



Confederação Brasileira de Motociclismo

REGULAMENTO DESPORTIVO

Alterado em 19/03/2017

A Comissão Técnica Desportiva de Supermoto da Confederação Brasileira de Motociclismo CBM, de acordo com a legislação desportiva em vigor no país e, usando das atribuições que lhe são conferidas pelo estatuto da entidade, estabelece o REGULAMENTO DESPORTIVO para o CAMPEONATO BRASILEIRO DE SUPERMOTO 2017.

OBRIGAÇÕES E CONDIÇÕES GERAIS

Todos os pilotos, elementos das equipes, oficiais de prova, assim como todas as pessoas que pelas suas funções participam em uma manifestação de Supermoto comprometem-se, em seu nome e no do dos seus representantes, a observar e cumprir com todas as disposições dos regulamentos do CAMPEONATO BRASILEIRO DE SUPERMOTO 2017 e regulamento de uso de Imagem nas manifestações organizadas sob a sua égide.

As pessoas acima mencionadas podem ser sancionadas (penalizadas) de acordo com as disposições dos regulamentos acima citados.

O regulamento do CAMPEONATO BRASILEIRO DE SUPERMOTO 2017, que compreende os regulamentos desportivos, técnicos e uso de Imagem, estabelece o quadro regulamentar aplicável a todas as manifestações desportivas de Supermoto organizadas sob a égide da Confederação Brasileira de Motociclismo - CBM.

Após a publicação dos regulamentos, qualquer posterior alteração àquela regulamentação será introduzida no texto publicado no site oficial da CBM em caracteres destacados a "NEGRITO" e na capa surgirá a data da atualização e o sumário das alterações que só entrará em vigor 30 dias após sua publicação.

Pelo que, para a aplicação correta dos regulamentos, toda a regulamentação que se encontre publicada no site oficial da CBM nela constando a data da respectiva atualização (a qual corresponderá ao prazo da sua efetiva entrada em vigor), prevalecerá sobre o regulamento publicado com data anterior.

É da responsabilidade do concorrente assegurar que todas as pessoas abrangidas pela sua inscrição na manifestação desportiva cumpram com as disposições dos regulamentos e documentos oficiais da CBM, devendo mencionar na ficha de inscrição a identificação daquelas pessoas. A responsabilidade de todas as pessoas relacionadas de algum modo com uma moto inscrita na manifestação desportiva é conjunta e solidária com a do piloto dessa moto.





Confederação Brasileira de Motociclismo

O descumprimento das disposições dos regulamentos e documentos oficiais do CBM, as atitudes anti-desportivas ou de falta de respeito à ordem vigente por parte das pessoas relacionadas de algum modo com uma moto inscrita na manifestação desportiva podem vir a ser refletidas em sanções ao piloto. Estas sanções podem passar pela desclassificação e, ainda, ser passível de processo disciplinar.

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

Todas as pessoas relacionadas de algum modo com uma moto inscrita na manifestação desportiva devem manter sempre visíveis a credencial de acesso, que autoriza a presença no local onde se encontram.

REGULAMENTO DESPORTIVO

ÍNDICE

- 1. Manifestação desportiva – definição e requisitos**
- 2. Seguros**
- 3. Piloto/concorrente**
- 4. Inscrições**
- 5. Oficiais de prova**
- 6. Penalizações**
- 7. Regulamento particular**
- 8. Sinais – bandeiras e sinais luminosos**
- 9. Vistorias documentais**
- 10. Vistorias técnicas**
- 11. Briefing**
- 12. Treinos**
- 13. Qualificação para a corrida**
- 14. Grid de largada**
- 15. Regras a observar na via de acesso aos Box (pit-lane)**





Confederação Brasileira de Motociclismo

16. Procedimento de largada
17. Corrida em piso molhado ou seco (“chuva” ou “seca”)
18. Comportamento durante as sessões de treinos e corrida
19. Interrupção de uma corrida e nova largada
20. Final da corrida e classificação
21. Comportamento à chegada
22. Parque fechado
23. Protestos e reclamações
24. Recurso
25. Pontuações
26. Instruções e comunicados aos concorrentes
27. Sistema de cronometragem
28. Credenciais de acesso
29. Disposições finais

1. MANIFESTAÇÃO DESPORTIVA – DEFINIÇÃO E REQUISITOS

1.1. Uma manifestação desportiva de Supermoto compreende uma ou mais corridas, que podem decorrer no mesmo dia ou em dias consecutivos.

Para efeitos do presente regulamento, corrida é a competição que se realiza em circuito fechado entre duas ou mais motos ao mesmo tempo e num mesmo percurso, para o CAMPEONATO BRASILEIRO DE SUPERMOTO 2017 os circuitos deverão ter trechos de terra, devendo ter aproximadamente 70% de asfalto e 30% de terra, podendo ser somente trecho de asfalto dependendo do circuito.

1.2. Por princípio, uma corrida é limitada a uma categoria de motos. No entanto, mediante necessidade da organização da prova, é possível reunir mais do que uma categoria em uma corrida.

Categoria é o agrupamento de motos determinado pela cilindrada do motor ou pelo nível dos pilotos.





Confederação Brasileira de Motociclismo

1.3. Uma manifestação desportiva começa com as vistorias documentais e termina com a homologação e publicação dos resultados oficiais.

2. SEGUROS

2.1. Responsabilidade por danos materiais. Nem a (CBM) 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 fica responsável pelas motos que estão sob seu controle dentro do Parque Fechado.

2.2. A organização contratará um seguro de vida coletivo para todos os pilotos.

3. PILOTO

3.1. A CBM é a única entidade competente para a emissão das licenças desportivas aos pilotos do CAMPEONATO BRASILEIRO DE SUPERMOTO 2017, é obrigatória à filiação dos Pilotos de qualquer nacionalidade junto a uma federação estadual filiada a CBM, para que os mesmos tenham direito de participar e pontuar para o CAMPEONATO BRASILEIRO DE SUPERMOTO 2017.

Uma licença desportiva é um certificado de registro concedido a toda a pessoa física ou jurídica (piloto/equipe) que deseje participar ou tomar parte, a qualquer título, em uma manifestação desportiva.

3.2. Para efeitos do presente regulamento considera-se:

a) PILOTO a pessoa que conduz a moto em competição.

b) EQUIPE (concorrente) a pessoa física ou jurídica que inscreve um ou mais pilotos em uma competição.

3.3. Se o piloto inscrever a moto terá igualmente a qualidade de concorrente (EQUIPE).

3.4. Durante o tempo em que um piloto se encontrar em pista a sua representação perante a Direção de Prova será assumida pelo Chefe de Equipe, indicado na ficha de inscrição e confirmado durante as vistorias documentais.

3.5. São da responsabilidade do concorrente retirar das instalações do evento, kartódromo, autódromo e outros os pneus usados e destinar corretamente todos os resíduos gerados por conta de sua participação durante o evento (lixo, lubrificantes usados etc.), uma vez finalizados a manifestação desportiva.

3.6. Pilotos admitidos;

Serão admitidos pilotos de qualquer nacionalidade, desde que se enquadrem nas condições referentes a cada categoria. Equipes nacionais com pilotos estrangeiros deverão obrigatoriamente conter no mínimo um piloto brasileiro para cada piloto estrangeiro





Confederação Brasileira de Motociclismo

independente da categoria que participarem e deverá ser fornecido equipamento técnico a ambos os pilotos em condições de igualdade.

3.6.1. Categorias SM1, SM1 STOCK, SM2, SM3 PRÓ – Será destinada a pilotos experientes na modalidade Supermoto, pilotos que já participaram de categorias similares em campeonatos regionais ou em nível nacional e pilotos que tenham realizado cursos de pilotagem na modalidade Supermoto, poderá ser solicitado currículo desportivo ou diploma de conclusão de curso de pilotagem.

3.6.2. Categoria SM3 – Será destinada a pilotos iniciantes de supermoto, pilotos que já participaram de categorias similares em campeonatos regionais ou em nível nacional e pilotos que tenham realizado cursos de pilotagem.

3.6.3. Categoria SM4 OVER 40 – Pilotos que tenham, no mínimo 40 anos completos até o dia da primeira etapa, profissionais ou não, que tenham participado de campeonatos nacionais e/ou internacionais e que tenham índice técnico necessário para participar em conjunto com a categoria SM2. Poderá ser solicitado currículo desportivo.

3.6.4. Categoria BIKERS – Será destinada a pilotos experientes, de motovelocidade ou iniciante da modalidade, pilotos que já participaram de categorias similares em campeonatos regionais ou em nível nacional e pilotos que tenham realizado cursos de pilotagem. Poderá ser solicitado currículo desportivo ou diploma de conclusão de curso de pilotagem, não usará a parte de terra da pista, apenas o circuito de asfalto.

3.6.5. Categoria BIKERS PRO – Categoria Suprimida.

3.6.6. Categoria SMF – Categoria Suprimida.

3.6.7. Categoria STREET 250 – Será destinada a pilotos iniciantes de motovelocidade, pilotos que já participaram de categorias similares em campeonatos regionais ou em nível nacional e pilotos que tenham realizado cursos de pilotagem. Poderá ser solicitado currículo desportivo ou diploma de conclusão de curso de pilotagem, não usará a parte de terra da pista, apenas o circuito de asfalto.

3.6.8. Categoria SPEED 300 – Será destinada a pilotos iniciantes de motovelocidade, pilotos que já participaram de categorias similares em campeonatos regionais ou em nível nacional e pilotos que tenham realizado cursos de pilotagem. Poderá ser solicitado currículo desportivo ou diploma de conclusão de curso de pilotagem, não usará a parte de terra da pista, apenas o circuito de asfalto.

4. INSCRIÇÕES

A organização do CAMPEONATO BRASILEIRO DE SUPERMOTO 2017 poderá limitar a quantidade de inscrições por categoria, serão disponibilizadas vagas limitadas para inscrição





Confederação Brasileira de Motociclismo

anual. As reservas serão confirmadas após a efetivação (entrega de documentos e correspondente pagamento) da inscrição.

Vagas disponíveis para inscrição anual;

SM1 – 10

SM1 STOCK - 10

SM2 – 10

SM3 PRO – 10

SM3 – 10

SM4 OVER 40 – 10

BIKERS – 10

STREET 250 – 10

SPEED 300 – 10

4.1. Todo concorrente que desejar participar do CAMPEONATO BRASILEIRO DE SUPERMOTO 2017 pode optar pela inscrição anual com desconto ou realizar sua inscrição por etapa, até dez (10) dias da realização do evento, com o promotor do evento ou pelo site da CBM, www.cbm.esp.br.

4.2. Todo concorrente tem que pagar à entidade organizadora da manifestação desportiva, no momento da sua inscrição, uma taxa cujo valor máximo consta descrito no formulário de inscrição, conforme opção (anual ou por etapa). A inscrição somente será considerada efetivada (válida) após a entidade organizadora receber o valor da taxa relativa à inscrição e a devida documentação.

4.3. Se um concorrente solicitar a inscrição fora do prazo estabelecido em (4.1) esta poderá ser aceita, desde que, feita no valor integral sem desconto por antecedência e com prazo máximo de 01 (um) dias úteis antes da manifestação desportiva. Se algum destes requisitos não for cumprido, a inscrição não será aceita estando automaticamente cancelada.

4.4. Após o término das inscrições não é autorizada a substituição do piloto.

4.5. Após o término das inscrições um concorrente não poderá mudar de moto, salvo situações adversas avaliadas pelos membros do júri.

4.6. Inscrição Anual

4.6.1 Os pilotos e equipes inscritos anualmente serão obrigados a participar de todas as corridas oficiais do CAMPEONATO BRASILEIRO DE SUPERMOTO 2017. Todos os pilotos inscritos





Confederação Brasileira de Motociclismo

serão obrigados a largar e participar da corrida. A participação em treinos terá livre arbítrio. Condições extraordinárias serão analisadas pela comissão desportiva.

4.6.2 Quando não for possível a participação do piloto inscrito anualmente em uma ou mais etapas do campeonato, o mesmo deverá ser substituído e a ORGANIZAÇÃO deverá ser informada por escrito, com 10(dez) dias de antecedência da realização da etapa.

4.6.3 Caso não sejam cumpridas as condições descritas nos itens 4.6.1 e 4.6.2 o piloto e/ou equipe será penalizado com a não participação na etapa seguinte e perderá todas as condições diferenciadas e sua inscrição anual será cancelada.

4.6.4 Para continuar a participar do campeonato, o piloto deverá realizar nova inscrição a cada etapa.

4.7 A inscrição é o contrato entre o concorrente e a entidade organizadora. Este contrato, que pode ser assinado conjuntamente ou resultar da troca de correspondência, obriga o concorrente a participar na competição em que se inscreveu e obriga a entidade organizadora a cumprir perante o concorrente com todas as condições particulares da inscrição.

5. OFICIAIS DE PROVA

5.1. A direção, supervisão e acompanhamento das manifestações desportivas de supermoto são assegurados pelos seguintes oficiais de prova:

Diretor técnico da CBM;
Diretor de prova;
Comissário técnico;
Secretário da prova;
Chefe da equipe de cronometragem;
Coordenador de Box;
Médico chefe;
Juízes

5.2. Os oficiais de prova acima mencionados serão informados oficialmente através do regulamento particular do evento, que será disponibilizado aos concorrentes no ato das vistorias documentais.

5.3. Júri

5.3.1. O Júri é a entidade máxima nas manifestações desportivas de supermoto. Esta competência refere-se à aplicação dos regulamentos do CAMPEONATO BRASILEIRO DE SUPERMOTO 2017 e, quando aplicáveis, da CBM. 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.





Confederação Brasileira de Motociclismo

5.3.2. O Júri é constituído por 3 membros dentre os oficiais de prova, e entre eles um será escolhido Presidente do Júri.

5.3.3. Cada membro do Júri tem um voto e as deliberações do Júri são tomadas por maioria simples.

5.3.5. O Júri não está autorizado a fazer alterações nos regulamentos da CBM, quando aplicáveis, e tem as seguintes funções:

a) Assegurar que a manifestação desportiva se realize de acordo com as regras e procedimentos estabelecidos nos regulamentos aplicáveis;

b) Aprovar emendas e/ou adendos ao Regulamento Particular e certificar que estes são divulgados a todos os participantes;

c) Receber os relatórios dos oficiais de prova, referentes às vistorias documentais e técnicas, treinos e corridas;

d) Decidir sobre os protestos e reclamações apresentadas durante a manifestação desportiva;

e) Aplicar qualquer uma das penalidades mencionadas nos regulamentos do CAMPEONATO BRASILEIRO DE SUPERMOTO 2017 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 esporte, 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 intransponíveis, cancelar a manifestação desportiva no seu todo ou em parte.

g) Aprovar e mandar publicar o Grid de largada de todas as corridas integradas na manifestação desportiva.

h) Homologar as classificações das corridas.

5.3.6. O Júri poderá se 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 respectivas atas.

5.4. Presidente do Júri





Confederação Brasileira de Motociclismo

O Presidente do Júri é o delegado da CBM na 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 todos os aspectos 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 os horários 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.

5.5. Comissário Desportivo

O Comissário desportivo é um elemento com qualificações necessárias para exercer a função e que, a convite da entidade organizadora, deve assegurar que o regulamento técnico e o Regulamento Particular sejam respeitados.

5.6. Diretor Técnico da CBM

O Diretor técnico da CBM tem por função assegurar a correta aplicação dos regulamentos técnicos e supervisionar os protestos sobre as motos.

5.7. Diretor de Prova

5.7.1. O Diretor de prova é indicado pela entidade organizadora da manifestação desportiva.

5.7.2. Compete ao Diretor de prova:

- a) Assegurar que o circuito/pista está em boas condições e que todos os imperativos legais sejam cumpridos.
- b) Assegurar que os comissários de pista, serviços de segurança e médico estejam nos seus locais próprios 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 penalidade) de participar na manifestação desportiva.
- e) Recusar a entrada de um piloto ou intimá-lo a retirar-se da manifestação desportiva se, por razões de segurança, julgar esta medida como necessária.





Confederação Brasileira de Motociclismo

- 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 equipe 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.

5.8. 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 a qualquer tempo da manifestação desportiva;
- b) Comunicar o resultado das suas vistorias unicamente ao Diretor técnico da CBM e ou ao presidente do júri;
- c) Empregar os instrumentos de fiscalização adequados e aceitos pela CBM.

5.9. Secretário da prova

Compete ao Secretário da prova providenciar que os membros do Júri sejam 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 controle das presenças no briefing;
- d) Assegurar que toda a documentação dos pilotos esteja em dia;
- e) Verificar e guardar toda a documentação e contratos do evento;





Confederação Brasileira de Motociclismo

f) Assegurar que toda a alimentação e hidratação dos profissionais do evento estejam disponíveis em tempo hábil conforme cronograma.

5.10. Chefe da equipe de cronometragem

Os principais deveres do chefe da equipe de cronometragem são:

- a) Empregar na cronometragem somente aparelhos aceitos pela CBM;
- b) No final de cada sessão de treino entregar a secretaria de prova um registro ordenado, por ordem crescente, do melhor tempo por volta de cada piloto, constando obrigatoriamente nos relatórios o Numero de Licença CBM dos pilotos válido para o ano .
- c) No final da segunda sessão de treinos cronometrados entregar a secretaria de prova um registro ordenado, por ordem crescente, do melhor tempo por volta de cada piloto no conjunto das duas sessões de treinos cronometrados.
- d) No final de cada corrida entregar a secretaria de prova um registro com a classificação da corrida, complementado com a indicação do melhor tempo por volta de cada piloto e com o tempo que cada piloto demorou a completar a corrida.
- e) Entregar na Secretaria o registro dos tempos realizados pelos pilotos em cada volta (volta a volta) nas sessões de treinos e na corrida, após deliberação do Diretor de Prova ou do Júri.
- f) Comunicar os tempos ou os resultados somente a secretaria de prova, ao Júri ou ao Diretor de Prova, salvo instruções em contrário destes.

5.11. Coordenador de Box

O Coordenador de Box é responsável pelos procedimentos de Box e a relações com os pilotos, tem como principal função prestar informações e manter com eles um papel de interface com a organização.

As suas funções são:

- a) Checar todos os procedimentos de Box;
- b) Fornecer a todos os concorrentes, respostas precisas às questões levantadas;
- c) Dar todas as informações e precisões complementares, relativas à regulamentação e ao desenrolar da prova;
- d) Auxiliar o Júri e o Diretor de prova em todos os processos de notificação e convocação a concorrentes;
- e) 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.





Confederação Brasileira de Motociclismo

5.12. Juízes

Os Juízes avaliam os elementos dos fatos que ocorrem durante a manifestação desportiva (ex. queima de largada, ultrapassagem entre bandeiras amarelas, excesso de velocidade na via de acesso aos Box e correto acesso à pista).

Os nomes dos Juízes responsáveis por estas decisões devem constar do Regulamento Particular. Nenhuma reclamação contra as decisões de um Juiz será admitida.

6. PENALIZAÇÕES

6.1. Todas as infrações ao Regulamento Técnico, Regulamento Particular e aos anexos, cometidas pelos concorrentes ou pilotos podem ser objeto de penalização.

A penalização é:

- a) Mudança de posição no Grid;
- b) Multa;
- c) Drive Thru;
- d) Penalização em tempo;
- e) Desclassificação;
- f) Retirada de pontos do Campeonato.

6.2. 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) Mudança de posição no Grid: perda de posições no Grid de largada.
- c) Penalização em tempo: adição de um tempo em segundos ao tempo da corrida.
- d) Desclassificação: exclusão da classificação e que pode tomar as seguintes formas:
- e) Desclassificação das sessões de treinos;
- f) Desclassificação da corrida;
- g) Desclassificação da manifestação desportiva.
- h) Retirada de pontos do Campeonato: perda de pontos atribuídos em provas já disputadas.

6.3. Procedimento de notificação





Confederação Brasileira de Motociclismo

Todas as penalizações têm que ser comunicadas a equipe do piloto penalizado. O aviso da penalização poderá ser efetuado pela instalação sonora do circuito ou através dos monitores de TV que estejam transmitindo dados de cronometragem.

7. REGULAMENTO PARTICULAR

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

7.2. O Regulamento Particular tem de ser apresentado pelo organizador antes da data de realização da manifestação desportiva.

8. SINAIS – BANDEIRAS E SINAIS LUMINOSOS

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

8.1. Bandeiras e sinais luminosos utilizados para transmitir informações.

8.1.1. **Bandeira verde:** Informa os pilotos que a pista está livre.

Deverá ser mostrada estática (PARADA) em todos os postos de comissários durante a primeira volta das sessões de treinos, na volta de reconhecimento e na volta de aquecimento, no posto de comissários que indica o final de uma zona de perigo sinalizada por bandeiras amarelas.

Deverá ser mostrada agitada na saída do pit-lane para informar que o acesso à pista está aberto; no final do Grid de largada para informar que todos os pilotos estão prontos para a largada da corrida.

8.1.3. **Bandeira amarela com riscas vermelhas:** Informa aos pilotos que as condições de aderência da pista estão deterioradas por outra razão que chuva. Deve ser mostrada estática nos postos de comissários onde se verificar essa situação.

8.1.4. **Bandeira branca com cruz vermelha em diagonal:** Informa aos pilotos que existem chuviscos na determinada parte da pista. Deve ser mostrada estática nos postos de comissários onde se verificar essa situação.

8.1.6. **Bandeira azul:** Informa um piloto que está prestes a ser ultrapassado e é mostrada agitada.

Durante as sessões de treinos o piloto lento deve manter a sua trajetória e diminuir o ritmo gradualmente para deixar passar o piloto mais rápido.

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

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





Confederação Brasileira de Motociclismo

8.1.7. **Bandeira quadriculada (com quadrados pretos e brancos):** Informa aos pilotos do final da corrida ou da sessão de treinos.

É mostrada agitada na linha de chegada e ao nível da pista.

8.1.8. **Bandeira quadriculada + Bandeira azul:** Estas duas bandeiras (a bandeira quadriculada agitada e a bandeira azul estática) 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.

8.2. **Bandeira amarela:** É mostrada agitada e informa aos pilotos que existe um incidente e/ou perigo na pista ou junto à mesma, no setor onde se encontra exibida. Incidente significa qualquer ocorrência ou série de ocorrências envolvendo um ou mais pilotos.

Os pilotos devem diminuir o ritmo 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.

Se um piloto ultrapassar outro piloto num setor onde a bandeira amarela está sendo exibida, deve de imediato levantar o braço e deixar o outro piloto envolvido retomar a posição. Neste caso não será aplicada qualquer penalização.

O descumprimento 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 outras penalizações pelo júri, (ex. Multa).

Quando mostrada agitada em cada linha do Grid de largada, durante o procedimento de largada, informa que a largada foi retardada.

8.2.1. **Bandeira vermelha:** Informa os pilotos que a sessão de treinos ou corrida foi interrompida, devendo ser mostrada agitada em todos os postos de comissários de pista. Os pilotos devem diminuir o ritmo e dirigir-se lentamente e com prudência para o Box.

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

8.2.2. **Luz vermelha:**

As luzes vermelhas do semáforo da linha de largada devem ser ligadas entre 2 a 5 segundos para dar a largada para a corrida, assim que forem apagadas as vermelhas, será dada início da corrida.

8.2.3. **Bandeira preta:** informa que um piloto foi desclassificado. Deverá ser apresentada estática em todos os postos de comissários em conjunto com uma placa com o número desse





Confederação Brasileira de Motociclismo

piloto. O piloto em causa deve parar no Box 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 comunicação a equipe do piloto em causa.

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

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

8.2.5. Bandeira branca: a bandeira branca deverá ser apresentada estática, Informando um piloto que há na pista veículo médico ou de serviço, obrigando à redução de velocidade, proibindo ultrapassagens entre motos até que seja apresentada a bandeira verde em posto seguinte.

A bandeira branca será apresentada agitada no local onde o veículo estiver localizado.

9. VISTORIAS DOCUMENTAIS

9.1. As vistorias 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 vistorias documentais consistem: na verificação da ficha de inscrição; na finalização de qualquer assunto administrativo que ainda esteja pendente; na liberação da colocação do transponder e na entrega ao concorrente da ficha para as vistorias técnicas.

9.3. Os concorrentes que não se apresentem às vistorias documentais no horário indicado no Regulamento Particular ficam sujeitos à aplicação de penalidade, e só poderão efetuar a respectiva verificação documental após autorização do Diretor de Prova.

10. VISTORIAS TÉCNICAS

Um concorrente não pode recusar, em caso algum, sob pena de desclassificação, as ações de verificação da sua moto, quando solicitada 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. Vistorias técnicas preliminares

10.1.1. As vistorias técnicas preliminares são obrigatórias e decorrem de acordo com o horário indicado no Regulamento Particular. Ao concorrente que delas não participe não é autorizada a participação na manifestação desportiva.





Confederação Brasileira de Motociclismo

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

10.1.3. Só as motos aprovadas nas vistorias técnicas preliminares podem participar nas sessões de treinos e corrida. O concorrente poderá vistoriar até duas motos por manifestação desportiva e sempre que for fazer uso da moto reserva deve informar ao diretor de prova e ao vistoriador técnico.

10.1.4. Se forem detectadas infrações ao Regulamento Técnico e for intenção do concorrente participar na manifestação desportiva uma nova verificação técnica pode ser marcada pelo Comissário Técnico, nessa segunda verificação os problemas deveram ter sido sanados, caso o concorrente insista no erro será penalizado.

10.1.5. O concorrente que não se apresentar às vistorias técnicas preliminares no horário indicado no Regulamento Particular fica sujeito à aplicação de penalidade, e só poderá efetuar a respectiva verificação técnica preliminar após autorização do Diretor de Prova.

10.2. Vistorias técnicas finais

10.2.1. Imediatamente após a corrida todas as motos devem entrar no Parque Fechado, e permanecer por 30 minutos, só poderão ser retiradas com autorização do Comissário Técnico. Os pilotos que não encaminharem as suas motos para o Parque Fechado ou que as retirarem sem autorização do Comissário Técnico poderão sofrer penalização ou desclassificação.

10.2.2. No final da corrida poderão ser efetuadas vistorias técnicas nas motos classificadas nos 5 (cinco) primeiros lugares de cada categoria. No decorrer da manifestação desportiva, o Comissário Técnico pode propor ao Diretor de Prova a verificação técnica de quaisquer outras motos.

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

11. BRIEFING

11.1. Em todas as etapas poderá ser realizado um briefing obrigatório para todos os concorrentes, com o horário indicado no Regulamento Particular, contudo, o Diretor de prova, sempre e quando entender conveniente poderá convocar todos os concorrentes (ou alguns especificamente) para novo briefing, antes do início dos treinos cronometrados ou das corridas.

11.2. A presença no briefing é obrigatória para todos os pilotos inscritos na manifestação desportiva. É autorizada a presença dos Chefes de equipe, mas a sua presença não tem caráter de substituição do piloto.

11.3. O Regulamento Particular deve indicar o local e a hora da realização do briefing.





Confederação Brasileira de Motociclismo

11.4. O organizador reserva o direito de adiar o briefing, caso seja necessário por necessidade de adequar o horário a outras atividades da prova e por motivos de força maior.

12. TREINOS

12.1. A duração, horário e o número máximo de pilotos permitidos simultaneamente em pista durante os treinos devem constar no Regulamento Particular. O número máximo de pilotos admitidos nos treinos é igual ao número máximo de pilotos permitidos simultaneamente em pista durante a corrida com um acréscimo de 20%.

12.2. A entidade organizadora pode autorizar a realização de treinos livres onde podem participar simultaneamente mais do que uma categoria, desde que o número de participantes não exceda o número máximo de pilotos permitidos simultaneamente em pista.

12.3. Só são admitidas nas sessões de treinos as motos aprovadas nas vistorias técnicas preliminares.

12.4. Os pilotos começam as sessões de treinos da linha do final da zona dos Box (pit-lane), quando o semáforo aí colocado apresentar a luz ou bandeira verde.

12.5. O final das sessões de treinos será sinalizado pela exibição da bandeira quadriculada na linha de chegada e pela luz vermelha no semáforo do final da zona dos Box. Após a exibição da bandeira quadriculada os pilotos devem completar essa volta e entrar na via de acesso aos Box. Não é permitido passar a bandeira quadriculada mais do que uma vez.

12.6. Se a sessão de treinos for interrompida, por qualquer motivo, a bandeira vermelha será mostrada na linha de chegada e em todos os postos dos comissários de pista e na saída do pit-lane.

12.7. Pilotos e mecânicos só podem pôr as motos em funcionamento no pit-lane no sentido de corrida definida no Regulamento Particular.

12.8. Só é permitido fazer “treino de largada” no final das sessões de treinos, desde que esteja garantida a segurança dos restantes pilotos.

12.9. No final de cada sessão de treinos será fixado em local visível o resultado ordenado, por ordem crescente, do melhor tempo por volta realizado por cada piloto. Sempre que existirem duas sessões de treinos cronometrados será também fixado o resultado conjunto das duas sessões.

12.10. No final de cada uma das sessões de treinos a entidade organizadora deve disponibilizar os meios para o recolhimento das motos que por qualquer motivo estejam em pista.

13. QUALIFICAÇÃO PARA A CORRIDA

13.1. O Regulamento Particular tem de indicar o número máximo de pilotos permitidos simultaneamente em pista durante a corrida.





Confederação Brasileira de Motociclismo

13.2. O Júri pode, em circunstâncias excepcionais, autorizar a participação dos pilotos que não tenham realizado o tempo de qualificação, mas não pode autorizar à participação de pilotos em número superior a capacidade máxima que a pista comporta.

13.4. Quando um piloto participar em mais do que uma categoria (limitada a no máximo duas categorias), o Grid de largada será definido em um treino Classificatório por categoria. Não sendo permitido o aproveitamento da melhor volta de outra categoria, caso o piloto participe de 2 categorias.

13.5. Em caso de empate entre dois ou mais pilotos devem ser considerados os segundos melhores tempos e caso a igualdade se mantenha os seguintes até esta se desfazer.

13.6. No caso de um evento contar com Rodada Dupla, ou seja, duas corridas da mesma categoria no mesmo final de semana o Grid para a segunda corrida será formado conforme o resultado da primeira corrida.

14. GRID DE LARGADA

14.1. O Grid de largada para cada corrida deve ser publicado após a sessão final dos treinos classificatórios antes do início da corrida.

14.2. Os pilotos que, por qualquer motivo, não possam tomar parte na corrida devem informar o Diretor de prova antes da publicação do Grid de largada, de modo a não ficarem lugares vazios e a permitir a participação de pilotos qualificados que excedem o número máximo de pilotos permitidos simultaneamente em pista.

14.3. O Grid de largada é formado por várias linhas (filas), sendo as linhas ímpares formadas por 3 posições e as pares por 2 posições, independente a categoria, a distancia de uma posição para a outra será de 2 metros.

15. REGRAS DO PIT-LANE

15.1. Não é permitida a presença no pit-lane de pessoas estranhas às equipes durante as sessões de treinos e corrida.

15.2. Durante as sessões de treinos e corrida, os elementos das equipes devem permanecer no interior dos seus Box, somente vindo ao pit-lane para prestar assistência ao piloto da sua equipe. Fora destes períodos não estão autorizados a permanecer no pit-lane.

15.3. Na plataforma de sinalização (muro dos Box) somente podem permanecer pessoas devidamente credenciadas para esta área.

16. PROCEDIMENTO DE LARGADA

16.1. 5 minutos antes do início da corrida





Confederação Brasileira de Motociclismo

O semáforo do final da zona dos Box apresenta a luz verde, significando que a pista encontra-se aberta para a volta de reconhecimento.

Os pilotos não podem efetuar mais do que uma volta de reconhecimento. Após a volta de reconhecimento, os pilotos devem tomar a sua posição no Grid de largada e podem ser assistidos por 3 (tres) pessoas, uma delas pode ter um guarda-sol.

Ao lado de cada posição do Grid de largada está colocado uma placa que indica a posição de largada, para auxiliar os pilotos a localizar a sua posição no Grid de largada.

Os pilotos que na volta de reconhecimento tiverem problemas técnicos, devem regressar ao seu Box para fazer os reparos necessários.

A volta de reconhecimento não é obrigatória. Todos os pilotos que nela não participem ou que tenham tido problemas técnicos na volta de reconhecimento podem, sob a supervisão de um comissário de pista, empurrar a sua moto para o Grid de largada. Os pilotos que não forem para o Grid de largada, serão autorizados a largar para a corrida alinhando na saída de Box, quando o semáforo acender a luz verde. Se mais do que um piloto encontrar-se nesta situação, a ordenação é feita de acordo com a chegada à saída de box.

Não é permitido o reabastecimento nem a troca do depósito de gasolina no Grid de largada.

Apenas 2 assistentes por piloto e a pessoa que estiver com o guarda-sol podem permanecer no Grid de largada. Os pilotos devem ter o capacete colocado.

16.2. 1 minuto antes do início da largada.

É apresentada a placa 1 MINUTO.

Os assistentes devem, o mais rapidamente possível, ajudar o piloto a funcionar a moto e assim sair do Grid de largada.

16.3. 30 Segundos antes do início da largada.

É apresentada a placa 30 SEGUNDOS.

Os pilotos que não forem capazes de colocar o motor da moto em funcionamento devem retirá-la do Grid, fora da pista, onde podem fazer os reparos necessários. Estes pilotos podem partir para a corrida após a largada.

É dada a largada para a volta de aquecimento mostrando-se a bandeira verde no posto de direção de prova, caso aja volta de aquecimento.

Por motivos de segurança se uma moto ficar imobilizada no Grid de largada, os comissários de pista devem intervir de imediato empurrando a moto para pôr o motor em funcionamento. Se o motor não pegar, os comissários de pista devem empurrar a moto para fora da pista, de modo a que os mecânicos possam intervir e solucionar o problema.





Confederação Brasileira de Motociclismo

Um comissário de pista estará na frente do Grid de largada empunhando uma bandeira vermelha.

Os pilotos que casualmente a moto desligar ou que tenham qualquer outro problema no Grid de largada devem manter-se na sua moto e levantar o braço. Não é permitido tentar atrasar a largada por qualquer outro meio.

Após a volta de aquecimento, todos os pilotos deverão se alinhar conforme sua posição no Grid.

O comissário de pista que encontra-se na frente do Grid de largada com a bandeira vermelha se retira para o lado da pista.

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

Caso o circuito não possua semáforo ou este não funcione o Diretor de Prova deverá dar a largada com a bandeira quatriculada.

16.4. Todo piloto que antecipe a largada será sancionado com a penalização de tempo.

A antecipação da largada, vulgarmente chamada por QUEIMA DE LARGADA, é definida pelo movimento da moto pra frente passando com o eixo dianteiro pela linha, enquanto as luzes vermelhas do semáforo da linha de largada estiverem acesas.

A penalização deve ser comunicada a equipe do piloto envolvido. A informação desta penalização poderá ser efetuada pela instalação sonora do circuito ou via monitores de TV que estejam transmitindo os dados de cronometragem.

16.5. Se após o sinal de largada uma moto ficar imobilizada no Grid de largada, os comissários de pista devem intervir de imediato empurrando a moto para dar partida no motor. Se o motor não pegar, os comissários de pista devem empurrar a moto para os Box (princípio ou fim, conforme o que estiver mais próximo), de modo que os mecânicos possam intervir e solucionar o problema.

16.6. Depois da passagem da totalidade dos pilotos pela frente da saída da zona dos Box será mostrada luz verde do semáforo, de forma a dar a largada aos pilotos que aí se encontrarem.

16.7. Não é permitida a troca de moto.

16.8. Se ocorrer um problema no Grid de largada que possa por em risco a segurança do procedimento de largada o procedimento poderá ser abortado, pelo acender das luzes amarelas intermitentes do semáforo da linha de largada e exibir a placa LARGADA RETARDADA e os comissários de pista de cada linha do Grid de largada devem agitar a bandeira amarela. Os pilotos devem parar os motores das motos e um assistente por piloto pode entrar na Grid de





Confederação Brasileira de Motociclismo

largada. O procedimento de largada será retomado na placa 5 MINUTOS e a distância a percorrer será encurtada em uma volta.

16.9. O piloto que com o seu comportamento no Grid de largada seja responsável por uma LARGADA RETARDADA poderá sofrer em uma das seguintes penalizações: multa; penalização em tempo ou desclassificação.

17. CORRIDA EM PISO MOLHADO OU SECO (“CHUVA” OU “SECA”)

17.1. Toda a corrida é definida como de “Chuva” ou “Seca”. Se nenhuma informação for comunicada a corrida é classificada como “Seca”. A finalidade desta definição é indicar aos pilotos as consequências das alterações das condições meteorológicas durante a corrida.

17.2. Se a corrida for declarada "seca" e durante o decorrer da corrida mudar para chuva, o diretor de prova pode determinar o risco ou não os pilotos e interromper a corrida a qualquer momento.

17.3. Corrida de “Chuva”: geralmente, uma corrida declarada como de “chuva” já começa com condições meteorológicas instáveis ou sob chuva. Não é interrompida por razões atmosféricas e os pilotos que desejem trocar de pneus podem fazê-lo por sua iniciativa. Os treinos e corridas também podem ser definidos como de “chuva” pelo Diretor de prova quando as condições de aderência estiverem impróprias para o uso de pneus com especificações de seco

18. COMPORTAMENTO DURANTE AS SESSÕES DE TREINOS E A CORRIDA

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

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

18.2. Os pilotos têm de conduzir em pista e na via de acesso ao Box (pit-lane) de forma responsável e que não represente perigo aos outros pilotos, elementos das equipes e oficiais de prova.

18.3. Os pilotos só devem utilizar a pista e a via de acesso ao Box (pit-lane). Todavia, se um piloto acidentalmente deixar a pista deve a ela regressar no local onde a deixou, ou então, naquele que os comissários de pista lhe indiquem, ou num local que não lhe traga vantagem. Os comissários de pista podem ajudar um piloto a levantar a moto e a segurá-la enquanto o piloto procede a alguns ajustes ou reparações. Todas as reparações e/ou ajustes devem ser feitos pelos pilotos, sem qualquer ajuda exterior. Os comissários de pista podem auxiliar o piloto a colocar o motor da moto em funcionamento.

18.4. Se um piloto tiver intenção de abandonar a corrida deve colocar a sua moto em uma área segura, de acordo com as instruções dos comissários de pista.





Confederação Brasileira de Motociclismo

18.5. Se um piloto encontrar um problema mecânico que implique o abandono da corrida não deve procurar chegar ao seu Box, mas sim estacionar a moto em local seguro, de acordo com as instruções dos comissários de pista.

18.6. Todos os pilotos que regressem aos seus Box com velocidade reduzida devem utilizar a pista fora das trajetórias ideais e sinalizar o seu andamento lento, levantando um braço.

18.7. É proibido o reabastecimento e a troca de moto durante a corrida. A infração a esta regra incorre na penalização de desclassificação.

18.8. Os pilotos que no pit-lane deixarem o motor da moto desligar podem ser ajudados pelos mecânicos para fazê-la funcionar novamente.

18.9. É proibido transportar na sua moto qualquer outra pessoa, durante o desenrolar da manifestação desportiva (Exceção: transportar outro piloto após a apresentação da bandeira quadriculada ou bandeira vermelha).

18.10. É proibido percorrer qualquer porção da pista e da via de acesso ao Box (pit-lane), com o motor da moto em funcionamento, em sentido contrário àquele que está indicado no Regulamento Particular, a menos que seja feito com a autorização e acompanhamento de um comissário de pista.

18.11. Durante as sessões de treinos e corrida é proibido parar em pista.

18.12. Durante as sessões de treinos é permitido treinar Largadas, quando for seguro fazê-la, mas só na zona compreendida entre a saída do pit-lane e entrada em pista ou após a bandeira quadriculada, na volta de regresso ao Box, em zona determinada pelo Diretor de Prova, fora da linha de trajetória.

18.13. No ato de ultrapassar ou de ser ultrapassado é proibido obstruir o caminho ao outro piloto.

18.14. É proibida a prática de condução Anti-Desportiva.

18.15. Durante os treinos e a corrida uma moto só pode deslocar-se pela sua força motriz, pelos esforços musculares do seu piloto ou pela força da gravidade.

18.16. Um piloto só pode receber ajuda técnica ou reabastecer a moto no seu próprio Box, podendo recorrer à ajuda de seus assistentes.

18.17. Durante o reabastecimento (somente autorizado nas sessões de treinos), o motor tem de estar desligado.

18.18. Nos treinos e na corrida um piloto apenas pode utilizar a moto que verificou em seu nome, nas vitorias técnicas preliminares. A troca de motos entre pilotos é proibida.





Confederação Brasileira de Motociclismo

18.19. A circulação no pit-lane durante toda a manifestação desportiva (sessões de treinos, procedimento de largada e corrida) deve ser efetuada com a máxima precaução e segurança e a uma velocidade máxima instantânea não superior a 40 km/h. O descumprimento desta limitação de velocidade durante os treinos será sancionado da seguinte forma:

- a) Durante as sessões de treinos – perda de cinco posições no grid de largada.
- b) Durante procedimento de largada – largará na última posição do grid de largada .

Quando o excesso de velocidade na via de acesso ao Box (pit-lane) ocorrer durante a corrida será aplicada a penalização tempo.

19. INTERRUÇÃO DE UMA CORRIDA E NOVA LARGADA

19.1. Interrupção de uma corrida

Se o Diretor de prova decidir interromper uma corrida devido a um incidente ou a alterações das condições meteorológicas a bandeira vermelha será exibida na linha de chegada e em todos os postos de comissários de pista e os semáforos apresentarão a luz vermelha. Os pilotos devem diminuir o ritmo e dirigir-se lentamente para o Box.

Os resultados serão tomados no último momento em que o piloto primeiro classificado e todos os outros na mesma volta do primeiro classificado tenham efetuado uma volta completa antes da apresentação da bandeira vermelha.

Exemplo de uma corrida com 10 voltas:

Se a bandeira vermelha for mostrada quando o primeiro classificado estiver na 5ª volta após ter completado a 4ª volta e todos os restantes pilotos ainda não completaram a volta nº 4, o resultado da corrida será com base em 3 voltas completas e a segunda parte da corrida deverá ter 7 voltas.

Exceção. Se a corrida for interrompida durante a última volta, o procedimento seguinte deverá ser aplicado:

- a) A todos os pilotos aos quais foi apresentada a bandeira quadriculada antes da interrupção deverá ser estabelecida uma classificação parcial com base na última volta da corrida.
- b) A todos os pilotos os quais a bandeira quadriculada não foi apresentada antes da interrupção da corrida deverá ser estabelecida uma classificação parcial com base na penúltima volta da corrida.
- c) A classificação final será estabelecida combinando ambas as classificações parciais, com base no princípio nº voltas/tempo.





Confederação Brasileira de Motociclismo

d) No momento em que a bandeira vermelha for mostrada, os pilotos que não estavam competindo ativamente não são classificados.

e) Nos 5 (cinco) minutos seguintes de mostrada a bandeira vermelha, os pilotos que não entrem no pit-lane pilotando suas motos não são classificados.

19.1.1. Se os resultados indicarem que menos de 2 (duas) voltas foram cumpridas tanto pelo primeiro classificado como por todos os outros pilotos na mesma volta, a corrida será considerada como nula. Se não for possível proceder à nova largada, a corrida será cancelada.

19.1.2. Se 2 (duas) voltas ou mais tiverem sido cumpridas pelo primeiro classificado e por todos os outros pilotos na mesma volta, mas menos de 2/3 (dois terços) da distância inicial da corrida arredondada para o número inteiro de voltas, uma segunda parte da corrida terá lugar.

A segunda parte da corrida terá o número de voltas que faltam para cumprir a distância inicialmente prevista para a corrida. Se for impossível recomeçar a corrida a atribuição de pontos na corrida será reduzida a metade.

19.1.3. Se os resultados indicarem que 2/3 (dois terços) ou mais da distância inicial da corrida arredondada para o número inteiro de voltas foram cumpridas pelo primeiro classificado e por todos os outros pilotos na mesma volta, a corrida é considerada como terminada e os pontos da corrida são atribuídos na sua totalidade.

19.2. Nova largada de uma corrida que foi interrompida

19.2.1. O reinício de uma corrida deve ocorrer o mais rapidamente possível. Logo que os pilotos tenham regressado ao Box o Diretor de prova deve anunciar o novo horário do procedimento de largada, caso as condições o permitam.

19.2.2. O procedimento de largada é o procedimento normal com volta de reconhecimento, volta de aquecimento etc.

19.2.3. As condições para uma nova largada são as seguintes:

19.2.3.1. No caso da situação descrita em 19.1.1. (menos de três voltas cumpridas)

- a) Todos os pilotos presentes na primeira linha do Grid de largada podem participar;
- b) As motos podem ser reparadas e o reabastecimento é permitido;
- c) O número de voltas é o mesmo que da corrida inicial;
- d) As posições no Grid de largada são as iniciais.





Confederação Brasileira de Motociclismo

19.2.3.2. No caso da situação descrita em 19.1.2. (três voltas ou mais e menos de 2/3 da distância inicial):

- a) Na segunda parte da corrida só são admitidos os pilotos classificados na primeira parte;
- b) As motos podem ser reparadas e o reabastecimento é permitido;
- c) O número de voltas da segunda parte da corrida é o que falta para cumprir a distância inicialmente prevista para a corrida;
- d) As posições no Grid de largada são estabelecidas com base na classificação da primeira parte;
- e) O resultado final é calculado adicionando o número de voltas efetuado em cada uma das partes e o vencedor será o piloto que tenha cumprido o maior número de voltas. Os pilotos com o mesmo número de voltas são classificados pela soma dos tempos realizados em cada parte. Em caso de igualdade, o desempate será feito pelo resultado da segunda parte.

20. FINAL DA CORRIDA E CLASSIFICAÇÃO

20.1. Quando o piloto que estiver em primeiro lugar tiver percorrido o número de voltas previsto será mostrada a bandeira quadriculada na linha de chegada. Esta bandeira continuará a ser mostrada a todos os outros pilotos.

Depois que a bandeira quadriculada for mostrada ao piloto primeiro classificado mais nenhum piloto pode entrar em pista, devendo, portanto, ser ligada a luz vermelha do semáforo na saída do pit-lane e ou um comissário de pista com uma bandeira vermelha.

Se na última volta e antes da linha de largada um piloto retardatário estiver perto do primeiro classificado, o comissário de pista que está na linha de chegada deverá apresentar a ambos os pilotos e em simultâneo a bandeira quadriculada e a bandeira azul. Isto quer 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 quadriculada.

20.2. Os pilotos são classificados pela ordem da última passagem pela linha de chegada e pelo número de voltas completas efetuadas no circuito.

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

- a) Ter cumprido uma distância igual ou superior a 75% da distância percorrida pelo primeiro classificado (arredondada para o número inteiro por excesso ou defeito, consoante o valor decimal obtido seja igual ou superior a 0,5 ou inferior a este, respectivamente);
- b) Ultrapassar a linha de chegada até 5 (cinco) minutos após a passagem do primeiro classificado, e ter-lhe sido mostrada a bandeira quadriculada na linha de chegada (não conta a passagem pelo pit-lane).





Confederação Brasileira de Motociclismo

c) O piloto deve estar em contato com a moto e com todo o equipamento obrigatório devidamente colocado.

20.4. Se por qualquer razão diferente da mencionada no art. 20.1, o sinal de final de corrida for dado antes de o 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 lhe 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.

20.5. No final da corrida será publicada a classificação oficial, que será publicada depois de terem expirado os prazos para a apresentação de protestos e reclamações e, quando estes existirem, após a sua resolução e a consequente homologação dos resultados pelo Júri.

20.6. Cada evento contará com duas corridas e cada corrida contará para uma etapa do CAMPEONATO BRASILEIRO DE SUPERMOTO 2017. Todas as etapas que ocorrerem no estado de São Paulo valerão também para o CAMPEONATO PAULISTA 2017.

20.7. Serão premiados com troféu os cinco primeiros de cada evento definindo-se a classificação pela soma dos pontos das duas corridas. Os cinco pilotos que somarem o maior número de pontos subirão ao pódio. Em caso de empate, a classificação será pelo resultado da segunda corrida.

21. COMPORTAMENTO DE CHEGADA

21.1. Os cinco primeiros classificados devem, obrigatoriamente, dirigir-se ao pódio, a fim de se proceder à cerimônia, simbólica, de entrega de prêmios e de consagração dos vencedores. Os pilotos que não cumprirem o procedimento serão penalizados conforme art 6.1 do Regulamento Desportivo.

22. PARQUE FECHADO

22.1. Imediatamente após o final da corrida, todos os pilotos que terminaram a corrida têm de, obrigatoriamente, conduzir as suas motos para o Parque Fechado. A não entrada em Parque Fechado implica na aplicação da penalização de desclassificação.

22.2. Durante um período de tempo nunca inferior a 30 (trinta) minutos as motos ficarão à disposição dos Comissários Técnicos. As motos só podem ser retiradas de Parque Fechado com autorização do Júri. A violação desta regra implica a aplicação da penalização de desclassificação.

22.3. Qualquer moto classificada que seja incapaz de alcançar o Parque Fechado pelos seus próprios meios será colocada debaixo do cuidado dos comissários de pista, os quais devem levar a moto para o Parque Fechado.





Confederação Brasileira de Motociclismo

22.4. A entrada no Parque Fechado está reservada ao Diretor de prova, aos membros do Júri e aos comissários responsáveis pelo Parque Fechado. Se houver necessidade de alguém não mencionado no período anterior entrar no Parque Fechado é necessária ter a autorização do Diretor de prova.

23. PROTESTOS E RECLAMAÇÕES

23.1. Protestos sobre motos

23.1.1. Até 30 (trinta) minutos após a publicação dos resultados provisórios e estando as motos no Parque Fechado, um concorrente pode apresentar por escrito e dirigido ao Diretor de prova o protesto sobre áreas da moto de outro piloto. O protesto deve ser acompanhado de um depósito caução de R\$ 1.000,00(mil reais) por item da moto sob protesto.

23.1.2. O protesto só pode incidir sobre as seguintes áreas da moto: ciclística; motor (inclui a caixa de câmbio); e parte elétrica e eletrônica.

23.1.3. Ao apresentar o protesto, a moto do concorrente protestante será automaticamente verificada nos mesmos itens do protestado.

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

23.1.5. As partes envolvidas num protesto (o protestante e o protestado) podem assistir às vistorias técnicas da moto da outra parte, só podendo se manifestar quando a verificação técnica estiver concluída.

23.1.6. Se os resultados da verificação técnica vierem a dar razão ao protestante, o depósito caução por ele entregue será devolvido, caso sua reclamação não proceder, 50% do valor do protesto vai para o protestado e os outros 50% para a organização do evento.

23.2. Reclamações sobre classificações.

Até 30 (trinta) minutos após a publicação dos resultados provisórios um concorrente pode apresentar por escrito e dirigido ao Diretor de Prova a reclamação sobre uma classificação. Esta reclamação deve ser acompanhada de um depósito caução de R\$ 1.000,00 (mil reais), que será devolvido se vier a ser dada razão ao reclamante.

23.2.1. Exceções de reclamação

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





Confederação Brasileira de Motociclismo

- a) Falsa largada;
- b) Excesso de velocidade no pit-lane;
- c) Desclassificação por bandeira preta ou da bandeira preta com círculo laranja.

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 na Secretaria da CBM, dirigido ao Tribunal de Justiça Desportiva da CBM, até 5 (cinco) dias úteis após a publicação dos resultados oficiais.

25. PONTUAÇÕES

Em cada corrida são atribuídos pontos aos pilotos classificados segundo a seguinte tabela:

1º 25 pontos; 2º 22 pontos ; 3º 20 pontos; 4º 18 pontos ; 5º 16 pontos; 6º 14 pontos; 7º 12 pontos; 8º 10 pontos; 9º 8 pontos; 10º 6 pontos; 11º 5 pontos; 12º 4 pontos; 13º 3 pontos 14º 2 pontos; 15º 1 ponto.

Será atribuído 1 ponto extra ao piloto que realizar a Pole Position da categoria em cada evento.

Será atribuído 1 ponto extra a cada etapa ao piloto que realizar a volta mais rápida na corrida.

26. INSTRUÇÕES E COMUNICADOS AOS CONCORRENTES

Todas as instruções, comunicados, resultados e classificações referentes a uma manifestação desportiva devem ser fixados no quadro oficial da prova. A colocação destes documentos no quadro oficial da prova, com a respectiva hora e data de fixação, fará prova da sua divulgação.

Qualquer decisão do Júri e/ou do Diretor de prova dirigida a um concorrente terá que ser comunicada por escrito em impresso perfeitamente identificado pelos logotipos da CBM bem como pela colocação dos diversos elementos de identificação da manifestação desportiva tal como data, hora e respectivas assinaturas.

O concorrente (ou o seu representante) deverá estar localizável durante toda a duração da manifestação desportiva e só abandonar o circuito após a publicação das classificações oficiais.

27. SISTEMA DE CRONOMETRAGEM

27.1. Nas sessões de treinos e corrida deve ser utilizado um sistema eletrônico de cronometragem, o registro de tomada de tempos (início e final) não pode ser comandado manualmente.

27.2. O sistema de cronometragem deve utilizar transponder.





Confederação Brasileira de Motociclismo

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

27.4. Cada piloto tem que utilizar nas sessões de treinos e corridas, um transponder distribuído pela entidade organizadora ou transponder próprio.

27.5. O transponder será fixado na moto no decurso das vistorias técnicas.

27.6. O concorrente ou piloto é obrigado a devolver o transponder em perfeito estado de conservação, mesmo em caso de acidente ou avaria técnica na moto que impossibilite o piloto de chegar ao final da prova, a entrega tem que ser o mais breve possível.

27.7. Os pilotos que utilizem transponder próprio (modelo referido acima) devem durante as vistorias documentais informarem a entidade organizadora do seu número de identificação para que o mesmo possa ser registrado no sistema de cronometragem.

27.8. Qualquer deficiência verificada num transponder próprio não poderá ser imputada à entidade organizadora, assumindo o piloto as consequências resultantes do seu mau funcionamento.

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

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

27.11. A verificação da correta colocação do suporte do transponder é da responsabilidade do Comissário Técnico durante as vistorias técnicas preliminares. Contudo, a colocação do transponder é da responsabilidade do piloto.

28. CREDENCIAIS DE ACESSO

28.1. Um piloto inscrito em uma manifestação desportiva, terá direito a, pelo menos, 5 (cinco) credenciais de identificação pessoal – 1(uma) de Piloto, 2 (duas) Mecânicos, 2(duas) Convidado de Box, 1 (uma) credenciais de veículos.

29. DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

O presente regulamento foi elaborado pela Comissão Técnica Desportiva da Confederação Brasileira de Motociclismo - CBM, tendo como base todas as manifestações desportivas nacionais e internacionais e procurando exercer com disciplina e coerência as normas para esta modalidade, toda e qualquer dúvida que possa existir durante as competições com





Confederação Brasileira de Motociclismo

referência a este regulamento será resolvida e decidida por esta comissão, e entrará em vigor na data de sua homologação, revogada as disposições em contrário.

Homologam o presente Regulamento para exercício a partir de 20 de fevereiro de 2017.

GILSON ROMANI

Comissário Técnico Desportivo da FIM

CARLOS AUGUSTO SENISE JR.

Diretor de Supermoto da CBM

ANEXO A

REGULAMENTO TÉCNICO ESPECÍFICO DAS CATEGORIAS

Índice

1. REGULAMENTO TÉCNICO ESPECÍFICO CATEGORIA SUPERMOTO

1.1. Motocicletas e classe;

1.2. Partes;

1.3. Informações Complementares;

2. REGULAMENTO TÉCNICO ESPECÍFICO CATEGORIA STREET 250

2.1. Motor - Seus complementos e ramificações;

2. 2. Partes;

2.3. Informações Complementares;

2.4. Relação das Motocicletas admitidas;

3 REGULAMENTO TÉCNICO ESPECÍFICO CATEGORIA SPEED 300

3. 1. Motor - Seus complementos e ramificações;

3. 2. Partes;

3. 3. Informações Complementares;





Confederação Brasileira de Motociclismo

3.4. Relação das Motocicletas admitidas;

REGULAMENTO TÉCNICO ESPECÍFICO CATEGORIA SUPERMOTO

1. MOTOCICLETAS E CLASSES

As motocicletas estão divididas em categorias que devem ser observadas para todos os eventos. É permitido no máximo, 2 (duas) motos para cada piloto. Os pilotos podem trocar de motocicleta durante os treinos e entre as baterias, porém devem efetuar a troca dentro do Box de modo que nunca tenham 2 (duas) motocicletas do mesmo piloto dentro do circuito ao mesmo tempo. As categorias apenas serão disponibilizadas se tiver no mínimo 6 inscrições anuais. Se não, terão que se adequar ao regulamento da categoria mais próxima. As classes reconhecidas para o Supermoto são as seguintes:

1.1. SM1

1.1.1. Aberta a motocicletas Enduro/Motocross especiais para prática do esporte de 250cc 2t até 300cc 2t; ou de 450cc 4t até 510cc 4t, com preparação livre.

1.1.2. Obrigatório uso de aro 17" ou inferior.

1.1.3. O limite de tolerância da cilindrada será de 2%. O motor poderá ser preparado, porém, sem alteração da cilindrada original da moto.

1.1.4. A potencia máxima na roda permitida é de 65,00whp, sem tolerância, medida no dinamômetro Dynotron conforme norma SAEJ 1349.

1.2. SM1 STOCK

1.2.1. Aberta à motocicletas Enduro/Motocross especiais para prática do esporte de 250cc 2t até 300cc 2t; ou de 450cc 4t até 510cc 4t.

1.2.2. É permitido apenas: Troca de rodas para Aro 17" ou inferior, sistema de freios, embreagem antiblocante e escape.

1.2.3. É obrigatório manter peças originais como, mesas, bengalas, amortecedor traseiro e balança. É proibido o uso de controle de tração e quick shifter.

1.2.4. O limite de tolerância da cilindrada será de 2%.

1.2.5. A potencia máxima na roda permitida é de 65,00whp, sem tolerância, medida no dinamômetro Dynotron conforme norma SAEJ 1349.

1.3. SM2

1.3.1. Aberta à motocicletas enduro/MotoCross especiais para a pratica do esporte de 125cc 2t ou 250cc 4t.





Confederação Brasileira de Motociclismo

1.3.2. Preparação livre.

1.3.3. Fica permitido o uso dos aros originais do modelo da moto. O limite de tolerância da cilindrada será de 2%.

1.3.4. A potencia máxima na roda permitida é de 40,00whp, sem tolerância, medida no dinamômetro Dynotron conforme norma SAEJ 1349.

1.4. SM3

1.4.1. Aberta a motocicletas de até 250cc 4t homologadas pela CBM de fabricação nacional com no mínimo de 100 motocicletas comercializadas em território nacional.

1.4.2. O limite de tolerância da cilindrada será de 2%, (XR200/CRF230 Limite 233cc) (XR250/LANDER Limite 255cc).

1.4.3. O uso de suspensão invertida é permitido apenas para modelos de fábrica.

1.4.4. A potência máxima na roda permitida é de 20,00whp, sem tolerância, medida no dinamômetro Dynotron conforme norma SAEJ 1349.

1.5. SM3 PRO

1.5.1. Aberta à motocicletas trail, de 125 à 200cc 2t ou de 250 à 300cc 4T, homologadas pela CBM de fabricação nacional com mais de 100 unidades comercializadas em território nacional.

1.5.2. Preparação do motor é livre.

1.5.3. O uso de suspensão invertida é apenas permitido para modelos de fábrica.

1.5.4. Chassi, Motor, balança, suspensão dianteira e amortecedor traseiro obrigatórios do modelo da moto.

1.5.5. A potencia máxima na roda permitida é de 25,00whp para as motocicletas de 230cc e de 30,00whp para as motocicletas tornado, XER e lander, sem tolerância, medida no dinamômetro Dynotron conforme norma SAEJ 1349.

1.5.5. Essa categoria somente será disponibilizada se tiver ao menos 6 inscrições anuais.

1.6. SM4 Over 40

1.6.1. Aberta à motocicletas Enduro/Motocross especiais para prática do esporte de 125cc 2t até 300cc 2t; ou de 250cc 4t até 510cc 4t.

1.6.2. Obrigatório uso de aro 17" ou inferior.





Confederação Brasileira de Motociclismo

1.6.3. Uma motocicleta poderá ser usada por mais de um piloto em baterias diferentes, para tanto os pilotos deverão estar inscrito nas duas categorias, manter o número de cada piloto e informar por escrito a direção de prova.

1.6.4. A potencia máxima na roda permitida é de 65,00whp, sem tolerância, medida no dinamômetro Dynotron conforme norma SAEJ 1349.

1.7. Bikers

1.7.1. Aberta à motocicletas Enduro/Motocross, especiais para prática do esporte, de até 125 á 250cc 2t ou 250cc à 510 cc 4t.

1.7.2. O limite de tolerância da cilindrada será de 2% .

1.7.3. As motos 250cc e 450/510cc largarão juntas e terão classificação separadas.

1.7.4. A potencia máxima na roda permitida é de 65,00whp, sem tolerância, medida no dinamômetro Dynotron conforme norma SAEJ 1349.

1.8. Bikers Pró (Categoria Suprimida)

1.9. SMF (Categoria Suprimida)

2. PARTES

2.1. MOTOR

2.1.1. Na classe SM3 Pró a cilindrada poderá ser alterada.

2.1.2. Nas demais categorias o motor poderá ser preparado sem alteração da cilindrada original da moto.

2.1.3. Na classe SM1 Stock a preparação do motor pode ser feita mantendo as peças originais ou usando peças paralelas com as características de fabrica originais do modelo.

2.2. COMBUSTÍVEL

2.2.1. Serão admitidas as motocicletas que forem abastecidas tanto com Gasolina, quanto com Etanol. Caso não seja fornecido pela organização, o combustível obrigatoriamente deverá ser adquirido em postos de atendimento comum enquadrados nas normas da ANP. É vetado o uso de qualquer combustível que não seja comercializado em postos de atendimento convencionais;

2.3. NUMERAL

2.3.1. Será obrigatório o numero da moto legível no plate dianteiro como nas duas laterais da moto. As cores dos números serão específicos por categoria;

2.3.1.1. SM 1 - Fundo branco com numero preto





Confederação Brasileira de Motociclismo

2.3.1.2. SM 1 Stock - Fundo preto com numero branco

2.3.1.3. SM 2 - Fundo preto com numero branco

2.3.1.4. SM 3 - Fundo preto numero branco

2.3.1.5. SM 3 Pro - Fundo branco numero preto

2.3.1.6. SM4 - Fundo Amarelo numero branco

2.3.1.7. Bikers - Fundo preto numero branco

2.4. Adequações de Segurança

2.4.1. Por razões de segurança dos participantes, todas as motos devem atender as seguintes exigências e adequações técnicas:

2.4.2. Bujão e Filtro de óleo lacrados;

2.4.3. Tampa do óleo lacrada;

2.4.4. Numerais visíveis e em destaque em relação à cor da moto;

2.4.5. Batente da mesa (limitador de esterço);

2.4.6. Manutenção da Tampa do Pinhão obrigatória, apenas seu desgaste a fim de permitir o encaixe de certas pedaleiras fica permitido. A remoção da tampa é proibida.

2.5. Adesivos

2.5.1. Todas as motocicletas da categoria ficam obrigadas a usar os adesivos da vistoria que forem fornecidos pela Organização.

2.6. Pedaleiras

2.6.1. A escolha das pedaleiras é livre, desde que revestidas de material plástico ou similar. É obrigatório o uso de Sliders nos eixos das rodas dianteira e traseira.

2.7. Manoplas / Manetes

2.7.1. Conjunto de manoplas e manetes é livre desde que suas extremidades sejam arredondadas.

2.8. Punho

2.8.1. Punho, seu curso e demais características é de livre escolha;

2.9. Relação





Confederação Brasileira de Motociclismo

2.9.1. O conjunto de relação, coroa, corrente e pinhão é livre. Cabe ao piloto a escolha por marca, tamanho e modelo;

2.10. Guidão e mesa

2.10.1. O conjunto guidão/mesa poderá ser alterado desde que seja resguardada a segurança do piloto, podendo ser analisado pela organização do evento.

2.11. Corta Corrente

2.11.1. Seu uso é obrigatório, porém pode ser substituído por sistema similar. Deverá estar em funcionamento.

3. INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES

3.1. Telemetria

3.1.1. Não é permitida a instalação e uso de equipamentos de telemetria nas motocicletas;

3.1.2. Informações não poderão ser transmitidas da ou para a motocicleta enquanto em movimento.

3.2. Circuito de Carga

3.2.1. O circuito de carga (magneto, estator do alternador, regulador / retificador de voltagem e bateria), obrigatoriamente, deve estar em pleno funcionamento. A motocicleta que originalmente contém motor de partida deverá funcionar na partida elétrica ao final da prova. A bateria é de uso obrigatório quando se trata de uma moto com partida elétrica, porém é de livre escolha, desde que do tipo SELADA (sem manutenção). Pode ser posicionada em local de livre escolha.

3.3. Chassi:

3.3.1. O chassi é de livre preparação, desde que sejam mantidas as condições mínimas de segurança para o piloto. O mesmo será analisado e julgado pelo vistoriador técnico;

3.3.2. É obrigatório o uso de protetor fixado à balança, posicionado de modo a cobrir a entrada da corrente de transmissão nos dentes da coroa da transmissão final de modo a evitar qualquer contato com o piloto em caso de acidente;

3.3.3. Todo chassi, obrigatoriamente, deverá manter a numeração original do fabricante, aparente e legível, será permitido chassi arrematados em leilões, mantendo os quatro últimos números, deverá ser apresentado nota fiscal original do leiloeiro;

3.3.4. É vetado o uso de mantas nos coletores de escape, que contenham qualquer quantidade de amianto.

REGULAMENTO TÉCNICO ESPECÍFICO





Confederação Brasileira de Motociclismo

O regulamento técnico específico de cada categoria se sobrepõe ao texto do Regulamento Técnico Geral.

CATEGORIA STREET 250

Esta categoria é aberta para as motocicletas que estejam relacionadas nesse regulamento Street 250cc (Respeitando a cilindrada original do modelo, com tolerância de 6cc digito até 256 cilindradas), originalmente fabricadas para uso em vias públicas. A Organização se reserva o direito de vistoriar a qualquer momento os itens abaixo, a fim de apurar qualquer indício de irregularidade.

Preparação - A preparação para esta categoria é livre, desde que se enquadrem nos padrões neste estipulado. Eventuais dúvidas com relação a este devem ser enviadas por escrito a organização com o texto "Regulamento Técnico" no campo assunto. Tais questões serão avaliadas e posteriormente respondidas. Lembrando que ainda assim, eventuais impasses serão avaliados e eventualmente julgados por uma comissão formada pelo júri da Prova.

1. MOTOR - SEUS COMPLEMENTOS E RAMIFICAÇÕES

1.1. A preparação do motor.

1.1.1. Comando de Válvula – Original podendo ser enquadrado (reposicionamento da engrenagem);

1.1.2. Válvula diâmetro original podendo ser trabalhadas. Ângulos de Válvula – Livre;

1.1.3. Cabeçote, Dutos e demais – Livre;

1.1.4. Cambio original do modelo;

1.1.5. Virabrequim – Livre;

1.1.6. Carcaça do Motor – De livre preparação;

1.1.7. Vela – Livre;

1.1.8. Óleo do Motor – Livre Escolha;

1.1.9. Pistão – De livre escolha, desde que não ultrapasse o limite de cilindrada;

1.1.10. Embreagem original - Disco, separadores e molas Livre;

1.1.11. CDI/Ignição – Original.

1.1.12. Caixa de filtro de Ar – De Livre preparação e escolha, podendo ser retirado completamente o original.

2. PARTES





Confederação Brasileira de Motociclismo

2.1. SISTEMA DE FREIOS

2.1.1. O sistema de freios é de livre escolha desde que sejam aprovados na vistoria de segurança

2.1.2. Pinças – Livres;

2.1.3. Cilindro Mestre – Livre;

2.1.4. Discos – Livres;

2.1.5. Pastilhas – São de livre escolha, desde que se encaixem perfeitamente à pinça e discos escolhidos, não havendo risco de segurança.

2.2. SUSPENSÃO

2.2.1. DIANTEIRA - Seu preparo é livre, porém deverão permanecer os Tubos originais;

2.2.2. TRASEIRA – Preparação livre do amortecedor original.

2.3. SISTEMA DE ESCAPE

2.3.1. O sistema de escape está liberado para a troca desde o coletor de até a ponteira, ficando a cargo do piloto optar pelo conjunto que melhor lhe servir. A extremidade da ponteira do escapamento não poderá ultrapassar a linha perpendicular tangente à banda de rodagem do pneu traseiro;

2.4. CARBURAÇÃO/INJEÇÃO DE COMBUSTÍVEL

2.4.1. O sistema de Carburção ou injeção de combustível o corpo deverá permanecer original, podendo ser modificadas as peças internas, tais como; agulha, gicle, boia, pistonete, bico injetor etc. É permitido reprogramador do sistema de injeção.

2.5. NUMERAL

2.5.1. Deverá estar visível em, no mínimo, duas partes da moto;

2.5.2. Caso o número frontal não possa ser posicionado de forma centralizada, deve obrigatoriamente ficar posicionado do mesmo lado da torre de direção de provas de forma que possibilite sua visualização durante a passagem da motocicleta pela reta dos boxes;

2.6. RODAS

2.6.1. As rodas devem ser mantidas originais, porém, é livre a escolha dos rolamentos e retentores, desde que mantendo o padrão original homologado pelo fabricante;

2.7. PEDALEIRAS





Confederação Brasileira de Motociclismo

2.7.1. A escolha das pedaleiras é livre, desde que revestidas de material plástico ou similar. É obrigatório o uso de Sliders nos eixos das rodas dianteira e traseira;

2.8. MANOPLAS / MANETES

2.8.1. Conjunto de manoplas e manetes é livre desde que suas extremidades sejam arredondadas;

2.9. PUNHO

2.9.1. Punho, seu curso e demais características é de livre escolha;

2.10. RELAÇÃO

2.10.1. O conjunto de relação, coroa, corrente e pinhão é livre. Cabe ao piloto a escolha por marca, tamanho e modelo;

2.11. GUIDÃO E MESA

2.11.1. O conjunto guidão/mesa poderá ser alterado desde que seja resguardada a segurança do piloto, podendo ser analisado pela organização do evento;

2.12. COMBUSTÍVEL

2.12.1. Serão admitidas as motocicletas que forem abastecidas tanto com Gasolina, quanto com Etanol. Caso não seja fornecido pela organização, o combustível obrigatoriamente deverá ser adquirido em postos de atendimento comum enquadrados nas normas da ANP. É vetado o uso de qualquer combustível que não seja comercializado em postos de atendimento convencionais;

2.13. CORTA CORRENTE

2.13.1. Seu uso é obrigatório, porém pode ser substituído por sistema similar. Deverá estar em funcionamento;

3. PNEUS

3.1. Serão permitidos somente pneus DOT;

3.2. Cada piloto somente poderá participar das atividades, uma vez superada a vistoria técnica de segurança, a qual entre outros itens observará as condições dos pneus e sua devida homologação;

4. ADEQUAÇÕES DE SEGURANÇA

4.1. Por razões de segurança dos participantes, todas as motos devem atender as seguintes exigências e adequações técnicas;

4.2. Bujão e Filtro de óleo lacrados;





Confederação Brasileira de Motociclismo

4.3. Tampa do óleo lacrada;

4.4. Numerais visíveis e em destaque em relação à cor da moto;

4.5. Batente da mesa (limitador de esterço);

4.6. Manutenção da Tampa do Pinhão obrigatória, apenas seu desgaste a fim de permitir o encaixe de certas pedaleiras fica permitido. A remoção da tampa é proibida;

5. ADESIVOS

5.1. Todas as motocicletas da categoria ficam obrigadas a usar os adesivos da vistoria que forem fornecidos pela Organização;

6. TANQUES DE COMBUSTÍVEL

6.1. A tampa do tanque de combustível pode ser substituída por modelo que garanta vedação;

6.2. O tanque deverá ser do modelo original e deverá ter a mesma capacidade do modelo originalmente homologado pelo fabricante;

6.3. Válvulas do tipo sem retorno podem ser intercaladas nas mangueiras de respiro;

6.4. Não será permitido nenhum tipo de reservatório de combustível adicional, apenas o tanque original da motocicleta;

7. CARTER E TAMPAS DO MOTOR

7.1. Tampas do motor expostas podem ser substituídas por outras feitas especificamente para competição, desde que apresentem resistência à impactos e abrasão maior ou equivalente às tampas originais. Tal resistência é geralmente declarada pelo fabricante e as referidas tampas deverão ser vistoriadas e aprovadas pelo Vistoriador técnico em função da organização;

7.2. Tampas do motor expostas podem ser protegidas por capas protetoras que reproduzam o formato original da parte coberta. A fixação das referidas proteções será feita no mínimo em dois pontos por parafusos travados com arame;

7.3. Bujões, tampas de abastecimento de óleos, filtros de óleo externos assim como todos os parafusos de fixação dos circuitos externos de lubrificação e arrefecimento deverão estar travados. ATENÇÃO – PILOTOS que provoquem vazamento de fluido ou óleo em pista, por razões quaisquer que não seja a explosão do motor, ou acidente, (ou seja, negligencia mecânica ou agravamentos diversos de risco) serão severamente punidos;

8. INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES

8.1. Telemetria





Confederação Brasileira de Motociclismo

- 8.1.1. Não é permitida a instalação e uso de equipamentos de telemetria nas motocicletas;
- 8.1.2. Informações não poderão ser transmitidas da ou para a motocicleta enquanto em movimento;

8.2. Circuito de Carga

8.2.1. O circuito de carga (magneto, estator do alternador, regulador / retificador de voltagem e bateria), obrigatoriamente, deve estar em pleno funcionamento. A motocicleta deverá funcionar na partida elétrica ao final da prova. A bateria é de uso obrigatório, porém é de livre escolha, desde que do tipo SELADA (sem manutenção). Pode ser posicionada em local de livre escolha;

8.3. Chassi

8.3.1. O chassi é de livre preparação, desde que sejam mantidas as condições mínimas de segurança para o piloto. O mesmo será analisado e julgado pelo vistoriador técnico;

8.3.2. Não é permitido retirar ou anular os coxins do conjunto do flange (suporte da coroa) de transmissão da roda traseira;

8.3.3. É obrigatório o uso de protetor fixado à balança posicionado de modo a cobrir a entrada da corrente de transmissão nos dentes da coroa da transmissão final de modo a evitar qualquer contato com o piloto em caso de acidente;

8.3.4. Todo chassi, obrigatoriamente, deverá manter a numeração original do fabricante, aparente e legível, será permitido chassi arrematados em leilões, mantendo os quatro últimos números, deverá ser apresentado nota fiscal original do leiloeiro;

8.4. Painel de instrumentos

8.4.1. O painel de instrumentos original pode ser retirado ou substituído;

8.5. Proibições

8.5.1. É vetado o uso de mantas nos coletores de escape, que contenham qualquer quantidade de amianto;

8.5.2. Eixos de rodas e porcas fabricados de alumínio ou de titânio são de uso PROIBIDO;

9. RELAÇÃO DAS MOTOCICLETAS ADMITIDAS E HOMOLOGADAS PELA CBM

9.1. Honda CBX 250 Twister, Honda CBR 250, Honda CB 250 Twister, Yamaha Fazer 250, Kawasaki Ninja 250, Kasinski Comet 250, Dafra Next 250;

REGULAMENTO TÉCNICO ESPECÍFICO CATEGORIA SPEED 300

O Regulamento técnico específico de cada categoria se sobrepõe ao texto do Regulamento Técnico Geral. Esta categoria é aberta para motocicletas entre 300 e 321cc (Respeitando a





Confederação Brasileira de Motociclismo

cilindrada original do modelo que será inscrito), originalmente fabricadas para uso em vias públicas.

A Organização se reserva o direito de vistoriar a qualquer momento os itens abaixo, a fim de apurar qualquer indício de irregularidade.

Preparação - A preparação para esta categoria é restrita, devendo se enquadrar nos padrões neste estipulados.

Eventuais dúvidas com relação à este devem ser enviadas por escrito a organização com o texto "Regulamento Técnico" no campo assunto. Tais questões serão avaliadas e posteriormente respondidas.

Eventuais impasses serão avaliados e eventualmente julgados por uma comissão formada pelo júri da Prova.

1. MOTOR - SEUS COMPLEMENTOS E RAMIFICAÇÕES

1.1. A preparação do motor é totalmente restrita;

1.2. Cabeçote, Dutos e demais – original;

1.3. Juntas do motor – original;

1.4. Virabrequim – original;

1.5. Carcaça do Motor – original;

1.6. Vela – Livre;

1.7. Óleo do Motor – Livre Escolha ;

1.8. Pistão – original;

1.9. Embreagem - original;

1.10. ECU-ECM Central - original;

1.11. Sistema de Admissão de Ar – original, podendo ser substituído ou retirado o elemento filtrante, a tampa do filtro de ar deverá ser mantida e fixada como original de fábrica.

2. PARTES

2.1. SISTEMA DE FREIOS

2.2. O sistema de freios original do modelo;

2.2.1. Pinças – original;

2.2.2. Cilindro Mestre – original;





Confederação Brasileira de Motociclismo

2.2.3. Discos – medida original;

2.2.4. Pastilhas – São de livre escolha, desde que se encaixem perfeitamente à pinça e discos escolhidos, não havendo risco de segurança;

2.2.5. Mangueiras de freio – podem ser substituídas por aeroquipes (mangueira flexível de aço de alta pressão).

2.3. SUSPENSÃO

2.3.1. DIANTEIRA - Seu preparo é livre, porém deverão permanecer os Tubos originais;

2.3.2. TRASEIRA - Preparação livre;

2.4. SISTEMA DE ESCAPE

2.4.1. O sistema de escape está liberado para a troca desde o coletor de até a ponteira, ficando a cargo do piloto optar pelo conjunto que melhor lhe servir. A extremidade da ponteira do escapamento não poderá ultrapassar a linha perpendicular tangente à banda de rodagem do pneu traseiro;

2.5. INJEÇÃO DE COMBUSTÍVEL

2.5.1. O sistema de injeção de combustível deverá permanecer original;

2.6. ELEMENTO DE FILTRO DE AR

2.6.1. Fica permitida a substituição e ou remoção do elemento filtrante por completo;

2.7. CARENAGEM

2.7.1. O conjunto de carenagem é de livre escolha, sendo obrigatório compartimento de retenção inferior (Spoiler) com capacidade mínima de 2 Litros. Devendo este ter NO MÍNIMO duas aberturas inferiores que devem conter tampas que deverão ser removidas em caso de chuva;

2.8. NUMERAL

2.8.1. Deverá estar visível em, no mínimo, duas partes da moto. Um conjunto de numerais na carenagem frontal e outro conjunto na carenagem traseira. Serão vistoriados na vistoria de segurança;

2.8.2. Caso o número frontal não possa ser posicionado de forma centralizada, deve obrigatoriamente ficar posicionado do mesmo lado da torre de direção de provas de forma que possibilite sua visualização durante a passagem da motocicleta pela reta dos boxes;

2.8.3. Não é permitido fixar o numeral na bolha;

2.9. BOLHA





Confederação Brasileira de Motociclismo

2.9.1. A bolha poderá ser alterada por qualquer modelo 100% transparente;

2.10. RODAS

2.10.1. As rodas devem ser mantidas originais, porém, é livre a escolha dos rolamentos e retentores, desde que mantendo o padrão original homologado pelo fabricante. É proibido aliviá-las.

2.11. PEDALEIRAS

2.11.1. A escolha das pedaleiras é livre, desde que suas extremidades são revestidas de material plástico ou similar(ex: tecnil, nylon). É obrigatório o uso de Sliders nos eixos das rodas dianteira e traseira.

2.12. MANOPLAS / MANETES

2.12.1. O conjunto de manoplas e manetes é livre;

2.13. PUNHO

2.13.1. O punho, seu curso e demais características é de livre escolha desde que seu retorno seja livre;

2.14. RELAÇÃO

2.14.1. O conjunto de relação, coroa, corrente e pinhão é livre. Cabe ao piloto a escolha por marca, tamanho e modelo;

2.15. GUIDÃO E MESA

2.15.1. O conjunto guidão/mesa poderá ser alterado desde que seja resguardada a segurança do piloto, podendo ser analisado pela organização do evento;

2.16. COMBUSTÍVEL

2.16.1. Serão admitidas as motocicletas que forem abastecidas tanto com Gasolina, quanto com Etanol. Caso não seja fornecido pela organização, o combustível obrigatoriamente deverá ser adquirido em postos de atendimento comum enquadrados nas normas da ANP. É vetado o uso de qualquer combustível que não seja comercializado em postos de atendimento convencionais;

2.17. CORTA CORRENTE

Seu uso é obrigatório, porém pode ser substituído por sistema similar. Deverá estar em funcionamento;

3.PNEUS

3.1. Serão permitidos somente pneus tipo DOT;





Confederação Brasileira de Motociclismo

3.2. Serão aceitos pneus de modelos e medidas indicadas pela Organização;

3.3. Cada piloto somente poderá participar das atividades, uma vez superada a vistoria técnica de segurança, a qual entre outros itens observará as condições dos pneus e sua devida homologação e marcação;

4. ADEQUAÇÕES DE SEGURANÇA

4.1. Por razões de segurança dos participantes, todas as motos devem atender as seguintes exigências e adequações técnicas;

4.1.1. Bujão e Filtro de óleo lacrados;

4.1.2. Tampa de abastecimento de óleo lacrada;

4.1.3. Numerais visíveis e em destaque em relação à cor de fundo;

4.1.4. Spoiler fechado, com furos e tampões removíveis;

4.1.5. Batente da mesa (limitador de esterço);

4.1.6. Manutenção da Tampa do Pinhão obrigatória, apenas seu desgaste a fim de permitir o encaixe de certas pedaleiras fica permitido. A remoção da tampa é proibida;

5. ADESIVOS

5.1. Todas as motocicletas da categoria ficam obrigadas a usar os adesivos que forem fornecidos pela Organização;

5.2. Estes deverão ser colocados nas duas laterais do para-lama dianteiro, nas duas laterais da carenagem e nas duas laterais da balança;

6. TANQUES DE COMBUSTÍVEL

6.1. A tampa do tanque de combustível pode ser substituída por modelo que garanta vedação;

6.2. Não é permitido uso de respiros no tanque que não os originais homologados pelo fabricante;

6.3. O tanque deverá ser do modelo original e deverá ter a mesma capacidade do modelo originalmente homologado pelo fabricante;

6.4. Válvulas do tipo sem retorno podem ser intercaladas nas mangueiras de respiro;

6.5. Não será permitido nenhum tipo de reservatório de combustível adicional, apenas o tanque original da motocicleta;

7. CARTER E TAMPAS DO MOTOR





Confederação Brasileira de Motociclismo

7.1. Tampas do motor expostas podem ser substituídas por outras feitas especificamente para competição, desde que apresentem resistência à impactos e abrasão maior ou equivalente às tampas originais. Tal resistência é geralmente declarada pelo fabricante e as referidas tampas deverão ser vistoriadas e aprovadas pelo Vistoriador técnico em função da organização;

7.2. Tampas do motor expostas podem ser protegidas por capas protetoras que reproduzam o formato original da parte coberta. A fixação das referidas proteções será feita no mínimo em dois pontos por parafusos travados com arame;

7.3. Bujões, tampas de abastecimento de óleos, filtros de óleo externos assim como todos os parafusos de fixação dos circuitos externos de lubrificação e arrefecimento deverão estar travados. ATENÇÃO – PILOTOS que provoquem vazamento de fluido ou óleo em pista, por razões quaisquer que não seja a explosão do motor ou acidente, (ou seja, negligencia mecânica ou agravamentos diversos de risco) serão severamente punidos;

8. INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES

8.1. Telemetria

8.1.1. Não é permitida a instalação e uso de equipamentos de telemetria nas motocicletas;

8.1.2. Informações não poderão ser transmitidas da ou para a motocicleta enquanto em movimento;

8.2. Circuito de Carga

8.2.1. O circuito de carga (magneto, estator do alternador, regulador / retificador de voltagem e bateria), obrigatoriamente, deve estar em pleno funcionamento. A motocicleta deverá funcionar na partida elétrica ao final da prova. A bateria é de uso obrigatório, porém é de livre escolha, desde que do tipo SELADA (sem manutenção);

8.2.2. Pode ser posicionada em local de livre escolha;

8.3. Chassi

8.3.1. O chassi é de livre preparação, desde que sejam mantidas as condições mínimas de segurança para o piloto. O mesmo será analisado e julgado pelo vistoriador técnico;

8.3.2. Não é permitido retirar ou anular os coxins do conjunto do flange (suporte da coroa) de transmissão da roda traseira;

8.3.3. É obrigatório o uso de protetor fixado à balança posicionado de modo a cobrir a entrada da corrente de transmissão nos dentes da coroa da transmissão final de modo a evitar qualquer contato com o piloto em caso de acidente;

8.3.4. Todo chassi, obrigatoriamente, deverá manter a numeração original do fabricante, aparente e legível;





Confederação Brasileira de Motociclismo

8.3.5. Os suportes originais do motor devem oferecer segurança;

8.4. Painel de instrumentos

8.4.1. O painel de instrumentos original pode ser retirado ou substituído sendo obrigatória a presença do conta-giros e luz de neutro;

8.4.2. Em caso de optar pelo uso do painel original, o velocímetro obrigatoriamente deve ser anulado (tampado) do painel de instrumentos;

8.5. Proibições

8.5.1. É vetado o uso de mantas nos coletores de escape, que contenham qualquer quantidade de amianto;

8.5.2. Eixos de rodas e porcas fabricados em alumínio ou titânio são de uso PROIBIDO;

8.5.3. As motocicletas com arrefecimento líquido fica proibido uso de quaisquer aditivos, somente será permitido água;

9. RELAÇÃO DAS MOTOCICLETAS ADMITIDAS

Honda CB 300; Kawasaki Ninja 300; Kawasaki Z300; Yamaha R3; Yamaha MT-03; BMW G 310 GS.

GILSON ROMANI

Comissário Técnico Desportivo da FIM

CARLOS AUGUSTO SENISE JR.

Diretor de Supermoto da CBM

