



ANEXO AO REGULAMENTO DE FLATTRACK
Troféu Nacional Resistência 50 cc 2023

1. OBRIGAÇÕES E CONDIÇÕES GERAIS

Todos os eventos ou provas (manifestações desportivas) do Troféu Nacional de Flat Track Resistência 50cc devem respeitar e cumprir os seguintes códigos e regulamentos (doravante e no seu conjunto referidos como “Regulamentação de Flat Track”):

- Regulamento Particular do evento (RP);
- Regulamento do Troféu Nacional de Flat Track Resistência 50cc;
- 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 Troféu Nacional de Flat Track Resistência 50cc (RCNFT RESISTENCIA 50CC) estabelece o quadro regulamentar aplicável a todos os eventos do Troféu Nacional de Flat Track Resistência 50cc (CNFT RESISTÊNCIA 50CC) e compreende, sob a forma de anexos, os regulamentos técnicos das classes do CNFT RESISTÊNCIA 50CC e os Regulamentos dos Troféus que se disputam com o CNFT RESISTÊNCIA 50CC.

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 RESISTENCIA 50CC Resistência 50cc, 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 RESISTÊNCIA 50CC 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 RESISTÊNCIA 50CC, renunciando ao eventual direito de reclamação ou ação.

Os pilotos, os elementos das suas equipas, e demais intervenientes nas provas do CNFT RESISTÊNCIA 50CC reconhecem e concordam que participam nas provas do CNFT RESISTÊNCIA 50CC 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 RESISTENCIA 50CC.

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 inerte 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 rectas de igual tamanho e duas curvas à esquerda de 180º de raio semelhante. Também pode ser do tipo “Todo Terreno”.

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. 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.

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

2.6. Zona de Partida – Grelha de partida

2.6.1. A grelha de partida é formada por várias linhas equidistantes de 3 metros, tendo cada linha 6 posições e com uma distância de 1 metro entre cada posição da mesma linha.

2.6.2. A posição da pole position será sempre na caixa 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.

2.7. 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. Responsabilidade por danos materiais. 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

As categorias e classes do Troféu Nacional de Flat Track Resistência 50cc são as seguintes:

- 50cc
- 50cc livre

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-MX-END, Mini-GP, Supermoto Mini-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 respetiva 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 (2021, 2022 e 2023).

6.4. A idade mínima de participação para cada classe é de 15 anos. A idade mínima reporta-se à idade do piloto na data do início do evento (verificações documentais).

7. ATRIBUIÇÃO DE NÚMEROS DE COMPETIÇÃO

Os números devem ser requisitados a quando da inscrição e tem de ser mantidos até ao final do troféu. O número 1 não pode ser utilizado.

8. INSCRIÇÕES

8.1. O valor da inscrição é de 60,00€ (Sessenta Euros) por equipa, cada equipa pode ter o mínimo 2 e o máximo 3 elementos, para os detentores de licença desportiva. Cada elemento que não seja detentor de licença desportiva válida tem um custo acrescido de 20€ (vinte euros) por piloto e é agregado à classe HOBBY. Este valor deverá ser pago em numerário nas Verificações Documentais. A inscrição deverá ser realizada até 2 dias do evento. Inscrições realizadas no próprio dia terão um acréscimo de 50% do valor da inscrição.

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.

.

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 têm obrigatoriamente de assinar o termo responsabilidade para o efeito.

10. VERIFICAÇÕES TÉCNICAS

Uma equipa 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. É proibido duas equipas verificarem a mesma moto na mesma classe.

10.1.6. 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 mínima de 30 minutos e uma sessão de treinos cronometrados com a duração mínima de 30 minutos.

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

14. CORRIDAS

Todas as provas têm uma duração de 120 minutos e uma volta

15. PROCEDIMENTO DE PARTIDA

O Regulamento Particular define os vários horários relacionados com o procedimento de partida. As partidas serão coletivas tipo Le Mans com os pilotos apeados no lado da pista contrário ao da viatura, e a viatura desligada-

15.1. O director de prova dará o sinal de partida com a bandeira de xadrez na direcção de cima para baixo.

15.2 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 acenar da bandeira vermelha 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 da nova 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 o director de prova não tiver dado início a prova.

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 até aos 95-80 minutos ela será recomeçada segundo a classificação da última volta completa. Os pilotos voltam ao parque de trabalho e será dada nova partida assim que o Diretor de Prova o entender.

17.2. Se uma corrida for interrompida após os 95-80 minutos a mesma será dada como terminada.

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 a primeira equipa tiver percorrido o número de tempo +1 volta 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. As equipas são classificadas pela ordem da última passagem pela linha de chegada e pelo número de voltas completas efetuadas ao circuito.

19.4. Para uma equipa ser classificada 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 5 (cinco 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.

19.5. Se por qualquer razão diferente da mencionada em 20.1. o sinal de final de corrida for dado antes do primeiro classificado completar o número de voltas previsto para a corrida, esta é considerada como terminada na última volta que o piloto primeiro classificado completou antes de ter sido exibido o sinal de final de corrida.

Se o sinal de final de corrida for retardado a corrida é considerada como terminada na altura inicialmente prevista para o seu final.

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

21.1. Em cada manga, são atribuídos pontos às equipas classificadas (art.º 19.4.) segundo a seguinte tabela:

Lugar	Pontos	Lugar	Pontos
1º	25	9º	7
2º	20	10º	6
3º	16	11º	5
4º	13	12º	4
5º	11	13º	3
6º	10	14º	2
7º	9	15º	1
8º	8	16º e restantes	0

21.2. No final Troféu será realizada uma Cerimónia Oficial de Entrega de Prémios onde serão atribuídos Troféus de vencedor do Troféu Nacional de Flat Track Resistência 50cc. A presença dos Pilotos Vencedores na Cerimónia Oficial de Entrega de Prémios é obrigatória. O piloto que não esteja presente, sem justificar a sua ausência antecipadamente, pode perder direito ao Troféu e ao Diploma.

22. CERIMÓNIA DE PÓDIO

As três equipas primeiras classificados de cada classe 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

23.1. Até 30 (trinta) minutos após a publicação dos resultados provisórios um concorrente pode apresentar por escrito e dirigido ao Diretor de Prova a reclamação sobre uma classificação ou sobre o comportamento de outro 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. 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 Supermoto é assegurada pelos seguintes oficiais de prova:

- a. Presidente do Júri;
- b. Comissário desportivo;
- c. Director 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 RESISTENCIA 50CC 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 equipa.
- 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 equipa 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 equipa e com o tempo que cada piloto equipa 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 RESISTENCIA 50CC 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.

ANEXO TÉCNICO

1. MOTOS ADMITIDAS

a) Classe 50cc : Veículos de cilindrada original 50 cc, sendo proibido o uso de motos não homologadas para estrada. Todos os veículos têm de ter o motor original do quadro, ou outro semelhante. Exemplos : EFS 50 Cross /Sachs 50 /Aprilia RX50 / Derbi Senda 50 / Yamaha DT50

b) Classe 50 Livre : Pode ser alterada a cilindrada do motor desde que a base seja um motor 50. O motor pode não coincidir com a montagem mas tem de ter na sua origem um motor de uma 50, original ou não. Exemplos : Honda CRM com motor alterado a 80cm³ / Sachs TC com motor Yamaha DT50 / EFS cross motor casal 50 lc / original ou alterado

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.

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

3.7. 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;
- 4.1.3. O equipamento do piloto (capacete, fato, luvas e botas);
- 4.1.4. O suporte do transponder corretamente colocado;

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

4.3. 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.

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

4.5. 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 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

Os pneus serão do tipo Flat Track, em alternativa são autorizados pneus de competição tipo “chuva” ou pneus de estrada. Pneus mistos ou pneus cardados são autorizados apenas em pista de areia.

8. RUÍDO

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

9. DEVEM SER REALIZADAS AS SEGUINTE ALTERAÇÕES À MOTO

9.1. 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.

9.2. 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.

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

9.4. A extremidade do guiador tem de ser redonda sem superfícies retas.

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

- 9.6.** 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.
- 9.7.** 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.
- 9.8.** As extremidades dos pousa-pés devem ser arredondadas com um raio de, pelo menos, 12,5 mm.
- 9.9.** 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.
- 9.10.** 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.
- 9.11.** As motos como motor a 2 tempos devem estar equipadas com um recuperador para óleo e gasolina. A capacidade mínima é de 250cl. Os recuperadores devem ser vazados no fim de cada sessão de treinos e corrida.
- 9.12.** 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.
- 9.13.** Sempre que possível deve ser aplicada uma esponja absorvente entre a proteção de carter e o carter de modo a que esta absorva o óleo em caso de quebra do carter.
- 9.14.** É obrigatório o uso de proteção de pinhão de ataque que impeça a entrada de objetos.
- 9.15.** Os descansos, lateral e central, têm de ser removidos. Ou fixados de forma que não possa abrir durante a prova.

10. INSTALAÇÃO DE CÂMARAS DE VÍDEO NAS MOTOS

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

10.2. 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.

10.3. 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.

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

10.5. 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