

## Campeonato Brasileiro de Motovelocidade - 2023



### Regulamento Desportivo

#### ARTIGO 01 - GENERALIDADES.

- 1.1 - A Confederação Brasileira de Motociclismo - CBM, estabelece a Techtime Ltda como promotora do campeonato e divulga o presente regulamento, entrando em vigor imediatamente a partir de sua publicação e divulgação. O piloto no ato de sua inscrição, declara estar ciente do presente regulamento e das normas/critérios utilizados no campeonato.
- 1.2 - A Corrida "2 Horas Endurance" é um evento integrante do Campeonato Brasileiro de Motovelocidade.
- 1.3 - A **Corrida Principal** terá a duração de **2 horas, mais 1 (uma) volta**. A largada da prova será do tipo **LE MANS**.
- 1.4 - Um piloto poderá permanecer pilotando, no máximo por **30 minutos consecutivos** e deverá permanecer em repouso, por no mínimo **20 minutos antes de retornar à pista**.
- 1.5 - A troca de pilotos somente se fará na área dos Boxes, devendo o piloto, imediatamente após deixar a motocicleta assinar a súmula em local a ser designado pela organização da prova, sob pena de não ser considerado a substituição como efetiva.
- 1.6 - O tempo mínimo obrigatório de parada no box, para troca de pilotos será de **05 minutos** - nesta parada a equipe poderá proceder com o abastecimento, troca de pneus, conserto de avarias ou a troca da motocicleta, desde que vistoriada antes do início da corrida.
- 1.7 - O *stint* mínimo de 5 minutos obrigatório, de parada no box, ocorrerá em qualquer situação de parada. Paradas no box serão somadas no tempo de pista do piloto caso ele retorne no mesmo *stint* de pista.
- 1.8 - Cada equipe deverá ser composta por no mínimo **2(dois)** e no máximo **4 (quatro) pilotos**. O valor da inscrição será por equipe.
- 1.9 - Cada equipe poderá vistoriar até 1 (uma) motocicleta por piloto inscrito. As motocicletas deverão passar pela vistoria técnica, mesmo que já vistoriadas para outras categorias. Cada motocicleta vistoriada receberá 1 (um) transponder e 1 (um) adesivo de identificação, específicos para os treinos e provas.
- 1.10 - As inscrições deverão ser feitas no formulário específico.
- 1.11 - As equipes inscritas, poderão inscrever um piloto extra, desde que não ultrapasse o limite estabelecido, antes do primeiro Treino Oficial.
- 1.12 - Os pilotos ao assinarem a Ficha de Inscrição, passarão a reconhecer, acatar e aceitar todas as normas do presente Regulamento. Não serão aceitas alegações de desconhecimento de suas determinações, bem como se comprometerão a não recorrer a Poderes Públicos ou Judiciários, reconhecendo como únicos juízes as Autoridades Desportivas, às quais caberá a solução dos casos omissos ao presente regulamento. Os recursos caberão assim, somente aos poderes da Organização. Caso contrário, os pilotos perderão o

direito a qualquer premiação, sejam eles troféus e/ou dinheiro. A apresentação da motocicleta na vitória será considerada como mais um aceite ao presente Regulamento.

1.13 - Será de responsabilidade dos pilotos inscritos e chefe de equipe, a conduta e procedimentos dos convidados, patrocinadores e elementos de sua equipe durante toda a duração do evento e dentro de seu box.

1.14 - Os pilotos responsáveis pelas equipes deverão aceitar amplamente as disposições eventuais, os adendos emitidos posteriormente, as Inscrições Normativas da "2 Hora Endurance" e toda a qualquer Legislação Nacional aplicável.

1.15 - Os boxes serão designados na data estipulada pela organização do evento. Para garantir o lugar no box é necessário a confirmação da inscrição e seu pagamento, até a terça-feira da semana da corrida.

1.16 - A troca de transponder das motocicletas, durante os treinos e corridas é responsabilidade total da equipe.

## **ARTIGO 02 - PRAZO.**

O presente regulamento é válido para todo o ano de 2023, e quaisquer modificações só poderão acontecer através de adendo.

## **ARTIGO 03 - ORGANIZAÇÃO DA COMPETIÇÃO.**

3.1 - O Campeonato será realizado em até 05 etapas nos circuitos selecionados.

3.2 - A Organização se reserva ao direito de adiar, suspender e alterar horários.

3.3 - Se por qualquer motivo de força maior ou de segurança a etapa ou bateria não se realizar, os organizadores não serão responsáveis perante os participantes, nem serão obrigados a nenhum tipo de indenização, estando à mesma automaticamente cancelada.

3.4 - Será considerada como vencedora da Corrida Principal "2 horas Endurance", a equipe representada por um de seus pilotos inscritos, que primeiro completar as horas e minutos previamente estabelecidos (2 horas + 1 volta), com o maior número de voltas.

3.5 - A prova "2 Horas Endurance" será uma competição com característica própria, aberta, podendo dela participar pilotos devidamente habilitados na Federação de origem, pilotos convidados, devidamente habilitados e autorizados pelas Federações de origem, devendo suas motocicletas e membros de suas equipes estarem totalmente enquadrados neste Regulamento Desportivo e no Regulamento Técnico.

3.6 - Todos os comunicados que forem emitidos pelos Comissários Desportivos, Direção de Prova e Organizador, durante os dias de treinos e da prova, serão afixados na sala da secretaria de provas.

## **ARTIGO 04 - AUTORIDADES DA PROVA.**

4.1 - São: o Júri, o Diretor de Prova e o Comissário Técnico.

## ARTIGO 05 - INSCRIÇÕES E CATEGORIAS.

5.1 - As inscrições deverão ser feitas antecipadamente até a terça-feira da semana do evento. Após este prazo as inscrições serão feitas diretamente com o idealizador da prova, antes do registro na secretaria de prova.

5.2 - Para os pilotos menores de 18 anos, é obrigatória, a apresentação de autorização dos pais ou responsáveis, assinada igual ao documento de identificação do responsável que deve ser anexado.

5.3 - É obrigatória a apresentação de exame médico de aptidão, para prática de esportes de alto rendimento na primeira participação no campeonato, assim como todos outros documentos solicitados pela organização.

5.4 - É obrigatória a apresentação de licença esportiva CBM válida para 2023.

5.5 - Para cada equipe deverão ser inscritos no mínimo 2 (dois) e no máximo 4 (quatro) pilotos.

5.6 - As categorias admitidas são:

- A) Superbike;
- B) Supersport;
- C) Força Livre.

5.7 - Normas para admissão de inscrição: Para a Corrida "2 Horas Endurance" fica estabelecido o número máximo de 30 (trinta) equipes por etapa.

## ARTIGO 06 - TREINOS, CLASSIFICATÓRIOS E VISTORIA TÉCNICA.

6.1 - A VISTORIA TÉCNICA é obrigatória. Os critérios e itens de vistoria estão detalhados no Regulamento Técnico. Não serão vistoriadas motocicletas que não apresentarem a ficha de vistoria ou apresentarem pendências junto à secretária de prova. A organização se reserva ao direito de vistoriar as motos, a qualquer momento, no decorrer de cada etapa. Quando solicitada, a equipe deve comparecer imediatamente com a moto no box de vistoria, o não comparecimento pode acarretar na desclassificação da equipe.

6.2 - TREINOS LIVRES: os organizadores promoverão treinos livres. Para a participação nestes treinos é obrigatório que os pilotos estejam inscritos no evento, com a motocicleta e equipamento do piloto vistoriados.

6.3 - TREINO CLASSIFICATÓRIO: É obrigatório que o piloto realize pelo menos uma volta completa para ser classificado para a CORRIDA 1. No caso de um piloto em um treino classificatório não aferir um tempo válido para a formação do grid, o tempo registrado nos treinos livres, poderá ser considerado para posicioná-lo após os pilotos que tem tempo válido no treino classificatório, desde que autorizado pelo júri de prova. O júri de prova em casos excepcionais poderá realocar um piloto de categoria por critério de desempenho. Pilotos que não atingirem o tempo mínimo de 112% do tempo do Pole Position (considerando minutos e segundos) poderão ser excluídos do grid de largada. Para obtenção da marca de 112% do tempo do Pole Position serão considerados todos os treinos oficiais do piloto na etapa.

6.4 - CORRIDA CLASSIFICATÓRIA 1: É obrigatório que o piloto realize pelo menos uma volta completa para ser classificado para a Corrida 2. Apenas 1 (um) piloto participará da CORRIDA 1, devendo ser indicado pelo Chefe de Equipe no dia da corrida, na secretaria de provas, até 1 hora antes da largada.

6.5 - CORRIDA CLASSIFICATÓRIA 2: É obrigatório que o piloto realize pelo menos uma volta completa para ser classificado para a Corrida Principal (2h + 1 volta). Apenas 1 (um) piloto participará da CORRIDA 2,

devendo ser indicado pelo Chefe de Equipe no dia da corrida, na secretaria de provas, até 1 hora antes da largada.

#### ARTIGO 07 - GRID DE LARGADA.

7.1 - CORRIDA CLASSIFICATÓRIA 1: A formação do Grid será determinada pelo melhor tempo, de qualquer um dos pilotos integrantes de cada equipe obtidos nos treinos CLASSIFICATÓRIOS. A largada será do tipo *LE MANS*. A quantidade de voltas será determinada pela organização do evento.

7.2 - CORRIDA CLASSIFICATÓRIA 2: A formação do Grid será determinada pela classificação final da CORRIDA 1. A largada será do tipo *LE MANS*. A quantidade de voltas será determinada pela organização do evento.

7.3 - CORRIDA PRINCIPAL (2h + 1 volta): A formação do Grid será determinada pela classificação final da CORRIDA 2. A largada será do tipo *LE MANS*.

7.4 - Não é permitido o abastecimento de combustível, lubrificantes ou troca de pneus no grid de largada. As motos que necessitem de reparos mecânicos ou abastecimento, devem ser empurradas para a área de box.

#### ARTIGO 08 - PROVAS.

8.1 - A duração de cada prova será definida, baseada em critério de quilometragem e tempo de prova e deverá ser comunicada a todos os pilotos com antecedência. A organização pode agrupar categorias em uma prova ou treino.

8.2 - No caso de parada de uma prova (bandeira vermelha) fica estabelecido que:

8.2.1 - Até 50% do tempo de prova - nova largada para finalizar o tempo e volta restante determinados. O grid será formado pela posição dos pilotos na volta anterior à paralização.

8.2.2 - De 50% a 75% do tempo de prova - prova válida sendo atribuído metade dos pontos às equipes participantes.

8.2.3 - Após 75% do tempo de prova - Prova válida sendo atribuído a totalidade dos pontos às equipes participantes.

8.2.4 - No caso de a porcentagem de tempo não ser um número inteiro, em segundos, esse será imediatamente arredondado para cima.

8.3 - É proibido empurrar a motocicleta na pista ou pela linha de chegada, sujeito à pena de desclassificação, exceto na última volta, a 300 metros da linha de chegada e na entrada para os boxes.

8.4 - É proibido abastecer a moto fora da área de box.

#### ARTIGO 09 - PROCEDIMENTOS DE LARGADA.

9.1 - 10 minutos antes da largada, os Boxes serão abertos durante 3 minutos e os pilotos deverão se dirigir diretamente para o Grid.

9.2 - 07 minutos antes da largada, fecham-se os "Boxes".

9.3 - Os pilotos que não saírem dos boxes até o seu fechamento ou retornarem aos boxes por qualquer motivo deverão largar dos Boxes.

9.4 - Placa de 1 minuto - motocicletas e pilotos já deverão estar em suas posições.

9.5 - 30 segundos antes da largada os pilotos já deverão estar posicionados com um dos pés na linha branca de um lado da pista e do outro a motocicleta desligada, sendo permitido que a chave de ignição esteja na posição *ON*. A motocicleta deverá ser segurada por apenas um membro da equipe. Junto ao piloto será permitida apenas a presença de um membro da equipe.

9.6 - A largada será com o apagar do farol vermelho.

## ARTIGO 10 - PONTUAÇÃO E PÓDIO.

10.1 - A pontuação para cada prova da CORRIDA PRINCIPAL, será como segue:

01° Lugar - 25 Pts	06° Lugar - 10 Pts	11° Lugar - 05 Pts
02° Lugar - 20 Pts	07° Lugar - 09 Pts	12° Lugar - 04 Pts
03° Lugar - 16 Pts	08° Lugar - 08 Pts	13° Lugar - 03 Pts
04° Lugar - 13 Pts	09° Lugar - 07 Pts	14° Lugar - 02 Pts
05° Lugar - 11 Pts	10° Lugar - 06 Pts	15° Lugar - 01 Pt.

10.2 - Para obter classificação a equipe deverá completar o mínimo de 50% do tempo de prova realizada pelo vencedor - caso o número não seja inteiro, em segundos, arredondar para o número imediatamente superior.

10.3 - PÓDIO: As três primeiras equipes de pilotos, de cada categoria / subcategoria deverão comparecer obrigatoriamente ao pódio para a cerimônia de premiação. Bonés de patrocinadores do campeonato, caso fornecidos, devem ser utilizados neste momento. O não cumprimento deste levará a punição indicada pelo júri de prova.

## ARTIGO 11 - CLASSIFICAÇÃO FINAL DO CAMPEONATO.

Todos os resultados das provas da CORRIDA PRINCIPAL serão levados em consideração para o estabelecimento da classificação final das equipes. Em caso de empate, no final do campeonato, o desempate será como segue, por ordem de prioridade:

11.1 - Maior número de vitórias da equipe.

11.2 - Melhor posição na última bateria do campeonato.

## ARTIGO 12 - DISCIPLINAR.

12.1 - Conforme código disciplinar, o Júri e a direção de prova poderão tomar decisões sobre as infrações e punir imediatamente a equipe durante a etapa do Campeonato.

12.2 - As punições possíveis são:

12.2.1 - Advertência.

12.2.2 - Penalidades de tempo ou pontos.

12.2.3 - Exclusão da etapa.

12.3.4 - Suspensão do campeonato (não superior a 30 dias).

12.3.5 - Encaminhar solicitação de punição maior à Comissão Disciplinar.

## ARTIGO 13 - PENALIDADES

13.1 - **Ultrapassagem em pista, sob bandeira amarela:** acrescentar 3 minutos na próxima parada no box.

13.2 - **Queimar a largada:** acrescentar 3 minutos na próxima parada no box. A queima de largada se dá quando o piloto inicia seu deslocamento, ultrapassando a ponta de um dos pés após a faixa branca da pista, antes do apagar do farol de sinalização.

13.3 - **Ultrapassar a velocidade máxima permitida nos Boxes/ Pit Lane de 50km/h:** acrescentar 1 minuto na próxima parada no box, da corrida principal. No treino classificatório a penalidade será o cancelamento da primeira melhor volta. Na corrida classificatória (CORRIDA 1) a penalidade será a perda de 1 (posição) na formação do grid de largada da CORRIDA PRINCIPAL.

13.4 - **Ultrapassar o *stint* máximo de 30 minutos em pista:** 5 minutos na próxima parada no box.

13.5 - **Não cumprimento do *stint* mínimo de 5 minutos de parada no box:** 5 minutos na próxima parada no box.

13.6 - **Não cumprimento do tempo mínimo de 20 minutos de descanso do piloto antes de retornar para a pista:** 5 minutos na próxima parada no box.

13.7 - **Penalidades não cumpridas:** serão acrescentadas no término da prova, somados 5 minutos extras para cada penalidade não cumprida. Neste caso a equipe será reclassificada de acordo com seu novo tempo total.

13.8 - Caso a penalização aconteça no último *stint* de prova a equipe será penalizada com a perda de 5 (cinco) posições após o encerramento da prova - a equipe será reclassificada, de acordo com seu novo tempo total.

13.9 - As penalidades serão avisadas as equipes via sistema de som. Os pilotos deverão ser avisados pela equipe quanto as penalidades. Não será mostrada nenhuma placa ou bandeira na pista indicando penalizações ao piloto.

## ARTIGO 14 - PROTESTO, RECLAMAÇÕES E RECURSOS.

14.1 - Os protestos contra pilotos, motocicletas e atitude antidesportiva deverão ser feitos por escrito, pelo piloto e protocolado na secretaria da prova, até 30 minutos após o encerramento da sessão, no respectivo treino ou corrida. Equipes não classificadas na etapa não poderão impetrar protestos técnicos nesta etapa do campeonato.

14.2 - Protestos contra resultados deverão ser feitos por escrito, pelo chefe de equipe e entregues na Secretaria de Prova até 30 minutos após a divulgação do resultado.

14.3 - Todos os protestos devem ser ESPECÍFICOS POR ITEM e acompanhados de uma taxa de R\$ 2.000,00 (dois mil reais).

14.4 - Os protestos serão avaliados pelo Júri da Prova. No caso de procedência, o valor será reembolsado ao reclamante, caso contrário, reverterá a favor da organização.

## ARTIGO 15 - MOTOCICLETAS.

15.1 - Motocicletas admitidas:

15.1.1 - **Superbike**: Motocicletas Esportivas de 1000 Cilindradas.

15.1.2 - **Supersport**: Motocicletas Esportivas de 600 Cilindradas.

15.1.3 - **Força Livre**: Motocicletas de 600 e 1000 Cilindradas – Esportiva, Naked e Big Trail.

15.2 - A categoria Superbike deverá obrigatoriamente ser composta, por apenas motocicletas esportivas de 1000cc.

15.3 - A categoria Supersport deverá obrigatoriamente ser composta, por apenas motocicletas esportivas de 600cc.

15.4 - Na categoria Força Livre é obrigatória a formação da equipe com motocicletas de 600cc e ou 1000cc, devendo ser do tipo Esportiva, Naked ou Big Trail.

## ARTIGO 16 - PNEUS.

16.1 - Os pneus das motocicletas são elementos de segurança, portanto, é terminantemente proibido a utilização dos pneus no sentido contrário de rodagem indicada no próprio pneu, será também verificado o TWI, que indica se o pneu está em condição de uso. Caso identificado a utilização indevida do pneu, o piloto será desclassificado da sessão de treinos ou corrida em questão.

16.2 - Pneus de chuva só poderão ser usados durante os treinos e corrida após o Diretor de Prova declarar condição de chuva ou pista molhada (WET).

## ARTIGO 17 - VISTORIA TÉCNICA PRELIMINAR E FINAL.

17.1 - A aprovação de uma moto na vistoria técnica preliminar considera que ela está em conformidade com as condições visuais de segurança, expressas no regulamento, não garantindo que ela esteja totalmente enquadrada nas normas técnicas exigidas.

17.2 - Para a vistoria técnica preliminar o concorrente deve apresentar sua moto limpa e a ficha de vistoria técnica recebida na secretaria de prova.

17.3 - O numeral da motocicleta será verificado na vistoria preliminar, sendo que ele deverá estar legível para a equipe de cronometragem. No caso de o número frontal da motocicleta não poder ser fixado de forma central, este deve estar fixado deslocado para o mesmo lado da torre de cronometragem. **Todas as motocicletas que formarem a equipe deverão estar obrigatoriamente com o mesmo numeral.**

17.4 - Após as verificações, se tudo estiver conforme o regulamento, será colocado um adesivo que indica que a moto passou nas verificações técnicas preliminares. Só a motocicleta que possui o adesivo acima referido, poderá participar das sessões de treinos e corrida.

## ARTIGO 18 – BANDEIRAS.

### VERDE:

Pista livre e em condições normais. Deve ser mostrada parada em todos os postos na primeira volta dos treinos e warm-ups. Deve ser apresentada parada no posto imediatamente após o acidente ou incidente que necessite o uso de bandeiras amarelas. Deve ser usada agitada na abertura de box.

### AMARELA:

Deve ser mostrada agitada indicando perigo à frente. Os pilotos devem reduzir a velocidade. Ultrapassagens são proibidas até o ponto onde a bandeira verde é mostrada. Infração a esta regra incidirá em penalidade determinada pela direção de provas de acordo com sessão em que ocorreu. Durante a corrida, caso o piloto devolva a posição imediatamente após perceber a infração, levantando o braço para indicar tal procedimento, as penalidades não serão aplicadas, a critério da direção de prova. Deve ser mostrada parada no posto anterior ao acidente onde estará a bandeira agitada. Deve ser mostrada parada fixa no local exato dos postos de sinalização durante a inspeção do circuito. Deve ser mostrada agitada no PSDP em caso de largada adiada. Deve ser mostrada parada no pit lane indicando moto trafegando no pit.

### AMARELA COM LISTRAS VERMELHAS:

Deve ser mostrada parada indicando naquele setor falta de aderência por chuva ou qualquer substância ou peça no piso.

### BANDEIRA AZUL:

Deve ser mostrada agitada indicando ao retardatário que os líderes irão ultrapassá-lo.

### BANDEIRA BRANCA:

Veículo médico na pista (ambulância e/ou *medical car*) reduza velocidade ultrapassagem entre motos proibida. Mesmo critério da bandeira amarela. O veículo médico pode ser ultrapassado. Deve ser mostrada agitada no posto onde a ambulância se encontra e parada no posto anterior. Ultrapassagens permitidas somente após a ambulância.

### BANDEIRA QUADRICULADA BRANCA E PRETA:

Deve ser mostrada agitada indicando fim de treino ou prova. Infração a esta regra nos treinos incidirá em penalidade determinada pela direção de provas. Pode ser usada na largada caso não haja semáforo operante.

### BANDEIRA QUADRICULADA BRANCA E PRETA + AZUL:

Deve ser mostrada a quadriculada agitada e a azul parada indicando ao piloto que antecede ao líder da prova na volta final que este deve dar mais uma volta.

### BANDEIRA VERMELHA:

Deve ser mostrada agitada em todos os postos indicando interrupção de treino ou prova. Pilotos devem voltar lentamente para os boxes. Deve ser mostrada parada no final do Pit Lane indicando box fechado. Deve ser mostrada parada em frente ao grid indicando início do procedimento de largada, antecede o acendimento do farol. Deve ser usada no carro de direção de prova durante a vistoria de pista.

### BANDEIRA PRETA:

Deve ser mostrada em todos os postos parada com o número da moto indicando desclassificação.

### BANDEIRA PRETA COM BOLA LARANJA:

Deve ser mostrada parada juntamente com o número do piloto indicando problemas mecânicos na moto determinando parada imediata nos boxes. O piloto terá 3 (três) voltas para recolher para box. A equipe do piloto também será informada pelo som de box e deverá chamar o piloto para box imediatamente. Infração a esta regra acarretará na desclassificação.

## SHOW DE BANDEIRAS:

Deve ser mostrado ao término de uma corrida ou treino, ao qual a direção de prova julgue necessário a fim de indicar o término definitivo da atividade. Show de bandeiras é o acionamento de várias bandeiras com sinais conflitantes em um mesmo posto de sinalização.

## ARTIGO 19 – PROCEDIMENTO SAFETY

A fim de evitar certas interrupções de provas, em geral provocadas por acidentes, a “2 Horas Endurance” opera dentro do Procedimento Safety.

Em caso de acidente grave, e a critério da direção de prova, todos os postos de sinalização apresentarão a placa de Procedimento Safety, podendo ser ela SC ou SAFE ou SAFETY ou outro sinal apresentado no Regulamento Suplementar ou no Briefing Técnico obrigatório com os pilotos. Neste mesmo momento todos os postos também apresentarão, acompanhados da placa de SAFETY a bandeira amarela agitada. A partir deste momento ultrapassagens são proibidas.

O líder deverá desacelerar (não repentinamente, e preferencialmente fora da linha rápida, sinalizando com o braço). A partir deste momento deve impor um ritmo de no mínimo 30 segundos mais lento que sua volta padrão, a fim de permitir que todos os pilotos se reagrupem e de que as motos em pista circulem em um ritmo mais lento permitindo a intervenção das equipes de resgate e médicas se necessário - caso necessário no início do procedimento, o líder poderá rodar ainda mais lento a fim de permitir que todo grid se agrupe. A responsabilidade de reagrupar todo o grid, impor um ritmo mais lento, e reacelerar somente após a marca de reaceleração determinada em cada circuito, é única e exclusiva do líder da prova. Seu descumprimento acarretará em **penalização de 3 minutos** de acréscimo no tempo total da corrida do piloto, ou **perda de 3 posições** caso 3 MINUTOS não seja efetivo (a critério da direção de prova).

Caso o líder não conduza o procedimento dentro dos padrões aqui estabelecidos, o segundo colocado terá a opção de ignorar a liderança e adotar a condução do grupo dentro dos critérios aqui estabelecidos. Durante o procedimento os demais competidores deverão circular no ritmo imposto pelo líder, sem ultrapassagens, e mantendo distância segura entre uma moto e outra, além de circular sempre desalinhado da moto a sua frente.

Não é permitido que se criem espaços no grupo durante o procedimento a fim de gerar acelerações e desacelerações. O ritmo imposto pelo líder deve ser homogêneo. O Procedimento de Safety deve ser interpretado de forma semelhante a aplicação de bandeira amarela, entretanto neste caso, em toda a pista. Ou seja, assim que a sinalização é apresentada ultrapassagens são proibidas. Valendo a posição exata do piloto no momento do início do procedimento e apresentação da sinalização. Cabe única, exclusivamente, e obrigatoriamente ao piloto manter total atenção e observar a sinalização imediatamente.

O procedimento sempre se iniciará em um dos postos localizados nas parciais (S1, S2) ou no PSDP. As posições serão conferidas pela Direção de Prova, com auxílio das imagens captadas pelas câmeras espalhadas pelo autódromo. É responsabilidade do piloto, ao passar pela primeira sinalização de Safety, manter sua moto na posição de corrida ocupada nesse momento, até que o final do procedimento de Safety seja sinalizado.

Caso, durante o procedimento de Safety um piloto se dê conta que fez uma ultrapassagem indevida no momento em que o procedimento foi sinalizado, poderá devolver a posição para evitar a punição. Caso o piloto esteja a 0,3 segundos ou menos de outro concorrente, no momento da passagem pela sinalização de Safety, uma eventual troca de posição não será penalizada, pois considera-se possível que o piloto não tenha conseguido estabelecer com exatidão, sua posição em relação a esse concorrente tão próximo.

Em caso de dúvida sobre sua correta posição, o piloto poderá; - Ceder sua posição para evitar o risco de punição; - Sustentar sua posição e correr o risco de ser punido.

A ultrapassagem de retardatários no meio da formação é permitida durante o procedimento de Safety. Caso isso ocorra, deverá cumprir o **stint de 5 minutos no box**, o piloto quando regressar a pista, se regressar, não poderá retomar sua posição de origem, sendo obrigado a se posicionar em último da fila.

Caso uma ultrapassagem indevida seja realizada a penalidade será 3 minutos em seu tempo total de prova, ou a **perda de 3 posições** na classificação caso os 3 minutos não sejam efetivos.

Durante o procedimento de SC, caso um piloto caia, ou quebre, mas consiga retornar a prova e o procedimento de SC ainda estiver ocorrendo, o piloto poderá retornar a sua posição de origem antes que seja dada a relargada.

A relargada seguirá os seguintes passos:

- a) Na volta que anteceder a relargada as bandeiras amarelas serão retiradas, permanecendo apenas as placas de SC ou SAFE ou SAFETY.
- b) Neste momento a reaceleração ainda será proibida, devendo as motos continuarem agrupadas e na ordem de posição (responsabilidade do líder não reacelerar antes da marca de reaceleração, sujeito a **penalização de 3 minutos**). Obs.: É obrigação de todos os pilotos até o final do grid manterem-se próximos, sem permitir a abertura de grandes espaços. Pilotos que não o fizerem serão **penalizados em 3 minutos**.
- c) A reaceleração será permitida somente após a passagem na linha de reaceleração, a qual é definida pela Direção de Prova em cada circuito conforme suas características, ficando o momento da reaceleração a critério do líder da prova desde que esteja dentro da área de reaceleração. Uma vez que o líder reacelere, fica ele proibido de desacelerar para não potencializar as chances de colisão, ficando as ultrapassagens permitidas somente após a passagem pela linha de chegada. Fica caracterizado como ultrapassagem, a constatação de inversão de posição através do sistema eletrônico de cronometragem entre pilotos antes da passagem da linha de chegada em relação a volta anterior.
- d) Quando da relargada será apresentada a bandeira verde no posto principal de sinalização PSDP, e as bandeiras amarelas e as placas SC ou SAFE ou SAFETY terão sido retiradas.
- e) Durante este procedimento as voltas seguirão contando normalmente.

A corrida pode eventualmente acabar em procedimento de SAFETY. O uso de câmeras nas motos é permitido, e pode ser usado como evidência para eventuais esclarecimentos. Seu uso deve ser informado à Organização, e quem fizer esse uso deve posicionar sua moto no parque fechado após a corrida, ficando essas imagens disponíveis não apenas ao piloto, mas também à direção de prova, pois caso haja dúvida ou recurso, esse material pode ser usado para dirimir dúvidas.

Caso um piloto seja compelido a parar a motocicleta, voluntariamente ou por força maior, a motocicleta deverá ser colocada para fora da pista em local seguro tão logo seja possível, de modo que a presença não constitua perigo ou prejuízo ao andamento normal da prova. Se o piloto não puder deslocar a motocicleta longe de uma situação potencialmente perigosa, é dever do resgate ajudá-lo. No caso do piloto conseguir dar nova partida no motor e voltar à pista sem nenhuma transgressão ao regulamento, não será excluído da Prova. As motocicletas que apresentarem vazamento de fluidos ou indícios de vazamentos serão impossibilitadas, pela equipe de resgate, de retornarem para pista.

## Regulamento Técnico

### ARTIGO 20 - Motores e Preparação

20.1 - A preparação dos motores para as categorias é livre desde que seja mantida a cilindrada original da moto.

### ARTIGO 21 - Telemetria

21.1 - É proibida a transmissão de informação por qualquer forma (da ou para uma moto) em movimento. Os sinais de dispositivos automáticos de cronometragem não são considerados telemetria.

21.2 - Os dispositivos automáticos de cronometragem não devem interferir com o sistema oficial de cronometragem do circuito. Se ele interferir no funcionamento, o piloto ou o seu representante, será notificado pelo Diretor de prova para retirar/desligar o sistema da respectiva moto.

Toda transmissão de dados do equipamento de aquisição de dados ou (ECU) deverá ser realizada dentro do BOX.

21.3 - A telemetria não é autorizada.

## **ARTIGO 22 - Chassis, Balanças, Quadro B e Materiais**

22.1 - Os chassis e as balanças devem permanecer originais do modelo da motocicleta. O quadro B poderá ser substituído por modelo compatível ao modelo da motocicleta.

22.2 - É proibido o uso de ligas leves ou titânio para os eixos das rodas. É autorizada a utilização de parafusos e porcas em liga de titânio.

## **ARTIGO 23 - Proteção do pinhão da transmissão secundária**

23.1 - O pinhão da transmissão secundária, se exposto, deve estar protegido por um dispositivo de proteção, que evite que o piloto ou mecânico possa ter contato direto com a peça.

## **ARTIGO 24 - Proteção da coroa da transmissão secundária**

24.1 - Todas as motos devem possuir uma proteção na coroa, que evite o esmagamento das extremidades dos membros do piloto (mãos e pés), especialmente em caso de acidente. Esta proteção deve impedir a eventual introdução dos membros tanto inferiores como superiores.

24.2 - Essa proteção pode ser de construção livre, mas a sua eficácia deve ser evidente, devendo obedecer aos quatro seguintes critérios de avaliação:

24.3 - Deve proteger a zona perigosa em causa, deve ter a robustez adequada ao efeito, e fixa de uma forma consideradamente adequada (através de ligação mecânica);

24.4 - Os materiais a utilizar podem ser o aço, alumínio, plástico etc., não podendo apresentar arestas ou extremidades cortantes, e estar solidamente fixos ao braço oscilante;

24.5 - A sua fixação deverá ser feita com no mínimo 2 (dois) parafusos;

24.6 - Poderá ser parte integrante da proteção do braço oscilante. Neste caso a mesma deverá estar colada com Silicone de alta temperatura e devidamente frenada.

## **ARTIGO 25 - Escapamento**

25.1 - Os gases do escape devem ser expelidos para trás de forma a não levantarem poeira, não sujarem os pneus e os freios e não incomodar os outros pilotos.

25.2 - A extremidade da ponteira de escape não pode ultrapassar a linha definida pela tangente à vertical do pneu traseiro - salvo se o modelo original for fabricado desta forma.

25.3 - Os suportes de escape podem ser em material composto. Os escapes podem incorporar aplicações em carbono.

## ARTIGO 26 - Guidão

26.1 - A largura entre as pontas dos guidões não deve ter menos de 450 mm.

26.2 - As extremidades expostas do guidão têm de ser arredondadas com material sólido ou cobertas com borracha.

26.3 - Os batentes de direção devem ser colocados de forma a garantir, com o ângulo de esterço máximo, um espaço mínimo de 30 mm entre o guidão e o tanque de combustível, para prevenir o esmagamento dos dedos do piloto. É proibida a reparação por solda de um guidão.

## ARTIGO 27 - Manetes e pedais

27.1 - Os manetes de freio ou embreagem devem ter a extremidade em forma de esfera, com diâmetro mínimo de 19 mm.

27.2 - Esta esfera pode ter a forma achatada, mas não pode ter arestas vivas. A espessura desta forma achatada deve ter no mínimo 14 mm. As extremidades devem ser fixas e constituir parte integrante dos manetes.

27.3 - O pedal do freio traseiro, se junto com o apoia-pés, deve trabalhar mesmo que este esteja quebrado ou deformado.

## ARTIGO 28 - Punho do acelerador e interruptor de corte de ignição ou corrente

28.1 - O punho do acelerador tem de ter recuperação automática para a posição de fechado, quando for acionado.

28.2 - O punho do acelerador deve garantir que as borboletas fecham automaticamente, quando não estiver acionado, contendo assim dois cabos (acelerador e retorno).

28.3 - Um interruptor de corte do circuito de ignição ou um interruptor capaz de parar o motor deve ser instalado em qualquer dos lados do guidão, mas ao alcance do dedo do piloto em posição de pilotagem.

## ARTIGO 29 - Chicote/ECU e Parte elétrica

29.1 - O chicote elétrico e a ECU podem ser substituídos por um modelo Racing compatível com a motocicleta. Deverá ser mantido motor de partida e alternador ligado. O motor de partida deve funcionar antes depois da corrida por ocasião das vitorias.

## ARTIGO 30 - Rodas

30.1 - Não é permitido modificar as rodas originais. É permitido o uso de rodas de competição desde que sejam mantidas as medidas das rodas originais.

## ARTIGO 31 - Suspensões

31.1 - Suspensão dianteira: Livre, inclusive permitida sua substituição. Os pontos de fixação permanecem originais.

31.2 - Suspensão traseira: Livre, inclusive permitida sua substituição. Os pontos de fixação permanecem originais.

### **ARTIGO 32 - Freios**

32.1 - Todas as motos devem possuir dois freios, um em cada roda, concêntricos com as rodas. A linha de freio pode ser substituída por linha do tipo *aeroquip*. As bombas de freio e reservatório de fluido poderão ser substituídas por modelos compatíveis. Os discos podem ser substituídos, porém, as medidas e espessura dos discos de freio devem ser mantidas originais do modelo.

32.2 - Discos de carbono não são permitidos.

32.3 - As pastilhas de freio, são livres.

### **ARTIGO 33 - Tanque de combustível e de óleo**

33.1 - O combustível deve estar contido num único tanque, fixado corretamente na moto. São proibidos tanques auxiliares.

33.2 - Devem ser tomadas todas as medidas para prevenir o possível vazamento de óleo da moto, de forma a não comprometer a segurança dos outros concorrentes.

### **ARTIGO 34 - Bujões e tubos diversos**

34.1 - Todas as tampas e bujões de enchimento ou dreno, filtros de óleo exteriores (tipo cartucho), têm que estar obrigatoriamente frenados.

### **ARTIGO 35 - Amortecedor de direção**

35.1 - Não pode sobressair de forma a constituir um perigo para o piloto e para os outros concorrentes.

35.2 - Não pode atuar como batente de direção.

### **ARTIGO 36 - Combustível**

36.1 - O combustível é a gasolina automotiva, destinada ao consumidor final, comercializada por agentes e postos de abastecimento, em todo o território nacional, conforme norma ANP. Como oxidante, apenas o ar ambiente pode ser misturado com a gasolina.

### **ARTIGO 37 - Líquidos de refrigeração**

37.1 - O único líquido de refrigeração autorizado além do óleo de lubrificação é água (H<sup>2</sup>O).

37.2 - Na prova 02 Horas Endurance poderá ser permitido o uso de aditivo de radiador, mediante à expressa autorização por escrito do Vistoriador Técnico ou da Direção de Provas.

37.3 - O uso de álcool no radiador será permitido apenas mediante à expressa autorização por escrito do Vistoriador Técnico ou da Direção de Provas.

## ARTIGO 38 - Para-lama

38.1 - O para-lama dianteiro é obrigatório, podendo ser substituído por uma cópia fiel do modelo da moto homologada.

38.2 - O para-lama traseiro fixo no braço oscilante pode ser modificado excluído ou alterado. Se mantido, o perfil original deve ser respeitado.

## ARTIGO 39 - Carenagem

39.1 - Os para-lamas não são considerados como carenagens.

39.2 - Os suportes das carenagens podem ser fabricados em material composto.

39.3 - O para-brisa (bolha) deve ser de material 100% transparente e incolor.

## ARTIGO 40 - Slider

40.1 - O uso de Slider é permitido, mediante à aprovação prévia na vistoria de segurança.

## ARTIGO 41 - Equipamento dos pilotos

41.1 - Qualquer questão sobre a adequação ou condição do equipamento do piloto será decidida pelo Comissário técnico que, na dúvida, poderá consultar o fabricante do equipamento antes de tomar uma decisão final.

## ARTIGO 42 - Macacão

42.1 - Os pilotos têm de usar um macacão "peça única" em couro com proteções adicionais em couro ou de outros materiais nos principais pontos de contato (joelhos, cotovelos, ombros, as duas zonas do dorso e articulação da bacia etc.).

42.2 - Os pilotos devem utilizar luvas de proteção em couro.

42.3 - As botas dos pilotos devem ser de couro ou em material de substituição aprovado e ter uma altura mínima 200 mm, de modo a que, em conjunto com o macacão e as luvas esteja assegurada uma proteção completa.

42.4 - Equipamentos feitos com materiais de substituição do couro podem ser utilizados, desde que autorizados pelo Comissário Técnico.

42.5 - É obrigatória a utilização de uma proteção lombar (protetor de coluna).

42.6 - Os fabricantes dos equipamentos de vestuário devem assegurar que os produtos e os materiais que utilizam atendam a qualidade mínima de segurança. A organização do campeonato não pode ser tida como responsável se, num acidente ou em qualquer outra situação, um piloto se machuque devido à utilização destes equipamentos.

## ARTIGO 43 – Capacete

43.1 - É obrigatória a utilização de um capacete em bom estado de conservação, que deve estar apertado e ajustado durante as sessões de treinos, *warm-up* e corrida. O capacete deve ter um sistema de fixação pela jugular.

43.2 - Os capacetes devem ser do tipo integral e estar conforme umas das normas nacionais e internacionais oficiais.

## ARTIGO 44 - Viseiras

44.1 - Proteções descartáveis para a viseira são autorizadas. As viseiras dos capacetes devem ser fabricadas em material SECURIT® (*shatterproof*), a prova de estilhaçamento.

## ARTIGO 45 - Câmeras de Vídeo

45.1 - Não é permitida a instalação de câmera de vídeo nos pilotos e seus equipamentos.

45.2 - A instalação de câmera de vídeo nas motos dos pilotos deverá ser comunicada obrigatoriamente à organização.

45.3 - As imagens recolhidas por câmeras de vídeo instaladas nas motos pelas equipes ou pilotos, poderão ser solicitadas pela direção de prova a qualquer momento. As equipes e pilotos serão obrigados a fornecer na íntegra o arquivo com o conteúdo solicitado.

45.4 - Todos estes casos, apelos ou dúvidas na sua interpretação são julgados e resolvidos pelas normas da Federação Internacional de Motociclismo.

## Responsabilidade do Evento

**ARTIGO 46** - A Organização, exime-se de toda e qualquer responsabilidade Civil ou Penal, por infrações cometidas ou acidentes causados pelos participantes ou terceiros, durante os Treinos e a Prova. Esta responsabilidade será exclusivamente daquele que tenha cometido, ou de seu responsável legal, ora que aceitou incondicionalmente as responsabilidades. Os casos omissos serão julgados pelos Comissários Desportivos e Direção da Prova.

**ARTIGO 47** - Este Regulamento tem força de Lei Desportiva, em conformidade com os princípios estabelecidos e devidamente aprovados pelo Conselho Técnico competente. Para quaisquer informações suplementares, deverão ser consultados o Diretor de Prova e ou Comissários Desportivos, sempre por escrito, autorizações ou desautorizações verbais não serão aceitas.

**ARTIGO 48** - Os casos omissos não previstos neste Regulamento, bem como dúvidas, incorreções e divergências de interpretação etc., serão decididos pelos Comissários desportivos aplicando-se quando for o caso, as normas da FIM.

**ARTIGO 49** - Na inobservância deste Regulamento, serão decididos pelos Órgãos competentes da Entidade Oficial, devidamente encaminhados pelos Comissários Desportivos.

**INFORMAÇÕES:**

**WhatsApp: +55 11 99670-6569**

Comissão de Motovelocidade  
Confederação Brasileira de Motociclismo

Todos os casos omissos, apelos ou dúvidas de interpretação, são julgados e resolvidos pelas normas da Federação Internacional de Motociclismo.

**2 HORAS**  
ENDURANCE