

to



REGULAMENTO DESPORTIVO
GPMS & GPMT de Motovelocidade
COPA OESTE de Motovelocidade
2018

Emissão: **20/03/2018**
Retificação: --/-----/2018
Assunto: **Regulamento Inicial**



A Comissão Técnica e Desportiva do GPMS e GPMT de Motovelocidade e as federações dos estados de Mato Grosso do Sul - FEMEMS – e Mato Grosso – FM MT - de acordo com a legislação desportiva em vigor no país e, usando das atribuições que lhe são conferidas a entidade, estabelece o REGULAMENTO DESPORTIVO para as provas do “**GPMS e GPMT de Motovelocidade – Campeonato Estadual e a COPA OESTE de Motovelocidade – Campeonato interestadual do MT e MS**”.

OBRIGAÇÕES E CONDIÇÕES GERAIS

Todos os pilotos, elementos das equipes, oficiais de prova, assim como todas as pessoas que pelas suas funções participam em uma manifestação de motovelocidade comprometem-se, em seu nome e no dos seus representantes, a observar e cumprir com todas as disposições dos:

- Regulamento do GPMS & GPMT de Motovelocidade
- Regulamento da COPA OESTE de Motovelocidade
- Regulamento de Imagem do GPMS e GPMT de Motovelocidade e da COPA OESTE de Motovelocidade nas manifestações organizadas sob a sua égide.

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

O regulamento do “**GPMS e GPMT de Motovelocidade e da COPA OESTE de Motovelocidade**”, que compreende os regulamentos desportivos e técnicos, estabelece o quadro regulamentar aplicável a todas as manifestações desportivas de motovelocidade organizadas sob a égide da FEMEMS e FM MT.

Após a publicação dos regulamentos, qualquer posterior alteração àquela regulamentação será introduzida no texto publicado no site oficial do **GPMS e GPMT de Motovelocidade**, em caracteres destacados a “**NEGRITO**” e na capa surgirá a data da atualização e o sumário das alterações. No ato da Inscrição também será entre uma cópia impressa ou digital (e-mail) ao participante.

Pelo que, para a aplicação correta dos regulamentos, toda a regulamentação que se encontre publicada no site oficial do **GPMS e GPMT de Motovelocidade** ou divulgada eletronicamente (e-mail) nela constando a data da respectiva atualização (a qual corresponderá à sua efetiva entrada em vigor), prevalecerá sobre o regulamento publicado com data anterior.

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

O descumprimento das disposições dos regulamentos e documentos oficiais do **GPMS e GPMT de Motovelocidade e da COPA OESTE de Motovelocidade**, as atitudes antidesportivas ou de falta de respeito à ordem vigente por parte das pessoas relacionadas de algum modo com uma moto inscrita na manifestação desportiva podem vir a ser refletidas em sanções ao piloto. Estas sanções podem passar pela desclassificação até a expulsão do campeonato e, ainda, ser passível de processo disciplinar.

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

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



REGULAMENTO DESPORTIVO

ÍNDICE

1. Manifestação desportiva – definição e requisitos
2. Seguros
3. Piloto
4. Inscrições
5. Oficiais de prova
6. Penalizações
7. Regulamento particular
8. Sinais – bandeiras e sinais luminosos
9. Vitorias documentais
10. Vitorias técnicas
11. Briefing
12. Treinos
13. Qualificação para a corrida
14. Grid de largada
15. Regras a observar na via de acesso aos Box (pit-lane)
16. Procedimento de largada
17. Corrida em piso molhado ou seco (“chuva” ou “seca”)
18. Penalização Drive Thru
19. Comportamento durante as sessões de treinos e corrida
20. Interrupção de uma corrida e nova largada
21. Final da corrida e classificação
22. Comportamento à chegada
23. Parque fechado
24. Protestos e reclamações
25. Recurso
26. Pontuações
27. Instruções e comunicados aos Pilotos
28. Sistema de cronometragem
29. Credenciais de acesso
30. Disposições finais

Anexo A

Regulamento Específico para as categorias GP1000 Pro, GP1000 Light, GP1000 EVO, GP600 Pro e GP300.



REGULAMENTO DESPORTIVO

1. MANIFESTAÇÃO DESPORTIVA – DEFINIÇÃO E REQUISITOS

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

Para efeitos do presente regulamento, corrida é a competição que se realiza em circuito fechado entre duas ou mais motos ao mesmo tempo e num mesmo percurso, percorrendo uma distância estipulada no regulamento particular da manifestação desportiva.

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

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

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

2. SEGUROS

2.1. Será exigido aos pilotos, no ato das inscrições, um seguro de acidentes pessoais **ou plano de assistência médica**.

2.2. Responsabilidade por danos materiais. Nem a FEMEMS ou a FM MT nem a entidade organizadora – VBR TEAM - são responsáveis por quaisquer danos sofridos nas motos, acessórios e equipamentos causados por acidente, incêndio ou outros. Por outro lado, a entidade organizadora fica responsável pelas motos que estão sob seu controle dentro do Parque Fechado.

3. PILOTO

3.1. A CBM é a única entidade competente para a emissão das licenças desportivas aos pilotos do GPMS e GPMT de Motovelocidade, **é obrigatória à filiação dos Pilotos de qualquer nacionalidade**.

Somente Piloto filiado à federação sul-mato-grossense (FEMEMS) terá o direito de pontuar no **GPMS de Motovelocidade - Campeonato Estadual de Motovelocidade do MS**.

3.2. Somente Piloto filiado a federação mato-grossense (FM MT) terá o direito de pontuar no **GPMT de Motovelocidade - Campeonato Estadual de Motovelocidade do MT**.

3.3. Somente Pilotos filiados à federação mato-grossense (FM MT) e sul-mato-grossense (FEMEMS) terá o direito de pontuar na **Copa Oeste de Motovelocidade**.

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

3.4. Para efeitos do presente regulamento considera-se:

- a) PILOTO a pessoa que conduz a moto em competição.
- b) EQUIPE (Piloto) a pessoa física ou jurídica que inscreve um ou mais pilotos em uma competição.

3.5. Se o piloto inscrever a moto terá igualmente a qualidade de Piloto (EQUIPE).



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

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

3.7 Pilotos admitidos;

Serão admitidos pilotos de qualquer nacionalidade, desde que se enquadrem nas condições referentes a cada categoria. Equipes nacionais com pilotos estrangeiros deverão obrigatoriamente conter no mínimo um piloto brasileiro para cada piloto estrangeiro independente da categoria que participarem e deverá ser fornecido equipamento técnico a ambos os pilotos em condições de igualdade.

3.7.1 Categoria GP1000 Pro – Pilotos profissionais ou não, que tenham participado de campeonatos nacionais e/ou internacionais (ou não), que apresentem um tempo médio de volta abaixo de 1:36:99s. Serão considerados os três (03) melhores tempos por volta dos treinos Livres e Classificatórios no Autódromo Internacional de Campo Grande-MS.

3.6.2 Categoria GP1000 Light – Pilotos profissionais ou não, que tenham participado de campeonatos nacionais e/ou internacionais (ou não), que apresentem um tempo de volta entre 1:37:00s e 1:40:99s. Serão considerados (p/ média) os três (03) melhores tempos por volta dos treinos Livres e Classificatórios no Autódromo Internacional de Campo Grande-MS, pilotos que tenham realizado cursos de pilotagem a mais de 01 (um) ano. Poderá ser solicitado currículo desportivo ou diploma de conclusão de curso de pilotagem.

3.6.3 Categoria GP1000 EVO – Pilotos amadores, alunos que não participaram de campeonatos nacionais e/ou internacionais, que apresentem um tempo de volta acima de 1:41:00s. Serão considerados (p/ média) os três (03) melhores tempos por volta dos treinos Livres e Classificatórios no Autódromo Internacional de Campo Grande-MS, pilotos que tenham realizado cursos de pilotagem pelo menos a 01 (um) ano. Poderá ser solicitado currículo desportivo ou diploma de conclusão de curso de pilotagem.

3.6.4 Categoria GP600 Pro – Pilotos profissionais ou não, que tenham participado de campeonatos nacionais e/ou internacionais (ou não).

3.6.5 Categoria GP300 Sport – Pilotos amadores, alunos que estão iniciando a carreira na motovelocidade.

3.6.6 Para inibir atitudes antidesportivas e ao mesmo tempo incentivar a evolução do piloto, será admitido, na corrida, que o piloto baixe até dois (02) segundo do seu tempo que definiu sua classificação em determinada categoria. Excedido esta tolerância, a direção de prova poderá reclassificar o Piloto em nova categoria. Será utilizada a média dos três (03) melhores tempos da corrida para este cálculo. Os critérios de avaliação para definição da categoria serão aplicados até a terceira etapa do campeonato.

3.6.7 Os Pilotos campeões e vice-campeões poderão permanecer até dois (02) anos na mesma categoria, sendo obrigados a “subir” de categoria após este período.

4. INSCRIÇÕES

A organização do **GPMS & GPMT de Motovelocidade** e da **COPA OESTE de Motovelocidade** poderá limitar a quantidade de inscrições por categoria, serão disponibilizadas vagas limitadas para inscrição anual. As reservas serão confirmadas após a efetivação (entrega de documentos e correspondente pagamento) da inscrição.



Vagas disponíveis para inscrição anual;

GP1000 Pro	05 Vagas
GP1000 Light	05 Vagas
GP1000 EVO	05 Vagas
GP600 Pro	05 Vagas
GP300 Sport	05 Vagas

4.1. Todo Piloto que desejar participar do **GPMS & GPMT de Motovelocidade** ou da **COPA OESTE de Motovelocidade** pode optar pela inscrição anual com desconto ou realizar sua inscrição por etapa, até vinte (20) dias da realização do evento. A inscrição deverá ser efetuada através do e-mail oficial do evento inscricao@gpms.com.br ou pelo site www.gpms.com.br ou www.gpmt.com.br, com o preenchimento devido do formulário de inscrição e seu envio à entidade organizadora dentro do prazo descrito no formulário de inscrição.

4.2. Todo Piloto tem que pagar à entidade organizadora da manifestação desportiva, no momento da sua inscrição, uma taxa cujo valor máximo consta descrito no formulário de inscrição, conforme opção (anual ou por etapa). O Piloto deverá escolher em qual dos campeonatos estaduais fará a inscrição, podendo participar simultaneamente da Copa Oeste de Motovelocidade desde que realize duas (02) inscrições. A inscrição somente será considerada efetivada (válida) após a entidade organizadora receber o valor da taxa relativa à inscrição e a devida documentação.

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

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

4.5. Após o término das inscrições um Piloto não poderá mudar de moto, salvo situações de acidente durante os treinos livres ou classificatórios, avaliados pelos membros do júri e mediante ao pagamento de nova inscrição com o valor integral sem desconto.

4.6 Inscrição Anual

4.6.1 Os pilotos e equipes inscritos anualmente serão obrigados a participar de todas as corridas oficiais do campeonato 2018. Todos os pilotos inscritos serão obrigados a largar e participar da corrida. A participação em treinos terá livre arbítrio. Condições extraordinárias serão analisadas pela comissão desportiva.

4.6.2 Quando não for possível a participação do piloto inscrito anualmente em uma ou mais etapas do campeonato, o mesmo deverá ser substituído e a **ORGANIZAÇÃO** deverá ser informada por escrito, com sete (07) dias de antecedência da realização da etapa.

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

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

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



5. OFICIAIS DE PROVA

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

- A. Presidente do Júri;
- B. Diretor técnico;
- C. Diretor de prova;
- D. Comissário Técnico;
- E. Chefe da cronometragem;
- F. Médico chefe;
- G. Juízes
- L. Comissários de pista, comissários de *Box* e de Paddock.

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

5.3. Júri

5.3.1. O Júri é a entidade máxima nas manifestações desportivas de motovelocidade. Esta competência refere-se à aplicação dos regulamentos do **GPMS, GPMT e COPA OESTE de Motovelocidade** e, quando aplicáveis, da FEMEMS e da FMMT. Os membros do Júri são os responsáveis pela parte desportiva da manifestação. Todas as responsabilidades civis e legais incumbem à entidade organizadora da manifestação desportiva.

5.3.2. O Júri é constituído pelo Presidente do Júri, Diretor Técnico, Diretor de prova, Comissário técnico e Chefe da cronometragem.

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

5.3.5. O Júri não está autorizado a fazer alterações nos regulamentos do **GPMS, GPMT ou da COPA OESTE de Motovelocidade**, quando aplicáveis, e tem as seguintes funções:

- a) Assegurar que a manifestação desportiva se realize de acordo com as regras e procedimentos estabelecidos nos regulamentos aplicáveis;
- b) Aprovar emendas e/ou adendos ao Regulamento Particular e certificar que estes são divulgados a todos os participantes;
- c) Receber os relatórios dos oficiais de prova, referentes às vitorias documentais e técnicas, treinos e corridas.
- d) Decidir sobre os protestos e reclamações apresentados durante a manifestação desportiva;



- e) Aplicar qualquer uma das penalidades mencionadas nos (art. 6.1.a) (a 6.1.g) por:
- (1) Violação dos regulamentos aplicáveis, desde o início e até ao final da manifestação desportiva;
 - (2) Qualquer ação voluntária ou involuntária praticada por uma pessoa ou grupo de pessoas, contrária à corrente regulamentação ou a instruções dadas por um oficial de prova;
 - (3) Qualquer ato de corrupção ou fraude, ou qualquer ação prejudicial aos interesses do evento ou do esporte, praticado por uma pessoa ou grupo de pessoas durante a manifestação desportiva.
- f) Por iniciativa do Presidente do Júri ou por proposta do Diretor de prova ou da entidade organizadora retardar o início de uma manifestação desportiva, melhorar as condições de segurança do circuito e, se surgirem questões de segurança intransponíveis, cancelar a manifestação desportiva no seu todo ou em parte.
- g) Aprovar e mandar publicar o *Grid* de largada de todas as corridas integradas na manifestação desportiva.
- h) Homologar as classificações das corridas.

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

5.4. Presidente do Júri

O Presidente do Júri é o delegado do **GPMS, GPMT e da COPA OESTE de Motovelocidade** na manifestação desportiva e tem as seguintes funções:

- a) Assegurar que as decisões do Júri estão conforme as regras e procedimentos estabelecidos nos regulamentos aplicáveis;
- b) Supervisionar todos os aspectos relacionados com a segurança;
- c) Efetuar com o Diretor de prova uma volta de inspeção ao circuito, antes do início das atividades em pista de cada dia da manifestação desportiva;
- d) Fixar os horários das reuniões do Júri, convocar reuniões extraordinárias e definir a agenda;
- e) Convidar para participar nas reuniões do Júri, sem direito a voto, quem em seu entender possa ser útil ao desenrolar dos trabalhos.

5.5. Diretor Técnico

O Diretor técnico do **GPMS E GPMT de Motovelocidade** tem por função assegurar a correta aplicação dos regulamentos técnicos e supervisionar os protestos sobre as motos.

5.6. Diretor de Prova

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

5.7.2. Compete ao Diretor de prova:

- a) Assegurar que o circuito/pista está em boas condições e que todos os imperativos legais



sejam cumpridos.

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

5.8. Comissário Técnico

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

Deve, ainda:

- a) Exercer a sua fiscalização a qualquer tempo da manifestação desportiva;
- b) Comunicar o resultado das suas vistorias unicamente ao Diretor técnico;
- c) Empregar instrumentos de fiscalização aceitos pelo **GPMS E GPMT de Motovelocidade**.

5.9. Chefe da cronometragem

Os principais deveres do chefe da equipe de cronometragem são:

- a) Empregar na cronometragem somente aparelhos aceitos pelo **GPMS, GPMT e COPA OESTE de Motovelocidade**;



GPMS & GPMT DE MOTOVELOCIDADE Campo Grande - MS

AUTODROMO INTERNACIONAL DE CAMPO GRANDE-MS



- b) No final de cada sessão de treino entregar ao Diretor de prova um registro ordenado, por ordem crescente, do melhor tempo por volta de cada piloto.
- c) No final da segunda sessão de treinos cronometrados entregar ao Diretor de Prova um registro ordenado, por ordem crescente, do melhor tempo por volta de cada piloto no conjunto das duas sessões de treinos cronometrados.
- d) No final de cada corrida entregar ao Diretor de Prova um registro com a classificação da corrida, de acordo com o definido nos artigos 21.3.e 21.4, complementado com a indicação do melhor tempo por volta de cada piloto e com o tempo que cada piloto demorou a completar a corrida.
- e) Entregar na Secretaria o registro dos tempos realizados pelos pilotos em cada volta (volta a volta) nas sessões de treinos e na corrida, após deliberação do Diretor de Prova ou do Júri.
- f) Comunicar os tempos ou os resultados somente ao Júri ou ao Diretor de Prova, salvo instruções em contrário destes.

5.10. Juízes

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

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

6. PENALIZAÇÕES

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

A penalização é:

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

6.2. Definição e aplicação das penalizações

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

Aviso ou repreensão: pode ser aplicada publicamente ou em privado.

- a) Mudança de posição no *Grid*: perda de posições no *Grid* de largada.
- b) *Drive Thru*: ver. art. ° 18.
- c) Penalização em tempo: adição de um tempo em minutos e/ou segundos ao tempo da corrida.
- d) Desclassificação: exclusão da classificação e que pode tomar as seguintes formas:



- (1) Desclassificação das sessões de treinos;
- (2) Desclassificação da corrida;
- (3) Desclassificação da manifestação desportiva.

e) Retirada de pontos do Campeonato: perda de pontos atribuídos em provas já disputadas.

6.3. Procedimento de notificação

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

7. REGULAMENTO PARTICULAR

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

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

8. SINAIS – BANDEIRAS E SINAIS LUMINOSOS

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

8.1. Bandeiras e sinais luminosos utilizados para transmitir informações

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

Deverá ser mostrada estática (PARADA):

- em todos os postos de comissários durante a primeira volta das sessões de treinos, na volta de reconhecimento e na volta de aquecimento;
- no posto de comissários que indica o final de uma zona de perigo sinalizada por bandeiras amarelas.

Deverá ser mostrada agitada:

- na saída do *pit-lane* para informar que o acesso à pista está aberto;
- 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.

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

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

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



se verificar essa situação.

8.1.5. Bandeira branca com cruz vermelha em diagonal + Bandeira amarela com riscas vermelhas: informa aos pilotos da existência de chuva na determinada parte do circuito.

Ambas as bandeiras devem ser mostradas estáticas nos postos de comissários onde se verificar a essa situação.

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

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

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

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

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

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

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

8.1.8. Bandeira quadriculada + Bandeira azul: estas duas bandeiras (a bandeira quadriculada agitada e a bandeira azul estática) são mostradas na linha de chegada e ao nível da pista quando na última volta e antes da linha de chegada um piloto retardatário preceder de perto o primeiro classificado. (ver art.º 21.1)

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

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

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

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

O descumprimento destas instruções resulta nas seguintes penalizações:

- a) Durante as sessões de treinos - anulação dos tempos cronometrados realizados durante a sessão de treinos em questão;
- b) Durante a corrida - penalização *drive thru* ou penalização em tempo;
- c) Podem ainda ser aplicadas outras penalizações pelo júri, (ex. Multa).

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

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



de inspeção ao circuito.

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

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

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.

8.2.2. **Luz vermelha:** no semáforo da saída do *pit-lane* quando a entrada em pista não for autorizada.

As luzes vermelhas do semáforo da linha de largada devem ser ligadas entre 2 a 5 segundos para dar a largada para a corrida.

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

Esta bandeira só será mostrada por ordem do Diretor de Prova e após a comunicação a equipe do piloto em causa.

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

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

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

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

8.3. Dimensões das bandeiras

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

8.4. Cores das bandeiras

Laranja:	Pantone	151C
Preto:	Pantone	Black C
Azul:	Pantone	286C ou 298C
Vermelho:	Pantone	186C
Amarelo:	Pantone	Yellow C
Verde:	Pantone	348C



8.5. Placa com o número do piloto

Placa em cor preta (70 cm horizontal x 50 cm vertical) com o número do piloto em cor branca. A espessura do traço deve ter o mínimo de 3 cm e uma altura mínima de 25 cm.

9. VISTORIAS DOCUMENTAIS

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

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

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

10. VISTORIAS TÉCNICAS

Um Piloto não pode recusar, em caso algum, sob pena de desclassificação, as ações de verificação da sua moto, quando solicitada pelo Comissário Técnico em qualquer altura da manifestação desportiva, devendo ainda disponibilizar alguém da sua confiança para proceder às desmontagens e montagens que decorrem por sua conta e risco.

10.1. Vistorias técnicas preliminares

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

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

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

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

10.1.5. É proibido dois pilotos utilizarem a mesma moto, independente da categoria de cada um.

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

10.2. Vistorias técnicas finais

10.2.1. Imediatamente após a corrida todas as motos devem entrar no Parque Fechado, de onde só poderão ser retiradas com autorização do Diretor de Prova. Os pilotos que não encaminharem as suas motos para o Parque Fechado ou que as retirarem sem autorização do Diretor de Prova poderão sofrer penalização ou desclassificação.

10.2.2. No final da corrida serão efetuadas vistorias técnicas nas motos classificadas nos 5 (cinco)



primeiros lugares de cada categoria. No decorrer da manifestação desportiva, o Comissário Técnico pode propor ao Diretor de Prova a verificação técnica de quaisquer outras motos.

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

11. BRIEFING

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

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

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

11.4. A entidade organizadora deve permitir o acesso à sala onde se realizara a reunião 15 (quinze) minutos antes da hora marcada para o seu início e conceder uma tolerância, por atraso, de 5 (cinco) minutos.

11.5. Os pilotos devem, à entrada da sala de *briefing*, assinar a folha de presenças que para tal será disponibilizada pelo Secretário da prova e que constitui a única prova oficial da presença dos pilotos.

11.6. Após os 5 (cinco) minutos de tolerância não será permitida a entrada na sala de *briefing*. Os pilotos que cheguem após este período de tolerância ou que não compareçam ao *briefing* serão penalizados.

11.7. O Júri convocará os pilotos faltosos e os que tenham chegado após o período de tolerância a fim de lhes comunicar os detalhes do *briefing*, a penalização e a forma de pagamento. A falta a esta convocatória pode ocorrer na penalização de perda de pontos ou até mesmo de desclassificação.

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

12. TREINOS

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

13. QUALIFICAÇÃO PARA A CORRIDA

13.1. Opcionalmente o Regulamento Particular indicará o número máximo de pilotos permitidos simultaneamente em pista durante a corrida, caso este número supere os valores de segurança.

13.2. Os resultados dos treinos cronometrados são qualificativos para a corrida. Independentemente de estar dentro do número máximo de pilotos permitido simultaneamente em pista durante a corrida, um piloto só pode alinhar na corrida se o seu melhor tempo por volta não exceder em 15% a média dos 5 (cinco) melhores tempos por volta dos treinos cronometrados da respectiva categoria. Portanto o piloto que não participar dos treinos classificatórios não poderá participar da corrida.

13.3. O Júri pode, em circunstâncias excepcionais, autorizar a participação dos pilotos que não tenham realizado o tempo de qualificação, este caso o piloto ocupará a última posição do grid, mas não pode autorizar à participação de pilotos em número superior a capacidade máxima que a pista comporta.

13.4. Quando um piloto participar em mais do que uma categoria o tempo máximo de qualificação é exigido para cada categoria.

13.5. O Grid de largada será definido em duas sessões de treinos classificatórios independentes (Q1 e Q2), na ordem crescente dos tempos em cada sessão.

13.5.1. No primeiro treino classificatório (Q1), participarão obrigatoriamente todos os pilotos inscritos na categoria; esta sessão qualifica os 8 (oito) primeiros pilotos com os melhores tempos a participar do segundo treino classificatório (Q2) e define o *Grid* de largada da nona posição em diante.

13.5.2. O treino classificatório (Q2) define a “*Pole Position*” e o *Grid* de largada até a oitava posição.

13.5.3. No caso de apenas um piloto não participar ou não se classificar no treino classificatório Q2, sua posição de largada será a oitava.

13.5.4. No caso de dois ou mais pilotos não se classificarem no Q2 sua posição no Grid de Largada será definida, a partir do último classificado, pelos tempos obtidos no treino classificatório Q1.



13.5.5. Quando o número de pilotos participantes de uma categoria for inferior a doze (12), o Diretor de prova poderá optar em fazer apenas um treino qualificatório (Q1) para definição do grid de largada.

13.5.6 Quando uma categoria for repartida por vários grupos de treinos, a composição de cada um deles deve ser determinada por sorteio realizado pelo Diretor de Prova. Cada grupo deve ser composto pelo mesmo número de pilotos, arredondado para o número inteiro mais próximo.

A seleção dos pilotos qualificados para a corrida faz-se tomando um número igual de pilotos de cada grupo (arredondado para o número inteiro mais próximo).

As posições do *Grid* de largada serão atribuídas alternadamente entre os vários grupos, começando com o melhor tempo do grupo mais rápido, seguido pelo melhor tempo do segundo grupo. Em seguida, com o melhor tempo dos segundos classificados, depois com o segundo tempo dos segundos classificados etc., e assim sucessivamente.

Contudo, se a totalidade das posições de um dos grupos não puder ser atribuída em conformidade com o critério de qualificação – não exceder em 15% a média dos 5 (cinco) melhores tempos por volta dos treinos cronometrados do grupo – estas posições serão atribuídas aos pilotos qualificados do outro grupo.

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

O mesmo sistema de desempate é aplicado sempre que houver necessidade de completar o *Grid* de largada por se terem verificado desistências ou impedimentos de participação de pilotos qualificados para a corrida.

13.5.7 No caso de um evento contar com Rodada Dupla, ou seja, duas corridas da mesma categoria no mesmo final de semana haverá apenas um conjunto de treinos classificatórios, e os mesmos valerão para as duas corridas em questão.

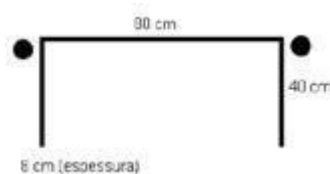
14. GRID DE LARGADA

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

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

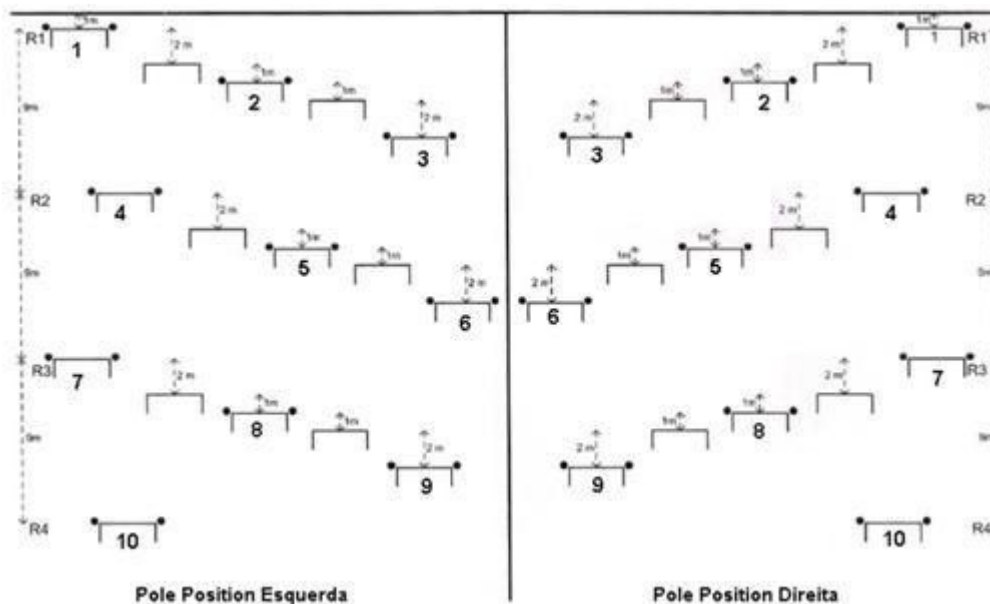
14.3. O *Grid* de largada é formado por várias linhas equidistantes de 9 metros, podendo cada linha, independente a categoria, ter 3 ou 4 posições.

14.4. As posições em cada linha do *Grid* são indicadas da seguinte forma:

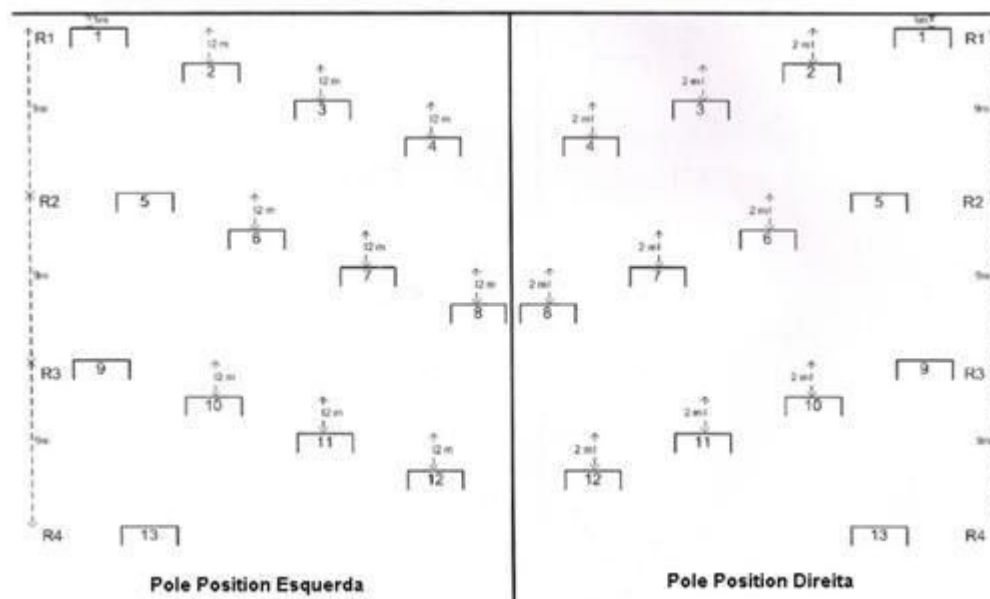


Os círculos com um diâmetro de 5 cm aplicam-se somente a um *Grid* de largada com 3 posições por linha.

14.5. O Grid de largada com 3 posições por linha tem a configuração que a seguir se apresenta.



14.6. O Grid de largada com 4 posições por linha tem a configuração que a seguir se apresenta



15. REGRAS DO PIT-LANE

15.1. Não é permitida a presença no *pit-lane* de pessoas estranhas às equipes durante as sessões de treinos e corrida. Os Pilotos são os únicos responsáveis pelo controle do espaço e passagem pelos seus *Box*, podendo vir a ser penalizados pelo não cumprimento desta regra.

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

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



16. PROCEDIMENTO DE LARGADA

16.1. 20 minutos antes do início da corrida

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

Os pilotos não podem efetuar mais do que uma volta de reconhecimento. Após a volta de reconhecimento, os pilotos devem tomar a sua posição no *Grid* de largada e podem ser assistidos por 5 (cinco) pessoas, uma delas pode ter um guarda-sol.

Ao lado de cada linha do *Grid* de largada está colocado um comissário de pista com uma placa que indica o número da linha, para auxiliar os pilotos a localizar a sua posição no *Grid* de largada.

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

A volta de reconhecimento não é obrigatória. Todos os pilotos que nela não participem ou que tenham tido problemas técnicos na volta de reconhecimento podem, sob a supervisão de um comissário de pista, empurrar a sua moto para o *Grid* de largada até a placa 5 MINUTOS. Os pilotos que não forem para o *Grid* de largada, serão autorizados a largar para a corrida alinhando na saída de *Box*, quando o semáforo acender a luz verde. Se mais do que um piloto encontrar-se nesta situação, a ordenação é feita de acordo com as posições para o *Grid* de largada.

16.2. 15 minutos antes do início da corrida

O semáforo do final dos *Box* apresenta a luz vermelha proibindo a entrada em pista.

O Diretor de Prova irá anunciar se a corrida é “seca” ou sob “chuva” e indicar esta decisão aos pilotos no *Grid* e àqueles que ainda estiverem na zona de *Box*, através da exibição de uma placa. Se a corrida for sob “chuva” a placa CORRIDA EM CHUVA (wet race) deverá ser mostrada. Se nenhuma placa for mostrada a corrida é considerada como “seca” (dry).

Nesta fase, é permitido aos pilotos fazer ajustes na sua moto e mudar de pneus. Mantas para aquecer pneus podem ser usadas no *Grid*. É autorizada a utilização de um gerador portátil para alimentar as mantas para aquecer pneus e uma ventoinha. Não é permitida a utilização de baterias ou de quaisquer outros aparelhos elétricos.

Todos os ajustes devem estar concluídos até a apresentação da placa 3 MINUTOS.

Não é permitido o reabastecimento nem a troca do depósito de gasolina.

16.3. 5 minutos antes do início da volta de aquecimento

É apresentada a placa **5 MINUTOS**.

16.4. 3 minutos antes do início da volta de aquecimento

É apresentada a placa **3 MINUTOS**.

Os aquecedores de pneu, pneus de reserva e todos os outros equipamentos devem ser retirados do *Grid* de largada, o mais rapidamente possível, após a apresentação desta placa os pilotos que continuem a necessitar de assistência técnica na sua moto devem retirá-la do *Grid* de largada e empurrá-la para o seu *Box* onde podem continuar trabalhando. Todos os pilotos nestas condições irão fazer a largada da corrida na saída do *Box*, quando o semáforo passar para a cor verde.



Apenas 2 assistentes por piloto e a pessoa que estiver com o guarda-sol podem permanecer no Grid de largada.

Os pilotos devem ter o capacete colocado.

16.5. 1 minuto antes do início da volta de aquecimento

É apresentada a placa **1 MINUTO**.

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

16.6. 30 Segundos antes do início da volta de aquecimento

É apresentada a placa 30 SEGUNDOS.

Os pilotos que não forem capazes de colocar o motor da moto em funcionamento devem retirá-la para o seu *Box*, onde podem fazer os reparos necessários. Estes pilotos podem partir para a corrida no final dos *Box*, quando o semáforo passar para a cor verde. Não podem utilizar mantas de aquecer pneus ou trocar de pneus/rodas.

Todos os pilotos devem estar na sua posição no *Grid* de largada com os motores funcionando. Não é permitida qualquer assistência.

É dada a largada para a volta de aquecimento mostrando-se a bandeira verde no posto de direção de prova. O arranque, dos pilotos presentes no *Grid* de largada, é feito em grupo.

Os pilotos realizarão uma volta seguida por um *Safety Car*. No decorrer desta volta os pilotos devem adotar uma velocidade de forma a manter as posições do *Grid* de largada.

Por motivos de segurança se uma moto ficar imobilizada no *Grid* de largada, os comissários de pista devem intervir de imediato empurrando a moto para pôr o motor em funcionamento. Se o motor não pegar, os comissários de pista devem empurrar a moto para os *Box* (princípio ou fim, conforme o que estiver mais próximo), de modo a que os mecânicos possam intervir e solucionar o problema.

No regresso ao *Grid* de largada os pilotos devem retomar a sua posição, colocando a roda da frente sem ultrapassar a linha que define a sua posição e mantendo os motores funcionando.

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

Todo piloto que encontrar problemas com a sua moto durante a volta de aquecimento devem se dirigir de imediato aos *Box*.

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

Após a volta de aquecimento, todos os pilotos deverão se alinhar conforme sua posição no *Grid*. Os pilotos que chegarem ao *Grid*, depois do *Safety Car*, deverão largar da última linha do *Grid*, perdendo assim a sua posição original.

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

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



Um *Safety Car* seguirá atrás das motos durante toda a primeira volta.

16.7. Todo piloto que antecipe a largada será sancionado com a penalização *Drive Thru*, de acordo com o procedimento definido no art. 18º.

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

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

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

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

16.10. Não é permitida a troca de moto.

16.11. Se ocorrer um problema no *Grid* de largada que possa pôr em risco a segurança do procedimento de largada o procedimento poderá ser abortado, mantendo as luzes vermelhas acesas do semáforo da linha de largada e exibir a placa *LARGADA RETARDADA* e os comissários de pista de cada linha do *Grid* de largada devem agitar a bandeira amarela. Os pilotos devem parar os motores das motos e um assistente por piloto pode entrar no *Grid* de largada. O procedimento de largada será retomado na placa 5 MINUTOS e a distância a percorrer será encurtada em uma volta.

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

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

17.1. Toda a corrida é definida como de “Chuva” ou “Seca”. Uma placa deve ser exibida no *Grid* de largada para indicar o tipo de corrida. Se nenhuma placa for mostrada a corrida é classificada como “Seca”. A finalidade desta definição é indicar aos pilotos as consequências das alterações das condições meteorológicas durante a corrida.

17.2. Corrida “Seca”: uma corrida classificada como “seca” será interrompida pelo Diretor de prova se considerar que as condições meteorológicas alteraram o estado do piso e que os pilotos provavelmente possam trocar de pneus.

17.3. Corrida de “Chuva”: geralmente, uma corrida declarada como de “chuva” já começa com condições meteorológicas instáveis ou sob chuva. Não é interrompida por razões atmosféricas e os pilotos que desejem trocar de pneus podem fazê-lo por sua iniciativa.

Os treinos também podem ser definidos como de “chuva” pelo Diretor de prova quando as condições de aderência estiverem impróprias para o uso de pneus com especificações de seco. A placa *CORRIDA EM CHUVA* deve ser exibida na zona do semáforo no final da zona de *Box* (*pit-lane*).



17.4. Quando a corrida for interrompida por razões atmosféricas, a segunda parte da corrida será automaticamente declarada como de “chuva”.

17.5. Se uma corrida não tiver sido declarada como de “Chuva” e começar a chover depois de ser mostrada a placa 5 MINUTOS, mas antes de ser dada a largada para a volta de aquecimento, será mostrada na linha de largada a placa LARGADA RETARDADA. A partir desse momento os pilotos terão 10 (dez) minutos para mudar os pneus no *Grid*.

Ultrapassado esse período de tempo será mostrada a placa 5 MINUTOS e seguir-se-á o procedimento normal de largada.

17.6. Se uma corrida for interrompida por alteração das condições meteorológicas, deverá ser cumprido o disposto no art. 20º.

17.7. Se o horário da manifestação desportiva o permitir e as alterações das condições meteorológicas o justificarem, o Diretor de prova pode autorizar a realização de sessões de treinos livres suplementares.

18. PENALIZAÇÃO DRIVE THRU

18.1. Em corrida, a penalização *Drive Thru* consiste na passagem do piloto pela via de acesso às *Box (pit-lane)*, não sendo permitido parar. Após a passagem pelo *pit-lane* o piloto pode retomar a corrida.

18.2. Na passagem pelo *pit-lane* os pilotos, devem respeitar o limite de velocidade de 60 Km/h, sob pena de nova penalização *Drive Thru*. No caso de uma segunda infração ao limite de velocidade o piloto será desclassificado mostrando-se a bandeira preta.

18.3. Se a corrida for interrompida antes de um piloto cumprir a penalização *Drive Thru* e existindo uma segunda parte, o piloto penalizado deve cumprir o procedimento *Drive Thru* na segunda parte da corrida. Se esse piloto, na largada para a segunda parte da corrida, for novamente penalizado por falsa largada será desclassificado mostrando-se a bandeira preta.

18.4. Após a notificação à equipe do piloto penalizado, um painel amarelo (100 cm horizontal x 80 cm vertical) com o número do piloto penalizado em cor preta será mostrado na linha de chegada e ao nível da pista. Este painel será mostrado durante 5 (cinco) voltas.

18.5. O não cumprimento da penalização *Drive Thru* durante as 5 (cinco) voltas em que o painel acima mencionado for exibido resulta na apresentação da bandeira preta ao piloto penalizado.

18.6. Quando um piloto não puder cumprir a penalização *Drive Thru* antes do final da corrida, uma penalização de 20 segundos será adicionada ao seu tempo de corrida ou decréscimos de pontos conforme a avaliação da comissão de júri.

19. COMPORTAMENTO DURANTE AS SESSÕES DE TREINOS E A CORRIDA

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

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

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

19.3. Os pilotos só devem utilizar a pista e a via de acesso ao *Box (pit-lane)*. Todavia, se um piloto



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

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

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

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

19.7. Durante a corrida os pilotos podem entrar no *pit-lane* para fazer ajustes nas suas motos ou para mudar de pneus. Todos estes trabalhos devem ser levados a cabo na área em frente ao seu *Box*. É proibido o reabastecimento e a troca de moto. A infração a esta regra incorre na penalização de desclassificação.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

19.19. A circulação no *pit-lane* durante toda a manifestação desportiva (sessões de treinos,



procedimento de largada e corrida) deve ser efetuada com a máxima precaução e segurança e a uma velocidade máxima instantânea não superior a 60 km/h. O descumprimento desta limitação de velocidade durante os treinos será sancionado da seguinte forma:

- a) Durante as sessões de treinos – perda de dez posições no grid de largada.
- b) Durante procedimento de largada - penalização *Drive Thru*.

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

19.20. Todo o piloto que efetue uma ultrapassagem a outro piloto no *pit-lane* será sancionado da seguinte forma:

- a) Durante as sessões de treinos – perda de dez posições no grid de largada.
- b) Durante a corrida - penalização *Drive Thru*.

Só é permitido conduzir as motos de corrida no *pit-lane* e na pista, durante as sessões de treinos e corrida.

20. INTERRUPÇÃO DE UMA CORRIDA E NOVA LARGADA

20.1. Interrupção de uma corrida

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

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

Exemplo de uma corrida com 30 voltas:

Se a bandeira vermelha for mostrada quando o primeiro classificado estiver na 10ª volta após ter completado a 9ª volta e todos os restantes pilotos ainda não completaram a volta nº 9, o resultado da corrida será com base em 8 voltas completas e a segunda parte da corrida deverá ter 22 voltas.

Se a bandeira vermelha for mostrada quando o primeiro classificado e todos os outros pilotos na mesma volta estão na 10ª volta após terem completado a 9ª volta o resultado da corrida terá como base 9 voltas completas e a segunda parte da corrida deverá ter 21 voltas.

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

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



- d) No momento em que a bandeira vermelha for mostrada, os pilotos que não estavam competindo ativamente não são classificados.
- e) Nos 5 (cinco) minutos seguintes de mostrada a bandeira vermelha, os pilotos que não entrem no *pit-lane* pilotando suas motos não são classificados.

20.1.1. Se os resultados indicarem que menos de 3 (três) voltas foram cumpridas tanto pelo primeiro classificado como por todos os outros pilotos na mesma volta, a corrida será considerada como nula.

Se não for possível proceder à nova largada, a corrida será cancelada.

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

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

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

20.2. Nova largada de uma corrida que foi interrompida

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

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

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

20.2.3.1. No caso da situação descrita em 20.1.1. (Menos de três voltas cumpridas)

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

20.2.3.2. No caso da situação descrita em 20.1.2. (Três voltas ou mais e menos de 2/3 da distância inicial):

- a) Na segunda parte da corrida só são admitidos os pilotos classificados na primeira parte;
- b) As motos podem ser reparadas e o reabastecimento é permitido;
- c) O número de voltas da segunda parte da corrida é o que falta para cumprir a distância inicialmente prevista para a corrida, com um mínimo de 5 (cinco) voltas;
- d) As posições no *Grid* de largada são estabelecidas com base na classificação da primeira



parte;

- e) O resultado final é calculado adicionando o número de voltas efetuado em cada uma das partes e o vencedor será o piloto que tenha cumprido o maior número de voltas. Os pilotos com o mesmo número de voltas são classificados pela soma dos tempos realizados em cada parte. Em caso de igualdade, o desempate será feito pelo resultado da segunda parte.

21. FINAL DA CORRIDA E CLASSIFICAÇÃO

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

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

Se na última volta e antes da linha de largada um piloto retardatário estiver perto do primeiro classificado, o comissário de pista que está na linha de chegada deverá apresentar a ambos os pilotos e em simultâneo a bandeira quadriculada e a bandeira azul. Isto quer dizer que a corrida terminou para o primeiro classificado e que o outro piloto, para completar a corrida, deverá efetuar mais uma volta e levar a bandeira quadriculada.

21.2. No caso de *photo finish* entre dois ou mais pilotos a decisão será tomada a favor daquele em que a parte mais avançada da roda da frente atravessar a linha de chegada em primeiro lugar. Se persistir a igualdade, o desempate deverá ser feito pelo melhor tempo por volta na corrida.

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

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

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

21.5. Se por qualquer razão diferente da mencionada no art. 21.1, o sinal de final de corrida for dado antes de o primeiro classificado completar o número de voltas previsto para a corrida, esta é considerada como terminada na última volta que o piloto primeiro classificado completou antes de lhe ter sido exibido o sinal de final de corrida.

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

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



22. COMPORTAMENTO DE CHEGADA

22.1. Depois de passar pela linha de chegada, os pilotos têm de cumprir mais uma volta, após o que devem dirigir as suas motos para o Parque Fechado.

22.2. Os cinco primeiros classificados devem, obrigatoriamente, dirigir-se ao pódio, a fim de se proceder à cerimônia, simbólica, de entrega de prêmios e de consagração dos vencedores. Durante a cerimônia de pódio é obrigatório à utilização do Boné da fornecedora oficial de pneus do campeonato. Os pilotos que não cumprirem o procedimento serão penalizados conforme art 6.1 do Regulamento Desportivo.

23. PARQUE FECHADO

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

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

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

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

24. PROTESTOS E RECLAMAÇÕES

24.1. Protestos sobre motos

24.1.1. Até 30 (trinta) minutos após a publicação dos resultados provisórios e estando as motos no Parque Fechado, um Piloto pode apresentar por escrito e dirigido ao Diretor de prova o protesto sobre áreas da moto de outro piloto. O protesto deve ser acompanhado de um depósito caução de R\$ 3.000,00 (três mil reais) por área da moto sob protesto.

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

24.1.3. Ao apresentar o protesto, a moto do Piloto protestante será automaticamente verificada.

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

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



24.1.6. Se os resultados da verificação técnica vierem a dar razão ao protestante, o depósito caução por ele entregue será devolvido. Caso contrário, será entregue ao protestado.

24.2. Reclamações sobre classificações

Até 30 (trinta) minutos após a publicação dos resultados provisórios um Piloto pode apresentar por escrito e dirigido ao Diretor de Prova a reclamação sobre uma classificação. Esta reclamação deve ser acompanhada de um depósito caução de R\$ 3.000,00 (três mil reais), que será devolvido se vier a ser dada razão ao reclamante.

24.2.1. Exceções de reclamação

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

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

25. RECURSO

Todo o Piloto tem o direito de recorrer das decisões do Júri sobre protestos e reclamações, tendo para isso que apresentar o recurso por escrito na Secretaria do GPMS E GPMT de Motovelocidade, dirigido à Direção do GPMS E GPMT de Motovelocidade, até 5 (cinco) dias úteis após a publicação dos resultados oficiais.

26. PONTUAÇÕES

Em cada corrida são atribuídos pontos aos pilotos classificados (art.º 21.4.) segundo a seguinte tabela:

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

Será atribuído 1 ponto extra ao piloto que realizar a Pole Position da categoria em cada evento. (artº.13.5.2. ou 13.5.5 quando for o caso).

27. INSTRUÇÕES E COMUNICADOS AOS PILOTOS

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

Qualquer decisão do Júri e/ou do Diretor de prova dirigida a um Piloto terá que ser comunicada por escrito em impresso perfeitamente identificado pelos logotipos do GPMS E GPMT de Motovelocidade bem como pela colocação dos diversos elementos de identificação da manifestação desportiva tal



como data, hora e respectivas assinaturas.

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

28. SISTEMA DE CRONOMETRAGEM

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

28.2. O sistema de cronometragem deve utilizar transponder.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

29. CREDENCIAIS DE ACESSO

29.1. Um piloto inscrito em uma manifestação desportiva, terá direito a, pelo menos, 7 (sete) credenciais de identificação pessoal – 1(uma) de Piloto, 1(uma) Chefe de Equipe, 2 (duas) Mecânicos, 2(duas) Convidado de Box e 1(uma) para acesso a pista(Grid de Largada) - e a 2 (duas) credenciais de veículos (particulares ou de apoio técnico).

29.2. Uma equipe inscrita em uma manifestação desportiva, terá direito por cada piloto inscrito, pelo menos, 7 (sete) credenciais de identificação pessoal – 1(uma) de Piloto, 1(uma) Chefe de Equipe, 2 (duas) Mecânicos, 2(duas) Convidado de Box e 1(uma) para acesso a pista (Grid de Largada) - e



GPMS & GPMT DE MOTOVELOCIDADE
Campo Grande - MS
AUTODROMO INTERNACIONAL DE CAMPO GRANDE-MS



a 2 (duas) credenciais de veículos (particulares ou de apoio técnico).

30. DAS DISPOSIÇÕES FINAIS:

O presente regulamento foi elaborado pela Comissão Técnica Desportiva do GPMS, GPMT e da COPA OESTE de Motovelocidade, tendo como base todas as manifestações desportivas nacionais e procurando exercer com disciplina e coerência as normas para esta modalidade, toda e qualquer dúvida que possa existir durante as competições com referência a este regulamento será resolvida e decidida por esta comissão, e entrará em vigor na data de sua homologação, revogada as disposições em contrário.

Homologam o presente Regulamento para exercício a partir de 20 de março de 2018.

von Braun

Organizador GPMS, GPMT e COPA OESTE de Motovelocidade

André de S. Azambuja

Presidente FEMEMS

Nelson Roberto Campos

Presidente FM MT



ANEXO A

REGULAMENTO ESPECÍFICO - 2018 GP1000 Pro, GP1000 Light, GP1000 EVO, GP600 Pro e GP300 Sport

1. INTRODUÇÃO

- 1.1. A equipe VBR Team organiza em 2018 os Campeonatos Estaduais de Motovelocidade do Mato Grosso do Sul e Mato Grosso designados **GPMS e GPMT de Motovelocidade**.
- 1.2. Englobadas no **GPMS e GPMT de Motovelocidade** serão disputadas as seguintes Categorias (independentes):
- **GP1000 Pro**
 - **GP1000 Light**
 - **GP1000 EVO**
 - **GP600 Pro**
 - **GP300**

1.2.1 Os treinos e corridas da categoria **GP1000 Light** serão disputada em conjunto com a categoria **GP1000 Pro**. O mesmo procedimento é adotado para as categorias **GP1000 EVO** e **GP600 Pro**.

1.2.2 As categorias serão realizadas em conjunto, mas os resultados e a pontuação para os campeonatos serão completamente separados.

2. APLICAÇÃO DE LOGOMARCAS PATROCINADORES DO EVENTO

2.1 Todos os pilotos do **GPMS e GPMT de Motovelocidade** serão obrigados a colocar nas motos adesivos em local específico com as logomarcas dos patrocinadores principais do evento (ver diagrama técnico), definidos e fornecidos pela organização do evento. Não será permitido que participem das manifestações desportivas do **GPMS e GPMT de Motovelocidade** aqueles Pilotos que não colocarem corretamente estes adesivos.

2.2 Os Pilotos não poderão exibir patrocinadores, nomes, marcas, logomarcas e layout que remetam, conflitem, concorram direta ou indiretamente com os patrocinadores oficiais do Evento, salvo com autorização previa e expressa da organização do **GPMS e GPMT de Motovelocidade**.

2.2.1 A dispensa da utilização das logomarcas obrigatórias no caso de conflito de patrocinadores do Piloto com os do Evento, só poderá ser solicitado caso seja comprovado o conflito entre os patrocinadores, no mesmo ramo de atividades e segmento de atuação.

2.2.2 A comprovação deverá ser realizada através de contrato escrito, entre o Piloto e seu patrocinador e encaminhado para o e-mail inscricao@gpms.com.br, ou entregue na secretaria de prova no momento da efetivação da inscrição.

2.3 Os pilotos que após a vistoria técnica preliminar participarem de treinos ou corridas sem os adesivos obrigatórios ou incorretamente aplicados, serão penalizados conforme art 6.1 do Regulamento Desportivo.



3. ÂMBITO DE APLICAÇÃO

O presente anexo estabelece um conjunto de regras e procedimentos específicos para as categorias GP1000 Pro, GP1000 Light, GP1000 EVO, GP600 Pro e GP300 Sport em complemento aos de caráter geral definidas no Regulamento Desportivo.

4. MOTOS ADMITIDAS

São admitidas nas categorias GP1000 Pro, GP1000 Light, GP1000 EVO, GP600 Pro e GP300 Sport as motos que cumpram com as especificações técnicas do respectivo **Regulamento Técnico**.

5 ATRIBUIÇÃO DE NÚMEROS DE COMPETIÇÃO

5.1. A reserva dos números deverá ser feita através do e-mail inscricao@gpms.com.br, que serão confirmados após a efetivação da inscrição.

6 DISTÂNCIA DA CORRIDA

As corridas devem cumprir uma distância dentro do intervalo, a seguir indicado:

	Mínima	Máxima
Categoria GP1000 Pro		de 44 Km a 65 Km cada corrida
Categoria GP1000 Light/EVO		de 44 Km a 50 Km cada corrida
Categoria GP600 Pro		de 44 Km a 50 Km cada corrida
Categoria GP300 Sport		de 27 Km a 35 Km cada corrida

Cada etapa, das categorias GP1000 Pro, GP1000 Light, GP1000 EVO, GP600 Pro e GP300 Sport, contarão com uma corrida por etapa, podendo ocorrer em um evento uma rodada dupla, ou seja, duas etapas no mesmo final de semana.

A distância a percorrer, em Km e sob a forma do número de voltas, deve estar indicada no **Regulamento Particular da etapa**.

7 INSCRIÇÕES

Categorias - GP1000 Pro, GP1000 Light, GP1000 EVO e GP600 Pro

O valor da inscrição para o GPMS ou GPMT, com desconto para todas as categorias será de R\$ 700,00 (Setecentos Reais) por etapa (simples), desde que a mesma seja realizada com até 15 (quinze) dias de antecedência da data da realização do evento, após este período até 01 (01) dia de antecedência, a inscrição será cobrada integralmente, e o valor será de R\$ 850,00 (Oitocentos e Cinquenta Reais).

O valor da inscrição para a COPA OESTE, conforme o item 4.2, com desconto de cinquenta por cento (50%) para todas as categorias será de R\$ 350,00 (Trezentos e Cinquenta Reais) por etapa (simples), desde que a mesma seja realizada com até 15 (quinze) dias de antecedência da data da realização do evento, após este período até um (01) dia de antecedência, a inscrição será o valor será de R\$ 425,00 (Quatrocentos e Vinte e Cinco Reais).

A inscrição para o GPMS ou GPMT poderá ser anual com desconto para pagamento a vista, desde que seja realizada com antecedência de 20 (vinte) dias da data da realização do evento (1ª. Etapa). O valor será de R\$ 3.900,00 (Três Mil e Novecentos Reais), total para as sete (06) etapas de 2018.



Categorias – GP300

O valor da inscrição para o GPMS ou GPMT, com desconto para a categoria é de R\$ 465,00 (Quatrocentos e Sessenta e Cinco Reais) por etapa (simples), desde que a mesma seja realizada com até 15 (quinze) dias de antecedência da data da realização do evento, após este período até 01 (01) dia de antecedência, a inscrição será cobrada integralmente, e o valor será de R\$ 550,00 (Quinhentos e Cinquenta Reais).

O valor da inscrição para a COPA OESTE, conforme o item 4.2, com desconto de cinquenta por cento (50%) para a categorias será de R\$ 230,00 (Duzentos e Trinta Reais) por etapa (simples), desde que a mesma seja realizada com até 15 (quinze) dias de antecedência da data da realização do evento, após este período até um (01) dia de antecedência, a inscrição será o valor será de R\$ 275,00 (Duzentos e Setenta e Cinco Reais).

8 HORÁRIO

O horário detalhado da manifestação desportiva deve constar no Cronograma da Etapa.

9. VISTORIAS TÉCNICAS

Será verificada apenas uma moto por piloto.

10. TREINOS

10.1. Treinos cronometrados

A entidade organizadora tem de facultar a realização de uma sessão de treino cronometrado (Q1), com a duração de 15 (quinze) minutos para cada uma das categorias, onde é definido o GRID de Largada podendo haver uma segunda sessão de treino cronometrado (Q2), com duração de 10(dez) minutos, onde será definido o Grid de largada.

10.2. Warm-up

A entidade organizadora pode facultar um período de 15 (quinze) minutos para aquecimento e ajustes adicionais (*warm-up*) a cada uma das categorias.

11. GRID DE LARGADA

O *Grid* de largada para as corridas das categorias GP1000 Pro, GP1000 Light, GP1000 EVO, GP600 Pro e GP300 Sport é formada por linhas traçadas com 9 (nove) metros com 3 (três) posições por linha (ver art. 14º do Regulamento Desportivo).

12. CLASSIFICAÇÃO NO GPMS, GPMT e COPA OESTE de Motovelocidade

12.1. A atribuição de pontos por corrida é feita de acordo com o art. 26º do Regulamento Desportivo.

12.1.1 A pontuação será totalmente separada para os três (03) campeonatos e suas categorias ao final de cada corrida, conforme artigo 26 do Regulamento Desportivo.

12.1.2 Pilotos federados pela FEMEMS, pontuarão para o Campeonato Estadual do MS

12.1.3 Pilotos federados pela FM MT, pontuarão para o Campeonato Estadual do MT



12.1.4 Pilotos acima, inscritos simultaneamente na Copa Oeste, pontuarão para o Campeonato Interestadual dos estados do MT e do MS.

12.2. A classificação no CAMPEONATO é a somatória da pontuação obtida pelo piloto em cada corrida.

12.3. Em caso de empate, entre dois ou mais pilotos, na classificação do **GPMS & GPMT de Motovelocidade** e a **COPA OESTE de Motovelocidade** serão utilizados sucessivamente e pela ordem indicada os seguintes critérios de desempate:

- a) O maior número de vitórias;
- b) O maior número de segundos lugares, e assim sucessivamente até desfazer o empate;
- c) Caso ainda persista o empate, a classificação da última prova.

12.4. Os pilotos estrangeiros participantes no **GPMS e GPMT de Motovelocidade** Campeonato Estadual de Motovelocidade têm direito à atribuição de pontos para a classificação no Campeonato assim como aos respectivos prêmios, desde que, a equipe cumpra com o artigo 3.6 do REGULAMENTO DESPORTIVO 2018. Os pilotos convidados pela organização não pontuam para o campeonato.

13. PRÊMIO

13.1. Por corrida os cinco (05) primeiros classificados de cada categoria receberão Troféus na cerimônia do pódio.

A organização do evento poderá incluir uma premiação adicional em cada etapa, que será descrita no Regulamento Particular da etapa.

A organização do evento poderá incluir a qualquer momento premiação para a classificação final do campeonato das respectivas categorias.

14. CAMPEÕES DO GPMS, GPMT E COPA OESTE DE MOTOVELOCIDADE

Ao piloto que em cada categoria somar o maior número de pontos, segundo a sua filiação, será atribuído o título de Campeão do **GPMS de Motovelocidade** - Campeonato Estadual de Motovelocidade do Mato Grosso do Sul da respectiva categoria ou Campeão do **GPMT de Motovelocidade** - Campeonato Estadual de Motovelocidade do Mato Grosso da respectiva categoria e simultaneamente Campeão da **COPA OESTE de Motovelocidade** – Campeonato Interestadual do MT e do MS (ver art.º 12).

No final do **GPMS & GPMT de Motovelocidade** e da **COPA OESTE de Motovelocidade** será realizada pela equipe VBR Team uma Cerimônia Oficial de Entrega de Prêmios onde serão atribuídos Diploma e Troféu aos Campeões. (GP1000 Pro, GP1000 Light, GP1000 EVO, GP600 Pro e GP300 Sport). A data da cerimônia será divulgada na penúltima etapa do campeonato.

A presença dos Campeões na Cerimônia Oficial de Entrega de Prêmios é obrigatória. O piloto que não estiver presente, sem justificar a sua ausência antecipadamente, pode perder o direito ao título de Campeão.

Nesta Cerimônia serão também entregues Diplomas aos Chefes de equipe, desde que estas, inscrevam mais de um piloto na mesma categoria.



DIAGRAMA TÉCNICO

APLICAÇÃO DE LOGOMARCAS DOS PATROCINADORES TODAS AS CATEGORIAS – 2018

