CAMPEONATO BRASILEIRO DE MOTOVELOCIDADE

MOTTU ENDURANCE

LM09 RACING

Mobil

MICHELIN

REGULAMENTO DESPORTIVO 2025

Mottu

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 **"MOTTU ENDURANCE"** é um evento integrante do Campeonato Brasileiro de Motovelocidade.

1.3 – A **Corrida Principal** terá a duração de **1 hora e 20 minutos + 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.**

1.5 - A troca de pilotos somente se fará na área dos Boxes.

1.6 - O **tempo mínimo obrigatório de parada no box, para troca de pilotos será de 02 minutos** – nesta parada a equipe poderá proceder com o abastecimento, troca de pneus, conserto de avarias ou a troca da moto, desde que vistoriada antes do início da corrida.

1.7 – **O *stint* mínimo de 02 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 **02 (dois) pilotos e máximo de 04 (quatro) pilotos**.

1.9 - **NOS TREINOS LIVRES SERÃO PERMITIDAS A PARTICIPAÇÃO DE ATÉ 2 (DUAS) MOTOS POR EQUIPE, EM PISTA.**

1.10 - É livre a participação de todos os pilotos que compõem a equipe nos treinos livres, sendo permitido o revezamento dos pilotos durante cada treino livre, desde que respeitado o limite de até 02 (duas) motos por equipe em pista.

1.11 - A equipe que infringir a regra do artigo 1.9 será penalizada com a perda de 10 (dez) posições no resultado da corrida classificatória.

1.12 - **Todos os pilotos inscritos da equipe deverão obrigatoriamente participar de no mínimo 01 (um) *stint* de pista na Corrida Principal.** O descumprimento desta regra acarretará a DESCLASSIFICAÇÃO da equipe, da Corrida Principal.

1.13 - Os pilotos deverão utilizar obrigatoriamente um **BRACELETE,** devendo estar voltado para a Torre de Controle, enquanto estiverem guiando a moto em pista. A cor do bracelete indicará qual piloto da equipe guiará a moto em pista. Cada piloto deve indicar a cor do seu bracelete no ato da inscrição. Serão disponibilizados braceletes nas cores: **VERDE, AMARELO, VERMELHO e BRANCO.**

1.14 – Cada equipe poderá vistoriar até 04 (quatro) motos. As motos deverão passar pela vistoria técnica específica da categoria, mesmo que já vistoriadas para outras categorias. **Cada equipe receberá 1 (um) transponder** e cada moto vistoriada 1 (um) adesivo de identificação, específico para os treinos e provas da Mottu Endurance.

1.15 - As inscrições deverão ser feitas no formulário específico.

1.16 - 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 moto na vistoria será considerada como mais um aceite ao presente Regulamento.

1.17 - 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.

1.18 - Os pilotos responsáveis pelas equipes deverão aceitar amplamente as disposições eventuais, os adendos emitidos posteriormente, as Inscrições Normativas da "MOTTU ENDURANCE", toda e qualquer Legislação Nacional aplicável.

1.19 - 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 segunda-feira da semana da corrida.

1.20 - **A colocação do transponder nas motos, durante os treinos e corridas é da responsabilidade exclusiva da equipe.**

1.21 - **As motos que comporem a EQUIPE deverão estar obrigatoriamente com o MESMO NUMERAL, indicado na ficha de inscrição.**

1.22 – A quantidade de troca de pilotos e parada nos boxes, durante a Corrida Principal é livre, desde que respeitado o período mínimo de 20 (vinte) minutos de descanso do piloto, antes de retornar para a corrida e o tempo mínimo de 02 (dois) minutos de stint de box.

ARTIGO 02 – DISPOSIÇÕES REGULAMENTARES.

2.1 - O presente regulamento é válido para todo o ano de 2025.

2.2 - Este regulamento poderá ser complementado e modificado periodicamente.

2.3 - O presente regulamento e seus respectivos adendos têm força de lei desportiva e conformidade com os princípios estabelecidos pela legislação nacional.

2.4 - Os Casos omissos, não previstos neste regulamento, bem como dúvidas, incorreções e divergências de interpretações serão decididos em reunião do Júri de Prova.

2.5 - Será exigido aos pilotos, no ato das inscrições, um plano de saúde/seguro saúde ou plano de assistência médica.

2.6 - Nem a (CBM), nem a entidade organizadora são responsáveis por quaisquer danos materiais sofridos nas motos, acessórios e equipamentos causados por acidente, incêndio ou outros.

2.7 - Os pilotos estrangeiros ou equipes que tenham pilotos estrangeiros, devem ter seguro de acidentes pessoais para o piloto, válido para o ano vigente do campeonato. Nem a (CBM) nem a organizadora são responsáveis por quaisquer danos sofridos pelos pilotos estrangeiros, causados por acidentes em treinos ou corridas, não sendo responsável por tratamentos médicos ou repatriamento dos mesmos.

ARTIGO 03 - ORGANIZAÇÃO DA COMPETIÇÃO.

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

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 a mesma automaticamente cancelada.

3.4 - A prova "MOTTU ENDURANCE" será uma competição com característica própria, aberta, podendo dela participar pilotos devidamente habilitados na CBM (Confederação Brasileira de Motociclismo). A CBM é a entidade competente para a emissão das licenças desportivas aos pilotos do Campeonato "MOTTU ENDURANCE". **É obrigatória a filiação dos pilotos de qualquer nacionalidade junto a CBM ou FIM válida para o ano de 2025.**

3.5 - Todos os comunicados que forem emitidos pela Direção de Prova, durante os dias de treinos e provas, serão afixados na sala da secretaria de prova.

ARTIGO 04 – OFICIAIS DE 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 segunda-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 anexada à ficha de inscrição.

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

5.4 - As categorias admitidas são:

A) 1000 PRO
B) 1000 LIGHT
C) 600 PRO
D) 600 LIGHT
E) FORÇA LIVRE

5.5 - Categorias **1000 PRO / 600 PRO** – Equipes compostas por pilotos profissionais ou não, que estejam participando de campeonatos nacionais e/ou internacionais de motovelocidade, de qualquer categoria, na temporada 2025 será obrigatório o enquadramento nesta categoria. Obrigatório que a equipe seja composta por no mínimo 01(um) piloto que se enquadre nessas condições.

5.6 - Categorias **1000 LIGHT / 600 LIGHT** – Equipes compostas por pilotos profissionais ou não, que **NÃO** estejam participando de campeonatos nacionais e/ou internacionais de motovelocidade, na temporada 2025. Nesta categoria NÃO É PERMITIDA a inscrição de pilotos que estejam participando de campeonatos nacionais e/ou internacionais de qualquer categoria de motovelocidade, na temporada 2025. A equipe que tiver ao menos 01 (um) piloto participando de qualquer campeonato de motovelocidade nesta temporada deverá obrigatoriamente se inscrever na modalidade "PRO".

5.7 - Categoria **FORÇA LIVRE**– Equipes compostas por pilotos profissionais ou não, que estejam ou não participando de campeonatos nacionais e/ou internacionais, em categorias de alta performance de motovelocidade.

5.8 - Pilotos amadores, que nunca tenham participado de corridas em campeonatos de motovelocidade, nacionais e/ou internacionais deverão obrigatoriamente apresentar CERTIFICADO de conclusão em curso de pilotagem, em autódromos homologados pela CBM, com data de conclusão de até 3 (três) anos.

5.9 – Fica previamente estabelecido o limite máximo de inscrições de equipes, conforme os respectivos autódromos abaixo relacionados:

a) Autódromo Zilmar Beux (Cascavel/PR): Até 15 (quinze) equipes.
b) Autódromo José Carlos Pace / Interlagos (São Paulo/SP): Até 20 (vinte) equipes.
c) Autódromo Internacional Ayrton Senna (Goiânia/SP): Até 20 (vinte) equipes.
d) Circuito dos Cristais (Curvelo/MG): Até 20 (vinte) equipes.

ARTIGO 6 - MOTOS.

6.1 - Motos admitidas:

6.1.1 – **1000 PRO / 1000 LIGHT**
Motos esportivas de 04 cilindros (660cc até 1150 cc) – 4 tempos.
Motos esportivas de 03 cilindros (765cc até 1100 cc) – 4 tempos.
Motos esportivas de 02 cilindros (880cc até 1200 cc) – 4 tempos.

6.1.2 – **600 PRO / 600 LIGHT**
Motos esportivas de 04 cilindros (599 cc até 636 cc) – 4 tempos.
Motos esportivas de 03 cilindros (599 cc até 680 cc) – 4 tempos.
Motos esportivas de 02 cilindros (660 cc até 875 cc) – 4 tempos.

6.1.3 – **FORÇA LIVRE**: A equipe deverá ser formada por estilos mistos de motos (Esportiva, Naked e Big Trail). Para formação mista de motos esportivas, deverá ser seguida as regras dos artigos 6.1.1 e 6.1.2. - Não será permitido nesta categoria, equipe formada por, somente motos esportivas que se enquadram na mesma categoria - 1000 PRO/LIGHT ou 600 PRO/LIGHT.

6.2 – Somente serão permitidas a participação e respectiva vistoria das motos 4 tempos acima de 599cc.

6.3 – Na categoria FORÇA LIVRE, serão permitidos todos os modelos de motocicletas com cilindrada superior a 599cc, desde que estejam homologadas por órgão competente do país sede do campeonato. As motocicletas devem atender integralmente às especificações do regulamento técnico, especialmente no que tange às questões de segurança, conforme detalhado neste regulamento.

6.3.1 – Por se tratar de classe inclusiva e promocional, a Força Livre não detém a chancela do Campeonato Brasileiro de Motovelocidade.

ARTIGO 7 - PNEUS.

7.1 - Os pneus das motos 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.

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

7.3 - Na Temporada de 2025 serão subsidiados aos pilotos inscritos nas provas, pneus da marca **MICHELIN**, Patrocinadora Oficial da Corrida MOTTU ENDURANCE. Não será obrigatório o uso de pneus da marca.
A MICHELIN oferecerá apoio técnico às equipes da competição MOTTU ENDURANCE que prestigiarem os pneus da marca, oferecendo suporte e recomendações quanto ao uso dos pneus MICHELIN.
As equipes que prestigiarem os pneus MICHELIN também contarão com a supervisão de profissionais especializados em competições durante todas as etapas.

ARTIGO 8 – TREINOS LIVRES E CLASSIFICATÓRIOS.

8.1 - TREINOS LIVRES: os organizadores promoverão treinos livres. Para a participação nestes treinos é obrigatório que os pilotos estejam inscritos no evento, com a moto e equipamentos dos pilotos vistoriados. Somente será permitida a entrada de até 2 (duas) motos por equipe em pista, sendo livre o revezamento dos pilotos em pista durante cada treino.

8.2 – Somente será permitida a entrada na pista, os pilotos inscritos nesta competição e suas respectivas motos e equipamentos previamente vistoriados.

8.3 – CLASSIFICATÓRIO: **É obrigatório que o piloto da equipe realize pelo menos uma volta completa para ser classificado para a Corrida Classificatória**. 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 obtiveram tempo válido no treino classificatório, desde que solicitado por escrito e autorizado pelo diretor de prova. Somente será permitido e aferido o tempo de 1 (um) piloto por equipe.

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

ARTIGO 9 - GRID DE LARGADA.

9.1 – CORRIDA CLASSIFICATÓRIA: A formação do Grid será determinada pelo melhor tempo, do piloto integrante de cada equipe obtido no CLASSIFICATÓRIO. A largada será do tipo *LE MANS*. A quantidade de voltas será determinada pela empresa organizadora do evento. O Grid será formado por 1 (um) piloto por equipe.

9.2 - CORRIDA PRINCIPAL (1 hora e 20 minutos + 1 Volta): A formação do Grid será determinada pela classificação final da CORRIDA CLASSIFICATÓRIA. A largada será do tipo *LE MANS*. O Grid será formado por 1 (um) piloto por equipe.

9.3 – **Equipes formadas por 2 (dois) pilotos:** Os pilotos deverão obrigatoriamente intercalar suas participações entre o Classificatório, Corrida Classificatória e largada da Corrida Principal.

9.4 – **Equipes formadas por 3 (três) pilotos:** Os pilotos deverão obrigatoriamente intercalar suas participações entre o Classificatório, Corrida Classificatória e largada da Corrida Principal. **Neste caso, os pilotos que participarem do Classificatório e Corrida Classificatória NÃO poderão participar da largada da Corrida Principal.**

9.5 – **O não cumprimento dos critérios de participação dos pilotos na Corrida Classificatória e Corrida Principal (artigos 9.3 e 9.4) acarretará a perda dos pontos obtidos pela equipe, na Corrida Classificatória. Se a penalização ocorrer na Corrida Classificatória, além da perda dos pontos, a equipe será realocada no final do grid de largada da Corrida Principal.**

9.6 – Em casos extremos, que impossibilite a participação de um dos pilotos da equipe, desde que previamente comprovado e justificado por escrito pelo Chefe de Equipe, o Diretor de Prova, a seu critério poderá reconsiderar a penalização do (artigo 9.5).

9.7 - Após iniciado o Classificatório, NÃO será permitido a substituição de pilotos das equipes, salvo em casos extremos, justificado por escrito pelo Chefe de Equipe e decidido pelo Diretor de Prova.

9.8 - Não é permitido o abastecimento de combustível, troca de pneus e lubrificantes no grid de largada.

ARTIGO 10 - PROVAS.

10.1 - **A duração de cada prova será indicada, baseada em critério de quilometragem e tempo de prova** e deverá ser comunicada a todos os pilotos com antecedência.

10.2 - No caso de paralização de uma prova (bandeira vermelha) fica estabelecido que:

10.2.1 – Antes de 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.**

10.2.2 – Após 50% do tempo de prova – prova válida sendo atribuída metade dos pontos às equipes participantes.

10.2.3 - Após 75% do tempo de prova – Prova válida sendo atribuída a totalidade dos pontos às equipes participantes.

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

10.3 – É proibido empurrar a moto 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.

ARTIGO 11 - PROCEDIMENTOS DE LARGADA DA CORRIDA CLASSIFICATÓRIA.

11.1 - 10 (dez) minutos antes da largada, os boxes serão abertos. Os pilotos deverão dirigir suas motos até o grid. No grid será permitido apenas 2 (dois) integrantes de cada equipe – assistente de largada e assistente do piloto.

11.2 – 05 (cinco) minutos antes da largada, fecham-se os “Boxes”.

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

11.4 - Placa de 3 (três) minutos, antes da largada – motos e pilotos já deverão estar em suas posições. Permanecem no grid apenas pilotos e os assistentes de largada. Junto ao piloto será permitido apenas a presença de um membro da equipe até a placa de 3 minutos. Neste momento, o membro da equipe que estiver com o piloto deverá se retirar do grid de largada.
11.5 – Placa de 1 (um) minuto, antes da largada - os pilotos já deverão estar posicionados com um dos pés na linha branca de um lado da pista e do outro lado a moto desligada, sendo permitido que a chave de ignição esteja na posição *ON*. A moto deverá ser segurada por apenas um membro da equipe (assistente de largada).

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

11.7 - Não haverá volta de apresentação.

11.8 - PROCEDIMENTOS DE LARGADA DA CORRIDA PRINCIPAL.

11.9 - 10 (dez) minutos antes da largada, os Boxes e os pilotos deverão se dirigir a pé, diretamente para o Grid. As motos deverão ser conduzidas para o Grid desligadas e sendo empurradas por 1 (um) membro da equipe ou pelo próprio piloto. O diretor de prova indicará o acesso à pista.

11.10 – 05 (cinco) minutos antes da largada, fecham-se os “Boxes”.

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

11.12 - Placa de 1 (um) minuto, antes da largada – motos e pilotos já deverão estar em suas posições. Permanecem no grid apenas pilotos e os assistentes de largada.

11.13 – Placa de 30 (trinta) 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 lado a moto desligada, sendo permitido que a chave de ignição esteja na posição *ON*. A moto deverá ser segurada por apenas um membro da equipe.

11.14 - A largada será com o apagar do farol vermelho, às 8h.

11.15 – Não haverá volta de apresentação.

ARTIGO 12 - FINAL DA CORRIDA E CLASSIFICAÇÃO

12.1 – A contagem do último stint de pista dos pilotos de cada equipe se encerrará no momento em que completar 1 HORA e 20 MINUTOS de prova. Em seguida, quando o piloto que ocupa a primeira posição passar pela linha de chegada, será mostrada a PLACA DE ÚLTIMA VOLTA.

12.2 - Ao piloto que estiver ocupando a primeira posição, após 1 HORA e 20 MINUTOS de prova e ao completar mais uma volta, após a placa de última volta será mostrada a bandeira quadriculada na linha de chegada. Esta bandeira continuará a ser mostrada a todos os outros pilotos que estão na prova, indicando o fim da corrida.

12.3 – Restando 3 (três) minutos para término da corrida, nenhum piloto poderá entrar na pista, devendo, portanto, ser ligada a luz vermelha do semáforo na saída do pit-lane e/ou um comissário de pista sinalizar com uma bandeira vermelha.

12.4 - **Com o término da corrida, a equipe que estiver parada no box, sem um dos seus pilotos em pista, será desclassificada da corrida.**

12.5 - Se na última volta e antes da linha de chegada um piloto retardatário estiver próximo (à frente) do primeiro classificado, o comissário de pista que estará na linha de chegada deverá apresentar a ambos os pilotos, e em simultâneo, a bandeira quadriculada e a bandeira azul. Isto significa que a corrida terminou para o primeiro classificado e que o piloto retardatário que estava à frente do líder deverá efetuar mais uma volta e receber a bandeira quadriculada para completar a corrida.

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

12.7 - Para um piloto/equipe ser classificada na corrida é necessário:

a) Ter percorrido distância igual ou superior a 50% 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) Ter-lhe sido mostrada a bandeira quadriculada na linha de chegada (não conta a passagem pelo pit-lane);

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

ARTIGO 13 - PONTUAÇÃO E PÓDIO.

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

1º Lugar	25 Pontos	**6º Lugar**	10 Pontos	**11º Lugar**	05 Pontos
2º Lugar	20 Pontos	**7º Lugar**	09 Pontos	**12º Lugar**	04 Pontos
3º Lugar	16 Pontos	**8º Lugar**	08 Pontos	**13º Lugar**	03 Pontos
4º Lugar	13 Pontos	**9º Lugar**	07 Pontos	**14º Lugar**	02 Pontos
5º Lugar	11 Pontos	**10º Lugar**	06 Pontos	**15º Lugar**	01 Ponto

13.2 - As **3 (três) primeiras equipes** de cada categoria deverão comparecer obrigatoriamente ao pódio para a cerimônia de premiação. Bonés de patrocinadores do campeonato, caso fornecidos, devem ser utilizados neste momento.

13.3 – A pontuação para cada prova da CORRIDA CLASSIFICATÓRIA será como segue:

1º Lugar	08 Pontos
2º Lugar	05 Pontos
3º Lugar	03 Pontos
4º Lugar	02 Pontos
5º Lugar	01 Ponto

ARTIGO 14 - CLASSIFICAÇÃO FINAL DO CAMPEONATO.

Todos os resultados das provas da CORRIDA CLASSIFICATÓRIA e 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:

14.1 - Maior número de vitórias da equipe.

14.2 - Melhor posição na última bateria do campeonato, da Corrida Principal.

ARTIGO 15 - DISCIPLINAR.

15.1 - 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.

15.2 - As punições possíveis são:

a) - Advertência.

b) - Penalidades de tempo, pontos ou posição.

c) - Exclusão da etapa.

d) - Suspensão do campeonato não superior a 30 dias.

ARTIGO 16 – PENALIDADES

16.1 - **Queima de largada:** acréscimo de mais 03 (três) minutos no próximo *stint* de parada no box, da Corrida Principal. A queima de largada se dá quando o piloto inicia seu deslocamento, perdendo contato de um dos pés sobre a linha branca do grid.
Na Corrida Classificatória a penalidade será a perda de 03 (três) posições no resultado da corrida.

16.2 - **Ultrapassar a velocidade máxima permitida nos Boxes/Pit Lane de 60km/h:** acréscimo de mais 03 (três) minutos no próximo *stint* de parada no box, na CORRIDA PRINCIPAL.
No CLASSIFICATÓRIO a penalidade será o cancelamento da primeira melhor volta.
Na CORRIDA CLASSIFICATÓRIA a penalidade será a perda de 03 (três) posições, na formação do grid de largada da CORRIDA PRINCIPAL.

16.3 **– Ultrapassar o *stint* máximo de 30 minutos em pista:** acréscimo de mais 03 (três) minutos no próximo *stint* de parada no box.

16.4 - **Não cumprimento do *stint* mínimo de 02 (dois) minutos de parada no box:** acréscimo de mais 03 (três) minutos no próximo *stint* de parada no box.

16.5 - **Não cumprimento do tempo mínimo de 20 minutos de descanso do piloto antes de retornar para a pista:** será acrescentado mais 03 (três) minutos no próximo *stint* de parada no box.

16.6 - **Penalidades não cumpridas:** serão acrescentadas no término da prova, somados **03 (três) minutos** extra para cada penalidade não cumprida. Neste caso a equipe será reclassificada, de acordo com seu novo tempo total.

16.7 - **Caso a penalização aconteça no último *stint* de pista da prova**, será acrescentada no término da prova, somados 03 (três) minutos extra. Neste caso a equipe será reclassificada, de acordo com seu novo tempo total.

16.8 – **Decorrido o *stint* de 02 (dois) minutos de parada no box e penalizações extras se houver, a equipe que não retomar a corrida no prazo de até 15 minutos, será desclassificada.**

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

ARTIGO 17 - PROTESTO, RECLAMAÇÕES E RECURSOS.

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

16.11 - 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.

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

16.13 - 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 17 - VISTORIA TÉCNICA PRELIMINAR E FINAL

17.1 - A VISTORIA TÉCNICA é obrigatória. Os critérios e itens de vistoria estão detalhados no Regulamento Técnico. Não serão vistoriadas motos 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.

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

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

17.4 - O numeral da moto será verificado na vistoria preliminar, sendo que este deverá estar legível para a equipe de cronometragem.

Os numerais permitidos serão dos números 01 (um) ao 100 (cem). No ato da inscrição as equipes deverão consultar a disponibilidade do numeral.

17.5 - Após a aprovação na Vistoria Técnica Preliminar, será colocado um adesivo que indica que a moto passou nas verificações técnicas preliminares. Apenas a moto que possuir o adesivo acima referido, poderá participar das sessões de treinos e corridas.

ARTIGO 18 – BANDEIRAS.

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

VERDE: informa os pilotos que a pista está livre.

Deverá ser mostrada estática (PARADA):

- Em todos os postos de sinalização durante a primeira volta das sessões de treinos e na volta de aquecimento;
- No posto de sinalização 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;
- Na linha de largada para dar início à volta de aquecimento;
- No final do grid de largada para informar que todos os pilotos estão prontos para a largada da corrida.

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/ou seguir uma trajetória que pode não ser a usual. É **proibido** ultrapassar até o posto de sinalização 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 *drive through* ou penalização em tempo/posição de chegada;

c. Podem ainda ser aplicadas outras penalizações pelo júri.

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

AMARELA COM LISTRAS VERMELHAS: informa aos pilotos que as **condições de aderência da pista** estão deterioradas por outra razão que não seja chuva. Deve ser mostrada **estática** nos postos de comissários onde se verificar essa situação.

BANDEIRA AZUL: informa um piloto que está **prestes a ser ultrapassado** e será mostrada **agitada**.

BANDEIRA BRANCA: a bandeira branca deverá ser apresentada **estática**, informando um piloto que há na pista **veículo médico ou de serviço**, obrigando a **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.

O descumprimento dessas instruções resulta em penalizações, que poderá ocorrer a **desclassificação** da equipe, a ser julgado pela direção de prova, conforme a gravidade da infração.

BANDEIRA QUADRICULADA BRANCA E PRETA:): informa aos pilotos do **final da corrida ou da sessão de treinos**. É mostrada **agitada** na linha de chegada e ao nível da pista.

BANDEIRA QUADRICULADA BRANCA E PRETA + 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 da corrida e antes da linha de chegada um piloto retardatário preceder de perto o primeiro classificado.

BANDEIRA VERMELHA: informa os pilotos que a sessão de **treinos** ou **corrida** foi **interrompida**, devendo ser mostrada agitada em todos os postos de sinalização 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 desclassificação da equipe.
Esta bandeira deve, ainda, ser mostrada estática na saída do pit-lane quando a entrada em pista não for autorizada e no grid de largada no final da volta de reconhecimento e no final da volta de aquecimento.

BANDEIRA PRETA: informa que um piloto/equipe foi **desclassificado**. Deverá ser apresentada **estática** no Posto de Sinalização do Diretor de Prova (PSDP) em conjunto com uma **placa** com o **número desse piloto**. O piloto em causa deve parar no box no final da volta seguinte, não sendo autorizado o seu regresso à pista.

BANDEIRA PRETA COM BOLA LARANJA: informa um piloto que a sua **moto está com problemas mecânicos**, suscetíveis de constituir perigo para ele próprio ou para os outros pilotos. É apresentada estática em conjunto com uma **placa** com o **número do piloto**. O piloto em causa deve de imediato abandonar a pista ou retornar ao box.
Infração a esta regra acarretará a desclassificação da equipe.

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 sinalização onde se verificar essa situação.

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.

LUZ VERDE: no semáforo da saída do *pit lane* informa o início das sessões de treinos e início da volta de reconhecimento.

LUZ VERMELHA: no semáforo da saída do *pit lane* quando a entrada em pista não for autorizada.

ARTIGO 19 – PROCEDIMENTO SAFETY

A fim de evitar certas interrupções de provas, em geral provocadas por acidentes, a "MOTTU 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 flamulante. A partir deste momento ultrapassagens são proibidas.

O líder deverá desacelerar (não repentinamente, e preferencialmente fora da linha rápida, sinalizando com o braço ou perna). 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 **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 permito 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 quando 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 consigo 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 meio da formação é permitida durante o procedimento de Safety. Durante o procedimento de SC é proibida a entrada nos boxes. Caso isso ocorra, deverá cumprir o ***stint* de 2 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, desde que permaneça na mesma volta dos demais pilotos.

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 for dada a 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/tempo de prova 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 moto, voluntariamente ou por força maior, a moto 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 moto longe de uma situação potencialmente perigosa, é dever do resgate ajuda–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 motos que apresentarem vazamento de fluidos, indícios de vazamentos ou problemas de freios, 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 e características originais 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 moto. O quadro B poderá ser substituído por modelo compatível ao modelo da moto.

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 à 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 compósito. 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 moto. Deverá ser mantido motor de partida e alternador ligado. O motor de partida deve funcionar antes depois da corrida por ocasião das vistorias.

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 - Suspenção 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 de freio podem ser substituídos.

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 fixo, corretamente a 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^2O).

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 compósito.

39.3 - A parte inferior da carenagem (spoyler) deve ser construída de forma a poder reter no seu interior, em caso de falha do motor, pelo menos metade da capacidade total de óleo e líquido de refrigeração do motor. A parte inferior da carenagem (spoyler) deve ter uma ou duas aberturas com diâmetro máximo de 25 mm, as quais devem permanecer fechadas em condições de piso seco, sendo autorizada a retirada apenas nos treinos ou corridas com piso molhado, condição esta que será determinada pelo Diretor de Prova.

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/dorsal (protetor de coluna).

42.6 - Os fabricantes dos equipamentos de vestuário devem assegurar que os produtos e os materiais que utilizam atendem 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 integra 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.

45.5 - As câmeras de vídeo deverão estar devidamente fixas à moto. Nas verificações técnicas preliminares, ou no decorrer da prova, os comissários técnicos deverão verificar se as câmeras de vídeo estão instaladas em condições de segurança.

ARTIGO 46 - PROCEDIMENTOS DE RETORNO AO PIT LANE

46.1 – Em caso de avarias na moto, queda ou problemas técnicos, durante a prova, que impossibilite o piloto de retornar ao box, este deverá conduzir a moto até um local seguro mais próximo, se possível.

46.2 – **Na ocasião que impossibilite o competidor de continuar o *stint de pista*, o Diretor de Prova, a seu critério, poderá autorizar:**

46.2.1 – Carro de apoio oficial da prova, para resgatar a moto e piloto até os boxes, onde poderá ocorrer o reparo, troca da moto e ou piloto, para retomar a corrida. Caso ocorra somente o deslocamento da moto, sem a presença do piloto, a equipe poderá decidir retomar a corrida. Neste caso, um membro da equipe poderá retirar o transponder para acoplar em outra moto da equipe, desde que, a moto transportada esteja no *pit lane* ou no pátio de Vistoria Técnica.

46.2.2 – Em caso extremo, como última instância e após **autorização do Diretor de Prova**, o piloto que se encontra impossibilitado de retornar ao *pit lane* com a sua moto poderá efetuar a retirada do transponder desta e se deslocar a pé até o *pit lane*, com o intuito de retomar a corrida, desde que obedecendo os seguintes procedimentos de segurança: estar equipado, inclusive utilizando capacete; locomover-se atrás das barreiras de contenção quando houver; **cruzar a pista somente mediante a autorização expressa do comissário de sinalização (bandeirinha).** A retirada do transponder só poderá ocorrer quando a moto estiver em local seguro, fora de risco. Este procedimento deve ser autorizado com antecedência pela Direção de Provas, no *briefing* com os pilotos. Os pilotos que por sua vez retornarem ao *pit lane* sem a moto ou o transponder, não poderão retornar a pista para realizarem o procedimento de retirada de transponder. Tal procedimento só se aplica em caso de queda ou problema mecânico, desta forma não poderá ser realizado em caso de pane seca, caso seja observado ao fim da prova o descumprimento desta regra, a equipe será desclassificada da prova.

46.2.2.1 – **O Diretor de Prova, a seu critério, presando a segurança dos pilotos, poderá AUTORIZAR ou NÃO o prosseguimento de retorno do piloto, a pé, para o box mencionado no artigo 46.2.2.**

46.3 - O descumprimento dos procedimentos de segurança, elencados no item "46.2.2" acarretará a desclassificação da equipe, a ser julgado e decidido pelo Diretor de Prova.

46.4 – O piloto que utilizar de meios próprios para locomover-se até a entrada para os boxes, deve **ultrapassar a antena de captação de sinal da cronometragem**.

46.5 – **A entrega do transponder pelo piloto para um membro da equipe só poderá ser realizada no *pit lane***, caso ocorra fora desta área acarretará a imediata desclassificação da equipe.

46.6 - A retirada do transponder da moto que estiver na pista e não puder continuar na prova, por motivos de queda ou problema mecânico é de inteira responsabilidade do piloto que estiver cumprindo o *stint* de pista, caso pretenda retomar a corrida.

46.7 - Antes de retornar para a pista, a equipe deverá observar o *stint* mínimo de 2 minutos de parada no box, *stint* mínimo de 20 minutos de descanso do próximo piloto da equipe se for o caso e máximo de 30 minutos de *stint* de pista se o mesmo piloto retomar a corrida. O tempo de deslocamento a pé do piloto, do local do incidente até o *pit lane*, não poderá ser menor que o tempo de volta do piloto que estiver ocupando a 1ª (primeira) posição, que está realizando o *stint de pista*. Caso o tempo de deslocamento a pé seja inferior ao tempo de volta do piloto, será acrescentado o *time penalty* de 5 minutos ao tempo total de prova da equipe.

Responsabilidade do Evento

ARTIGO 47 - A Organização, eximem–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 48 - 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 49 - Na inobservância deste Regulamento, serão decididos pelos Órgãos competentes da Entidade Oficial, devidamente encaminhados pelos Comissários Desportivos.

PATROCINADORES OFICIAIS

APOIO

INFORMAÇÕES:
WhatsApp: +55 11 99670-6569