

FEDERAÇÃO CATARINENSE DE MOTOCICLISMO – FCM  
COMISSÃO DE MOTOCROSS E SUPERCROSS DA FCM

# REGULAMENTO DO CAMPEONATO CATARINENSE DE SUPERCROSS 2011



FLORIANÓPOLIS – SC, FEVEREIRO 2011

# CAMPEONATO CATARINENSE DE SUPERCROSS

## EDIÇÃO 2011

### R E G U L A M E N T O

**Art.1** - A Federação Catarinense de Motociclismo - FCM, única entidade, por força de lei capacitada a dirigir, coordenar, planificar, autorizar e supervisionar as atividades motociclísticas no Estado de Santa Catarina fará realizar a edição do Campeonato Catarinense de Supercross – 2011, de acordo com o Código Brasileiro de Justiça e Disciplina Desportiva, com os Códigos e Regulamentos da Confederação Brasileira de Motociclismo e com o presente Regulamento específico.

**Art.2** - O Campeonato é exclusivo à participação de pilotos portadores da licença de concorrente expedida pela Federação Catarinense de Motociclismo e Confederação Brasileira de Motociclismo. O piloto que não for filiado a FCM, deve comprovar filiação à CBM através de outra Federação Estadual, e não marcará ponto para o Campeonato, tendo direito somente a Premiação da prova (pecuniária e troféu).

Parágrafo Primeiro: O Campeonato constará de no mínimo três etapas e no máximo de seis etapas. Possíveis descartes só serão aplicados caso alguma etapa do Campeonato Catarinense de Supercross coincida com datas dos Campeonatos Nacionais. Caso em alguma categoria não haja participação de catarinenses no Campeonato Nacional coincidente, o descarte poderá não ser aplicado, cabendo somente a FCM essa decisão.

Parágrafo Segundo: A Federação Catarinense de Motociclismo – FCM, como única promotora e detentora de todos os direitos do Campeonato Catarinense de Supercross 2011, reserva-se ao direito de indeferir, a qualquer momento, mesmo sem previsão estatutária, a inscrição de qualquer piloto se assim o desejar, sem direito à indenização por qualquer ônus do piloto, cabendo apenas ressarcimento dos valores recolhidos a título de taxa de inscrição

**Art. 3** - O Campeonato Catarinense de Supercross será disputado nas seguintes classes, cabendo somente à FCM a homologação para o Campeonato das baterias com menos de cinco pilotos inscritos:

Classe	Acima de (cc)	Até (cc)	Idade mínima	Idade máxima
<b>55cc</b>	-	55cc 2T e 100cc 4T tolerância de 2%	5 anos	Nascidos em 2001 (inclusive)
<b>65cc</b>	-	65cc 2T	7 anos	12 anos
<b>85cc</b>	70cc 2T 75cc 4T	105cc 2T 150cc 4T	11 anos	15 anos
<b>Intermediária</b>	125cc 2T	250cc 4T	14 anos	45 anos
<b>SX1 (força livre)</b>	125cc 2T 150cc 4T	250cc 2T 450cc 4T	14 anos	45 anos
<b>SX3</b>	100cc 2T 175cc 4T	250cc 2T 450cc 4T	mulheres 14 anos homens 35 anos	mulheres 55 anos homens 55 anos

**Parágrafo 1º** - Para o cálculo da idade do piloto, será observada a idade que o mesmo possua no dia 1º de janeiro de 2011.

**Parágrafo 2º** - Qualquer uma das categorias previstas poderá ser extinta do campeonato, a qualquer momento, por determinação exclusiva da FCM.

**Parágrafo 3º** - Pilotos com motos 85cc 2T / 150cc 4T devem ter sua participação nas categorias especiais (SX1 e intermediária) **autorizadas pelo Júri da Prova** que avaliará sua participação baseando-se na garantia de sua segurança, bem como dos outros concorrentes.

**Parágrafo 4º** - As categorias 65cc e 85cc poderão largar na mesma bateria, dependendo do número de inscritos e sua classificação será feita separadamente. Pilotos da 65cc poderão ser convidados a participar da categoria 85cc.

**Parágrafo 5º** - As motos de 50cc devem usar rodas de 10 polegadas, sendo permitido o uso de até 12 polegadas na dianteira. As motos devem ter marcha única. Podem participar motos com câmbio desde que lacradas em uma única marcha.

**Parágrafo 6º** - É obrigatório o uso de números frontais, laterais bem como um número dorsal que deve ser confeccionado de forma legível e em material durável.

**Parágrafo 7º** - É proibida a coincidência de números das motos especiais (SX1, SX3 e intermediária), mesmo que os pilotos estejam inscritos em categorias diversas.

**Parágrafo 8º** - A escolha dos números deve observar o ranking nacional ou reservas junto a CBM. Estes têm preferência sobre a escolha/reserva junto a FCM devendo o piloto que não fizer parte do ranking, em caso de coincidência, efetuar a troca do seu número.

**Parágrafo 9º** - O piloto ao escolher um número para competição, não poderá trocá-lo durante o campeonato, salvo se expressamente autorizado pela diretoria da FCM, sob pena de punição.

**Parágrafo 10º** - Os números das motocicletas devem obedecer ao padrão, como segue:

Classe	Cor do Fundo
50cc	Fundo branco e Número preto
65cc	Fundo branco e Número preto
85cc	Fundo Branco e Número preto
SX1 / SX3 / intermediária	Fundo Verde e Número branco ou fundo branco e Número preto (motos 250cc 2T e 450cc 4T) Fundo Preto e Número branco (p/ motos 125cc 2T e 250cc 4T)

**Parágrafo 11º** - A categoria "intermediária" é privativa à participação de pilotos iniciantes, estreantes, novatos ou intermediários. A avaliação deste é **única e exclusivamente da FCM**. O objetivo é priorizar a participação de pilotos iniciantes no esporte ou que não tenham condições técnicas de participar das categorias profissionais.

**Cabe somente à F.C.M.** determinar quais e quantos pilotos ascenderão de categoria. Os critérios serão baseados em:

- a) colocação nos campeonatos;
- b) número de vitórias; e,
- c) condição técnica do piloto.

O piloto graduado que ficar por cinco anos fora de competições oficiais pode retornar à categoria "intermediária" se assim o desejar. Casos excepcionais devem ser consultados junto a FCM para avaliação.

**Parágrafo 12º** - as motocicletas que durante a competição ficarem fora da prova por problemas mecânicos, físicos ou qualquer outro que possa surgir, só poderão retornar a área do box após o término da corrida e liberação da pista pelo Diretor da prova, sob pena de desclassificação. É responsabilidade

do piloto retirar da pista a motocicleta avariada e deixá-la em lugar que não ofereça risco aos competidores e aos membros de sua equipe.

**Parágrafo 13º** - após o término dos treinos os pilotos e suas motocicletas deverão dirigir-se imediatamente aos boxes, sendo-lhes proibida a permanência em qualquer área da pista.

**Parágrafo 14º** - após as competições, os pilotos que fizerem jus à premiação devem dirigir-se imediatamente ao pódio para premiação, onde **é proibido** ao piloto apresentar-se sem camisa ou descalço.

**Parágrafo 15º** - não será permitido a pilotos ou mecânicos experimentar ou trafegar com suas motocicletas na área de box, sob pena de desclassificação. As motocicletas deverão ser empurradas com o motor DESLIGADO na área de boxes. Na área de testes será permitido ao piloto ou seu mecânico a pilotagem com o devido equipamento de segurança.

**Parágrafo 16º** - o piloto deverá conhecer e respeitar os horários de treinos e corridas que deverão estar afixados no quadro de avisos e serem divulgados pelo sistema de som.

**Parágrafo 17º** - Em caso de acidente, caso o piloto necessite remoção, o mesmo será encaminhado ao hospital mais próximo, com retorno imediato da ambulância à pista.

As despesas decorrentes da internação são de responsabilidade do piloto, ou de seu responsável, ficando isentos de qualquer responsabilidade os patrocinadores, promotores, organizadores, motoclubes ou FCM. Deve o piloto obrigatoriamente providenciar convênio médico, sabendo que sua participação neste esporte de risco o expõe a possibilidade de quedas e lesões.

**Art. 4** - A duração das baterias terão como padrão os seguintes tempos:

a) 50cc	01 bateria de 07min + 01 volta
b) 65cc	01 bateria de 10 min + 01 volta
c) 85cc	01 bateria de 10 min + 01 volta
d) intermediária	01 bateria de 12 min + 01 volta
e) SX1	02 baterias de 15 min + 01 volta
f) SX3	01 bateria de 12 min + 01 volta

**Parágrafo 1º** - Os tempos das baterias poderão ser alterados conforme as condições da pista e demais critérios de segurança e organização a serem observados pela Direção de Prova. Caso essa situação venha ocorrer, tais alterações nos tempos serão previamente comunicadas e publicadas no mural da Secretaria de Prova.

**Art. 5** - Motocicletas: veículo com duas rodas marcando somente um traço sobre o solo.

**Parágrafo único** - escolha da motocicleta:

É permitido o máximo de duas motocicletas para cada piloto.

Os pilotos podem trocar de motocicleta entre e durante os treinos, porém devem efetuar a troca dentro da zona de espera (parque fechado). De modo que nunca possua duas motocicletas dentro do circuito.

Para a troca de motocicleta entre as provas, a escolha final será feita 10 minutos antes da largada de cada prova.

**Art. 6** - Percurso

### **Parágrafo 1º** - Especificações de Percurso

O percurso, que deverá ser homologado pela FCM.

Para as classes 65cc e 55cc o circuito poderá ser alterado entre 1/2 e 2/3 do traçado original.

A pista não será aprovada se atravessar rios, brejos, etc. ou se houver muitos pedregulhos e pedras. O percurso deve ser livre de pedra e o uso de concreto é proibido. Com exceção da área de partida (*gate*).

Para percursos abertos deve ser dada especial atenção para o sistema de drenagem de água nas partes baixas.

A largura da pista na zona de aterrissagem deve ser sempre um metro, no mínimo, maior que a zona de salto.

As pistas deverão ser construídas utilizando o maior número possível de curvas com ângulo reto, evitando-se o uso de escoras.

**Parágrafo 2º** - a segurança dos pilotos, espectadores e oficiais, deve ser prioridade máxima quando da construção dos obstáculos da pista.

A largada, a chegada, os boxes e todas as áreas ao redor da pista, onde a permanência de pessoas é permitida, devem ser protegidas por uma cerca. Esta cerca entre os espectadores e a pista deve ser forte e alta o suficiente para conter o público.

É proibido o uso de cães de guarda nas áreas restritas aos pilotos, mecânicos, sinalizadores, imprensa e representantes das fábricas.

Em cada lado da pista deve haver uma zona neutra de segurança com pelo menos dois metros de largura para a proteção do público e pilotos. Esta zona é definida como área entre a cerca (ou obstáculo natural) e as faixas de demarcação da pista, também denominadas de *bumpings*.

Todo o traçado deve ser delimitado por faixas, sendo que o uso de cordas para tal finalidade é proibido. As estacas para fixação das faixas devem ser de madeira leve ou material flexível, e a altura máxima deve ser de 500mm acima do solo e a mínima de 200mm.

A pista deve ser irrigada apropriadamente, se necessário, em tempo hábil antes da prova e entre treinos e baterias para garantir condições adequadas, protegendo o público e pilotos contra a poeira.

Em hipótese alguma será tolerado o uso de cercas de arame farpado.

### **Parágrafo 3º** - Segurança do piloto

O traçado da pista deve priorizar a segurança do piloto.

Especial atenção deve ser dada na confecção dos saltos e no ângulo dos mesmos.

Acabamento final nos saltos deverão ser feitos com ajuda de um piloto credenciado previamente escolhido.

Fardos de feno ou outro material para absorção de impactos, para proteção dos competidores, devem ser colocados em todos os obstáculos, tais como postes, paredes, pedras, etc e em zonas de escapes.

Deve-se respeitar uma distancia mínima de três metros entre as pistas. Se esta distância não puder ser respeitada por causa do limite de espaço, fardos de feno deverão ser colocados para separar as pistas, mas pelo menos uma zona neutra de um metro entre as pistas deve ser respeitada.

#### **Parágrafo 4º - Inspeção**

A inspeção será feita, por um comissário da FCM, quando todo traçado deverá estar completamente pronto, com obstáculos, cercas, e iniciado os trabalhos de combate à poeira com antecedência mínima de 07 dias.

Uma segunda inspeção poderá ser feita um dia antes do início do evento pelo Diretor de Prova e, se possível, por um piloto indicado. Para aprovação todo o circuito deverá estar demarcado com faixas, cercado com cerca lisa ou tela, torres de locução e cronometragem armadas, boxes cercados, instalações para autoridades prontas, sistema de fornecimento de energia elétrica ligado, sanitários para público, pilotos e autoridades em funcionamento, dando apenas continuidade aos trabalhos de irrigação e drenagem da pista.

#### **Art. 7 - Oficiais**

O Presidente e os Membros do Júri serão nomeados pela Comissão de Motocross e Supercross da FCM.

Se um membro do Júri estiver impossibilitado de comparecer ao evento a tempo, o Presidente do Júri deverá nomear um substituto.

O Diretor de prova será nomeado pela Comissão de Motocross e Supercross da FCM.

#### **Art. 8 - Regulamento Suplementar**

O Regulamento suplementar deve conter as informações específicas pertinentes a cada etapa.

#### **Art. 9 - Condições de inscrição**

As inscrições serão realizadas somente na secretaria da prova. Deverão para tanto ser obedecidos os horários afixados no quadro de avisos da secretaria.

Só será permitida a entrada de pilotos na pista, para os treinos, após a realização da inscrição e inspeção da motocicleta (vistoria técnica). Para inscrição o piloto deverá apresentar documento de identidade acompanhado da licença de piloto.

Em hipótese alguma será devolvido o valor pago na inscrição.

O piloto que não comprovar sua filiação junto a CBM, pagará, no momento da inscrição, além do valor previsto para a categoria mais uma vez o mesmo valor a título de "licença avulsa" para participar da prova.

Ao assinar a ficha de inscrição o piloto estará autorizando, expressamente o uso de seu nome e imagem para fins comerciais, publicitários e jornalísticos com caráter desportivo e ligados ao motociclismo.

O piloto que informar como seu o nome de outrem, sendo este filiado ou não, no momento da inscrição, ficará suspenso das atividades da FCM pelo prazo previsto no Código Brasileiro de Justiça e Disciplina Desportiva.

O piloto inscrito, que permitir que outro piloto participe da prova com seu nome, utilizando sua inscrição, será punido automaticamente com uma prova além de ser desclassificado da prova onde for verificada a infração. Na mesma pena incorrerá o piloto que utilizar o equipamento ou da inscrição de outrem para participar da prova.

#### **Art. 10 - Treinos**

Durante os treinos, cada piloto poderá utilizar somente as motocicletas (no máximo duas) examinadas e aprovadas na inspeção técnica sob o seu respectivo nome e número de largada. Uma motocicleta só pode ser apresentada na inspeção técnica sob o nome de um piloto apenas.

Em caso do traçado ser alterado durante o curso do evento todos os pilotos devem ter a possibilidade de pelo menos uma volta de inspeção no novo traçado.

Durante os treinos as largadas coletivas são proibidas.

Os treinos são proibidos dentro de uma hora antes da largada da corrida da mesma classe, a menos que uma permissão seja dada pelo diretor de prova por razões específicas.

Todas as motocicletas devem, tanto nos treinos como nas provas, estar equipadas com numerais frontais e laterais, nas cores da respectiva classe, bem como o piloto deverá ter número na camisa ou colete e estes devem ser em cores contrastantes com os numerais.

#### **Art. 11 - Dia Anterior a Competição - Treinos Livres**

Quando a programação de cada etapa envolver mais que um dia, duas sessões de treinos livres deverão ser organizadas.

No caso de uma classe possuir mais de 50 pilotos inscritos e aprovados na inspeção técnica, os mesmos deverão ser alocados em dois grupos da seguinte forma: Na primeira etapa do campeonato, de acordo com a classificação do campeonato no ano anterior, alternando-se a partir do melhor colocado no ano anterior no grupo "A", o segundo melhor no grupo "B" e assim sucessivamente, os demais pilotos serão distribuídos por sorteio; a partir da segunda etapa do campeonato, de acordo com a classificação do campeonato no ano corrente, alternando-se a partir do melhor colocado no campeonato até a etapa anterior no grupo "A", o segundo melhor no grupo "B" e assim sucessivamente, os demais pilotos serão distribuídos por sorteio, ou por distribuição a cargo do júri, sempre observando o equilíbrio técnico dos grupos.

É proibida a troca de grupos.

O número máximo de pilotos por grupo é de 50 pilotos.

Caso o número de pilotos inscritos e aprovados seja ímpar, o grupo "A" ficará com um piloto a mais que o grupo "B".

#### **Art. 12 - Dia da Competição – Treino livre de largada**

Será realizada no mínimo uma sessão de treino livre de largada com duração e horários informados no quadro de avisos da Secretaria de Prova.

#### **Art. 13 – Provas**

As provas serão organizadas conforme previsto no art. 4º deste regulamento e serão realizadas em horário e ordem informadas no quadro de avisos da Secretaria de Prova. A organização poderá juntar uma ou mais categorias tanto nos treinos quanto nas provas, sendo que a classificação e a premiação serão consideradas em separado.

Cabe somente a FCM definir quando houver, o agrupamento de categorias em mesma bateria.

#### **Art. 14 - Procedimento de Largada**

Antes de cada largada, o seguinte procedimento será aplicado na zona de espera.

Dez minutos antes da largada: Todas as motocicletas devem estar na zona de espera, a penalidade para esta violação de regulamento é a exclusão da bateria em questão.

Somente uma pessoa (mecânico ou chefe de equipe) poderá acompanhar o piloto na pista, somente durante a duração da respectiva bateria, devendo permanecer na área delimitada como *Pit Stop*.

Cinco minutos antes da Largada: Após um sinal do comissário, todos exceto os pilotos e um mecânico por piloto devem deixar a zona de espera.

Depois disso: Após a decisão do Diretor de Prova e depois de um sinal, os pilotos deverão deixar a zona de espera para procedimento no *gate* de largada. O mecânico deverá permanecer na zona de espera até que a largada seja efetuada.

A ordem de largada dos pilotos, no *gate*, é determinada pelos resultados das baterias classificatórias, ou resultado do campeonato.

Não é permitida uma segunda fila no Campeonato Catarinense de Supercross, devendo o *gate* de largada possuir no mínimo 12 posições.

Uma vez que o piloto tenha tomado sua posição no *gate* de largada, ele não pode mais mudar de posição, voltar a zona de espera ou receber assistência antes da largada.

Se o piloto tem um problema mecânico no *gate* de largada, ele deve aguardar por assistência após a largada ter sido efetuada. Após a largada ele pode receber assistência do seu mecânico apenas, em sua posição. A penalidade por esta violação de regulamento é a exclusão da bateria em questão.

Uma largada coletiva será feita com os motores ligados. O comissário levantará uma bandeira verde, momento a partir do qual os pilotos estão sob seu controle, até que todos os pilotos estejam sobre a linha de largada.

Quando todos os pilotos estão sobre a linha de largada, o comissário levantará uma placa com "15 segundos", durante os 15 segundos. No final dos 15 segundos, ele levantará uma placa com "5 segundos" e o *gate* irá desarmar entre 5 e 10 segundos após mostrada a placa de "5 segundos".

A FCM irá designar uma pessoa para controlar o momento de liberação do *gate* de largada.

Um obstáculo deve ser montado atrás do *gate* de largada para impedir que os pilotos se afastem do *gate* de largada. A moto não poderá estar a mais de 50 cm do *gate*.

A área em frente ao *gate* de largada será restrita e será preparada de modo consistente, dando condições tão iguais quanto possíveis para todos os pilotos. Ninguém exceto os oficiais e fotógrafos serão autorizados a permanecer nesta área e nenhum tratamento da área é permitido.



Ninguém exceto pilotos, oficiais e fotógrafos estão autorizados a permanecer na área atrás do *gate* de largada. Os pilotos estão autorizados a tratar esta área, contando que nenhuma ferramenta seja usada ou assistência externa seja fornecida.

#### **Artigo 15 - Largadas Falsas**

Todas as largadas falsas serão indicadas por uma bandeira vermelha agitada. Os pilotos deverão retornar para a zona de espera e a re-largada acontecerá assim que possível.

#### **Artigo 16 - Reparos e Substituições**

Os pilotos terão a possibilidade de reparar a motocicleta e substituir o silencioso na zona de reparos, durante a prova.

#### **Artigo 17 - Parada de uma prova**

O Diretor de Prova tem o direito, sob sua própria iniciativa, por razões urgentes de segurança, ou outro caso de força maior, parar uma prova prematuramente ou cancelar uma parte ou todo o evento.

Se uma prova é parada a qualquer momento durante a primeira metade do tempo previsto de prova, haverá uma re-largada completa. Os pilotos retornarão para os boxes e a re-largada acontecerá 30 minutos após a parada da prova. Mudanças de motocicletas serão permitidas. A escolha final deve ser feita 10 minutos antes da re-largada.

Os pilotos reservas podem participar na re-largada se um ou mais participantes estão inaptos a participarem ou estão excluídos pelo Diretor de Prova.

O Diretor de Prova pode excluir um ou mais pilotos, julgados culpados pela parada da prova de participarem da re-largada.

Se uma prova é parada após a primeira metade do tempo previsto de prova terem transcorrido, a prova será considerada completa. A ordem de chegada será baseada na colocação dos pilotos na volta anterior a que a bandeira vermelha foi mostrada. Qualquer piloto(s) determinado pelo Diretor de Prova como responsável pela bandeira vermelha será colocado atrás dos pilotos tendo completado um número igual ou maior de voltas.

Exceto em caso de uma falsa largada, uma prova pode ser recomeçada somente uma vez. Se for necessário parar a prova por mais de uma vez, e se 20 minutos não tiverem sido transcorrido, ela será considerada nula e inválida.

#### **Art. 18 - Assistência exterior, corte de percurso**

Qualquer assistência externa no percurso é proibida durante o(s) treino(s) cronometrado(s) e a(s) prova(s) a menos que seja efetuado por um comissário designado pelo organizador para garantir a segurança. A penalidade pela violação desta regulamentação é a exclusão.

**Art. 19** - Ao lado da pista, uma área deve ser reservada para reparos durante a prova. Nesta área específica, as únicas pessoas autorizadas são os mecânicos, que podem fazer reparos ou ajustes nas motocicletas durante as provas, o sinalizador e os representantes das fábricas.

Qualquer parte da motocicleta, exceto o chassi, que deve estar selado, pode ser modificada, ajustada ou substituída.

A motocicleta que tiver a descarga, ou a ponteira da descarga avariada durante a competição poderá parar na área de reparos (pit-stop) e corrigir o defeito. Se não o fizer o piloto ficará sujeito à penalização de uma volta quando a apuração for manual e em um minuto quando a apuração for eletrônica.

Todo reabastecimento deve ser feito com o motor desligado.

Os pilotos, entrando na zona de reparos, devem parar antes de retornar para a pista. A violação a esta regulamentação resultará em exclusão da prova em questão.

Um piloto que entrar nos boxes com sua motocicleta durante a prova não será autorizado a retornar aquela prova.

É proibida a comunicação via rádio da equipe com o(s) piloto(s).

No *gate* o uso de qualquer artifício que não o original para ligar a motocicleta é proibido.

No *gate* de largada, o uso de qualquer dispositivo de ajuda de largada pelos pilotos é proibido.

Atalhar o percurso é proibido. A penalidade por tentar tirar vantagem por atalho de percurso será a exclusão da respectiva sessão de treino cronometrado ou prova. Se necessário, penalidades adicionais serão decididas pelo Júri.

#### **Art. 20 - Sinais oficiais**

Os sinais oficiais serão dados por meio de bandeiras medindo aproximadamente 750 mm X 600 mm, como segue:

Vermelha, agitada	Parada imediata, obrigatória para todos
Preta e um quadro com o número do piloto	Piloto indicado deve parar no <i>Pit Stop</i>
Amarela, fixa	Perigo, pilotar devagar
Amarela, agitada	Perigo imediato, devagar, não ultrapassar
Azul, agitada	Atenção, dê passagem
Verde	Pista livre para a largada da bateria
Xadrez preta e branca, agitada	Fim de prova ou treino

A bandeira verde só poderá ser utilizada por um oficial de largada durante o procedimento de largada.

A bandeira azul deve ser usada por oficiais de sinalização suplementares, especializados para esta bandeira somente.

A idade mínima para oficiais é 15 anos.

#### **Art. 21 - Travessia das linhas de controle**

A hora na qual uma motocicleta atravessa uma linha de controle será registrada no momento em que a parte mais avançada da motocicleta atravessar a linha.

#### **Art. 22 - Controle técnico e verificações**

O controle técnico deve ser efetuado de acordo com os procedimentos estabelecidos no Regulamento Técnico de Supercross e horários estabelecidos nos regulamentos da CBM e no Regulamento Suplementar do evento.

#### **Art. 23 - Verificação Final**

Imediatamente após a última prova de cada classe, as primeiras cinco motocicletas de cada prova, mais uma escolhida aleatoriamente, poderão ser colocadas em um parque fechado para controle técnico.

As motocicletas devem permanecer no parque fechado por 30 minutos após a chegada do vencedor, em caso de um protesto, ou se verificações adicionais forem exigidas.

#### **Art. 24 - Custo de um controle de motocicleta devido a um protesto**

O custo da desmontagem de uma motocicleta (por motivo de protesto) será de R\$ 500,00. Esta taxa deve ser paga pela parte perdedora para o mecânico do piloto que tenha aberto o motor.

#### **Art. 25 – Resultados**

O vencedor de uma bateria é o piloto que atravessar a linha de chegada à frente dos demais competidores após o encerramento do tempo previsto para a bateria.

Um piloto não será classificado se ele:

- a) - Não tiver atravessado a linha de chegada nos cinco minutos após a chegada do vencedor.
- b) - Não tiver completado 50% do número total de voltas completadas pelo vencedor

Se 50% do número de voltas não corresponder a um número inteiro, então o resultado será arredondado para o próximo número inteiro.

O vencedor de uma etapa é o piloto que tenha obtido o maior número de pontos independente do número de provas que ele terminou.

Se existir um empate, os pontos marcados na segunda bateria determinarão a ordem da classificação final do evento.

Todos os resultados devem ser homologados pelo Júri.

#### **Art. 26 - Pontuação para o campeonato Catarinense de Supercross**

O Campeonato contará com descarte de pontos (N-1), em todas as categorias, conforme previsto no Parágrafo Primeiro do Art. 2º, sendo descartado automaticamente o pior resultado do piloto na temporada. Poderá ser considerado como pior resultado a não participação em uma prova ou Zero pontos.

O critério de desempate para o campeonato é o maior número de vitórias em baterias, seguido pela melhor colocação na última etapa.

Os pontos serão atribuídos para o Campeonato Catarinense de Supercross - 2011 em cada bateria válida como segue:

1º lugar – 25 pontos	11º lugar – 10 pontos
2º lugar – 22 pontos	12º lugar – 9 pontos
3º lugar – 20 pontos	13º lugar – 8 pontos
4º lugar – 18 pontos	14º lugar – 7 pontos
5º lugar – 16 pontos	15º lugar - 6 ponto
6º lugar – 15 pontos	16º lugar – 5 pontos
7º lugar – 14 pontos	17º lugar – 4 pontos
8º lugar – 13 pontos	18º lugar – 3 pontos
9º lugar – 12 pontos	19º lugar – 2 pontos
10º lugar – 11 pontos	20º lugar – 1 pontos

#### **Art. 27 – PROTESTOS**

Os protestos contra pilotos, motocicletas e atitude antidesportiva deverão ser feitos por escrito pelo piloto ou chefe de equipe e entregue ao Diretor de Prova, até 30 minutos após a chegada do primeiro.

Protestos contra resultados deverão ser feitos por escrito pelo piloto e entregues ao Diretor da Prova até 30 minutos após a divulgação do resultado final.

Todos os protestos devem ser ESPECÍFICOS POR ITEM e acompanhados de uma taxa no valor de R\$ 500,00.

Os protestos serão avaliados pelo Júri da Prova; no caso da procedência o valor será devolvido ao reclamante, caso contrário, reverterá a favor da FCM, ou no caso de reclamação técnica 50% para a equipe da moto reclamada.

Não cabem protestos contra decisões das autoridades da prova.

Conforme estatutos da CBM e Código disciplinar da FIM para recurso da decisão do Júri da Prova o reclamante deverá encaminhar seu recurso a Comissão Disciplinar no prazo de cinco dias e acompanhado do valor de 10 salários mínimos.

No caso de recurso contra decisão da Comissão Disciplinar o recurso deverá ser encaminhado até 10 dias após sua divulgação ao Superior Tribunal Esportivo e acompanhado do valor de 20 salários mínimos.

Os casos omissos a este regulamento serão julgados de acordo com os regulamentos da FCM, CBM, FIM, e Código Brasileiro de Justiça e Disciplina Desportiva.

#### **Art. 28 - CERIMÔNIA DE ENTREGA DE PRÊMIOS**

Os primeiros cinco colocados de cada bateria deverão dirigir-se ao pódio **IMEDIATAMENTE** após o término da bateria, sem conceder entrevistas, ou qualquer outro ato que provoque seu atraso à

premiação. Entrevistas coletivas poderão ser organizadas logo após a premiação, situação na qual torna-se a presença destes pilotos OBRIGATÓRIA.

Não é permitido aos pilotos dirigirem-se ao pódio sem camisa ou descalço sendo também proibido o porte e o consumo de bebida alcoólica na área determinada como pista bem como na área de solenidade.

#### **Art. 29 - Grade de Premiação**

Deverá estar anexada ao quadro de avisos da Secretaria de Prova.

**Parágrafo 1º** - A FCM poderá, devido às condições climáticas adversas, reduzir os valores da premiação bem como os tempos de prova já citados.

#### **Parágrafo 2º - Moeda**

Todos os montantes são mostrados em Reais. Eles são montantes líquidos, do qual nenhuma dedução é permitida.

Os pagamentos deverão ser realizados em cheque ou dinheiro na secretaria de prova ao término do evento.

#### **Art. 30 – Troféus**

Os primeiros cinco colocados, de cada bateria válida, serão premiados com troféus no pódio. Pode o organizador aumentar o número de troféus, não sendo permitido a redução da quantidade neste indicada.

#### **Art. 31 - Premiação do Campeonato**

Os campeões e vice-campeões de todas as categorias do Campeonato Catarinense de Supercross serão, após o final do campeonato, em cerimônia específica para tal fim, agraciados com troféus respectivos às suas colocações. Na mesma cerimônia, receberão certificados de classificação os pilotos que terminarem o campeonato até a sexta colocação.

**Art. 32** - Informações complementares como divisão de grupos e horários das baterias estarão fixados no quadro de avisos.

**Art. 33** - Atitudes anti-desportivas do piloto ou de qualquer membro de sua equipe tornam aquele passível de desclassificação da prova, sujeitando-o à imediata suspensão nas provas vindouras até o julgamento do mérito.

### **CÓDIGO DISCIPLINAR**

#### **DAS INFRAÇÕES CONTRA PESSOAS**

##### **DAS OFENSAS FÍSICAS**

#### **Art. 1º - Praticar vias de fato:**

I - CONTRA PESSOA VINCULADA À ENTIDADE OU ASSOCIAÇÃO POR FATO LIGADO AO MOTOCICLISMO.

PENA: suspensão de 30 a 180 dias;

**II - CONTRA MEMBRO DE ÓRGÃO OU PODER DO CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO NACIONAL, DE ENTIDADE E DA JUSTIÇA DESPORTIVA, POR FATO LIGADO AO MOTOCICLISMO.**

PENA: suspensão de um a dois anos e eliminação na reincidência;

**III - CONTRA DIRETOR DE PROVA OU AUXILIAR EM FUNÇÃO.**

PENA: suspensão de 60 a 360 dias; na reincidência, de 360 a 720 dias, até eliminação.

**Art. 2º - Para os efeitos do disposto no inciso III, o diretor de prova e os auxiliares são considerados em função desde a escalação até o término do prazo fixado para a entrega dos documentos do evento na entidade.**

**Art. 3º As vias de fato, quando praticadas por diretor de prova ou auxiliar em função, observado o disposto no artigo anterior, serão punidas com a pena de 90 a 360 dias de suspensão.**

#### **DAS OFENSAS MORAIS**

**Art. 4º - Ofender moralmente pessoa vinculada à associação ou entidade, por fato ligado ao motociclismo.**

PENA: suspensão de 10 a 90 dias.

**Art. 5º - Manifestar-se de forma desrespeitosa, ou ofensiva, contra membros do Conselho Técnico Desportivo Nacional (CTDN), do Conselho Regional de Desportos (CRD), dos poderes das entidades dirigentes e da Justiça Desportiva, ou ameaça-los de mal injusto e grave.**

PENA: suspensão de 30 a 180 dias.

Parágrafo único – Quando a manifestação for feita por meio da imprensa, rádio ou televisão, a pena será de 60 a 360 dias.

**Art. 6º - Atribuir fato inverídico a membros ou dirigentes do Conselho Técnico Desportivo Nacional (CTDN), do Conselho Regional de Desportos (CRD), das entidades dirigentes e da Justiça Desportiva.**

PENA: suspensão de 60 a 180 dias.

**Art. 7º - Manifestar-se de forma desrespeitosa, ou ofensiva, contra a associação, membros dos seus poderes ou contra diretor de prova, em razão de suas atribuições.**

PENA: suspensão de 30 a 120 dias.

**Art. 8º - Ofender moralmente diretor de prova ou auxiliar em função.**

PENA: suspensão de dois a cinco eventos, quando o autor for atleta, ou de 20 a 60 dias, quando forem outros os autores.

Parágrafo único – Para os efeitos deste artigo, aplica-se o disposto no artigo 2.

**Art. 9º - A ação disciplinar relativamente às infrações previstas nos artigos 4 a 7 deverá ser precedida de interpelação, quando o ato punível for veiculado pela imprensa, rádio ou televisão.**

## **DAS INFRAÇÕES RELATIVAS À COMPETIÇÃO**

### **DAS INFRAÇÕES DOS ATLETAS**

**Art. 10º - Proceder, desleal ou inconvenientemente durante a competição.**

PENA: suspensão de um a dois eventos e multa.

**Art. 11º - Reclamar, por gestos ou palavras, contra as decisões da direção de prova.**

PENA: suspensão de um a três eventos e multa.

**Art. 12º - Desrespeitar, por gestos ou palavras, o diretor de prova ou seus auxiliares.**

PENA: suspensão de um a quatro eventos ou multa.

**Art. 13º - Praticar ato violento.**

PENA: suspensão de um a dois eventos ou multa.

Parágrafo único – Se da jogada resultar lesão ao adversário que o impossibilite de prosseguir no evento, a pena será de suspensão de dois a seis eventos.

**Art. 14º - Praticar ato de hostilidade contra o adversário.**

PENA: suspensão de um a três eventos ou multa.

**Art. 15º - Praticar vias de fato contra companheiro de equipe ou componente de equipe adversária.**

PENA: suspensão de dois a quatro eventos.

Parágrafo único – Se da infração resultar lesão corporal grave, a pena será de suspensão de 30 a 90 dias.

**Art. 16º - Tentar impedir, por qualquer meio, o prosseguimento de um evento.**

PENA: suspensão de 120 a 360 dias.

**Art. 17º - Participar de rixa, conflito ou tumulto, durante o evento.**

PENA: suspensão de dois a quatro eventos.

**Art. 18º - Assumir atitude contrária à disciplina ou à moral desportiva, em relação a componente de sua representação, representação adversária ou de espectador.**

PENA: suspensão de um a quatro eventos e multa.

**Art. 19º - Dar ou transmitir instruções a atletas dentro da pista ou nas linhas limítrofes, durante o evento; assumir em praças de desportos, atitude inconveniente ou contrária à disciplina ou à moral desportiva.**

PENA: multa a ser definida pelo Júri de Prova ou suspensão de 20 a 60 dias

**Art. 20º - Dar informações inverídicas referentes a condição técnica, participação em provas anteriores, inscrições, filiações quer sejam sobre dados pessoais ou referentes a pagamentos de taxas.**

PENA: suspensão imediata de 30 com prazo total a ser definido por comissão disciplinar.

**Art. 21º - Ultrapassar sob bandeira amarela**

PENA: manobra de “stop & go”. O piloto será avisado por placa com seu número e a palavra “STOP”. Esta placa será mostrada no máximo por três voltas e se o piloto não parar será desclassificado. Ao receber a placa o piloto deve se dirigir à zona de assistência e parar por cinco segundos, onde estiver o comissário com a placa de “Stop”. Findos os cinco segundos, o piloto será liberado para voltar à competição. Em caso de mais de um piloto serem penalizados, para primeiro o piloto que tiver se classificado mais rápido e assim por diante. Caso não haja tempo para a parada o piloto será penalizado em 30 segundos que será somado a seu tempo de prova, e o piloto sendo re-classificado de acordo.

**Art. 22º - Atos cometidos pelo piloto ou membros de sua equipe, serão de responsabilidade única e exclusiva do piloto inscrito e estarão sujeitos às penalidades deste regulamento, do Código Brasileiro de Justiça e Disciplina Desportiva, e demais textos legais aplicáveis.**

#### MULTAS

As multas terão o valor inicial de R\$ 500,00 para primeira aplicação e em caso de reincidência o valor será o dobro da última multa aplicada.

Florianópolis, fevereiro 2011

**COMISSÃO DE MOTOCROSS E SUPERCROSS DA FCM**