

CAMPEONATO PARANAENSE DE MOTOCROSS REGULAMENTO 2019



FEDERAÇÃO PARANAENSE DE MOTOCICLISMO

CAPÍTULO I

TÍTULO E GENERALIDADES

ART. 1 - A FEDERAÇÃO PARANAENSE DE MOTOCICLISMO, por força de lei é a única entidade capacitada a dirigir, coordenar, planificar, autorizar e supervisionar as atividades motociclísticas do Estado do Paraná, sendo reconhecida pela CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE MOTOCICLISMO e pela SECRETARIA DE ESPORTES DO ESTADO DO PARANA e que em consequência, elabora o presente Regulamento para as provas de Motocross 2019.

ART. 2 - Este Regulamento entrará em vigor, na data da sua homologação e somente poderá ser alterado ou modificado em seu todo ou em partes, em reunião de Diretoria da Federação Paranaense de Motociclismo, após parecer da Diretoria Técnica.

ART. 3 - O Campeonato Paranaense de Motocross é realizado pela Federação Paranaense de Motociclismo. O campeonato deverá ocorrer entre 11 de janeiro a 22 de dezembro de 2019.

CAPÍTULO II

DEFINIÇÃO

ART. 4 - Motocross é um evento em circuito sobre qualquer terreno, com obstáculos se possíveis naturais.

CAPÍTULO III

MOTOCICLETAS E CLASSES

ART. 5 - MOTOCICLETAS

5.1 - CATEGORIAS E GRUPOS DE MOTOCICLETAS

As motocicletas estão divididas em categorias que devem ser observadas para todos os eventos. A princípio, está proibido para categorias diferentes, grupos e classes competir na mesma prova, a menos que as Regulamentações Suplementares estabeleçam de outra maneira.

5.2 - Serão permitidos no máximo 02 (duas) motos para cada piloto.

Os pilotos podem trocar de motocicleta entre e durante os treinos, porém devem efetuar a troca no pit-stop e o mecânico troca o transponder.

ART. 6 - CLASSES

As classes reconhecidas para o Campeonato Paranaense de Motocross são as seguintes:

CLASSE	ACIMA DE (CC)	ATÉ (CC)	IDADE MÍNIMA	IDADE MÁXIMA
Mini Motos	55 CC	55 CC (2 tempos) 110 CC (4 tempos)	5 anos 5 anos	10 anos (meninos) 11 anos (meninas)
65 CC	-	65 CC (2 tempos)	8 anos	12 anos
150 CC	-	105 CC (2 tempos) 150 CC (4 tempos)	10 anos	15 anos
MX2		125 CC (2 tempos) 250 CC (4 tempos)	14 anos	Livre

MX1	125 CC (2 tempos) 250 CC (4 tempos)	500 CC (2 tempos) 650 CC (4 tempos)	15 anos	Livre
MX3	125 CC (2 tempos) 175 CC (4 tempos)	500 CC (2 tempos) 650 CC (4 tempos)	Mulheres 14 anos e Homens 35 anos	Livre
F.L.N	125 CC	Até 350 CC	14 anos	Livre
Intermediária	125 CC	125 CC 250cc 2t. e até 450 CC 4 t.	14 anos	Livre
MX4	125 CC (2 tempos) 175 CC (4 tempos)	500 CC (2 tempos) 650 CC (4 tempos)	40 anos	Livre
Junior	125 CC	125 CC 2t. e 250 CC 4 t.	14 anos	18 anos
MX 5	125 CC (2 tempos) 175 CC (4 tempos)	500 CC (2 tempos) 650 CC (4 tempos)	45 anos	Livre
Light	-	Até 450 CC (2 e 4 tempos especiais)	14 anos	Livre
MX 50	125 CC (2 tempos) 175 CC (4 tempos)	500 CC (2 tempos) 650 CC (4 tempos)	50 anos	Livre
Intermediária Nacional	-	350 CC (2 e 4 tempos nacionais)	14 anos	Livre

Único: Para determinação da idade em qualquer uma das classes previstas no Artigo 6º acima, o piloto deverá ter a idade mínima COMPLETA, até o dia da sua participação da prova em questão.

Categoria Light: Para pilotos acima de 14 anos com motos de até 250 CC de 2 tempos e até 450 cc 4 tempos especiais. Não sendo permitido motos nacionais. Somente pilotos que não tenham ficado entre os 5 primeiros colocados em campeonatos estaduais e campeões e vices de copas regionais. Somente para pilotos filiados no Paraná.

Categoria Intermediária Nacional: Para pilotos acima de 14 anos com motos de até 450 CC de 2 e 4 tempos nacionais . Não sendo permitido motos especiais. Somente pilotos que não tenham ficado como campeão e vice-campeão em campeonatos estaduais e campeões e vices de copas regionais. Somente para pilotos filiados no Paraná.

6.1- Na Classe MX3 fica estabelecido que os pilotos homens devem ter idade acima de 35 anos e mulheres acima de 18 anos.

6.2 - Na classe MX4 fica estabelecido que os pilotos devem ter idade acima de 40 anos.

6.3 - Na classe MX5 fica estabelecido que os pilotos devem ter idade acima de 45 anos.

6.4 - Junior para pilotos com 18 anos até o dia 01 de Janeiro de 2019.

6.5 - Os pilotos menores de 18 anos deverão apresentar um Termo de Responsabilidade (conforme modelo da CBM, firmado em conjunto com o seu responsável legal). As assinaturas deverão ser autenticadas em cartório.

6.6 - Os pilotos da categoria 'Intermediaria' não poderão andar na 'MX1'.

6.7 - Categoria Intermediaria é exclusiva para pilotos filiados no Paraná.

6.8 - Mini motos fica estabelecido que os pilotos devam ser nascidos até o ano de 2009 meninos. Meninas nascidas até o ano de 2008.

CAPÍTULO IV **DOS PILOTOS**

ART. 7 – LICENÇAS A participação no evento é restrita aos portadores de licenças válida da CBM/FPRM para 2019.

7.1 NÚMEROS DE LARGADA Os pilotos que participam no CAMPEONATO BRASILEIRO utilizarão números de acordo com o RANKING DA CBM. Os demais escolherão seus números na primeira etapa, valendo para o ano inteiro, não podendo coincidir com os números do

Ranking. O número 01 (um) de cada classe será reservado ao Campeão de 2018 da respectiva classe. É obrigatório usar pelo menos 1 (um) número de largada dorsal, que deve ser legível e de material durável e nunca inferior à 80 mm X 150 mm.

CLASSE	COR DE FUNDO	COR DO NÚMERO
Minimoto	BRANCO	PRETOS
65 CC	BRANCO	PRETOS
85 CC	BRANCO	PRETOS
MX2	PRETO	BRANCOS
MX1	BRANCO	PRETOS
MX3 e MX4	De acordo com a categoria da moto mx1 ou mx2	
F.L.N.	VERMELHO	BRANCOS
Junior	PRETO OU AZUL	BRANCOS

É aberta a participação de pilotos Estrangeiros no Campeonato Paranaense de Motocross 2019, no entanto para que o mesmo tenha direito a pontuação, deverá ser filiado a FPRM e à CBM.

É obrigatório o uso do número legível nas costas e nas laterais da moto e poderá estar impresso nas camisas desde que não haja nada que impeça a leitura do número. O piloto também poderá usar um Jaleco com o seu numeral durante todas as sessões de treinos e corridas.

Recomenda-se passar óleo no “number plate” da motocicleta em dias de chuva, para facilitar a leitura dos cronometristas.

CAPÍTULO - V

PERCURSO

ART. 8 - ESPECIFICAÇÕES DO PERCURSO

O PERCURSO DEVERÁ SER HOMOLOGADO PELA FPRM.

O percurso pode ser permanente ou temporário, coberto ou não, os materiais utilizados na construção do mesmo devem ser naturais e consistentes, (terra, areia, saibro, etc.), ou qualquer material com qualidade e maleabilidade comparadas.

O percurso deve ser livre de pedras e o uso do concreto é proibido.

Para percursos aberto deve ser dada especial atenção para o sistema de drenagem nas partes baixas. O percurso não pode ser menor que 01 Km nem maior que 03 Km. A largura da pista não pode ser menor que 6m no ponto de afunilamento no final da reta de largada, não é permitido nenhum outro afunilamento súbito no percurso.

A altura livre entre o percurso e qualquer obstáculo acima do chão deve ser de no mínimo 2m.

A distância entre os saltos deve ser 30 m no mínimo (do topo de um salto até o topo do próximo).

NOTA: Saltos duplos e triplos são considerados somente se o segundo e/ou terceiro salto estiverem dentro da zona de aterrissagem do primeiro salto.

Para a classe Mini motos e 65CC e Feminino, o percurso poderá ser alterado em situações adversas com avaliação do júri de prova.

CAPÍTULO - VI

OFICIAIS

Todos os oficiais devem ser treinados e credenciados pela FPRM.

As ações serão interpretadas pelos oficiais responsáveis de acordo com os Regulamentos específicos da FPRM ou CBM, aquelas consideradas como anti-desportivas, ou em desacordo com os interesses de esporte ou do evento em questão, estão sujeitas a sanções disciplinares

previstas pelo Código Brasileiro de Justiça Disciplinar e Desportiva. Bandeirinha, Médicos, Socorristas, Bombeiros, Secretaria tem que ser respeitados.

A autoridade e os deveres da FPRM serão os seguintes:

ART. 9 - Presidente do Júri, Membros do Júri.

O Presidente e os Membros do Júri serão nomeados pela Comissão de Motocross e Supercross da FPRM. Se um membro do Júri estiver impossibilitado de comparecer ao evento a tempo, o Presidente do Júri deverá nomear um substituto.

O Júri exerce controle supremo do evento e é responsável pelo fiel cumprimento dos regulamentos, cabendo a ele e somente a ele a supervisão do mesmo.

O Júri pode parar adiar ou cancelar uma prova ou parte dela por qualquer motivo que considere justificar sua ação. Nenhuma outra pessoa pode suspender adiar ou cancelar uma prova ou parte dela. De qualquer forma o Diretor de prova deve ser consultado antes que qualquer destas decisões seja tomada.

O júri deverá estudar imediatamente todos os protestos encaminhados a ele pelo diretor de prova em conformidade com o código disciplinar da FPRM. E suas regras. Todos os resultados devem ser homologados pelo Júri, desde que, terminado o prazo para reclamações e que já tenham sido apreciadas as reclamações apresentadas

O júri pode penalizar qualquer pessoa que desobedeça ao regulamento ou instrução dada, ou aquele que for culpado de conduta desleal, indelicadeza e desrespeito a qualquer oficial do evento com palavras ou ações. A penalidade pode ser advertência, a exclusão do piloto de uma ou mais baterias, ou exclusão da prova e/ou outras sanções previstas no CBJDD.

ART. 10 - Diretor de Prova

Será nomeado pela Comissão de Motocross e Supercross da FPRM.

O Diretor de prova deverá estar presente pelo menos 03 horas antes do horário oficial do início dos treinos, até que complete seus deveres, o que só ocorre no final da prova

O Diretor de prova deverá inspecionar a pista e a cerca de segurança antes do início dos treinos. Ele deve assegurar que todas as suas decisões que afetem ou modifiquem programa divulgado, tais como mudança de baterias, exclusão de pilotos, adiamento, suspensão ou cancelamento da prova, sejam comunicados diretamente ao Júri para que sejam tomadas as providências cabíveis.

Os protestos não acatados pelo Diretor de prova terão 24 horas para apresentação na FPRM, juntamente com a taxa de protesto conforme regulamento.

ÚNICO: _____ O Diretor de Prova tem o direito, sob sua própria iniciativa, por razões urgentes de segurança, ou caso de força maior, paralisar 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 nova largada completa, com a participação dos pilotos que ainda estiverem na prova. Os pilotos retornarão para os Box e a nova largada acontecerá até 30 (trinta) minutos após a paralisação da prova. As mudanças de motocicletas serão permitidas. A escolha final deve ser feita até 10 (dez) minutos antes da nova largada.

Os pilotos reservas podem participar da nova largada se um ou mais participantes inaptos a participarem ou foram excluídos pelo Diretor de Prova.

O Diretor de Prova pode excluir um ou mais pilotos de participarem da nova largada, no caso de serem julgados culpados pela paralisação da prova.

Se uma prova é paralisada depois de transcorrida a primeira metade do tempo previsto de prova, 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. O(s) piloto(s) indicado(s) pelo Diretor de Prova como responsável (eis) pela bandeira vermelha, será (ao) colocado(s) atrás dos demais 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 ser dada largada por mais de uma vez, e se 15 (quinze) minutos não tiverem sido transcorridos, a prova será considerada nula e inválida.

CAPÍTULO VII

REGULAMENTO SUPLEMENTAR

O Regulamento Suplementar deve estar de acordo com o modelo oficial a Comissão de Motocross e Supercross da FPRM.

CAPÍTULO VIII

DAS INSCRIÇÕES

ART. 10 - O valor da inscrição para o Campeonato Paranaense de Motocross 2019 será de R\$ 150,00 (Cento e cinquenta Reais). Inscrições efetuadas até a quinta-feira que antecede o evento através de depósito bancário terão desconto e custarão R\$100,00 (cem reais)

ART. 11 - Ao assinar a ficha de inscrição o piloto reconhecerá imediatamente este Regulamento. E exime a FPRM, Clube, Patrocinador, Diretores e Auxiliares de qualquer responsabilidade civil ou criminal por ato cometido por si, ou por membros de sua equipe.

Parágrafo único - O valor pago a título de inscrição, não será devolvido em hipótese alguma, quer seja total ou mesmo parcialmente. Em caso de cancelamento da prova, o valor ficara de credito para a outra etapa.

Único: Para ter direito a ajuda de custo da categoria MX1, o piloto terá que cumprir 50% da prova.

Para restituição de inscrição da Pro Tork o piloto terá que cumprir 50% da prova.

CAPÍTULO – IX

SEGURANÇA DOS PILOTOS

A segurança dos pilotos, espectadores e oficiais, deve ser prioridade máxima quando da construção dos obstáculos da pista.

A largada, a chegada, os BOX e todas as áreas ao redor da pista, onde a permanência de pessoas é permitida, devem ser protegidas por uma cerca. Esta cerca de arame liso ou tela 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 fabricas.

Em cada lado da pista deve haver uma zona neutra de segurança com pelo menos 2 metros de largura para proteção do público e pilotos. Esta zona é definida como a área entre a cerca (ou obstáculo natural) e os bumpings da pista.

Os bumpings devem ser feitos de faixas (cordas são proibidas) e as estacas de madeira leve ou de material flexível e a altura máxima deve ser 500 mm acima do solo e a mínima 200 mm, e deverão estar demarcando o circuito.

Fardos de feno, ou outro material eficiente na absorção de choques, devem cobrir todos os obstáculos, tais como árvores, postes, paredes, pedras, etc., para proteção dos pilotos. A pista deve estar livre de grandes pedras, e qualquer uma que venha para a superfície durante a prova deve ser removida.

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.

- O traçado da pista deve priorizar a segurança do piloto.
- Especial atenção deve ser dada na confecção dos saltos e no ângulo dos mesmos.
- Toques finais 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 e zonas de escapes.
- Deve-se respeitar uma distância mínima de 3 metros entre as seções da pista. 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 1 metro entre as pistas deve ser respeitada.

CAPÍTULO X

LINHA DE LARGADA

Será permitido no máximo 40 (quarenta) pilotos para largar em cada classe.

A seleção destes pilotos se dará por baterias classificatórias.

CAPÍTULO XI

TREINOS

ART. 12 - Durante os treinos, cada piloto poderá utilizar somente motocicletas examinadas e aprovadas na inspeção técnica sob o seu respectivo nome e número de largada no máximo 2 (duas). Uma motocicleta só pode ser apresentada na inspeção técnica com o nome de um piloto que irá utilizá-la.

ART. 13 - Em caso do traçado ser alterado durante o curso do evento, todos os pilotos terão a possibilidade de dar, no mínimo 01(uma) volta de inspeção do novo traçado.

ART. 14 - Durante os treinos serão proibidas largadas coletivas

ART. 15 - Os treinos são proibidos no período de uma hora que antecede a largada da corrida da mesma classe, salvo a ocorrência de permissão dada pelo Diretor de Prova por razões específicas.

CAPÍTULO XII

TREINOS LIVRES

ART. 16 - No dia que antecede a competição será organizada, uma sessão de treinos da seguinte forma:

1 (um) treino livre e 1 (um) treino classificatório conforme programação da etapa.

ART. 17 - A Critério da Direção de Prova os pilotos inscritos e aprovados na inspeção técnica, em uma determinada classe poderão ser distribuídos em grupos.

ART. 18 - É proibida a troca de grupos durante os treinos.

ART. 19 - Caso o número de pilotos inscritos e aprovados seja IMPAR, o grupo "A" ficará com um piloto a mais que os outros grupos.

ART. 20 - Os horários dos treinos livres serão informados no Regulamento Suplementar de cada etapa.

CAPÍTULO XIII

DOS BOX

ART. 21 - O Silêncio nos Box deve ser respeitado entre 22:00 e 06:00 horas, em todas as noites anterior à competição.

ART. 22 - Vedada à circulação de motocicletas na área dos BOX, a não ser para dirigir-se à entrada da pista ou vistoria em baixa velocidade.

ART. 23 - O Box deverá ser situado em uma área horizontal que permita a circulação dos veículos de transporte em qualquer condição climática.

ART. 24 - O BOX

- Deve ser cercado e provido de segurança para motos e pilotos.
- Deve permitir sempre um acesso livre para trânsito de motos e pedestres.
- Deve possuir instalações sanitárias para pilotos e equipes.
- Deve estar posicionado de forma racional para o acesso direto à pista.
- Deve possuir vários pontos elétricos, água potável e dois banheiros no mínimo.
- Deve possuir no mínimo 04 chuveiros quentes, sendo 02 femininos e 02 masculinos.

CAPÍTULO XIV

APRESENTAÇÃO DOS PILOTOS

Uma breve apresentação dos pilotos é permitida, caso haja tempo hábil.

CAPÍTULO XV

PROGRAMA DAS PROVAS

Todos os eventos devem ser organizados em uma prova em cada etapa

Os horários de largada de cada prova estarão informados na Programação de cada etapa podendo ser modificado no briefing.

CAPÍTULO XVI

ASSISTÊNCIA EXTERIOR, CORTE DE PERCURSO.

Qualquer assistência externa no percurso é proibida durante os treinos e as provas, a menos que seja efetuado por um comissário designado pelo organizador para garantir a segurança. A penalidade pela violação desta regulamentação é a desclassificação da prova e dos treinos.

Tomar atalhos no percurso é proibido. A penalidade será a exclusão da respectiva sessão de treino ou prova. Penalidades adicionais poderão ser aplicadas pelo Júri.

CAPÍTULO XVII

PIT STOP (ZONA DE PREPARO)

Ao lado da pista deve ser reservada uma área "Pit-Stop", para reparos ou ajustes nas motocicletas durante a prova pelos mecânicos, onde eles poderão sinalizar a seus pilotos. Esta área deve ter uma entrada e uma saída que permita aos pilotos transitarem facilmente nesta zona com segurança. Deve ser claramente identificável para os pilotos e mecânicos. Por medidas de segurança não pode estar localizada numa curva, ou antes, e depois de um salto.

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

O abastecimento deve ser feito com o motor desligado. **(Somente no Pit-Stop)**

Os pilotos, ao entrar na zona de reparos, devem parar antes de retornar para a pista. A violação a esta determinação resultará em exclusão da prova.

Um piloto que entrar nos Box, com a motocicleta durante a prova, não será autorizado a retornar àquela prova. **(Será considerado abandono de prova)**

Comunicação através de rádio com os pilotos não será permitida.

CAPÍTULO XVIII

SINAIS OFICIAIS

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

BANDEIRA	SIGNIFICADO
Vermelha, Agitada	Parada imediata, Obrigatória para todos
Preta e um Quadro com o nº do piloto	Piloto indicado deve parar no Pit Stop
Amarela, Fixa	Perigo, Dirigir devagar
Amarela Agitada	Perigo Imediato, Devagar, Não Ultrapassar (Proibido emendar o salto)
Azul, Agitada	Atenção DÊ Passagem
Branca com Cruz Vermelha	Pessoal ou Veículo de Serviço Médico na Pista.
Verde	Pista Livre para a Largada da bateria
Xadrez (Preta e branca) Agitada	Fim da 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 BANDEIRA VERMELHA parada obrigatória, em caso de prova o resultado valera a volta anterior a bandeirada SE TIVER PASSADO 50% DO TEMPO DE PROVA. CASO NÃO TENHA PASSADO OS 50% TERA NOVA LARGADA COM O TEMPO RESTANTE DA PROVA.

BANDEIRA AZUL: O PILOTO APÓS RECEBER A TERCEIRA BANDEIRA AZUL, PODERA SER DESCLAFICADO PELO DIRETOR DE PROVA.

ÚNICO: A idade mínima dos oficiais é de 16 (dezesseis) anos.

CAPÍTULO – XIX

ZONA DE LARGADA

A largura da pista na linha de largada deve permitir o alinhamento de pelo menos 40 motos com o espaço de 1 metro para cada moto.

A linha deve ser feita de forma a permitir uma largada regular com chances iguais para todos os participantes na mesma fila..

O gate deve ser um dispositivo transversal com as divisões individuais para cada moto. Estas divisórias devem ser feitas de material sólido e rígido. Ele deve garantir completa segurança, evitando a ocorrência de largadas falsas ou facilitadas ao piloto de saltá-lo.

O gate pode ser controlado manualmente ou por controle remoto. A largura mínima do gate é de 40 metros e a altura mínima é de 500 mm. Uma barreira deve ser montada atrás do gate, com a intenção de impedir que o piloto posicione sua motocicleta a mais de 50 cm do gate. Esta barreira deverá ter no mínimo 10 cm e no máximo 20 cm.

É terminante proibido o uso de saltos na reta de largada até o afunilamento da primeira curva. O comprimento da reta a partir do gate não pode ser inferior a 50 metros e superior a 120 metros.

ÚNICO: PROCEDIMENTO DE LARGADA

Antes de cada largada, o seguinte procedimento será aplicado na Zona de Espera:

- 10(dez) minutos antes da largada, a zona de espera será fechada: Todas as Motocicletas deverão estar na zona de espera, e a penalidade para esta violação é a exclusão da bateria a ser realizada, independentemente da largada ocorrer ou não, no horário estabelecido no Regulamento Suplementar.
- 05 (cinco) minutos antes da Largada: após um sinal, permanecerão na zona de espera apenas os pilotos e 01(um) mecânico do piloto

- A ordem de largada dos pilotos no gate para a prova é determinada pelos resultados dos treinos classificatórios, tendo como segunda opção o ranking do campeonato.
- Não é permitida uma segunda fila no Campeonato Paranaense de Motocross, devendo o gate de largada possuir 40 (quarenta) posições.
- Após o piloto tomar sua posição no gate de largada, ele não pode mudar de posição, voltar à zona de espera ou receber assistência antes da largada.
- Se o piloto tiver um problema mecânico no gate de largada, ele deverá aguardar por assistência após a largada ter sido efetuada. Após a largada ele poderá receber assistência de seu mecânico apenas em sua posição. A penalidade para esta violação do regulamento é a exclusão da bateria que está sendo realizada.
- 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 estiverem sobre a linha de largada, o comissário levantará uma placa de ‘15 segundos”, durante os 15(quinze) segundos. No final dos 15(quinze) segundos, ele levantará uma placa com “5 segundos” e o gate irá desarmar entre os 5 (cinco) e 10 (dez) segundos após mostrada a placa de “5 segundos”.
- A FPRM irá designar uma pessoa para controlar o momento de liberação do gate de largada.
- Um obstáculo deve ser instalado atrás do gate de largada para impedir que os pilotos se afastem do gate de largada.
- É proibido o uso de qualquer artifício, que não o original, para ligar a motocicleta no gate de largada.
- É proibido o uso de qualquer dispositivo de ajuda de largada pelos pilotos no gate de largada.
- A área em frente do gate de largada será restrita e será preparada de modo consistente, dando condições tão iguais quanto possível para todos os pilotos. Ninguém, exceto os oficiais e fotógrafos, será autorizado a permanecer nesta área e nenhum tratamento da área é permitido.
- Ninguém, exceto os pilotos, oficiais e fotógrafos está autorizado a permanecer na área atrás do gate de largada. Os pilotos estão autorizados para tratar esta área, contando que nenhuma ferramenta seja usada ou assistência externa seja fornecida.
- Fica terminantemente proibido largar do Box.

CAPÍTULO XX

LARGADAS FALSAS

Todas as largadas falsas serão indicadas por uma bandeira vermelha agitada. Os pilotos deverão retornar para a zona de espera e uma nova largada será dada o mais rápido possível.

CAPÍTULO XXI

REPAROS E SUBSTITUIÇÕES

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

CAPÍTULO XXII

LINHA DE CHEGADA

Deverá ser claramente demarcada com uma bandeira, arco inflável ou metálico, faixa pintada no solo, sempre posicionada em frente à torre de cronometragem. Especial atenção deve ser dada na colocação dos mesmos, para que não invadam a pista ou coloque em risco a segurança dos pilotos. A linha de chegada não é a mesma do laço.

CAPÍTULO XXIII

TRAVESSIA DA LINHA DE CONTROLE

O momento em que uma motocicleta atravessa uma linha de controle será registrado quando a parte mais avançada dela atravessar a linha é proibida voltar na contra mão sob pena de desclassificação.

CAPÍTULO XXIII

CONTROLE TÉCNICO E VERIFICAÇÕES

A verificação técnica das motos deverá ser realizada pela comissão técnica da prova, antes do início da mesma, incluindo-se os treinos livres. O piloto é responsável pela colocação do transponder, devendo assim se dirigir ao parque fechado para colocação do mesmo. O piloto que não proceder desta maneira será desclassificado dos treinos ou da prova. Fica o piloto

responsável pelo transponder que usar seja nos treinos ou na prova sendo obrigatória a devolução sob pena de multa.

Após aprovados na vistoria todas receberão um selo a ser afixado em local aleatório, a critério da comissão técnica e deverá ser mantido no local até o final da prova.

As motocicletas com selo de vistoria não deixarão de ser desclassificadas caso apresentem qualquer item fora do regulamento mesmo após aprovadas na vistoria.

As motocicletas deverão ser conduzidas ao local reservado para a vistoria técnica pelo próprio piloto no horário estabelecido, e durante a entrada, permanência e saída da área de vistoria permanecerão impreterivelmente com o motor desligado.

ART. 25 - MANETES Deverão manter as pontas originais e se cortados ou quebrados deverão possuir pontas de proteção e base de massa epóxi protetor de guidão.

ART. 26 - MANOPLAS Deverão ser mantidas originais de forma a ocultar as pontas do guidão

ART. 27 - RAIOS As rodas deverão estar com os raios completo e devidamente atarrachados.

ART. 28 - PROTETOR DO PINHÃO Deverão ser mantidos originais ou similares que oculte totalmente o mesmo.

ART. 29 - COLETE OU CAMISA Deverá ser apresentado no ato da vistoria e conter nas costas o número do piloto, colocado, bordado ou pintado em cor contrastante com o colete ou camisa, em tamanho nunca inferior a 15 cm altura e 7 cm de largura e que sejam feitos de material durável.

CAPÍTULO XXIV

VERIFICAÇÃO FINAL- À CRITÉRIO DO DIRETOR DE PROVA

ART. 30 - Imediatamente após a prova de cada classe, as primeiras 5 motocicletas mais uma escolhida aleatoriamente, serão colocadas em um parque fechado para controle técnico.

As motocicletas deverão permanecer no parque fechado durante 30(trinta) minutos após a chegada do vencedor. Em caso de haver protesto, ou para verificações adicionais, caso forem exigidas.

CAPÍTULO XXV

RESULTADOS

O Vencedor de uma prova é o piloto que atravessar a linha de chegada em primeiro lugar. Os pilotos seguintes concluirão suas respectivas provas assim que passarem pela linha de chegada, para pontuar deve-se atingir 75%.

ART. 31 - Um piloto não será classificado se:

- Não tiver completado 3/4 (três quartos) do número de voltas completadas pelo vencedor.
- Se os ¾(três quartos) do número de voltas não corresponder a 1 (um) número inteiro, então o resultado será arredondado para o próximo número inteiro.
- Em caso de chuva o diretor de prova poderá optar por 50% do número de voltas completadas.
- Todos os resultados devem ser homologados pelo Júri.

ÚNICO: **No evento que tiver várias baterias o vencedor será o piloto que obtiver o maior número de pontos, independente do número de baterias que ele tiver terminado.**

Em caso de empate o melhor colocado na última bateria determinará a colocação final.

CAPÍTULO XXVI

PONTUAÇÃO PARA O CAMPEONATO PARANAENSE

ART. 32 - Não haverá descarte de pontos (N-1), em nenhuma das classes e modalidades

ART. 33 - Cada prova válida marcará pontos independentes para o Campeonato.

ART. 34 - O Critério de desempate para o Campeonato é o MAIOR NÚMERO DE VITÓRIAS em baterias e assim sucessivamente, persistindo o empate valera a colocação na última etapa.

A pontuação para toda e qualquer Categoria, se dará nos termos que seguem:

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 pontos

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

Único: Nas baterias classificatórias o vencedor somara 1 ponto para o campeonato.

CAPÍTULO XXVII

PROTESTOS

ART. 35 – Todos os tipos de protestos contra pilotos, motocicletas e atitudes antidesportivas deverão ser feitos por escrito, pelo piloto ou chefe de equipe e entregues ao Diretor de Prova, até 30(trinta) minutos após a chegada do primeiro colocado.

ART. 36 - Os protestos devem ser INDIVIDUAIS E POR ITEM e cada protesto deverá ser acompanhado de uma taxa no valor de 10(dez) vezes o valor da inscrição.

ART. 37 - Os protestos serão avaliados pelo Júri da Prova e no caso de sua procedência, o valor será devolvido ao reclamante; caso contrário, reverterá a favor da FPRM

ART. 38 - **NÃO CABEM PROTESTOS CONTRA DECISÕES DAS AUTORIDADES DA PROVA.**

ART. 39 - Conforme estatutos da FPRM e Código Disciplinar da CBM para recurso da decisão do Júri da Prova o reclamante deverá encaminhar seu recurso à Comissão Disciplinar no prazo de 5 (cinco) dias e acompanhado do valor de 10(dez) vezes o valor da inscrição.

ART. 40 - No caso de recurso contra decisão da Comissão Disciplinar o recurso deverá ser encaminhado ao Superior Tribunal Esportivo no prazo de 10(dez) dias da sua divulgação e acompanhado do valor de 05(CINCO) salários mínimos.

Os casos omissos a este regulamento serão julgados de acordo com o regulamento da CBM.

CAPÍTULO XXVIII

CERIMÔNIA DE ENTREGA DE PRÊMIOS

ART. 41 - Os cinco primeiros colocados de cada bateria, deverão se dirigir ao PÓDIO vestidos adequadamente imediatamente após o término da bateria, sem conceder entrevistas, ou qualquer outro ato que provoque atraso na premiação. Entrevistas coletivas serão organizadas na sala de Imprensa logo após a premiação, sendo OBRIGATÓRIA a presença desses pilotos.

ÚNICO: Os cinco primeiros colocados de cada prova válida, deverão ser premiados com Troféus no Pódio.

CAPÍTULO XXIX-

AJUDA DE CUSTO

ART. 42 - Somente para os pilotos que participam da MX 1.

ART. 43 - As ajudas de custo serão pagas na Secretaria da Prova após o término da bateria.

ART. 44 - As ajudas de custo são por prova válida, isto é, o piloto deverá participar da etapa.

ÚNICO: Os pagamentos deverão ser realizados em Cheques ou Dinheiro.

As ajudas de Custo ESPECIAL serão somente aos 15 (quinze) primeiros do ranking.

CAPÍTULO XXX

CÓDIGO DISCIPLINAR

ART. 45 - DAS INFRAÇÕES CONTRA PESSOAS

1 - DAS OFENSAS FÍSICAS

Praticar **VIAS DE FATO**:

- Contra pessoa vinculada ou associação por fato ligado ao motociclismo.

PENA: Suspensão de 30(trinta) e 180(cento e oitenta) dias;

- Contra membro de órgão do Conselho Técnico Desportivo Nacional, de Entidade e da Justiça Desportiva, por fato ligado ao motociclismo.

PENA: Suspensão de 1 (um) a 2 (dois) anos e eliminação reincidência;

- Contra Diretor de Prova ou auxiliar em função.

PENA: Suspensão de 60(sessenta) a 360(trezentos e sessenta) dias; Na reincidência, de 360(trezentos e sessenta) a 720(setecentos e vinte) dias até eliminação.

ÚNICO: _____ Pra 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. As **VIAS DE FATO**, quando praticadas por Diretor de Prova ou auxiliar em função, observado o disposto no item anterior, serão punidas com 90(noventa) a 360(trezentos e sessenta) dias de suspensão.

2. DAS OFENSAS MORAIS

- Ofender moralmente pessoa vinculada à Associação ou entidade, por fato ligado ao motociclismo.

PENA: Suspensão de 10(dez) a 90(noventa) dias.

- 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 (trinta) a 180 (cento e oitenta) dias.

ÚNICO: _____ Quando a manifestação for feita por meio da imprensa, rádio ou televisão, a pena será de 60 (sessenta) a 360 (trezentos e sessenta) dias.

- 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 (sessenta) a 180 (cento e oitenta) dias.

- Se manifestar de forma desrespeitosa ou ofensiva com a associação, membros dos seus poderes ou contra Diretor de Prova, em razão de suas atribuições.

PENA: Suspensão de 30 (trinta) a 120 (cento e vinte) dias.

- Ofender moralmente o Diretor de Prova ou auxiliar em função.

PENA: Suspensão de 2 (dois) a 5 (cinco) eventos, quando o autor for atleta ou de 20 (vinte) a 60 (sessenta) dias, quando forem outros os autores.

ÚNICO: _____ A ação disciplinar relativamente às infrações previstas nos incisos IV à VII deverá ser precedida de interpelação, quando o ato punível for veiculado pela imprensa, rádio ou televisão.

ART. 45-b: DAS INFRAÇÕES RELATIVAS À COMPETIÇÃO

1- Das Infrações dos Atletas

- Proceder, desleal ou inconvenientemente durante a competição.

PENA: Suspensão de 1 (um) a 2 (dois) eventos e multa.

- Reclamar, por gestos ou palavras, contra as decisões da Direção da Provas.

PENA: Suspensão de 1 (um) a 3 (três) eventos e multas.

- Desrespeitar, por gestos ou palavras, o Diretor de Prova ou seus auxiliares.

PENA: Suspensão de 1 (um) a 4 (quatro) eventos ou multa.

- Praticar ato violento.

PENA: Suspensão de 1 (um) a 2 (dois) eventos ou multa.

ÚNICO: _____ Se da jogada resultar lesão ao adversário que o impossibilite de prosseguir no evento, a pena será de suspensão de 2 (dois) a 6 (seis) eventos

- Praticar **VIAS DE FATO** contra companheiro de equipe ou componente de equipe adversária.

PENA: Suspensão de 2 (dois) a 4 (quatro) eventos.

ÚNICO: _____ Se da infração resultar lesão corporal grave, a pena será de suspensão de 30 (trinta) a 90 (noventa) dias.

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

PENA: Suspensão de 120(cento e vinte) a 360(trezentos e sessenta) dias.

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

PENA: Suspensão de 2 (dois) a 4 (quatro) eventos.

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

PENA: Suspensão de 1 (um) a 4 (quatro) eventos e multa.

- Dar ou transmitir instruções a atletas 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 da Prova ou suspensão de 20 (vinte) a 60 (sessenta) dias.

- Ultrapassar sob Bandeira Amarela.

PENA: Manobra de “**stop & go**”. O piloto será avisado por placa com o seu número e a palavra “**STOP**”. *Esta placa será mostrada no máximo por três vezes e se o piloto não parar será desclassificado. Ao receber a placa, o piloto deverá se dirigir à zona de assistência e parar por 05 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 reclassificado de acordo.*

ART. 46- As multas terão o valor inicial de R\$300,00 (trezentos reais) para primeira aplicação e em caso de reincidência o valor será o dobro da última multa aplicada.

CAPÍTULO - XXXI

ART. 47 - SONORIZAÇÃO

Deve haver um sistema de som profissional para público e pilotos

Os BOX devem ser equipados com sistema independente à disposição dos oficiais de prova.

ART. 48 - INSTALAÇÕES PARA O PÚBLICO

As instalações para o público devem satisfazer as leis do país e as normas de construções, com particular atenção para:

- Tribunas / arquibancadas (lotação e saídas normais e de emergência)
- Estacionamento
- Serviço médico
- Instalações sanitárias (nº de banheiros suficientes)
- Serviço de combate a incêndio
- Restaurantes / Lanchonetes

ART. 49 - MEDIDAS DE PRESERVAÇÃO DE MEIO AMBIENTE

Todas as áreas do evento, seja ela, secretaria, sala do Júri, vistoria, público, tribunas, médica, pista, etc., deverão ser providas de recipientes adequados para coleta de lixo recicláveis e não recicláveis, a fim de impedir a depredação e o mau uso do local do evento.

Nos Box, além destes recipientes, deverão ter disponíveis e de fácil acesso, recipientes para coleta de óleos, gasolina e outros detritos químicos. O piloto e sua equipe são responsáveis pela limpeza do seu BOX.

ART. 50 - SERVIÇO DE EMERGÊNCIA

Todo evento deverá dispor de um serviço médico liderado por um médico-chefe responsável que haja em conjunto com a organização. A equipe médica e o material devem ser definidos visando a imediata assistência ao piloto.

Um preciso plano de evacuação para os feridos deve ser definido antes do início dos treinos, entre os organizadores e o médico-chefe.

Devem estar presentes, 01 hora antes do início do evento, no mínimo 02 ambulâncias do tipo “B” e 01 ambulância do tipo “A” com equipamentos e o médico responsável com sua equipe.

Um hospital equipado com unidade de tratamento intensivo (UTI) deverá ser oficialmente comunicado, ficando em estado de plantão durante todo o evento.

ART. 51 - SERVIÇO DE COMBATE A INCÊNDIO

Devem existir serviços de combate a incêndio nos BOX, entrada da pista, e o espalhado em pontos estratégicos do circuito.

Recomenda-se o uso de DTE ou BCF.

Um plano de combate a incêndio deve ser elaborado entre os organizadores e o chefe do corpo de bombeiros.

CAPÍTULO XXXII

ART. 52 – COMBUSTÍVEL

O combustível será livre, fornecido comercialmente no Brasil.

Esta expressamente **proibido o uso de metanol**, nas provas e nos treinos. A organização da Prova, poderá fornecer o combustível adequado, se no Park fechado observar que alguma motocicleta está utilizando combustível diferente do comercializado no Brasil em especial o **metanol**.

A comissão da organização da prova recolhera uma amostra do combustível na hora no Park fechado e mandara para análise, passando o resultado posteriormente ao piloto.

A comissão da organização da prova bem como a federação Paranaense de Motociclismo fornecera combustível na hora, para ser utilizado pela motocicleta que estiver sobre averiguação do combustível adulterado/utilizado, esse combustível será fornecido dentro do Park fechado para a motocicleta suspeita de estar com combustível adulterado ou **metanol**.

A punição por esta infração será determinada e estipulada por uma comissão da Federação Paranaense De Motociclismo Do Paraná - FPRM.

CAPÍTULO XXXIII

VIGÊNCIA

O presente regulamento entra em vigor a partir de sua divulgação, casos omissos a este regulamento deverão ser considerados de acordo com os regulamentos da CBM e seus anexos, sendo suas decisões irrevogáveis.

ÚNICO: ESTE REGULAMENTO FOI APROVADO EM REUNIÃO REALIZADA EM FEVEREIRO DE 2019.

**GILBERTO ROSA
PRESIDENTE**

**FABIO DE LUCENA BRITO
IRINEU MINATO
JULIANO MARCELO RAMOS
RONY PETTERSON GOUVEIA
WILLIAN APARECIDO ALVES GUIMARÃES
COMISSÃO DE PILOTOS**