

ÍNDICE

CONDIÇÕES GERAIS 4

1. REGULAMENTOS DESPORTIVOS

1.2 EVENTOS

1.3 PADDOCK (Toda área interna do Autódromo)

1.4 COMISSÁRIOS:

1.5 JÚRI

1.6 COMPOSIÇÃO DAS EQUIPES

1.7 NÃO PARTICIPAÇÃO EM UM EVENTO

1.8 RETIRADA DE UM EVENTO

1.9 PARTICIPAÇÃO EM UM EVENTO

1.10 PARTICIPAÇÃO NA CORRIDA

1.11 CATEGORIAS

1.12 CONCORRENTES ELEGÍVEIS

1.13 ENTRADAS

1.14 PROGRAMAÇÃO

1.15 TEMPO DE VOLTA

1.16 RESULTADOS TREINOS DE QUALIFICAÇÃO

1.17 QUALIFICAÇÃO PARA A CORRIDA

1.18 POSIÇÕES NO GRID

1.19 CONTROLE TÉCNICO – CONTROLE MÉDICO -- CONTROLE DE DOPING

1.20 CORRIDAS

1.21 PROCEDIMENTO DE LARGADA

1.22 STOP AND GO

1.23 CORRIDAS “ÚMIDA (WET)” E “SECA (DRY)”

1.24 BANDEIRAS E LUZES

1.25 VIATURAS MÉDICAS

1.26 COMPORTAMENTO EM TREINO E CORRIDA

1.27 FINALIZAÇÃO DE UMA CORRIDA E RESULTADOS

1.28 INTERRUPÇÃO DE UMA CORRIDA

1.29 RE INICIO UMA CORRIDA QUE FOI INTERROMPIDA

1.30 INSTRUÇÕES PARA CONCORRENTES E COMUNICAÇÕES

1.31 ÁREA DE VISTORIA – PARQUE FECHADO

1.32 DEPÓSITOS EXTRA EM CASO DE VISTORIA MOTO APÓS PROTESTO

2. REGULAMENTOS VERIFICAÇÕES TÉCNICAS E SEGURANÇA

2.11 VESTUÁRIO DE PROTEÇÃO E CAPACETES

2.12 PROCEDIMENTOS PARA TÉCNICO DE CONTROLE

2.13 VERIFICAÇÃO TÉCNICA ORIENTAÇÕES PARA COMISSÁRIOS

2.14 CONTROLE DE RUÍDO

2.15 ORIENTAÇÕES PARA MEDIÇÃO DE RUÍDO

2.16 TESTE NO DINAMÔMETRO (DYNO)

3. CÓDIGO DISCIPLINAR E ARBITRAGEM

4. ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS GERAIS

CONDIÇÕES GERAIS

A Associação Gaúcha de Esportes Motociclisticos a partir de agora denomina AGEM, e fundamentada nos regulamentos da Federação Internacional de Motociclismo, a partir de agora denominada FIM, divulga o seguinte regulamento.

Todos os pilotos, o pessoal da equipe, dos funcionários, promotores / organizadores e todas as pessoas envolvidas, a qualquer título que participam no evento de Endurance comprometem-se, em nome de si mesmos, seus funcionários e agentes, a observar todas as disposições:

1. Regulamentos desportivos
2. Normas Técnicas
3. Código Disciplinar - Regulamento AGEM
4. Especificações Técnicas
4. Código Antidoping - Regulamento FIM
5. Código Ambiental - Regulamento FIM

Completado e alterada ao longo do tempo (a seguir coletivamente referido como o "Regulamento").

Todas as pessoas mencionadas anteriormente podem ser punidas de acordo com as disposições do Regulamento e estatutos da AGEM.

Embora este regulamento possa ser traduzido para outras línguas, em caso de qualquer controvérsia relativa à interpretação, o texto oficial em português prevalecerá.

É da responsabilidade do piloto, garantir que todas as pessoas envolvidas com a sua entrada, observem todos os requisitos dos regulamentos. A responsabilidade do piloto, ou qualquer outra pessoa responsável por uma moto, que entrou em algum momento do evento, no que diz respeito à observância dos regulamentos é conjunta e solidária com a equipe.

Todas as pessoas envolvidas de alguma forma com uma moto de inscritos ou presentes em qualquer posição no Paddock, espaços internos, boxes ou pit line, devem usar uma identificação adequada durante todo o evento.

CÓDIGO ANTIDOPING

Todos os interessados devem sempre observar o FIM Anti-Doping Code e podem ser punidos de acordo.

PRAZO

Este regulamento entrará em vigor a partir do momento de sua publicação e divulgação pela AGEM junto aos filiados.

ORGANIZAÇÃO DA COMPETIÇÃO

a – O evento 3 Horas de Endurance acontece nos autódromo do Rio Grande do Sul.

b - A AGEM se reserva o direito, em comum acordo com os organizadores, de adiar, suspender e alterar horários e circuitos.

c - Se, por qualquer motivo de força maior ou de segurança, a corrida não se realizar, os organizadores não serão responsáveis perante os participantes, nem serão obrigados a qualquer tipo de indenização.

d - A organização compete ter nos treinos oficiais, bem como nas corridas, uma equipe MÍNIMA de 1(um) médico, equipe de resgates e enfermeiros, que deverão estar munidos de: 2 (duas) UTI móvel e 1(uma) ambulância com reanimação (Tipo B).

APRESENTAÇÃO DAS EQUIPES NO EVENTO

a - As equipes devem zelar pelo aspecto estético dos seus integrantes e das instalações de seus boxes, observando, para tal, o que se segue:

Todos os integrantes da equipe, bem como os convidados presentes nos boxes devem estar uniformizados, constituindo o uniforme mínimo, camiseta da qual conste o nome da equipe, gravado mediante processo de silkscreen, serigrafia, bordado ou outro processo industrial similar;

As equipes deverão informar à secretaria de prova os nomes e informações de contato do responsável (chefe de equipe) por todas as pessoas que portarão suas credenciais, em cada prova;

As equipes deverão designar uma área para exposição das motocicletas, quando prontas para entrar na pista.

Nos casos em que a área de trabalho dos boxes seja usada para quaisquer outras atividades que não a manutenção/preparação das motos, tal área deverá ser isolada visualmente também das pessoas posicionadas atrás dos boxes, utilizando-se de barreira visual.

b - Haverá visitação do público aos boxes, a ser determinado no regulamento particular de cada etapa. Visa proporcionar ao público presente um momento de interação com as equipes, no qual são distribuídos autógrafos, suvenires e material promocional das equipes.

1. REGULAMENTOS DESPORTIVOS

1.1 INTRODUÇÃO

1.1.1 Uma corrida de motocicletas e pilotos, a contar para o Campeonato de Pilotos Endurance, será organizada.

1.2 EVENTO

1.2.1 O evento será considerado iniciado no horário programado pelo Regulamento Complementar, e finalizado depois de terminar todas as corridas, no final do prazo para a apresentação de um protesto, e no momento em que verificações técnicas ou desportivas tenham sido concluídas, o que for o mais tardar.

O controle de corrida deve manter-se operacional com todos os equipamentos no local, até o final do período previsto para a apresentação de um protesto, e todos os funcionários e comissários deve permanecer no circuito disponível para a corrida.
Direção e Comissários AGEM durante esse período.

1.2.3 Eventos não deverão incluir quaisquer outras corridas, exceto para as corridas de apoio aprovado pelo Diretor de Prova, que não podem alterar o cronograma de eventos.

1.2.4 Qualquer atividade envolvendo o uso veicular da pista durante o evento, incluindo "manifestações", exibições ou afins devem receber a aprovação prévia do Diretor de Prova.

1.2.5 O organizador é a AGEM.

1.2.6 O organizador é responsável pelo fornecimento de instalações e de pessoal para assegurar o regular e eficiente funcionamento do evento.

1.2.7 Pelo menos 10 dias antes do evento, os organizadores do evento devem apresentar as seguintes informações para publicação pela AGEM:

Uma confirmação - o nome e o endereço dos Promotores / Organizadores, incluindo números de telefone e de whatsapp para correspondência.

a - A data e o local do evento.

b - um plano pormenorizado do circuito, a sua direção, no sentido horário ou sentido anti-horário, extensão.

c - A localização, centro de informação do circuito.

d - O nome da secretaria do evento.

Nota: O Organizador é obrigado a produzir e publicar Regulamentos Complementares para o evento, após aprovação prévia do Diretor de Prova.

1.2.8 Pelo menos 5 dias antes do evento, a AGEM deve publicar a referida informação no site, e divulgá-la para todas os pilotos com uma carteira de Moto Velocidade.

1.3 PADDOCK (Toda área interna do Autódromo)

1.3.1 O Paddock, boxes e todas as outras instalações devem estar disponíveis para equipes, pelo menos, na sexta-feira antes da corrida de domingo e permanecem à disposição dos concorrentes, pelo menos, 6 horas depois do evento.

1.3.2 O acesso deve estar disponível para as equipes que chegam para trabalhar entre 07h00 e 20h30.

1.3.3 Todas as vezes que o Paddock é ocupado deve haver 24 horas atendimento às portas o acesso de veículos ao circuito e paddock.

1.3.4 Quando o Paddock é ocupado deve haver um médico de plantão no horário de pista aberta, e equipamentos de combate a incêndios, serviço disponível para todos os pilotos, equipes, fabricantes, patrocinadores, empresas de serviços, comissários, AGEM, etc

No mínimo, os serviços devem estar disponíveis a partir 08h00 às 18h00 nos dias do evento.

1.3.5 segurança total deve ser fornecida para a área de Paddock, pelo menos, da meia noite antes da corrida até as 20h00 no dia da corrida.

1.4 COMISSÁRIOS:

Todos os Comissários que devem estar presentes e disponíveis nos momentos necessários para garantir regular e eficiente funcionamento do evento.

1.4.1 Comissários:

Todos os Comissários permanentes serão designados pelo organizador.

Os Comissários a seguir serão designados para realizar supervisão e funções executivas.

Salvo em caso de doença ou força maior, são os comissários que se esperam estar presente no evento.

Diretor de Prova: responsável por assegurar o cumprimento dos Regulamentos e eficaz na prática de corridas. O Diretor de Prova tem competência para a aplicação de sanções.

A secretaria da prova deve trabalhar em consulta permanente com o Diretor de Prova. O Diretor de Prova tem autoridade imperiosa, e a secretaria de prova pode dar ordens em relação a elas, apenas com o seu consentimento expresso:

a) O controle da prática e da corrida, a adesão ao calendário e, se julgar necessário, a realização de qualquer proposta para o Júri de Prova de modificar o calendário de acordo com o regulamento esportivo.

b) A suspensão da prática ou da corrida de acordo com o regulamento esportivo se considerar inseguro para continuar, e assegurando que o correto reinício dos procedimentos é realizado.

c) O procedimento de partida.

d) A utilização das viaturas médicas / veículos rápidos para intervenções.

e) Responsável pela supervisão de todos os aspectos segurança.

Diretor Técnico: responsável por assegurar que técnicas e os regulamentos são corretamente aplicados e supervisionar verificações técnicas e protestos de natureza técnica.

Diretor Médico: Responsável por assegurar conformidade com o Código de Medicina.

1.4.2 Comissários individuais do evento

Todos os funcionários individuais do evento serão nomeados para cada evento. Eles são:

O presidente e dois membros do Júri

Eles são responsáveis por garantir que o evento é realizado de acordo com o Regulamento.

Diretor Assistente: Responsável por Garantir:

a - que o circuito está devidamente preparado e mantido durante o evento e que todos os requisitos legais aplicáveis para a execução do evento, foram cumpridos

b - Garantir que todos os funcionários e os serviços estão no lugar. O estacionamento de todo o pessoal da pista e equipamentos (ou seja, comissários, médicos, ambulâncias, bandeiras, etc) juntamente com o circuito até 30 minutos antes do início de todas as sessões de treinos e aquecimentos.

O Diretor Assistente, o Diretor de Prova e o diretor médico farão a inspeção final do circuito para garantir este regulamento, é inspecionado, 30 minutos antes do início de todas as sessões de treinos e aquecimentos.

Durante a volta de controle final, a bandeira amarela deve ser acenada para cada posto de comissário de sinalização, juntamente com o visor de bandeiras e outros equipamentos exigidos pelo Diretor Assistente.

c - Tomada de decisões para assegurar o regular e eficiente funcionamento do evento.

d - Garantir que o evento é executado dentro dos regulamentos.

e - Notificação de protestos para a Direção de Prova.

f - aprovação imediata e assinatura com o horário de resultados provisórios (resultados de práticas, Superpoles, warm-ups, a partir de treinos e) e apresentação de relatórios ao Júri.

g – operar a sinaleira de largada.

Secretaria

Responsáveis por:

a - Durante o evento, efetuar as comunicações entre os vários comissários, pilotos e equipes b - Receber as inscrições e distribuir ingressos e credenciais.

c - Prestar apoio de secretariado ao Júri, a Direção de Prova e Comissários Desportivos.

e – Receber os protestos dos pilotos e equipes, acompanhados da taxa de R\$ 400,00, protocolar, dar recibo com horário, encaminhar para o Diretor de Prova ou para Júri, conforme regulamento.

4) Outros Comissários, Técnicos Desportivos, Segurança Pessoal, equipe médica etc, conforme exigido para o bom funcionamento do evento.

1.4.3 Diretor de prova

O diretor de Prova será nomeado pelo organizador.

1.4.4 O Delegado AGEM

O Delegado AGEM será nomeados para cada evento pelo presidente da AGEM.

1.5 JÚRI

1.5.1 A gestão do evento será realizada pelo Júri que compreendem os seguintes delegados:

O Presidente do Júri, que presidirá as reuniões do Júri, será nomeado pelo Organizador.

Dois membros do júri nomeados pelo organizador

O delegado nomeado pela AGEM

O Diretor Assistente

O Diretor Técnico

O Diretor Médico

O Diretor de Prova

1.5.2 Em qualquer momento, as funções dos membros do Júri são:

a - Assegurar o regular e eficiente funcionamento do evento.

b - Para fazer recomendações ao Diretor de Prova e Diretor Assistente sobre qualquer matéria que está em contradição com o Regulamento.

c - Informar ao Diretor de Prova e Diretor Assistente qualquer violação dos Regulamentos.

1.5.3 O Júri irá reunir-se em qualquer tempo exigido durante o evento, mas, pelo menos:

a - Antes da primeira sessão de treinos.

b - No final de cada dia.

c - No final do evento.

1.5.4 O quorum para a reunião do Júri é de três pessoas.

1.5.5 Os três integrantes titulares do júri têm direito a um voto. Decisões são baseadas em uma simples maioria. No caso de empate, o Presidente irá exercer um desempate da votação.

1.5.6 O Diretor técnico e o Diretor médico, bem como o Diretor de prova e o Diretor Assistente podem participar nas reuniões do Júri. O Presidente do Júri poderá também convidar à participação os comissários ou outras pessoas para ajudar nas reuniões. No entanto, os Diretores e comissários convidados, o delegado da AGEM, ou outras pessoas não terão direito de voto.

1.5.7 As funções do Júri são:

a - Para receber relatórios dos vários comissários sobre treinos, verificações, e corridas.

b - Para fazer recomendações ao organizador para melhorar o regular e eficiente funcionamento do evento.

c – Julgar recursos contra os resultados oficiais e a condução do evento pelos Diretores.

d - a tomar uma decisão, tal como previsto nos regulamentos.

e - para sancionar eventuais violações do Estatuto.

f - para se pronunciar sobre qualquer protesto relativo às infrações ao Regulamento.

1.6 Composição das equipes:

Cada motocicleta é montado por uma equipe composta por 2 a 4 pilotos.

A composição da equipe deve ser comunicada pelos participantes de acordo com o procedimento em vigor. A composição definitiva de cada equipe será confirmada no prazo de meia hora após o warm up no dia da prova, por meio de formulário fornecido pelo organizador para todas as equipes. Neste formulário, além da composição da equipe, o chefe de equipe deve também mencionar o nome do piloto que vai começar a corrida.

Um briefing obrigatório para todos os pilotos que estão participando pela primeira vez no evento atual ou na Copa será organizada antes do início da 1ª sessão de treinos oficiais.

Um briefing obrigatório para todos os chefes de equipe será realizado antes do início da corrida.

A data, hora e local destes dois briefings será indicado no Regulamento Particular. Não comparecimento do briefing na íntegra resultará na desclassificação do piloto ou a equipe.

As licenças dos pilotos e equipes será verificada.

A isenção pode ser concedida pelo Presidente do Júri.

O organizador não é permitido impor qualquer tipo de taxa para qualquer alteração do composição da equipe, a qualquer momento.

1.7 Não participação em um evento:

Qualquer piloto que entra em um evento deve informar o organizador se, posteriormente, ele decide não participar do evento.

Um piloto que tenha apresentado uma ficha de inscrição e deixar de participar será relatado pelo Júri, que pode impor as seguintes penalidades:

- Primeira infração: multa de R\$ 400,00.
- Infrações subseqüentes na mesma temporada: Suspensão do próximo evento a contar para o Campeonato ou Taça.

Após a recepção do relatório do Júri, a Secretaria Executiva vai enviar uma carta ao piloto perguntando as razões da não participação; uma resposta deve ser enviada dentro de 15 dias no máximo, e uma decisão será tomada sobre a pena.

Uma exclusão também poderia ser pronunciada contra um piloto que participa em outro evento no mesmo dia.

1.8 Retirada de um evento:

A equipe poderá retirar-se um evento que já começou, devido à lesão, danos irreparáveis para a moto (s) ou em caso de "Força Maior". Retirada deve ser aprovada pelo Júri.

1.9 Participação em um evento:

Uma equipe deve ser considerada como tendo tomado parte no evento, quando ele participa, pelo menos, uma sessão de treinos.

1.10 Participação na corrida:

Uma equipe deve ser considerada como tendo começado uma corrida, quando ele participa, pelo menos, da primeira volta da corrida.

1.11 CATEGORIAS

1.11.1 As provas serão para as seguintes categorias:

Bateria 1 : Super Street até 400 cc

Bateria 2 : Motonetas 4T até 160 cc e 2T com cilindrada livre.

Outras categorias podem ser incluídas pelo regulamento complementar.

1.12 CONCORRENTES ELEGÍVEIS

O piloto deve estar na posse da licença adequada CBM emitida pela internet ou na secretaria de prova.

Pilotos filiados em outros estados da federação, ou países da FIM, serão aceitos.

As licenças para pilotos são emitidos apenas quando a idade mínima foi alcançada conforme abaixo:

- 125 a 300 cc: 12 anos
- 600 cc: 16 anos
- 1000 cc: 18 anos

O limite para a idade mínima para início: data do aniversário do piloto.

O limite para a exclusão por idade máxima: final do ano em que o piloto atinge a idade de 55 anos.

1.13 ENTRADAS

1.13.1 Cada piloto ou equipe deverá apresentar à Secretaria de Prova no evento, a carteira de piloto, preencher o formulário próprio com o termo de autorização para participação do evento, responsabilizando pelos atos do piloto e da equipe e cedendo o direito de imagem e de arena. Juntando o comprovante de pagamento da taxa de inscrição.

a - É obrigatória a apresentação de exame médico de aptidão para prática de esportes na primeira participação no campeonato.

b - Para os pilotos menores de 18 anos é obrigatória a apresentação de autorização dos pais ou responsáveis, com firma reconhecida (original).

c - A participação de pilotos estrangeiros em equipe está sujeita à apresentação dos documentos abaixo enumerados:

- Autorização de desimpedimento da federação de origem, válida para o ano vigente.

- Licença de Filiação Nacional válida para o ano.

1.13.2 Cada entrada deve especificar, para cada piloto, os patrocinadores, os contatos e o seguro saúde.

1.13.3 Cada circuito terá um numero limite de entradas por corrida, calculado com base na extensão do circuito, na proporção de 1 piloto a cada 90 metros. Por exemplo, um circuito com 3.500 metros poderá ter $3500/90 = 39$ pilotos no grid.

1.14 PROGRAMAÇÃO:

1.14.1 programação de Treinos:

Participação nesta prática só é possível se a motocicleta passou pelas verificações técnicas.

Quando necessário, o número de equipes inscritas serão divididas em dois grupos de prática.

O treino oficial terá início às primeiras duas horas após o término das verificações técnicas.

Durante o treino oficial, apenas um piloto de cada equipe pode estar na pista.

Para o segundo ou terceiro piloto entrar, o primeiro deve ter saído.

Durante uma das sessões de treinos livres, um teste de neutralização com Safety Car deve ser organizado.

A prática mínima deve ocorrer da seguinte forma:

- Treinos livres: até 2 horas divididos em baterias de 15 minutos. Intervalo: 10 minutos
- 1 sessão de treinos de qualificação (Riders 1): 15 minutos Intervalo: 10 minutos
- 1 sessão de treinos de qualificação (Riders 2): 15 minutos Intervalo: 10 minutos
- 1 sessão de treinos de qualificação (Riders 3): 15 minutos

1.14.2 Warm up

O organizador deve agendar mínimo 25 minutos de aquecimento antes do início da corrida reservados para as equipes qualificadas. O tempo deve ser indicado no Regulamento Particular.

1.14.3 Mudança de horário:

O cronograma previsto no regulamento complementar só pode ser alterado durante o evento pelo Júri. Todos os pilotos e as equipes serão imediatamente e por escrito informados de qualquer mudança de cronograma.

1.14.4 Sessões de treinos: (warm-up inclusive)

i) Pilotos terão início a prática do pit lane quando a luz ou bandeira verde é exibida na saída do pit lane.

ii) A duração da prática terá início a partir da iluminação da luz verde. Uma placa visível ou contagem regressiva será mostrada no pit Lane para indicar os minutos restantes de prática.

iii) O fim da prática será indicado acenando uma bandeira quadriculada momento em que a saída pit será fechada. As vezes uma moto continuará a ser registrada até que ela passar a linha de chegada após o tempo concedido ter expirado.

Após a bandeirada, os pilotos podem completar uma volta adicional antes de entrar nos boxes. (esta regra é exclusiva do endurance)

iv) Se a prática for interrompida devido a um incidente ou qualquer outro motivo, em seguida, uma bandeira vermelha será exibida na linha de partida e em todos os postos de sinalização. Todos os pilotos deve retornar lentamente para o pit lane. Quando a prática é reiniciado, o tempo remanescente será mostrado no dispositivo de contagem regressiva no pit lane.

v) Após a prática começar, as condições da superfície do circuito de corrida não devem ser alteradas, exceto na instrução do Presidente do Júri e do Diretor de Prova, em resposta a uma necessidade.

1.15 Tempo da volta:

Todas as voltas dos pilotos serão cronometradas.

1.16 Os resultados da prática de qualificação:

- **Pilotos**

Os resultados irão basear-se no tempo mais rápido registrado pelos pilotos em todos os treinos classificatórios.

No caso em que todos os treinos de qualificação serem cancelados, os resultados serão com base no tempo mais rápido registrado pelos pilotos em todos os treinos livres.

No caso de empate, segundo e subsequentes melhores tempos serão tomados em conta.

Treinos Classificatórios serão elaborados, para cada grupo de pilotos (1 - 2 - 3 - Reservas).

- **Equipes**

Os resultados serão com base o melhor tempo de todos pilotos (reserva não incluído) das equipes como mencionado acima.

1.17 A qualificação para a corrida:

Para se qualificar para a corrida, um piloto deve ter concluído, durante a prática 1 volta.

Ele também deve atingir um tempo pelo menos igual à média dos três melhores tempos de seu grupo acrescido de 25% em pelo menos uma sessão de qualificação. Tempo de qualificação é idêntico para todas as classes.

Uma motocicleta pode começar quando a equipe é composta de dois ou mais pilotos que estão qualificados como mencionado acima.

1.18 posições no grid:

A posição do lado dos pilotos no grid de largada será determinada durante a homologação do circuito.

O Regulamento Suplementar do evento deve mencionar:

- O número total de equipes admitidas para o início (máximo: de acordo com o relatório de homologação do circuito);

- O número de equipes classificadas para a corrida;

- Possivelmente, o número de equipes adicionais recomendadas pelo Organizador (máximo 4);

Na reunião do Júri que segue a última sessão de treinos de qualificação, um grid de largada provisório será elaborado que inclui o número das equipes classificadas para a corrida. Será com base os melhores tempos dos resultados de qualificação dos pilotos (reserva não incluído) das equipes.

A grade definitiva de partida será publicada após o final do warmup. Equipes irão manter a mesma posição na grelha provisória de partida.

1.19 CONTROLE TÉCNICO – CONTROLE MÉDICO -- CONTROLE DE DOPING

1.19.1 Todas as motos devem ser verificadas pelos comissários técnicos antes de primeira participação na prática sobre aspectos de segurança, de acordo com o cronograma publicado.

As equipes podem apresentar um máximo de 2 (duas) motos por piloto, na Vistoria Técnica de Controle, que serão especialmente identificados pelos controladores técnicos.

A menos que uma isenção é concedida pelo Diretor de Prova, as equipes que não cumprirem o cronograma para controles de ordem técnica ou médica não serão autorizados a participar no evento.

1.19.2 O procedimento para técnica de controle é descrito no Regulamento técnico, artigos de 2.12 e 2.13. O processo de Controle Médico é descrito no Código de Medicina.

1.19.3 Qualquer piloto para ser testado para o controle de doping deve apresentar um relatório ao doping sala de controle no centro médico com identificação suficiente dentro uma hora, a contar da notificação.

Um associado pode acompanhar o piloto.

1.20 CORRIDAS

1.20.1 A entrada para o início:

De motocicletas cujos quadros foram marcados pela vistoria técnica, serão admitidos para começar.

1.20.2 Duração ou distância:

1. Duração específica: a corrida deve durar 3 horas, independente dos tempos de paralisação. As paralisações não interrompem a contagem do tempo.

1.20.3 Tempo de condução e período de descanso:

O tempo começa a andar quando o Diretor de prova autoriza o início da corrida, ou quando o piloto parte do pit line, até que ele pára em sua caixa de pit novamente, ou recebe a bandeira quadriculada.

A troca de pilotos só pode ser realizada na área em frente ao Box de sua equipe.

Neste momento pode-se trocar o piloto e abastecer a moto.

O período de repouso de um piloto começa quando outro piloto, que assume a moto deixa a caixa pit até ele novamente assumir a moto e deixar o pit.

Quando um piloto faz um pit stop, não é obrigatório que outro piloto assuma o comando da moto.

A ordem na qual os pilotos revezam é livre.

Nenhum piloto é permitido andar por mais de duas horas consecutivas.

Infração será penalizada com a desqualificação da equipe.

O período de descanso após cada parada, deve ser pelo menos:

- Metade do tempo sobre a moto;

Se o período de descanso não é respeitado, uma placa de pit stop com o número de corrida da moto será mostrado para o piloto, somente após a notificação ter sido feito para sua equipe. O piloto terá que parar na área de Stop and Go e sua moto tem que ficar lá por um tempo igual ao tempo de descanso não-respeitada e nenhum trabalho pode ser realizado na motocicleta exceto o uso de aquecedores de pneus e da mudança de pneus.

Falha do piloto para parar, após ter sido mostrado a placa 5 vezes, vai resultar em que o piloto receba a bandeira preta. No caso em que a organização ter sido incapaz de realizar o pit stop antes do final da corrida, a equipe será punida com uma penalidade de tempo igual ao tempo de descanso não respeitado.

Um Pit Stop de pilotos só pode ter lugar na posição que tem sido atribuído a equipe na área de Stop and Go.

1.20.4 Procedimento a ser seguido depois de uma queda que requer a transporte ao centro médico:

No caso de um piloto ser transportado para o centro médico. Será permitido, com a aprovação do Médico chefe, retornar à sua motocicleta. Ele será acompanhado por um comissário.

1.20.5 As penalidades durante uma corrida:

Se penas são aplicadas em um piloto durante uma corrida, eles devem ser rapidamente comunicado à pessoa responsável pela equipe em questão.

1.20.6 Posição da Caixa de Pit de parada:

Caixa de pit é a área em frente ao box da equipe até o pit line

Não é permitido abrir fogo nas caixas de pit a qualquer momento.

Apenas o pessoal da equipe, com identificação apropriada é permitido trabalhar na área na frente de sua caixa de pit.

Eles devem deixar o pit-lane assim que o trabalho está terminado. O pessoal da equipe não pode ficar no pit além do tempo necessário.

Quando um pit stop tem que ser feito, é obrigatório parar o motor.

O motor pode ser reiniciado, por um tempo curto, para testes e adaptação.

Na área de trabalho em frente ao box, durante o pit stop, apenas 4 pessoas claramente identificadas e credenciadas estão autorizados a trabalhar diretamente na motocicleta. Se o piloto faz parte do trabalho, ele será incluído nestes 4 pessoas.

Em caso de perda ou disfunção do transponder, um comissário ou integrante da equipe está autorizado a realizar a mudança.

Quando o trabalho na motocicleta é realizada dentro do box, o número de pessoas que trabalham na moto não é limitado.

Durante toda a corrida, o reabastecimento (gasolina) e todas as outras intervenções só podem ser realizados no pit alocados para a equipe.

Antes de abastecimento de combustível (gasolina), a motocicleta deve ser colocada na frente de sua caixa de pit.

O reabastecimento (gasolina) deve ocorrer após todas as intervenções mecânicas sobre a motocicleta terminarem, antes que o piloto tenta reiniciar a motocicleta. (O motor deve estar desligado)

Durante o reabastecimento (gasolina), o uso de aquecedores de pneus não é permitido.

Qualquer pessoa que está a menos de 1 m de distância da moto deve usar roupa de segurança fechada e óculos de proteção.

Se a troca do tanque de combustível é necessária, ele será colocado vazio na motocicleta. Será então preenchida de acordo com o procedimento habitual.

Depois de reabastecer qualquer intervenção mecânica na motocicleta deve ser realizada apenas dentro da caixa de pit alocada para a equipe.

A fim de deixar o pit novamente, uma vez que o piloto está em sua motocicleta, 2 pessoas estão autorizados a empurrar a motocicleta. O uso de uma bateria adicional é proibido.

O uso de um dispositivo de partida é permitido.

Um máximo de 20 litros de gasolina é permitido no pit.

Desde o início das práticas oficiais, cada equipe deve nomear uma pessoa responsável pela segurança contra incêndio. Esta pessoa deve ser equipada com:

- um extintor de confiança para incêndios de combustível. Pó químico 4 Kg ABC ou gás nitrogênio.
- um balde de 20 litros com água, contendo um cobertor de lã tamanho solteiro. Deve ser utilizado para cobrir o fogo ou proteger o piloto caso necessário.

É obrigado a estar presente em todas as operações de reabastecimentos (gasolina).

Todo pessoal envolvido com o reabastecimento (gasolina), incluindo a pessoa responsável para o extintor de incêndio deve usar óculos de proteção e roupa fechada, não são aceitas bermudas e sandálias. Este procedimento é aplicável durante as práticas e corrida.

Todos os aquecedores de pneus ligados nas rodas (não montados na motocicleta) devem estar pelo menos 50 cm acima do nível do solo. Qualquer manipulação de combustível deve ocorrer no mínimo de 5 metros afastados do aquecedores de pneus ou de qualquer fonte de elementos que poderiam iniciar um incêndio.

As conexões em múltiplos soquetes são proibidas a menos de 5m da motocicleta. A pessoa encarregada da vistoria Técnica pode exigir a demarcação de o chão desses 5 metros (fita adesiva, pintura. etc.)

Qualquer energia elétrica ou conexão a uma rede elétrica deve ser realizada com cabos desenrolados. Eles não devem ficar enrolados em um carretel.

Qualquer violação deste artigo será punido com um Stop and GO.

1.20.7 Parada na pista:

Em caso de avaria na pista, o piloto deve mover imediatamente a sua motocicleta, de tal forma, que não comprometa os outros pilotos. Ele pode proceder para fazer um reparo com os meios à sua disposição.

Se ele quer levar sua moto de volta para o pit, ele deve empurrá-lo na direção da corrida, sem qualquer ajuda externa, e mantendo a beira da pista.

Para um acesso mais rápido aos boxes, os organizadores podem autorizar os pilotos a tomar atalhos. No entanto, estes atalhos, se houverem, devem ser indicados.

No caso de um colapso em frente ao Box até o começo da curva 1, o piloto pode, sob vigilância de um comissário, retornar pela pista de saída do pit, com motor parado. Ele deve empurrar sua motocicleta na direção oposta até que ele atinja a sua caixa de pit.

O piloto empurrando sua moto, após atingir o pit lane pode ser ajudado por dois mecânicos.

1.20.8 Mudança de peças da motocicleta:

Durante as práticas, todas as peças defeituosas podem ser substituídas, incluindo o motor completo.

Durante a corrida, todas as peças defeituosas podem ser substituídas com a exceção do quadro e motor.

1.20.9 neutralização de uma corrida:

Se, durante uma corrida, um incidente (condições climáticas ou qualquer outra causa) colocar a segurança em risco e torna o impossível o progresso normal da corrida, O diretor de prova pode decidir neutralizá-lo.

Neste caso, bandeiras vermelhas serão apresentadas em todos os postos de sinalização, a saída do pit lane será fechado (luzes vermelhas e bandeira vermelha).

Durante a neutralização, as motocicletas retornam a sua caixa de pit, e podem ter manutenção, abastecimento e troca de piloto, dentro do regulamento.

Durante a neutralização de uma corrida, as motocicletas devem parar no boxes.

Depois de parar no boxes, atendendo ao chamado dos comissários em 1 minuto, os pilotos devem se alinhar em fila única na saída do pit lane e só poderá voltar a pista quando a luz verde na saída do pit for ligada.

A fila de saída do Pit Line deve obedecer à posição das motocicletas no momento da neutralização da corrida.

Os pilotos que não deixaram o pit lane na fila poderão seguir por último sem ultrapassar os pilotos que já saíram.

Quando o Diretor de Prova decide encerrar a neutralização, os pilotos são liberados para primeiro efetuar uma volta completa do circuito, mas a ultrapassagem permanece proibida.

Quando o Diretor de Prova considerar que a fila está se aproximando da linha de largada com formação adequada, irá autorizar a seqüência da prova com uma bandeira verde.

Na falta da bandeira verde, os pilotos devem realizar mais uma volta pelo circuito em fila. Tantas vezes quanto necessário.

Todas as outras regras da corrida permanecem válidas.

1.21 Procedimento de Largada:

1) Em nenhuma circunstância os pilotos podem empurrar sua motocicleta para o grid a partir do pit lane.

2) Aproximadamente 20 minutos antes do início da Corrida - saída do pit lane abre. Para avisar: Contagem regressiva placas de 5, 4, 3, 2 e 1 minuto são mostrados na saída do pit.

3) Aproximadamente 15 minutos antes do início da Corrida - saída do pit lane fechado.

4) Os pilotos que não ir para o grid pode começar as voltas do pit lane sob as instruções do comissário posicionado na saída do pit lane.

5) Quando os pilotos atingir o grid após as voltas de apresentação, deve assumir suas posição e pode ser assistido por até cinco pessoas, um dos quais pode deter um guarda chuva.

Todos os atendentes sobre o grid devem usar um "Pass Grid".

Tendo tomado a sua posição no grid, os pilotos podem retirar seus capacetes.

6) Pilotos sobre a grid podem, nesta fase, fazer ajustes na motocicleta ou trocar os pneus de acordo com as condições da pista.

Aquecedores de pneus podem ser usados no grid. Pilotos podem usar um gerador para aquecedores de pneus no grid.

Apenas um gerador por motocicleta pode ser usada. O gerador deve ter uma capacidade de produção máxima de dois kilowatts. O limite de ruído do gerador é de 65 dB / A.

Geradores devem ser localizados na parte traseira das motocicletas.

Todos os ajustes devem ser concluídos até a exibição da placa de 3 minutos. Após os pilotos que ainda desejam fazer ajustes devem empurrar sua motocicleta para o pit lane.

Pilotos e as suas motocicletas devem estar prontos no grid e no pit lane antes da exibição da placa 1 minuto.

Equipes podem continuar a fazer ajustes ou mudança de motocicleta apenas no Pit Line.

7) O reabastecimento do tanque de combustível ou troca no grid é proibido.

8) 5 minutos antes do início - Placa de 5 Minutos.

9) 3 minutos antes do início - Placa de 3 Minutos.

Os geradores devem ser desligados e retirados do grid o mais rapidamente possível.

Remoção de aquecedores de pneus.

Neste ponto, todas as pessoas, exceto um mecânico por motocicleta, e a pessoa segurando o guarda-chuva para o piloto, e a equipe de televisão da emissora anfitriã e funcionários essenciais devem deixar o grid.

Os pilotos devem colocar seus capacetes.

Nenhuma pessoa (exceto funcionários essenciais) tem permissão para entrar no grid neste ponto.

10) 1 minuto antes do início - Placa de 1 Minuto.

Neste ponto, toda a equipe pessoal a não ser um mecânico segurando a motocicleta vão deixar o grid. Todos os pilotos devem estar na posição do outro lado da pista no círculo em frente a sua motocicleta.

11) 30 segundos antes do início - Placa de 30 segundo.

12) Bandeira Verde agitada para começar a prova. Pode ser acompanhado de um aviso sonoro. Neste momento a luz vermelha é apagada.

Cada piloto vai correr para sua motocicleta, ligar o motor e começar a prova.

No interesse da segurança, se um piloto não pode iniciar sua motocicleta, ele pode ser assistido, a moto deve ser movida para o Pit Line.

Se, após 15 segundos, o motor não arrancar, então a moto terá de ser empurrada para dentro do pit lane, onde seus mecânicos podem fornecer assistência.

Assim que os pilotos passaram a saída do pit lane no início das voltas, no pit Lane, a luz de saída será trocada para verde, e qualquer piloto esperando na o pit lane será permitida a juntar-se a prova

Qualquer piloto que encontra um problema com sua motocicleta na volta pode retornar ao pit lane e fazer reparos ou mudança de motocicleta.

Um Safety Car ou um carro de segurança médica pode seguir atrás das motos toda a primeira volta. O carro vai ultrapassar pilotos lentos.

Qualquer piloto que antecipa o início será obrigado a realizar a Stop and Go procedimento descrito no artigo 1.17.

Antecipação do início é definido pelo piloto estar fora de seu círculo quando a corrida é iniciada. O Júri irá decidir se uma penalidade será imposta e deve arranjar para a equipe para ser notificado da pena, o mais rapidamente possível.

13) Após os pilotos passaram a saída do pit lane, o comissário situado nesta saída exibirá uma luz verde para iniciar qualquer piloto ainda no pit lane.

14) Pode haver um problema que possa prejudicar a segurança da largada, em seguida, o Diretor de Prova mostra uma bandeira amarela agitada e comunica "Início adiado" e um comissário agita uma bandeira amarela na frente do grid de largada.

O procedimento de largada será re-iniciado na placa 1 minuto.

Qualquer pessoa que, devido ao seu comportamento no grid é responsável por um “início adiado”, pode ser penalizado com uma das seguintes penalidades: multa – Stop and Go - desclassificação - retirada dos pontos no Campeonato.

1.22 "STOP and GO" PROCEDIMENTO:

Durante a corrida, o piloto será solicitado a parar na área de penalidades no pit lane.

Parar em outro lugar no pit lane não é permitido. Ele deve trazer a sua moto para uma parada completa e permanecer parado por 30 segundos.

Ele pode então retornar a corrida.

O piloto deve respeitar o limite de velocidade (Arte 1.18.13), no pit lane.

Em caso de infração deste limite de velocidade, o procedimento Stop and Go será repetido, em caso de uma segunda infração deste limite de velocidade, a bandeira preta será mostrada para o piloto.

No caso de uma corrida reiniciada, o regulamento acima também é aplicável.

No caso de uma corrida interrompida antes de a pena ser cumprida e, se houver uma segunda parte, o piloto será obrigado a parar após o início da segunda parte da corrida.

No caso de um piloto levar punição por antecipação de início na segunda parte de uma corrida e já ter uma punição na primeira parte, o piloto deve cumprir 2 Stop and Go.

Falha do piloto sinalizado para parar, tendo sido mostrado a placa amarela 5 vezes, irá resultar em que piloto receba a bandeira preta.

Se mais de um piloto é penalizado, os pilotos serão sinalizados para parar em voltas subsequentes. A ordem dos pilotos será baseada nos tempos de qualificação, o piloto mais rápido para primeiro.

Se um piloto incorre numa pena de stop and go, em seguida, a equipe pode ter um mecânico de pé junto à área de Stop and Go no pit para ajudar seu piloto, sob a direção dos comissários. O mecânico não deve interferir com o Stop and Go, procedimento que está sob o controle dos comissários.

No caso de um piloto não responder à instrução de parar, e havendo mais de um piloto penalizado, os pilotos subsequentes serão sinalizados somente depois que o primeiro piloto parar após mostrado a bandeira preta.

No caso em que a organização ser incapaz de realizar todos Stop and Go antes do final da corrida, as equipes restantes serão penalizados com um tempo punição de 1 minuto.

1.23 CORRIDAS “ÚMIDA (WET)” E “SECA (DRY)”

Todas as corridas serão classificadas como úmida ou seca. A placa pode ser exibida no grid para indicar o estado da corrida. Se nenhuma placa é exibida, a corrida é automaticamente seca (dry). O objetivo desta classificação é para indicar aos pilotos a consequência de diferentes condições climáticas durante uma corrida.

1.23.1.1 Corrida Seca (dry) - Uma corrida classificada como seca será interrompido pelo Diretor de Prova, se considerar que as condições climáticas que afetam a superfície da pista torna provável que os pilotos vão querer trocar os pneus.

1.23.1.2 Corrida Úmida (wet) - Uma corrida classificada como úmida, normalmente começou em condições de piso molhado, não será interrompido por razões climáticas e pilotos que desejam trocar os pneus, ou de motocicleta, ou fazer o ajuste necessário, devem introduzir-se ao Box e fazê-lo durante a prova real.

1.23.1.3 Em todos os casos onde a primeira corrida é interrompida por razões climáticas, então o reinício será, automaticamente, ser uma corrida úmida (wet).

1.24 BANDEIRAS E LUZES

Comissários e outros sinalizadores exibem bandeiras ou luzes para fornecer informações e / ou transmitir instruções aos pilotos:

1.24.1 bandeiras e luzes utilizadas para fornecer informações:

- **Bandeira Verde**

A pista é livre

Esta bandeira deve ser mostrada imóvel em cada posto de sinalização para a primeira volta de cada sessão de treino e do warm up, para o avistamento na primeira volta e na volta de aquecimento.

Esta bandeira deve ser mostrada imóvel no posto de sinalização imediatamente após o incidente que exigiu a utilização de uma ou mais bandeiras amarelas.

Esta bandeira deve ser mostrada agitada na linha de partida-chegada após a bandeira amarela ter sido utilizada em todo o circuito, conforme orientação do diretor de prova.

Quando a saída de Box está aberta, esta bandeira deve ser acenada na saída.

- **Bandeira amarela e vermelha listrado**

A aderência nesta secção da pista poderia ser afetada por qualquer motivo, menos a chuva. Esta bandeira deve ser mostrada imóvel no posto de sinalização.

- **bandeira branca com cruz vermelha diagonal**

Gotas de chuva sobre esta secção da pista.

Esta bandeira deve ser mostrada imóvel no posto de sinalização.

- **bandeira branca com cruz vermelha diagonal + Amarelo e vermelho listrado**

Chuva sobre este ponto da pista.

Estas bandeiras devem ser apresentadas em conjunto imóveis no posto de sinalização.

- **Bandeira Azul**

Mostrada agitada no posto de sinalização, este sinalizador indica para um piloto que ele está prestes a ser ultrapassado pelos líderes.

Durante as sessões de treinos, o piloto em questão deve manter a sua linha e abrandar gradualmente para permitir que o piloto mais rápido a ultrapassá-lo.

Durante a corrida, o piloto em questão está prestes a ser ultrapassado. Ele deve permitir que o piloto seguinte (s) para passá-lo na primeira oportunidade.

Qualquer violação desta regra será penalizada com uma das seguintes sanções: desqualificação - da retirada dos pontos no campeonato.

Em todos os tempos, este sinalizador será mostrado agitado para um piloto saindo do Box se o tráfego está se aproximando pela pista.

- Bandeira Quadriculada Branca e Preta

Esta bandeira será agitada na linha de chegada em nível da pista para indicar o final da corrida ou da sessão de treinos.

- Bandeira Quadriculada Branca e Preta e Bandeira Azul

A bandeira quadriculada branca e preta será agitada com a bandeira azul imóvel apresentada na linha de chegada na pista quando um piloto (s) retardatário precede de perto o líder durante a última volta antes da linha de chegada (cf. art. 1.25.1).

- Luz Verde

Esta luz deve ser ligado na saída do box para sinalizar o início de cada sessão de treino e do aquecimento, o início da volta de apresentação e o início da volta de aquecimento.

1.24.2 bandeiras que transmitem informações e instruções:

- Bandeira Amarela

Mostrada agitada para cada linha do grid de largada, este sinalizador indica que o início da corrida está atrasado.

Mostrada agitada no posto de sinalização, este sinalizador indica que há um perigo à frente. Os pilotos devem reduzir a velocidade e estar preparados para parar.

Ultrapassagem é proibida até o ponto em que a bandeira verde é mostrada.

Qualquer violação desta regra, durante uma sessão de treino resultará no cancelamento do tempo da volta em que a infração ocorreu.

Em caso de violação desta regra, durante a corrida, o piloto deve retroceder o número de posições decididas pela Direção de Corrida. A primeira penalidade será comunicada à equipe e, em seguida, uma placa será exibida para o piloto sobre a linha de chegada, durante um máximo de 5 voltas. Se o piloto não voltar depois que a placa foi apresentada 5 vezes, ele vai ser penalizado por um passeio pelo Pit Line.

Em ambos os casos, as sanções complementares (tais como suspensão – perda de pontos) também podem ser impostas.

Se logo depois de ter ultrapassado, o piloto percebe que ele fez um infração, ele tem que levantar a mão e deixar passar o piloto (s) que ele tenha ultrapassado. Neste caso, nenhuma penalidade será imposta.

Durante a volta de vistoria final, essa bandeira deve ser agitada para o exato lugar onde o comissário de sinalização será posicionado durante os treinos, os aquecimentos e corridas.

A Bandeira Amarela agitada em todo o circuito será utilizada como procedimento de segurança se necessário, após uma re-largada, para evitar a segunda bandeira vermelha.

Neste caso a corrida poderá durar várias voltas com a proibição de ultrapassagem em todo o circuito. Até que a condição de insegurança da pista seja retirada.

No caso da bandeira amarela agitada em todo o circuito, o ritmo de prova será definido pelo líder, que não poderá ser ultrapassado, e deve ser um ritmo adequado a segurança.

A contagem do número de voltas não é interrompida.

Para avisar aos pilotos, poderá ser mostrada além da bandeira amarela agitada, placas com as letras SC, iniciais de Safety Car.

Se a bandeira amarela for mostrada em todo o circuito, a bandeira verde, que indica o reinício da prova só pode ser mostrada na linha de partida-chegada. Lembrando que o líder decidirá o ponto de reaceleração, que pode ser a qualquer posição do momento que o líder avistou a bandeira verde até cruzar a linha de largada-chegada. A partir da linha de largada chegada podem acontecer ultrapassagens

- **Bandeira Vermelha e Luzes vermelhas**

Quando a corrida ou o treino está a ser interrompido, a bandeira vermelha será agitada em cada posto de sinalização e as luzes vermelhas ao redor da pista serão ligadas. Pilotos devem retornar lentamente para os boxes.

Quando a saída de Box está fechada, esta bandeira será mostrada imóvel na saída de Box a luz será ligada. Pilotos não tem permissão para sair do pit lane.

Qualquer violação desta regra será penalizada com uma das seguintes sanções:

Desqualificação - a retirada de pontos do campeonato - Suspensão.

A bandeira vermelha será mostrada imóvel no grid de largada no final da volta de apresentação e no final da volta de aquecimento.

A bandeira vermelha também pode ser usada para fechar a pista.

As luzes vermelhas irá ser ligado na linha de largada para entre 2 e 5 segundos para começar cada corrida.

- **Bandeira Preta**

Esta bandeira é usada para transmitir instruções a um único piloto e é exibida imóvel em cada posto de sinalização, juntamente com o número do piloto. O piloto deve parar nos boxes no final da volta e não pode reiniciar.

Esta bandeira será apresentado somente após o chefe da equipe ter sido notificado.

Qualquer violação desta regra será penalizada com uma das seguintes sanções: a retirada de pontos do campeonato - a suspensão.

- **Bandeira Preta com disco laranja (40 cm)**

Esta bandeira é usada para transmitir instruções a um único piloto e é exibida imóvel em cada posto de sinalização, juntamente com o número do piloto. Este sinalizador informa o piloto que sua moto tem problemas mecânicos susceptíveis de pôr em perigo a si mesmo ou a outros, e que ele deve sair imediatamente da pista.

Qualquer violação desta regra será penalizada com uma das seguintes sanções: a retirada de pontos do campeonato - a suspensão.

1.24.3 Dimensões das Bandeiras

A dimensão de bandeira devem ser na vertical 80 cms e 100 cms na horizontal. A dimensão da bandeira será verificada no dia anterior ao dia da primeira sessão de treinos.

1.24.4 Cores das Bandeiras

O Pantones para as cores são os seguintes:

Laranja: Pantone 151C

Preto: Pantone Black C

Azul: Pantone 286C ou 298C

Vermelho: Pantone 186C

Amarelo: Pantone amarelo C

Verde: Pantone 348C

As bandeiras de cores serão verificadas no dia anterior ao dia da primeira sessão de treinos.

1.24.5 Placa com o número do piloto

Placa preta (70 cm horizontal x 50 centímetros vertical) que permite o número de corrida de um piloto ser anexado com um conjunto de números em branco, cuja espessura mínima da linha é de 4 cm e altura mínima de 30 cm.

Esta placa deve estar disponível em cada posto de sinalização.

1.24.6 Posto de Sinalização

O local será fixo durante a homologação do circuito.

1.24.7 Uniformes dos Comissários de sinalização

Recomenda-se vivamente as fardas dos comissários para serem em branco ou laranja (Ref. Pantone: 151C) e capa de chuva transparente.

1.25 VIATURAS MÉDICAS

Os carros médicos devem estar equipados com luzes amarelas. A palavra médico ou a cruz vermelha deve ser claramente indicada na traseira e nos lados do carro.

1.26 COMPORTAMENTO EM PRÁTICA E CORRIDA:

1) Os competidores devem obedecer a sinais de bandeira, os sinais de luz, e as placas que transmitem instruções. Qualquer infração a esta regra será penalizado de acordo com o disposto no artigo 1.19.

2) Pilotos devem andar de uma forma responsável, que não causa perigo a outros concorrentes ou participantes, seja na pista ou no pit-lane.

Qualquer violação desta regra será penalizada com uma das seguintes penalidades: multa - Stop and Go - penalidade de tempo - a desqualificação - revogação de Pontos no campeonato - de suspensão.

3) Os participantes devem usar apenas uma faixa e pit-lane. No entanto, se um piloto acidentalmente deixa a pista, então ele pode voltar no local indicado pelos comissários ou em um lugar que não oferece uma vantagem a ele.

Qualquer violação desta regra, durante o warm up, treinos, será penalizado pelo cancelamento do tempo de volta em causa e durante a corrida, por um Stop and Go.

Outras sanções (como multa - a desqualificação - revogação de Pontos no campeonato) também podem ser impostas

4) Quaisquer reparos ou ajustes ao longo da pista de corrida deve ser feita pelo piloto trabalhando sozinho sem absolutamente nenhuma assistência externa. Os fiscais podem auxiliar o piloto a ponto de ajudá-lo a levantar a motocicleta e segurando enquanto que quaisquer reparos ou ajustes são feitos. O comissário pode então ajudar ele re-iniciar a motocicleta.

5) Se o piloto pretende abandonar, então ele deve estacionar sua moto em uma área segura como indicado pelos comissários.

6) Se o piloto tiver um problema com a motocicleta que irá resultar em seu abandono da prática ou a corrida, então ele não deve tentar voltar a uma velocidade reduzida para os boxes, mas também pode puxar para fora da pista e estacionar o sua motocicleta em um lugar seguro, como indicado pelos comissários.

7) Os pilotos que estão retornando lentamente aos boxes para o trabalho de correção deverão garantir que eles percorram tanto quanto possível fora da linha de corrida.

8) Pilotos podem entrar no pit-lane durante a corrida para fazer ajustes em suas motocicletas, reabastecer ou trocar os pneus. Todos os trabalhos devem ser realizados caixa de pit da equipe. Trabalho pesado pode ser feito dentro do box.

9) Piloto que para seu motor no pit line pode ser assistido para re-iniciar sua motocicleta por dois mecânicos.

10) Pilotos: não são permitidos o transporte de outra pessoa em sua motocicleta ou para ser transportados por outro piloto (exceção: após a bandeirada).

11) Pilotos não devem andar ou empurrar suas motos na direção oposta da o circuito, seja na pista ou no pit lane, a não quando previsto no regulamento ou sob a direção de um comissário.

12) Nenhum sinal de qualquer tipo pode passar entre uma motocicleta em movimento e o piloto para a equipe, ou qualquer pessoa ligada a participante da equipe ou piloto, exceto para os sinais do transponder, desencadeador lap time, GPS, mensagens legíveis em uma placa de pit, ou os movimentos do corpo pelo piloto ou equipe.

Sinais de câmera onboard TV são permitidos, mas somente quando tais sinais são para organização e divulgação do evento.

Luzes autorizadas a ser instaladas pelas equipes na plataforma de sinalização não devem estar piscando e não podem ser vermelho.

13) Um limite de velocidade de 60 kmh será aplicada no pit lane em todos os momentos do evento. Pilotos devem respeitar o limite de velocidade a partir de onde o sinal de 60 km/h é colocado até onde o sinal de 60 kmh riscado é colocado.

Qualquer piloto que exceder o limite durante a prática será sujeito a uma multa de R\$ 400,00. Qualquer piloto que exceder o limite de velocidade pit lane durante uma corrida será penalizado com um Stop and Go.

14) O Júri deve comunicar a punição ao Box do piloto. Depois de ter recebido a informação do Oficial responsável.

15) Parar na pista durante os treinos e corridas é proibido.

16) Se o piloto vencedor deseja desfilhar uma bandeira, ele deve andar ao lado do muro para coletar a bandeira e, em seguida, voltar a participar do circuito quando é seguro a fazê-lo.

17) Após a bandeirada, os pilotos andando na pista deve usar capacete até que eles parem no pit lane / parque fechado.

18) Não é permitido a conduzir motocicletas de corrida no circuito ou nos boxes ou na pista, fora dos horários previstos.

19) Qualquer piloto cuja motocicleta causar derramamento de óleo na pista provocando a interrupção de prática, warm up ou corrida duas vezes no mesmo evento será penalizado com uma das seguintes penalidades: multa - inabilitação - revogação de Pontos no campeonato - de suspensão.

1.27 FINALIZAÇÃO DE UMA CORRIDA E RESULTADOS:

1.27.1 Para as corridas ao longo de uma distância prescrita, nas últimas 10 voltas será mostrado na linha de chegada a contagem regressiva de voltas.

1.27.2 Ao término do número designado de voltas ou duração da corrida, ao piloto líder será mostrada a bandeira de xadrez por um comissário de pé na linha de chegada, a nível pista. A bandeira xadrez continuará a ser exibido para os pilotos subseqüentes. Se o piloto líder não atravessa a linha de chegada em 5 minutos, então o segundo piloto na classificação provisória, será mostrada a bandeira quadriculada.

Quando a bandeira quadriculada é mostrada, com piloto para sair do pit lane para alcançar a pista. É mostrada, a luz vermelha ligada na saída do pit Lane, e um comissário com uma bandeira vermelha vai ficar na saída do pit lane.

Se um piloto (s) perto precede o piloto que vai ser mostrado a bandeira quadriculada, o comissário irá mostrar simultaneamente a bandeira quadriculada e a bandeira azul.

Isso significa que o piloto (s) precedente aquele que vai receber a bandeira quadriculada vem para completar mais uma volta e após levar a bandeira quadriculada.

1.27.3 Em caso de photo-finish entre dois, ou mais pilotos, a decisão deve ser tomada em favor do piloto cuja parte da frente borda da roda principal cruza o plano da linha de chegada em primeiro lugar. Em caso de empate, as equipes em questão serão classificados na ordem do melhor tempo de volta feito durante a corrida.

1.27.4 Os resultados serão com base na ordem em que os pilotos cruzam a linha e o número de voltas completadas.

1.27.5 Para ser considerado como um finalizador na corrida e ser incluído na resultados de uma equipe deve ter:

a - completado 75% do número de voltas realizadas pelo vencedor da sua classe.

b - Cruzado a linha de chegada na pista de corrida (não no pit lane) após o vencedor da corrida em 5 minutos. O piloto deve estar em contato com sua motocicleta.

1.27.6 A classificação mencionará, pelo menos, as seguintes informações:

- 1) O nome da equipe (como é mencionado na inscrição);
- 2) O desempenho realizado (voltas, tempo);
- 3) Os patrocinadores;

1.27.7 A novo recorde de volta para um circuito só pode ser estabelecida por um piloto durante uma corrida.

1.27.8 Tanto para a prática e para a corrida, o tempo da volta é a subtração do tempo entre duas passagens consecutivas da linha de chegada pintada na pista.

1.28 INTERRUPÇÃO DE UMA CORRIDA:

1.28.1 Se o Diretor de Prova decide interromper uma corrida devido a condições do clima ou alguma outra razão, então bandeiras vermelhas serão exibidas na linha de chegada e nos postos de sinalização.

Os pilotos devem imediatamente e lentamente retornar ao pit lane.

Os resultados serão os resultados tomada no último ponto onde o líder e todos os outros pilotos na mesma volta que o líder tenham completo uma volta completa, sem a bandeira vermelha que está sendo exibida, calculada como no princípio enunciado no exemplo a seguir:

Exemplo de uma corrida que consiste em 30 voltas:

Se uma bandeira vermelha é mostrada quando o líder completou 9 voltas e todos os outros times não tenham concluído a volta 9, então o resultado da corrida será de 8 voltas completadas, e a segunda parte será composta por 22 voltas.

Se uma bandeira vermelha é mostrada quando o líder e todas as outras equipes na mesma volta que o líder está na volta 10 após a conclusão da volta 9, o resultado da corrida será de 9 voltas completadas e a segunda parte consiste de 21 voltas.

Exceção: se a corrida é interrompida após a bandeirada, o seguinte procedimento será aplicado:

- 1) Para todas as equipes a quem a bandeira quadriculada foi mostrada antes da interrupção, a classificação parcial será estabelecido no fim da última volta da corrida.
- 2) Para todas as equipes a quem a bandeira quadriculada não foi mostrado antes da interrupção, a classificação parcial será estabelecido no fim da penúltima volta da corrida.
- 3) A classificação completa será estabelecida através da combinação das classificações parciais de acordo com o princípio da volta / tempo.

No momento em que a bandeira vermelha é exibida, os pilotos que não estão ativamente concorrentes na corrida não serão classificados.

Dentro de 5 minutos após a bandeira vermelha mostrada, os pilotos que não entrarem no pit lane, montados em sua motocicleta, não serão classificados.

1.28.2 Se os resultados calculados mostram que menos de três voltas foram percorridas pelo líder da corrida e por todas as outras equipes na mesma volta que o líder, então a corrida será nula e sem efeito e uma nova corrida completa será executado.

Se for impossível o restart, a corrida, então ela será declarada cancelada e a corrida não conta para o Campeonato.

1.28.3 Se três ou mais voltas foram completadas pelo líder da corrida e todas as outras equipes na mesma volta com o líder, mas menos de três horas da duração da corrida original, então a corrida será re-iniciados de acordo com o artigo 1.24.4. Se verificar impossível re-iniciar a corrida, então os resultados contarão apenas a metade dos pontos para o Campeonato.

1.28.4 Se os resultados calculados mostram que três horas da corrida foram completados pelo líder da corrida e por todas as outras equipes na mesma volta que o líder, então a corrida pode ser considerada como tendo sido concluída e os pontos completos serão concedidos para o Campeonato.

1.29 RE-INICIO uma corrida que foi interrompida

1.29.1 Se a corrida tem de ser re-iniciada, será feito o mais rapidamente possível, consistente com as condições da pista. Tão logo os pilotos retornaram aos boxes, o Diretor de Prova anuncia um novo horário para começo do procedimento de inicialização, a divulgação do novo horário não deve ser posterior a 20 minutos após a primeira exibição da bandeira vermelha.

1.29.2 A lista de colocações intermediárias devem estar disponíveis para as equipes antes da corrida poder ser re-iniciada.

1.29.3 O procedimento de início será com uma saída pelo pit line, 1 volta Warm up, e bandeira verde.

Neste caso particular, os pilotos terão lugar de acordo com a ordem intermediária em uma única linha. Ultrapassagens são proibidas.

Os pilotos vão fazer uma volta completa e aguardar a bandeira verde antes da linha de partida para reiniciar a prova. Caso não seja apresentada a bandeira verde, deverão dar mais uma volta completa. E assim sucessivamente até o Diretor de Prova considerar apropriada a bandeira verde.

1.29.4 Condições para a re-iniciados corrida serão da seguinte forma:

A) No caso da situação descrita no art. 1.28.2 (menos de 3 voltas completadas) acima:

- a. Todas as equipes podem re-iniciar.
- b. Motocicletas podem ser reparados ou alterados. O reabastecimento é permitido.
- c. O número de voltas, ou a duração será o mesmo que a corrida original.
- d. As posições do grid será como para a corrida original.

B) No caso de a situação descrita no art. 1.28.3 (3 voltas ou mais e menos de 3 horas completadas) acima:

a. Apenas as equipes que estão no colocações intermediárias podem re-iniciar.

b. Motocicletas devem permanecer na área da sua caixa de Pit Line, com exceção das motocicletas em que reparo é demasiado sério que não pode ser movidas. As equipes serão autorizadas a abastecer suas motocicletas e mudar os seus pneus na frente de seus pits.

O organizador deve informar todas as equipes do tempo do novo começo que deve ser realizada, no máximo, 20 minutos após a notificação.

c. O número de voltas ou a duração da corrida será o número de voltas ou duração necessárias para completar a corrida original com um mínimo de 5 voltas.

d. A posição no grid será baseada no resultado intermediário (colocações estabelecidas em conformidade com a alínea e) do presente artigo.

e. O resultado final da corrida será baseado nos resultados de cada equipe classificada em cada corrida somados.

Equipes que tenham completado um número idêntico de voltas serão colocados de acordo com o tempo combinado para cada corrida. Em caso de empate, o resultado da última corrida será decisivo.

1.30 INSTRUÇÕES PARA CONCORRENTES E COMUNICAÇÕES:

1.30.1 As instruções podem ser dadas pelo Júri ou Secretaria.

Curso para equipes e / ou Pilotos por meio de circulares especiais de acordo com o Regulamento. Circulares devem ser publicadas no quadro de avisos oficiais. Afixação em quadro de avisos oficial será considerada como prova de entrega.

1.30.2 Todas as classificações e resultados da prática e da corrida, bem como todas as decisões proferidas pelos comissários, deve ser postada no site oficial e quadro de avisos.

Afixação em quadro de avisos oficial será considerado como comprovante de entrega e publicação oficial.

1.30.3 Qualquer comunicação do Júri ou na secretaria de prova para uma equipe ou piloto deve ser comunicada por escrito. Da mesma forma, qualquer comunicação de uma equipe ou piloto para o Júri ou Diretor de Prova também deve ser feita por escrito.

1.31 ÁREA DE VISTORIA – PARQUE FECHADO

No final da corrida, ou a parte final de uma corrida que foi interrompida, todas as motos classificadas devem ser movidas para uma verificação na área de vistoria, pelos comissários técnicos, ou sob potenciais protestos. Motocicletas normalmente serão liberadas a partir da área de vistoria 30 minutos após o término da corrida.

1.32 DEPÓSITOS EXTRA EM CASO DE VISTORIA NA MOTOCICLETA APÓS O PROTESTO

O depósito em caso de desmontagem e remontagem de uma máquina para medir a cilindrada, na seqüência de um protesto, é de R\$ 400,00 (material incluído) o depósito em caso de desmontagem parcial ou completa de um motor ou caixa de velocidades é de R\$ 500,00.

Se a parte que faz o protesto é a parte vencida, o depósito será pago à parte vencedora.

Se a parte que faz o protesto é a parte vencedora, o depósito será reembolsado.

2. REGULAMENTOS VERIFICAÇÕES TÉCNICAS E SEGURANÇA

2.10 Armazenagem de Combustível

Combustível só deve ser armazenado em recipientes metálicos fechados no box do concorrente.

Os recipientes de carga rápida do tanque podem ser de plástico com capacidade máxima de 20 litros.

Equipamentos contra incêndios e equipamentos de proteção pessoal devem obedecer as exigências impostas pelas autoridades locais e por leis.

O organizador deve ter extintores de incêndio de um tamanho e tipo aprovado pelas leis locais, disponível na área de pit Line.

2.11 VESTUÁRIO DE PROTEÇÃO E CAPACETES

2.11.1 Os pilotos devem usar um macacão de couro completo com couros adicionais, estofamentos ou outra proteção nos pontos de contacto principal, joelhos, cotovelos, músculos, quadris etc

2.11.2 forros ou roupas de baixo não devem ser feitos de um material sintético que pode derreter e causar danos à pele dos pilotos.

2.11.3 Pilotos também devem usar luvas e botas de couro, que com o macacão fornece cobertura completa do pescoço para baixo.

2.11.4 O uso de um protetor de coluna é obrigatório.

2.11.5 Pilotos devem usar um capacete que está em boas condições, fornece um bom ajuste e devidamente apertado.

2.11.6 Os capacetes devem ser do tipo de rosto inteiro (integral) e obedecer a uma das normas internacionalmente reconhecidas:

- P Europa ECE 22-05 '
- Japão T JIS 8133: 2000 ou superior
- T JIS 8133: 2007
- E.U.A. SNELL M 2005 ou superior
- E.U.A. M 2011 ou superior
- Brasil ABNT

2.11.7 Viseiras deve ser feitas de um material à prova de estilhaçamento.

2.11.8 descartáveis "tear-offs" são permitidos.

2.11.9 Qualquer questão sobre a adequação ou a condição dos pilotos vestuário e / ou capacete serão decididos pelo Diretor Técnico, que pode se assim o desejar, consultar com os fabricantes do produto antes de tomar uma decisão final.

2.12 PROCEDIMENTOS PARA TÉCNICO DE CONTROLE

Um piloto é sempre responsável pela sua motocicleta.

2.12.1 Em cada circuito, a área técnica consiste na área do parque fechado e da área de vistoria. Devem ser claramente definidos:

a) Parque Fechado

O Parque Fechado é uma área de acesso restrito, fechado, com cercas ou outras divisões físicas com uma ou mais portas.

Os portões e a área estão sob o controle dos comissários, quando o Parque Fechado está em uso (por exemplo, depois do treino / corrida).

A área parque fechado deve ser suficientemente grande para dar abrigo a todos as motocicletas participantes.

As únicas pessoas autorizadas a entrar no parque fechado são:

- Diretor Técnico e Comissários Técnicos.
- Diretor de Prova e Diretor Assistente
- Comissários FIM – FGM – AGEM
- Pilotos e Direção da Equipe de motocicletas que permanecer no Parque Fechado, no máximo 2 pessoas por motocicleta ou dois mecânicos por motocicleta.

Nenhuma outra pessoa tem o direito de entrar e permanecer no parque fechado até que sejam convidados pelo Diretor Técnico.

b) área de Vistoria

A área de inspeção é uma área sensível, onde as máquinas são desmontadas e inspecionadas e reuniões técnicas são realizadas. Portanto, a área de vistoria é altamente restrita.

As seguintes pessoas estão autorizadas a permanecer na área de vistoria:

- O Diretor Técnico e Comissários Técnicos.
- Diretor de Prova e Diretor Assistente
- Os Comissários FIM – FGM – AGEM
- Os pilotos, chefes de equipe ou os seus representantes da motocicleta inspecionada, no máximo 2 pessoas por motocicleta.
- Para as operações de desmontagem até 2 mecânicos por motocicleta podem estar presentes.

Quaisquer outras pessoas podem entrar ou permanecer na zona de inspeção a critério exclusivo do Diretor Técnico.

No caso de uma inspeção do motor, a equipe inspecionada tem o direito de solicitar uma área reservada, onde outros candidatos não podem assistir de perto.

Nas áreas de vistoria, sob o controle dos Comissários Técnico e supervisão do Diretor Técnico, o equipamento adequado será instalado para realizar vários testes, por exemplo:

- i) equipamento para medir o ruído da motocicleta.
- ii) Balanças com pesos de seleção para fins de calibração
- iii) Instrumentos para medição de cilindrada do motor
- iv) Gabaritos e discos de grau e indicadores para medir a outras dimensões.

2.12.2 O procedimento de controle técnico será realizado em conformidade com o cronograma estabelecido no presente Regulamento. Comissários técnicos devem estar disponíveis durante todo o evento para buscar motos e equipamento necessários pelo Diretor Técnico.

2.12.3 Apresentação de uma motocicleta será considerada uma declaração implícita de conformidade com os regulamentos técnicos. A presença de um piloto na vistoria técnica não é obrigatória.

2.12.4 Motos serão inspecionadas com o nome da equipe, com uma quantidade de pilotos na equipe com o direito de uso da motocicleta.

2.12.5 Para cada motocicleta, o comissário técnico vai preparar um cartão de controle sobre o que será gravado, entre outras informações, a equipe apresenta a moto e os pilotos em que a equipe tem direito a usar a motocicleta.

2.12.6 Os Comissários técnicos devem inspecionar a motocicleta por óbvias omissões da segurança, e o Diretor Técnico poderá, a seu critério, optar por verificar as motos de conformidade técnica com todos os demais aspectos dos Regulamentos.

2.12.7 O Diretor Técnico irá recusar qualquer motocicleta que não tem um local adequado para instalar o dispositivo transponder. O transponder deve ser fixo para a motocicleta na posição e orientação, como mostrado na Timekeeping informação dada às equipes de pré- temporada e disponíveis em cada evento.

A fixação do suporte de transponder é composto por um mínimo de 2 tie-wraps. Velcro ou adesivo por si só não será aceito. O clip de retenção do transponder (quando houver) deve também ser assegurado por um tie-wrap.

2.12.8 Após a conclusão da verificação, os comissários técnicos irão colocar uma etiqueta pequena na estrutura da moto, indicando que ele passou as verificações de segurança.

2.12.9 O Chefe de vistoria técnica irá preparar um relatório sobre os resultados do controle técnico, que, será submetido ao Júri, através do Diretor Técnico.

2.12.10 Os Comissários técnicos devem voltar a inspecionar qualquer motocicleta que tenha um acidente. Isto normalmente será realizado na área de vistoria.

2.12.11 Os comissários técnicos devem estar disponíveis, com base em instruções do Diretor Técnico, para voltar a inspecionar qualquer motocicleta de conformidade técnica durante a reunião ou depois da corrida e para supervisionar a inspeção de uma motocicleta na seqüência de um protesto sobre uma questão técnica.

2.12.12 No final da sessão de treinos cronometrados, o diretor técnico irá garantir que as motocicletas são colocadas no parque fechado por um período de pelo menos 30 minutos.

No final da corrida, o Diretor Técnico garantirá que todas as motocicletas classificadas são colocadas no parque fechado por um período de pelo menos 30 minutos.

As motos devem ser verificadas o cumprimento de acordo com as diretrizes de verificação (art. 2,13), e qualquer outro requisito técnico, se solicitado pelo Diretor Técnico.

Os competidores devem recuperar suas motocicletas dentro de aproximadamente 30, após a motocicleta entrar no parque fechado, exceto aquelas motocicletas escolhidas para desmontagem. Após este prazo, os comissários do parque fechado não serão mais responsáveis pelas motocicletas.

2.12.13 O diretor técnico pode exigir uma equipe para fornecer peças ou as amostras que ele julgue necessárias.

2.12.14 Se uma motocicleta está envolvida em um acidente, o Diretor Técnico deve verificar a máquina para garantir que nenhum vício de natureza grave ocorreu.

No entanto, é da responsabilidade do piloto ou da equipe para apresentar a sua motocicleta para esse re-exame, com capacete e roupa.

Se o capacete é claramente deficiente, o Diretor Técnico deve providenciar para reter este capacete. O organizador deve enviar este capacete, juntamente com o relatório do acidente e laudo médico (e fotos e vídeo, se disponível) para a Federação do piloto. Se houver ferimentos na cabeça indicado no relatório médico, o capacete, em seguida, deve ser enviado para um instituto neutro para exame.

2.12.15 O ruído pode ser verificado após o treino cronometrado, bem como após a corrida. O ruído pode ser verificado a qualquer momento do evento a pedido do diretor técnico. Por solicitação do piloto, equipe ou mecânico, o ruído das suas próprias motocicletas pode ser verificado a qualquer momento durante o evento.

2.12.16 A verificação de peso aleatório durante as práticas serão realizadas com a mínima perturbação para os pilotos. As balança será colocado no pit lane. O local é decidido pelo Diretor Técnico.

O diretor técnico tem a autoridade final, em caso de litígio sobre a conformidade das peças e para a sua aceitação.

3. CÓDIGO DISCIPLINAR E ARBITRAGEM

3.1 Princípios

As obrigações para os participantes, comissários e organizadores estão definidos no presente Regulamento publicado pela AGEM.

Comprovada a violação ou não cumprimento dessas obrigações, serão objeto às penalidades previstas neste capítulo.

3.2 SANÇÕES

As sanções são:

- Advertências
- Passeio através do pit line
- Mudança de posição
- Sanções tempo
- Desqualificação
- Retirada de pontos do campeonato
- Suspensão
- Exclusão

3.2.1 Definição e aplicação de sanções

- Advertências: pode ser feita em privado ou publicamente.
- Passeio através do Pit Line, Exemplo: queima de largada.
- Mudança de posição, Exemplo ultrapassagem sobre bandeira amarela.
- Sanções tempo: a imposição de tempo afetando o resultado real do piloto de até 2 minutos, e o cancelamento do melhor tempo.
- Interdição: desqualificação de um evento, nos treinos com bandeira (bandeira preta, bandeira negra com disco laranja), corrida (bandeira preta, bandeira preta com disco laranja) ou a partir de seus resultados.
- Revogação de pontos no campeonato: a perda de pontos do Campeonato de corridas já executadas.
- Suspensão: a perda do direito de participar no Campeonato pode ser aplicado a uma ou mais corridas.
- Exclusão: a perda definitiva e completa de todos os direitos de participação em qualquer atividade ao abrigo e controle da AGEM.

3.2.2 Pluralidade de sanções

Qualquer infrator pode ter várias penas pronunciadas contra ele de acordo com as circunstâncias.

3.3 OS ÓRGÃOS DE DISCIPLINA E ARBITRAGEM

Os órgãos de arbitragem e disciplinar do Campeonato e AGEM, qualificado para lidar com as questões disciplinares e de arbitragem, são:

- O Diretor de Prova
- O Júri de Prova
- O Conselho Disciplinar da FGM

3.3.1 Diretor de Prova

3.3.1.2 autoridade e competência

A Direção de Prova tem autoridade para punir automaticamente pilotos, o pessoal das equipes, autoridades, promotores / organizadores e todas as pessoas envolvidas, a qualquer título em um evento ou no Campeonato pela:

- Violação dos regulamentos.
- Qualquer ação voluntária ou involuntária ou ação realizada por uma pessoa ou um grupo de pessoas durante uma reunião, contrário aos atuais regulamentos ou instruções dadas por um comissário.

- Qualquer ato de corrupção ou fraudulento, ou qualquer ação prejudicial à interesses das reuniões ou do esporte, realizado por uma pessoa ou um grupo de pessoas que ocorrem durante um evento.

O Diretor de Prova é competente para decidir sobre um protesto relativo em caso de violação dos regulamentos.

O Diretor de Prova é competente para avaliar se um protesto é recebido dentro do prazo normal, 30 minutos após o fato gerador, ou não aceitar protestos recebidos fora do prazo.

3.3.1.3 penalidades que podem ser pronunciados pelo Diretor de Prova

As seguintes sanções poderão ser pronunciadas pelo Diretor de Prova:

- Advertência
- Um passeio através do Pit Line
- Uma mudança de posição
- Pena de um tempo
- Uma desqualificação
- A retirada de pontos do campeonato
- Uma suspensão

Além disso, o Diretor de Prova pode remeter o caso para o Júri ou para o conselho disciplinar da FGM, a fim de aconselhar-se ou impor uma sanção mais elevada do que a Direção de Prova está habilitada a fazer.

3.3.2 O JÚRI

3.3.2.2 Competência

O Júri ouvirá os eventuais protestos contra as decisões tomadas pelo Diretor de Prova.

3.3.2.3 penalidades que podem ser pronunciada pelo Júri apenas na seqüência de um protesto:

- Advertência
- Pena de um tempo
- Uma desqualificação
- A retirada de pontos do campeonato
- Uma suspensão

Além disso, o Júri pode remeter o caso para o conselho disciplinar da FGM conforme estatuto da FGM a fim de impor uma pena maior que o Júri está habilitado a fazer.

3.3.3 CONSELHO DISCIPLINAR DA FGM

Conforme estatuto da FGM e Regulamento Disciplinar Desportivo da FGM.

4. ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS GERAIS.

Todas as motocicletas admitidas no Campeonato Gaúcho de Endurance devem preencher os requisitos deste regulamento.

Este Regulamento Técnico esclarece os limites, alterações e modificações comuns a todas as categorias.

Todas as motocicletas aceitas no Campeonato Gaúcho devem ter a motorização original do fabricante e ser comercializadas para uso urbano por representantes da referida marca com rede de assistência técnica no território nacional.

Cabe às equipes certificar-se de que as motocicletas estejam em condições mecânicas satisfatórias para serem submetidas aos testes de dinamômetro a serem efetuados pela AGEM quando de qualquer das vitorias a serem realizadas no decorrer das etapas, estando a AGEM isenta de toda e qualquer responsabilidade quanto a eventual dano sofrido pelas motocicletas.

4.1. Numerais:

As cores empregadas nos numerais e nos seus planos de fundo são livres e devem ser contrastantes, cabendo a aprovação do grau de contraste e da legibilidade dos números ao Comissário Técnico. As dimensões e estilo dos numerais devem seguir o padrão descrito a seguir:

Dimensões mínimas do numeral dianteiro

Altura mínima 160 mm

Largura mínima 80 mm

Largura mínima de traço 28 mm

Espaço mínimo entre numerais 15 mm

Espaço mínimo entre numerais e fundo 15 mm

Dimensões mínimas dos numerais traseiros ou laterais

Altura mínima 120 mm

Largura mínima 60 mm

Largura mínima de traço 25 mm

Espaço mínimo entre numerais 10 mm

Espaço mínimo entre numerais e fundo 10 mm

a) Para efeito de identificação, as motocicletas, tanto nos treinos oficiais como nas provas, deverão possuir o numeral de identificação em três espaços distintos: um na dianteira e um em cada lateral (direita e esquerda). O número dianteiro, se não colocado no centro, deverá ser colocado voltado para o lado da torre de cronometragem.

b) Como alternativa aos dois números traseiros, pode ser usado um único número na traseira, com sua parte superior voltada para o piloto, visível de um plano superior à motocicleta, e sendo as suas dimensões mínimas as mesmas do número dianteiro

c) A numeração e de escolha do piloto e no caso de dois pilotos optarem pelo mesmo número terá prioridade ao número do piloto melhor colocado no ranking da CBM.

4.2. Sistema elétrico:

a) É permitido o uso de fiação elétrica não original simplificada que atenda às exigências deste regulamento com segurança, sendo a sua aprovação a critério da AGEM.

b) Os piscas, buzina, farol completo, suporte do farol, lanterna traseira e suporte, comando de luzes direito e esquerdo, interruptores de freio dianteiro e freio traseiro devem ser retirados.

c) A chave geral de ignição original pode ser substituída por outra de outro tipo desde que desempenhe as funções da original.

d) O interruptor do corta motor é obrigatório e deve estar instalado no guidão, no lado interno da manopla direita ou esquerda, podendo ser acionado sem que as mãos deixem as manoplas.

e) Ligações elétricas dentro dos Box tais como: extensões para cobertor de pneus, fiações elétricas para lâmpadas, compressores e todos os outros equipamentos elétricos, devem ser com fios tipo PP anti chamas.

4.3. Guidão / Direção:

a) O guidão é de livre escolha, sujeito à aprovação pelo Comissário técnico, e seu comprimento mínimo deverá ser de 450 mm entre suas duas extremidades que devem terminar em formato arredondado de alumínio, nylon ou teflon, fixadas às extremidades do guidão, ou cobertos com borracha pelas manoplas.

b) É permitido alterar os ressaltos dos batentes da direção na mesa inferior e no chassis, sendo estes os limitadores exclusivos do ângulo de abertura da direção além de limitarem a aproximação das manoplas com as laterais do tanque de gasolina e do chassis, em ambos os lados em, no mínimo, 30 mm.

c) A direção deve ter um curso mínimo total de 30° (15° para cada lado)

d) As mesas superior e inferior da direção permanecem conforme as originais sem qualquer modificação além da remoção de suportes de acessórios. A única exceção são as motos que originalmente não permitem a regulagem da altura da suspensão dianteira, que neste caso poderão ter apenas a mesa superior modificada.

e) Não são permitidos soldas e desempenos ou qualquer outro tipo de conserto ou recuperação do guidão.

f) É permitido o uso de amortecedor de direção, e seu corpo ou extremidades não poderão despontar para o lado externo da carenagem.

4.4. Acelerador e Manetes (freio e embreagem):

a) As manetes (embreagem e freio) são de livre escolha, devendo suas extremidades terminar em forma de esfera com 16 mm de diâmetro podendo as referidas esferas ser achatadas, sendo suas extremidades mantidas com formato arredondado e com espessura mínima de 14 mm. As referidas extremidades arredondadas devem ser parte integral das manetes.

b) Os manetes, em hipótese alguma, podem tocar qualquer parte da carenagem, em qualquer que seja a posição do guidão.

c) Não é permitido o uso de manetes quebrados, serrados, empenados ou emendados.

d) É permitido o uso de acelerador do tipo punho rápido.

e) É obrigatório que o punho do acelerador tenha o seu retorno livre.

4.5. Suportes de pedaleiras, pedaleiras e pedais de câmbio e freio:

- a) Os suportes, assim como as pedaleiras, podem ser substituídos ou reposicionados.
- b) As pedaleiras devem ter um comprimento mínimo de 70 mm e máximo de 90 mm.
- c) As hastes acionadoras do câmbio e freio traseiro podem ser modificados e/ou substituídas.
- d) As pedaleiras do tipo dobrável deverão ter incorporado dispositivo de retorno automático (mola) à posição horizontal e as pedaleiras fixas devem possuir as extremidades em formato semi-esférico em alumínio, nylon ou teflon firmemente fixadas em suas extremidades.
- e) As pedaleiras do tipo fixo (sem dispositivo de dobra) devem possuir as extremidades em formato esférico com um diâmetro mínimo de 16 mm.

4.6. Rodas e aros:

- a) Não é permitido retirar ou anular o sistema de coxins do conjunto do flange (suporte da coroa) da transmissão da roda traseira devendo ser mantido original conforme homologado pelo referido fabricante.
- b) As porcas dos eixos das rodas dianteira e traseira terão de estar travadas por meio de contrapinos ou pelo uso de porcas autotravantes.
- c) Os pesos de balanceamento das rodas são livres e, quando presentes, devem estar devidamente fixados.
- d) As rodas e aros devem ser mantidos com as medidas originais da marca e modelo.

4.7. Transmissão secundária (coroa / corrente / pinhão):

- a) O estado e desgaste desse conjunto será avaliado e aprovado, ou não, em todas as vistorias técnicas.
- b) É proibido o uso de porcas ou parafusos de alumínio para fixação da coroa.
- c) A parte inferior da corrente de transmissão e a coroa da transmissão final devem receber um dispositivo que minimize a possibilidade de contato com partes do corpo do piloto e de terceiros ainda que acidentalmente, caso a região não seja coberta por carenagem.
- d) O referido dispositivo de proteção, cujo formato é sugerido no diagrama 05, é de construção livre, devendo sua eficiência ser evidente e aprovada após avaliação quando das Vistorias de segurança além de ser regida por dois critérios referente à sua construção e montagem:
 1. Deve proteger a área de risco em causa devendo possuir e garantir uma robustez eficaz e ainda ser fixada de forma definitiva e eficiente.
 2. O material usado na construção da referida proteção deverá ser nylon, plástico, alumínio ou materiais compostos como fibra de vidro ou carbono e não podem possuir arestas ou extremidades cortantes.

4.8. Escapamento:

- a) Os escapamentos são livres.

b) A extremidade da ponteira do escapamento não poderá ultrapassar a linha perpendicular tangente à banda de rodagem do pneu traseiro.

c) A extremidade da ponteira do escapamento deve terminar em formato arredondado sem arestas e os gases expelidos por ela devem ser direcionados para trás.

4.9. Pneus:

a) É obrigatório o uso de pneus do fabricante definido no regulamento complementar.

b) Os representantes da Fábrica presentes no evento farão a instalação dos referidos pneus nos aros e darão assessoria a pilotos e equipes inscritos nas etapas do campeonato.

c) Não é permitido fazer sulcos extras (frisos) nos pneus ou aprofundamento dos originais.

d) Não é permitido usar pneus com sulcos com profundidade inferior a 2,5 mm antes do início das provas.

e) Os pneus só serão fornecidos a pilotos e equipes após apresentarem o comprovante da inscrição para a referida etapa.

f) A venda e distribuição dos pneus aos pilotos e equipes será realizada antes do início dos treinos oficiais.

g) Haverá identificações exclusivas nos pneus distribuídos em cada etapa: na banda lateral direita de cada pneu adquirido, serão aplicados, no ato da aquisição, uma identificação exclusiva constando o numeral do referido piloto adquirente, e uma 2ª marcação exclusiva referente à etapa em curso.

h) É permitido o uso de cobertores térmicos de pneus.

i) O piloto devesse fazer o pedido dos pneus ao fornecedor oficial por email, logo após efetuar a sua inscrição.

j) O fornecedor oficial só levará para a pista os pneus pré reservados, principalmente os de chuva.

4.10. Suspensão traseira:

a) Os componentes internos do sistema hidráulico do amortecedor, assim como a viscosidade do óleo são de livre preparo e escolha.

b) É permitido o uso de orifício rosqueado, na base do corpo do amortecedor, que permita o abastecimento e substituição do óleo ou nitrogênio.

c) É permitido o uso de calços e trabalho na mola do amortecedor.

d) É permitido o uso de acessórios que permitam o uso de cavaletes para suspender a roda traseira, desde que tenham formato arredondado e sejam fixados ao corpo da balança por parafusos embutidos no referido acessório.

e) A balança traseira deve ser original da marca e modelo não podendo ser alterada em suas dimensões inclusive nos furos.

4.11. Suspensão dianteira:

- a) O aspecto externo da suspensão dianteira deverá permanecer conforme o modelo original.
- b) É permitida a preparação dos componentes internos das suspensões.
- c) Não é permitido incorporar qualquer recurso que permita limitar o curso da suspensão, que será mantida conforme homologada pelo fabricante do referido modelo.
- d) A marca, tipo e viscosidade do óleo são livres.

4.12. Combustível:

- a) O combustível é a gasolina ou álcool automotivo, destinado ao consumidor final, comercializada por agentes e postos de abastecimento, em todo o território nacional, conforme norma ANP 309.
- b) É proibido adicionar ou acrescentar qualquer tipo de produto ao combustível.
- c) No decorrer das etapas poderão ser recolhidas amostras de prova e contraprova de combustível para posterior análise.
- d) Poderá ser obrigatório o uso de combustível vendido pela organização da etapa.
- e) O limite de octanagem da gasolina é de 100 octanas, sem tolerância.
- f) Todos os galões de combustíveis das equipes devem ser metálicos e de capacidade máxima de 50 litros. Os galões com mais de 20 litros devem ter suporte que mantenha a torneira a 1 metro do chão e uma bandeja para retenção de possíveis vazamentos.

4.13. Freios:

- a) O cilindro-mestre e pinça do freio dianteiro permanecem originais, sem qualquer tipo de alteração, conforme homologado pelo fabricante do referido modelo.
- b) As pastilhas ou sapatas de freio são de livre escolha, assim como o fluido de freio.
- c) As linhas hidráulicas ou flexíveis dos freios podem ser substituídas desde que estes sejam guiados de modo a não produzirem saliências pronunciadas no seu trajeto entre a bomba hidráulica e pinça dos freios.

4.14. Carenagens:

- a) As carenagens devem ser aprovadas na vistoria.
- b) A carenagem, o pára-lama dianteiro e a rabeta são de uso obrigatório.
- c) A bolha ou pára-brisa da carenagem frontal é livre, devendo ser incolor, transparente e de material não cortante. Proibido vidro.
- d) Não é permitido o uso de carenagens que se apresentem comprometidas visualmente com rachaduras e/ou quebras e em mau estado de conservação, incluindo sua pintura.

e) A carenagem frontal (principal) deve ser construída em duas peças de modo que a parte inferior possa ser retirada independentemente da parte frontal. A carenagem é fixada aos seus suportes, e entre si, exclusivamente por parafusos metálicos de cabeça chata ou arredondada do lado externo.

f) A parte mais avançada da carenagem frontal não poderá ultrapassar uma linha imaginária traçada perpendicularmente ao solo e tangenciando a superfície do pneu dianteiro, e a largura máxima não poderá ser superior a 600 mm.

g) A fim de evitar acionamento acidental dos manetes de freio e embreagem em caso de toque entre motocicletas, recomenda-se que suas extremidades sejam protegidas.

h) A largura máxima da rabeta não poderá exceder 450 mm.

i) Nenhum ponto da rabeta poderá ser mais elevado do que 150 mm em relação ao assento.

j) A parte inferior da carenagem central ou quilha deverá ser construída em uma única peça e em forma de reservatório, de modo a poder reter, em caso de quebra de motor, a soma da capacidade de óleo e água do motor. As bordas do anteparo traseiro e dianteiro do compartimento de contenção de fluidos devem ter no mínimo 80mm de altura e a parede do anteparo traseiro deve ter um ângulo fechado com mais de 90°.

k) A parte inferior ou quilha da carenagem deve ter incorporados dois (2) furos cegos de no máximo 25 mm de diâmetro. Tais furos deverão ser mantidos fechados, em condições de tempo seco, só podendo ser abertos, em caso de competição sob chuva, após autorização prévia do Diretor de Prova.

l) É permitido o uso de pára-lama traseiro, desde que sua fixação ao garfo da suspensão traseira seja considerada segura pelo Comissário Técnico.

m) Todas as bordas expostas da carenagem e bolha devem ser arredondadas com um raio de, no mínimo, 4 mm.

n) É permitido o uso de acessórios instalados nas laterais da motocicleta, para proteção, do tipo slider desde que não sejam de material metálico, tenham formato cilíndrico com a borda externa arredondada (sem arestas) e tenham no máximo 40 mm de comprimento externo (para fora da carenagem) conforme diagrama 01. A fixação desses acessórios ao chassi e fixados com parafusos embutidos no próprio acessório.

o) A distância livre da parte inferior da quilha da carenagem ao solo deve ser de no mínimo 100 mm sem o peso do piloto.

4.15. Chassis:

a) O chassi na sua totalidade permanece original, conforme homologado pelo fabricante do referido modelo, sem qualquer alteração em sua geometria e dimensões, sendo permitido retirar (cortar e limar) suportes de acessórios não utilizados em pista, desde que não prejudique a estrutura do chassi.

b) Todo chassi deverá ser documentado com o CERTIFICADO de REGISTRO e LICENCIAMENTO de VEICULO, ou com a nota fiscal da motocicleta, emitida por concessionário, com a numeração original completa do fabricante aparente e legível ou, em caso de motocicletas compradas em leilões será obrigatório à apresentação da NOTA FISCAL de compra do referido Leiloeiro. Em caso de substituição do chassi, o piloto ou equipe se obriga a apresentar à vistoria técnica da AGEM a referida motocicleta completamente montada acompanhada da Nota

Fiscal de compra do chassis, procedente de uma revenda autorizada da referida marca, em território Nacional.

4.16. Tanque e linhas de gasolina:

a) O tanque de gasolina poderá ser substituído por similar ao original e de fabricação nacional. Esta substituição depende de aprovação na vistoria de segurança.

b) As abas de acabamento esquerda e direita do tanque de gasolina fixadas, originalmente, no tanque, podem ser retiradas.

c) As mangueiras de ventilação do tanque são mantidas e direcionadas para o fundo da carenagem inferior, na área de retenção de fluidos do motor.

d) É permitido usar e/ou acrescentar filtros de gasolina ao sistema de alimentação do motor.

e) Dispositivos do tipo engate rápido podem ser usados nas linhas de alimentação e retorno do sistema.

4.17. Pesos mínimos:

a) Os pesos mínimos das diferentes motocicletas são listados nas normas técnicas específicas de cada categoria.

b) Os pesos mínimos das motocicletas são determinados em kg.

c) O peso total da motocicleta incluindo combustível, água do radiador e lubrificantes, em hipótese alguma e a qualquer momento (treinos e corrida) não deverá ser inferior ao mínimo descrito na planilha de sua categoria, com zero por cento de tolerância.

d) É permitido acrescentar lastro às motocicletas, caso estas estejam abaixo do peso mínimo para a categoria. O lastro deverá ser metálico e fixado ao chassis da motocicleta por meio de parafusos.

e) Os limites de pesos por categoria poderão ser revistos, durante o campeonato, inclusive ser diferenciados para cada modelo, a critério da AGEM.

f) As motocicletas serão pesadas na condição em que ingressarem na área de Box. No procedimento de pesagem, as motocicletas escolhidas serão pesadas na exata condição em que terminarem a corrida ou treino, sem acrescentar ou adicionar qualquer tipo de fluido ou artefato às referidas motocicletas.

4.18. Motor:

a) A capacidade cúbica do motor não poderá exceder o limite homologado para a categoria.

b) A potência medida no dinamômetro oficial da AGEM, quando das vitórias após treinos e provas, não poderá exceder o limite homologado para a categoria.

c) Os limites de potência por categoria poderão ser revistos, durante o campeonato, inclusive ser diferenciados para cada modelo, a critério da AGEM.

d) Bujões, tampas de abastecimento de óleos, filtros de óleo externos assim como todos os parafusos de fixação dos circuitos externos de lubrificação e arrefecimento deverão estar travados e lacrados.

4.19. Instrumentos:

- a) O uso do conta-giros em bom funcionamento é obrigatório, sendo a marca e tipo do referido instrumento livres, assim como o uso de instrumentos de monitoramento do sistema elétrico e/ou mecânico.
- b) O painel de instrumentos é livre.

4.20. Radiadores de água e de óleo:

- a) Não é permitido substituir, modificar, reposicionar ou adicionar radiadores de óleo. O radiador de água pode ser aumentado ou adicionado radiador de água auxiliar, a instalação deve ser aprovada na vistoria.
- b) As mangueiras do sistema de refrigeração do motor (água) podem ser substituídas por outras similares se específicas para esse fim e suas extremidades fixadas por abraçadeiras metálicas.
- c) O ventilador do radiador de água pode ser retirado assim como a tela de proteção, sensor de temperatura, interruptor térmico de acionamento do ventilador e a válvula termostática inerente ao sistema de refrigeração.
- d) O reservatório expensor do sistema de refrigeração não poderá ser eliminado, porém poderá ser reposicionado ou substituído por similar desde que sua capacidade interna seja igual ou maior que o referido reservatório original. O tubo de respiro do reservatório expensor deve terminar na quilha da carenagem inferior, área destinada à contenção de vazamentos de fluidos do motor.
- e) Não é permitido o uso de qualquer solução ou aditivo no sistema de refrigeração, que usará exclusivamente água (H²O).

4.21. Itens que podem ser substituídos ou alterados

- a) Instrumentos, e seus respectivos cabos e fiações.
- b) Punho de acelerador.
- c) Chave geral original da ignição
- d) Qualquer marca e tipo de lubrificante para motor, freio e suspensão.
- e) Qualquer marca e tipo de vela de ignição.
- f) Os pesos de balanceamento das rodas podem ser descartados, substituídos ou adicionados.

4.22. Itens que podem ser removidos

- a) Equipamentos elétricos e mecânicos, e seus respectivos cabos e fiações que não sejam de uso obrigatório.
- b) Ventilador do radiador e peças correlatas, protetor de corrente de transmissão (se não for integrada ao pára-lama traseiro), interruptores de freio e embreagem, termostato do radiador e peças correlatas.

4.23. Itens de remoção obrigatória

- a) Suportes de capacetes e fixadores de bagagem e espelhos retrovisores.
- b) Placa da licença e suporte, estojo de ferramentas.
- c) Suportes e pedaleiras do garupa, cavalete central e lateral.
- d) Alças de segurança do garupa.
- e) Farol, lanterna traseira, piscas, velocímetro e peças correlatas.

4.24. Itens proibidos

- a. Não é permitido o uso de titânio em peças e ou componentes do chassi, guidão, eixo da balança da suspensão traseira eixo das rodas ou que não sejam homologadas pelo fabricante das referidas marcas e modelo.
- b. Não é permitido o uso de alumínio ou suas ligas para os eixos das rodas, eixo da balança.
- c. Não é permitido o uso de qualquer peça ou proteção que contenha amianto.

Alexandre Sampaio

Este texto foi traduzido do e adaptado do FIM Road Racing Endurance World Championships and Cup Regulations 2012 – extraído de www.fim.ch