braço oscilante tem de estar freados.

12.10. As motos com motores a 4 tempos devem ter um sistema de reciclagem fechado, ou seja, os tubos de recuperação devem estar colocados no sistema de admissão. Os recuperadores devem ser vazados no fim de cada sessão de treinos e corrida.

12.11. As motos como motor a 2 tempos devem estar equipadas com um recuperador para óleo e gasolina. A capacidade mínima é de 250cm³. Os recuperadores devem ser vazados no fim de cada sessão de treinos e corrida.

12.12. É proibido o uso de faróis, farolins, piscas e refletores. Todas as motos que não possam retirar estes elementos, devem ser apresentadas às verificações técnicas com estes elementos protegidos por forma a impedir, em caso de quebra, a sua queda para a pista.

12.13. Sempre que possível deve ser aplicada uma esponja absorvente entre a protecção de carter e o carter de modo a que esta absorva o óleo em caso de quebra do carter.

12.14. É obrigatório o uso de protecção de pinhão de ataque que impeça a entrada de objetos.

12.15. Os descansos, lateral e central, têm de ser removidos.

12.16. Em pistas ovais o disco de travão da frente e seus componentes adjacentes tem ser removidos obrigatoriamente

13. INSTALAÇÃO DE CÂMARAS DE VÍDEO NAS MOTOS

13.1. A instalação de câmaras de vídeo nas motos deverá ser comunicada nas verificações técnicas preliminares.

13.2. As imagens recolhidas por câmaras de vídeo instaladas nas motos não podem servir como elemento de fundamentação de um protesto ou reclamação. As únicas imagens de vídeo que servem para apoio à decisão do Diretor de Prova e do Júri são as recolhidas pelos sistemas considerados oficiais.

13.3. As câmaras de vídeo deverão estar fixas à moto. Nas verificações técnicas preliminares e no decorrer do evento os comissários técnicos deverão verificar se as câmaras de vídeo estão instaladas em condições de segurança.

13.4. As câmaras devem estar instaladas com um cabo adicional de segurança

13.5. O Júri poderá determinar em qualquer momento da manifestação desportiva a selagem de quaisquer câmaras de vídeo instaladas nas motos e a entrega dos meios de recolha de imagem nelas montadas. Após o seu visionamento o Júri pode reter o meio de recolha de imagem até achar necessário e ou realizar cópia dos conteúdos das mesmas.

Colete integral de proteção

Exemplo A

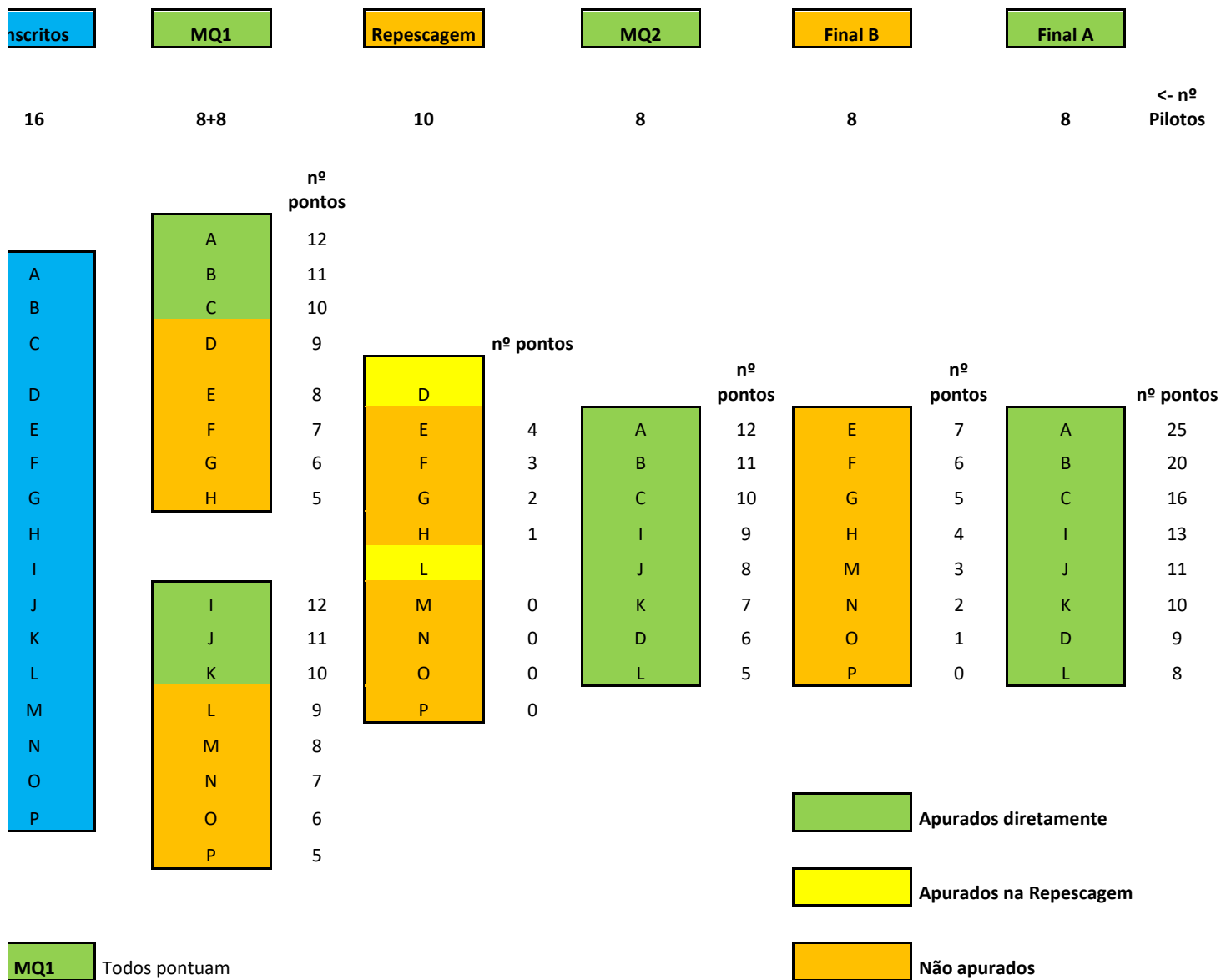


Exemplo B



*imagens meramente elucidativas

ANEXO 1 – Exemplo de Pontuação



Repescagem Os dois primeiros não pontuam pois vão pontuar na MQ2. Os restantes pontuam como se tivessem ido à MQ2 e terminado depois do 8º classificado.

MQ2 Todos pontuam

Final B Todos pontuam como se tivessem ido à Final A, terminando atrás do 8º lugar.

Final A Todos pontuam