



I Torneio Esportivo de Motovelocidade

Regulamento Esportivo Geral

Categorias T250, T300, T500, T600, T1000 e TPRÓ T-ESCOLA

Índice Artigo nº página

- 1 - O T.E.M
- 2 - Prazo
- 3 - Abrangência
- 4 - Organização da Competição
- 5 - Autoridades da Prova
- 6 - Presidente, Membros do Júri e Diretor de Provas
- 7 - Inscrições
- 8 - Apresentação do Evento
- 9 - Treinos e Vistoria de Segurança
- 10 - Resultado dos Treinos
- 11 - Treinos Livres no Dia da Prova
- 12 - Grid de Largada
- 13 - Provas
- 14 - Procedimento de Largada
- 15 - Corrida Wet ou Dry
- 16 - Drive Throught
- 17 - Treino de Largada
- 18 - Bandeiras
- 19 - Interrupção
- 20 - Pontuação
- 21 - Disciplinar
- 22 - Protesto, Reclamações e Recursos
- 23 - Motocicletas e Categorias
- 24 - Pneus
- 25 - Uso de Imagem e Obrigações de Patrocínio
- 26 - Briefing Técnico Entre Direção de Prova e Pilotos

É obrigação do piloto ler todos os regulamentos que regem o evento e o torneio em questão, conhecer suas obrigações, direitos, deveres e regras.

Alegar o desconhecimento de qualquer item não é aceito, assim como não aceitar as regras descritas aqui ou em outros regulamentos que juntos regulam este evento. O que vale é o que está escrito. Os pilotos que

descumprirem as regras, assim que identificados, serão punidos, não podendo alegar desconhecimento das normas e regras vigentes no evento.

No ato da inscrição todo piloto dá automaticamente seu aceite para todos os itens deste regulamento, bem como o regulamento técnico e seus adendos, de forma ampla, absoluta, total e irrestrita.

Cláusula 1 - TEM – Torneio das Escolas de Motovelocidade

O TEM é um torneio regido por um conjunto de regulamentos, sendo eles:

- **Esportivo Geral**

- **Técnico Especifico de cada categoria.**

A inscrição de cada participante está diretamente ligada as condições, termos e cláusulas aqui escritas, e seu aceite e anuência às condições e regras passa a ser imediato após sua inscrição, salientando ainda que conforme legislação vigente, é obrigação do esportista tomar conhecimento de todas as regras e condições que regem sua atividade. Estando este evento homologado pela SULMERJ-BR.

Cláusula 2 - Prazo

Este regulamento entrará em vigor a partir do momento de sua publicação e divulgação pelo TEM, podendo sofrer atualizações, emendas, aditamentos, alterações e aperfeiçoamentos, afim de melhor atender os interesses do evento, suas categorias, participantes e envolvidos.

Cláusula 3 - Abrangência

O presente regulamento é válido para todos inscritos no Torneio.

Cláusula 4 - Organização da Competição

a) A organização do TEM reserva-se o direito de adiar, suspender, cancelar e alterar o evento se assim entender necessário, sempre visando o bom andamento do mesmo. Também é facultado à organização do TEM cancelar o evento caso entenda que o mesmo possa ser prejudicial tanto para os participantes bem como aos visitantes do evento.

b) Os horários e os nomes das autoridades da prova constarão em nossa programação.

c) Sea corrida não se realizar por motivos de força maior ou qualquer outro que traga risco a segurança dos participantes, os organizadores ficam totalmente desobrigados a ressarcir ou indenizar quaisquer valores aos inscritos no evento.

d) Ao organizador compete ter nos treinos oficiais, bem como nas provas, uma equipe mínima de 1 (um) médico, equipe de resgates e enfermeiros, que deverão estar munidos de: 2 (duas) UTI móveis.

e) O Piloto, após a realização de sua inscrição, fica obrigado a firmar todos os documentos complementares, como Termos de Responsabilidade, Condições Gerais, Declaração de Risco, Termo de Uso de Imagem, entre outros que possam ser solicitados pela organização.

f) O evento é homologado pela SUPELIGA SL.

Cláusula 5 - Autoridades da Prova

a) São: o Presidente do Júri, os Membros do Júri, o Diretor de Prova e o Comissário Técnico.

b) Todas as consultas dos pilotos e equipes as autoridades de prova devem ser feitas por escrito, através da secretaria de prova, sendo que é obrigatório o devido protocolamento, ficando as autoridades de prova obrigadas a enviar a resposta por escrito em até 48h mesmo que a posição não seja definitiva. *Quanto a protestos, os mesmos apenas serão recebidos com o atendimento do pagamento das taxas publicadas.*

c) Questionamentos verbais as autoridades de prova com respostas verbais não podem ser utilizadas para autorizar, desautorizar, justificar, protestar, ou serem usados a que fim for.

Cláusula 6 - Presidente, Membros do Júri e Diretor de Prova

Caso o Presidente do Júri nomeado não possa chegar a tempo no evento, o Júri elegerá um novo Presidente, provisório, entre os membros.

Cláusula 7 - Inscrições

a) O evento funciona com o sistema de inscrições, as quais são pessoais e intransferíveis. As inscrições deverão ser feitas antecipadamente através do site **www.temmotovelocidade.com.br**, conforme as condições comerciais publicadas, respeitando-se os prazos limites de adesão.

b) As inscrições somente terão validade após a quitação das taxas previamente divulgadas.

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

d) Cada piloto terá direito a 1 (uma) credencial de piloto e (duas) credenciais para acompanhante. Além disso, serão credenciados 1 (um) veículo por inscrição. Perante a organização, as credenciais, seu uso, seus membros de time e convidados são de responsabilidade do piloto.

e) É obrigatória a apresentação de exame médico de aptidão para prática de esportes na primeira participação no Torneio, bem como os demais documentos solicitados (Termo de Responsabilidade, Declaração de Risco e Condições Gerais).

f) Paga a inscrição, a mesma não é reembolsável ou transferível independente de motivo, necessidade ou justificativa.

g) O TEM se caracteriza por um evento fechado, no qual pilotos e organização assumem compromissos, direitos, deveres e obrigações comuns. Para tanto a inscrição de cada participante pode ou não ser aceita a critério da Organização.

h) As categorias serão subdivididas da seguinte forma:

- T-1000pro - restrita a pilotos com motos de 1000cc que tenham tempos cronometrados conforme anexo I das regras específicas;

- T-1000 light – restrita a pilotos com motos de 1000cc que tenham tempos cronometrados conforme anexo I das regras específicas;

- T-1000 Escola - restrita a pilotos com motos de 1000cc que tenham tempos cronometrados conforme anexo I das regras específicas;

- T-600 pro – restrita a pilotos com motos de 600cc que tenham tempos cronometrados conforme anexo I das regras específicas;

- T-600 light - restrita a pilotos com motos de 600cc que tenham tempos cronometrados conforme anexo I das regras específicas;

- T-600 Escola - restrita a pilotos com motos de 600cc que tenham tempos cronometrados conforme anexo I das regras específicas;

- T-300 Pro - restrita a pilotos com motos de 300cc que tenham tempos cronometrados conforme anexo I das regras específicas;

- T-300 Light - restrita a pilotos com motos de 300cc que tenham tempos cronometrados conforme anexo I das regras específicas;

- T-300 Escola - restrita a pilotos com motos de 300cc que tenham tempos cronometrados conforme anexo I das regras específicas;

- T-400pro - restrita a pilotos com motos de 250cc que tenham tempos cronometrados conforme anexo I das regras específicas;

- T-400 light - restrita a pilotos com motos de 250cc que tenham tempos cronometrados conforme anexo I das regras específicas;

- T-400 Escola - restrita a pilotos com motos de 250cc que tenham tempos cronometrados conforme anexo I das regras específicas;

Obs.: é obrigatório para a formação de cada subdivisão o mínimo de 10 (dez) pilotos. Não atingindo o quórum mínimo, fica a critério da organização a alocação dos pilotos em suas subcategorias.

i) O pagamento da inscrição, simplesmente, não garante a aceitação do piloto no TEM. As inscrições realizadas serão submetidas à avaliação da organização do TEM e a aceitação do piloto será feita mediante manifestação expressa da mesma.

j) É de inteira e absoluta responsabilidade do piloto selecionar sua classe/categoria de inscrição, não podendo alegar desconhecimento, engano, incompreensão ou qualquer outro argumento, já que qualquer consulta ou esclarecimento pode e deve ser feito por escrito através do e-mail temmotovelocidade@gmail.com antes da confirmação da inscrição.

Obs.: Cabe ao piloto determinar em qual categoria pretende participar. Caso o mesmo não se adeque a categoria escolhida por razões regulamentares, assim que identificado, será alocado em uma categoria condizente com os parâmetros estabelecidos no Anexo I e, caso não concorde, poderá ser desclassificado a critério da organização.

k) É permitido ao piloto, em relação ao contido no Capítulo 7, Item f, solicitar sua substituição, única e exclusivamente, por motivos médicos. O mesmo deverá apresentar à organização do evento motivo médico, acompanhado de seu devido atestado, que avaliará a possibilidade de transferência de seu direito de participação no evento.

L) Só será aceita a solicitação da substituição da participação, acompanhada de suas justificativas e o devido atestado médico, até 42h antes da realização dos treinos classificatórios.

Cláusula 8 - Apresentação do Evento

a) A fim agilizar o bom andamento do evento, as inscrições devem ser feitas com a máxima antecedência e os documentos exigidos enviados com a maior brevidade possível.

b) Todos os pilotos e Escolas devem se apresentar na secretaria de prova no primeiro dia dos treinos livres.

c) Mesmo apresentando a quitação da taxa de inscrição com antecedência, o piloto só terá sua inscrição totalmente efetivada após sua presença na secretaria de prova munido dos documentos exigidos nas regras gerais e específicas, com o devido reconhecimento legal (nos que forem exigidos);

d) As escolas devem zelar pelo aspecto estético dos seus integrantes e das instalações de seus boxes, observando, para tal, o que se segue:

I. Todos os integrantes da escola, bem como os convidados presentes na parte frontal dos boxes devem estar uniformizados, contanto com no mínimo um item com o nome da Escola, podendo ser camiseta, boné, entre outros, que possam identificar a mesma. Outros modos de apresentação podem ser admitidos desde que autorizados pela organização do evento;

II. Os boxes devem contar com divisórias que obstruam a visão dos visitantes da parte/área operacional, habitualmente na parte de trás dos boxes;

III. Não é permitido a visualização por parte dos visitantes de barracas, varais ou aspectos que deem a conotação de desorganização ou falta de estrutura, podendo esta equipe ou pilotos serem questionados, punidos ou até mesmo impedidos de permanecer no evento.

IV. É proibido o armazenamento de combustível em recipientes plásticos, ou de qualquer outro material que não seja aço inox, alumínio ou ferro, fabricados dentro das especificações do INMETRO, tendo como capacidades permitidas recipientes entre 5 e 60 litros impreterivelmente.

V. serão permitidos recipientes de plástico até 10 litros para abastecimento das motos, mas não armazenamento de combustível, conforme determinado no item IV.

VI. A Organização se reserva o direito de vistoriar todos os boxes e veículos dentro do Autódromo, sendo pilotos e equipes obrigados a dar livre acesso a todas as dependências. A Escola ou Piloto que impedirem ou buscarem interferir na vistoria realizada pela organização do evento poderão ser punidas, inclusive, com exclusão do evento sem direito a quaisquer tipos de ressarcimento ou indenização.

e) A distribuição dos boxes será decidida pela organização do evento, usando critérios técnicos, comerciais e de visibilidade.

I. Os Box serão disponibilizados de acordo com a necessidade de cada Escola, tendo como critério inicial o número de pilotos inscritos.

II. É permitido o uso de motos de serviço pelas equipes e pilotos. Somente as motos credenciadas terão acesso aos boxes ou áreas próximas a ele, a depender da estrutura física de cada etapa. O credenciamento dessas motos ficará a total critério da Organização. A circulação dessas motos é restrita a parte de trás dos boxes, em EXTREMA baixa velocidade, sempre sem o uso de buzinas, e somente nos dias de treinos. Sua utilização no dia da corrida dentro da área dos boxes é proibida. Caso qualquer moto seja flagrada em velocidade incompatível ou colocando qualquer presente em risco, serão p e a reincidência poderá resultar em penalidades graves à Escola e ao Piloto a qual esta vinculada a moto de serviço.

Cláusula 9 - Treinos e Vistoria de Segurança

a) A VISTORIA DE SEGURANÇA nas motos é obrigatória.

I. A apresentação da motocicleta para realização das vistorias de segurança que antecedem os treinos livres, treinos oficiais, warm-up, corrida ou quando solicitado pela organização do evento é OBRIGATÓRIA. O aval

técnico do vistoriador condicionará a motocicleta como “de acordo” com os Regulamentos Esportivo e Técnico em vigor.

II. As motocicletas inscritas no TEM devem estar de acordo com o regulamento técnico e obedecer aos procedimentos e exigências estipulados nas vistorias de segurança e técnicas.

III. As vistorias de segurança não apontarão irregularidades técnicas ou itens de preparação irregulares, somente itens de segurança, podendo a moto ser aprovada nos itens de segurança e, posteriormente, ser reprovada por motivos técnicos.

IV. As vistorias poderão ser realizadas em todos os dias do evento, antes da entrada na pista, tanto para treinos livres, classificatórios e corrida. Essas vistorias terão caráter de segurança onde os pilotos são obrigados a apresentar a motocicleta e, eventualmente, seus respectivos equipamentos pessoais de segurança, tais como: Capacete com selo de homologação (Snell/DOT/Inmetro/CE), botas, luvas, macacão em bom estado de conservação e protetor de coluna, lembrando que são de inteira e absoluta responsabilidade do piloto o uso desses equipamentos de segurança.

V. Não é autorizado o uso de macacão de 2 (duas) peças, exceto para as categorias Amadoras, mediante assinatura do Termo de Responsabilidade do Piloto e autorização da organização do evento.

VI. O documento CRLV ou nota fiscal da motocicleta deverá ser apresentado à organização do evento, caso solicitado. Os documentos apresentados deverão comprovar a autenticidade do veículo vistoriado bem como a legalidade e propriedade do mesmo. A organização não se responsabiliza por quaisquer irregularidades que quaisquer veículos utilizados durante o evento possam conter.

VII. As motocicletas deverão entrar e sair da área da vistoria técnica com o motor desligado.

VIII. A motocicleta deverá ser apresentada à vistoria de segurança limpa e completa, em conformidade com o regulamento técnico da respectiva categoria.

IX. A motocicleta somente poderá entrar na pista com o transponder devidamente instalado, o que só ocorrerá depois da motocicleta ser vistoriada e estar apta para a participação do evento.

X. O transponder só poderá ser retirado da motocicleta por integrantes da equipe do TEM ou por pessoas autorizadas pela organização. Em caso de perda ou dano, o piloto arcará com o reembolso de R\$ 1.500,00 (um mil e quinhentos reais), que deverá ser pago a administração do evento, que ficará incumbida do ressarcimento à empresa prestadora do serviço de cronometragem.

XI. A reincidência de reprovação de um mesmo item da motocicleta em três vistorias de segurança seguidas, em uma mesma etapa, resultará em exclusão da mesma, sem prejuízos de participação em outras etapas.

XII. É permitido ao piloto vistoriar uma ou mais motos, determinando o mesmo qual moto irá utilizar e qual moto servirá como reserva. Ambas as motocicletas deverão passar na vistoria de segurança e deverão estar aptas para a participação do evento, ficando a critério do piloto qual motocicleta utilizar. Neste caso específico, o piloto deverá apresentar à organização do evento qual motocicleta será utilizada na corrida para que seja devidamente identificada e não haja prejuízo em verificações técnicas após a realização da corrida.

XIII. Se forem verificadas infrações ao Regulamento Técnico durante as vistorias iniciais, o piloto e sua equipe terão a oportunidade de reparar as infrações apontadas e reapresentar a referida motocicleta e/ou equipamento de acordo com o regulamento em uma nova vistoria marcada e acordada com o Comissário Técnico. Caso as infrações ao Regulamento Técnico forem identificadas após a corrida, a motocicleta bem como seu piloto estarão automaticamente desclassificados, com prejuízos aos pontos adquiridos, classificação final bem como premiação, se houver.

XIV. Sempre que uma motocicleta se acidentar durante os treinos livres, classificatórios ou warm-up, esta deve ser tecnicamente avaliada no estado de acidentada e aprovada em vistoria após os reparos efetuados e necessários, de acordo com este regulamento, para continuar participando do evento.

XV. Todo Piloto que não se apresentar às vistorias de segurança durante os horários determinados para a sua categoria, fica sujeito a vedação da participação no evento por não apresentar motocicleta enquadrada dentro das características de segurança exigidas. É facultado à organização do evento a realização de nova Vistoria de segurança, de forma extraordinária.

XVI. A qualquer momento os pilotos e equipes estão sujeitos à Vistoria para eventual coleta de amostras de combustível ou qualquer outra verificação considerada necessária para o bom andamento do evento.

XVII. Os pilotos e equipes se obrigam a submeter suas motocicletas bem como seus equipamentos de segurança para verificação técnica dos comissários do TEM. É plena a responsabilidade do piloto em estar adequado ao regulamento e com seus equipamentos em perfeitas condições, fazendo uso dos mesmos durante todas as atividades práticas.

XVIII. Sempre que os pilotos e equipes forem solicitados para se submeterem a uma Vistoria não poderão, sob pena de desclassificação, recusarem-se ou de alguma forma tentar obstruir as ações de verificação da organização do evento, devendo ainda disponibilizar equipamentos e ferramentas, além de integrantes de sua equipe devidamente credenciados e capacitados para realizar procedimentos de desmontagem e montagem mecânicas, que ocorrerão por conta e risco do piloto.

XIX. As motocicletas, logo após cada treino classificatório, poderão ser encaminhadas diretamente à Vistoria Técnica para eventuais inspeções (não será necessária a presença do Piloto).

XX. Ao final da corrida de cada categoria, as motocicletas dos pilotos vencedores ficarão em parque fechado até 30 minutos após o final da corrida, ou até o diretor de prova autorizar a retirada. Entende-se como pilotos vencedores todos os pilotos chamados no pódio.

XXI. As motocicletas participantes ficarão sujeitas a inspeções técnicas, a critério do Júri de prova, ou mediante interposição de recurso, podendo ocorrer durante o evento até o prazo máximo de 30 minutos após o término da prova.

XXII. Essas vistorias podem ser acompanhadas por dois integrantes da equipe desde que devidamente credenciados e autorizados pelo Comissário Técnico (não é necessária a presença do piloto), com a incumbência de auxiliarem e/ou representarem o piloto e equipe na apresentação da motocicleta e equipamentos de segurança do piloto até ao final da Vistoria Técnica.

XXIII. A organização se reserva o direito de vistoriar as motos a qualquer momento no decorrer de cada etapa. O piloto que não submeter sua motocicleta e equipamento pessoal de segurança à vistoria técnica não poderá participar dos treinos da referida etapa. Caso o piloto ou equipe se recuse a submeter sua motocicleta à Vistoria Técnica após o final da competição será punido com desclassificação da prova.

XXV. Não é permitido reabastecimento ou alterações de quaisquer espécies, nas motocicletas, antes da vistoria.

b) Dos TREINOS

I. TREINOS LIVRES: As sessões de treinos livres serão realizadas no primeiro dia da etapa e possuem um tempo estipulado entre 10 (dez) e 20 (vinte) minutos por sessão, podendo este variar de acordo com a organização. Estão previstas de 2 (duas) a 3 (três) sessões por categoria, podendo este número variar de acordo com a organização. O TEM reserva-se o direito de realizar alterações no número de sessões, duração de cada sessão, bem como realizar fusões de categorias para treinos, em virtude do número de inscritos.

II. TREINO CLASSIFICATÓRIO: Os treinos para composição do grid de largada deverão ser realizados com duração máxima de 30 (trinta) minutos e mínima de 10 (dez) minutos, para cada categoria. Cada piloto deverá concluir pelo menos uma volta cronometrada. Sua eventual não participação no treino cronometrado classificatório vetará sua participação na corrida, porém, o piloto poderá apresentar solicitação por escrito à direção de prova, que avaliará a mesma e, eventualmente permitirá que o piloto largue dos boxes ou em última posição no grid em sua categoria.

Todos os Treinos realizados no dia anterior à corrida será considerada “classificatório”, salvo os determinados pela organização como “treino livre”. Para a formação do grid de largada sempre valerá o melhor tempo de volta de todos os treinos realizados, em cada categoria. Se por motivo de força maior o treino classificatório não puder ser realizado, o grid de largada será formado com os melhores tempos dos treinos livres, podendo ainda existir treinos denominados como Super Poles a certas categorias.

III. Caso a organização considere a realização da SuperPole, independe da categoria, as especificações deste classificatório serão determinadas através de regulamento próprio, disponibilizado através de anexo às regras gerais.*

IV. A velocidade máxima permitida no Box/Pit Lane é 50 Km/h. Caso o radar registre velocidade maior, o piloto poderá ser punido. É expressamente proibido realizar manobras de exibição tais como, empinar, “fritar pneus”, provocar derrapagens ou quaisquer tipos de manobras que coloquem em risco as pessoas presentes no evento. O piloto que for identificado realizando esses tipos de manobra será punido.

V. É absolutamente proibido o piloto conduzir sua moto com o motor em funcionamento na contramão do sentido do Pit Lane. Caso seja necessário o piloto retornar no Pit, o mesmo deverá descer da moto e empurrá-la. O descumprimento desta regra gerará 10 (dez) segundos de penalização em seu tempo total de prova, ou perda do melhor tempo de volta dependendo do momento da infração.

i. Caso seja confirmado que alguma moto entrou em funcionamento nas dependências do autódromo, em especial Pit Lane e parte de trás dos boxes, mesmo que durante a noite, o piloto perderá sua melhor volta dos treinos classificatórios. A reincidência acarretará em punição de perda da melhor volta nos treinos classificatórios mais 30 (trinta) segundos em seu tempo de prova. Tal infração é aplicada independentemente do infrator ser ou não o piloto, mas sim por ele ser responsável por sua moto e membros da equipe.

VI. Caso o Piloto não consiga retornar para os boxes durante sessões de treinos em razão de falta de combustível (pane seca) o mesmo será penalizado com a perda das 2 (duas) melhores voltas da sessão em questão quando da primeira ocorrência, já sua reincidência na mesma temporada incidirá em perda das 5 (cinco) melhores voltas da sessão em questão no mesmo treino, sua eventual terceira ocorrência na temporada incidirá na perda de 5 (cinco) posições no grid de largada conquistado.

Cláusula 10 - Resultado dos Treinos

O resultado dos treinos classificatórios determinará a composição do grid de largada.

Estar devidamente inscrito e participando dos treinos não garante a classificação para largar na bateria em questão, de sua categoria.

A depender do número de motos inscritas, categoria, ou conforme regulamento suplementar, ou mesmo por motivo de segurança, **a direção de prova poderá aplicar índices de corte relacionados ao tempo de classificação dos participantes.** Podendo ser de 107% a 120% do tempo da pole. O % exato de cada categoria será publicado em regulamento suplementar bem como informações complementares.

O índice de corte significa que o tempo de volta mais elevado para que um piloto seja admitido no grid de largada deverá ser inferior ao percentual de corte da sua categoria. O índice de corte é definido em relação ao tempo do piloto primeiro colocado no treino cronometrado. Serão desclassificados os pilotos cujo tempo seja superior ao índice de corte para o grid de largada, independente da categoria.

Cláusula 11 - Treinos Livres no Dia da Prova - Warm-up

Haverá um aquecimento para cada classe, Warm-up. A participação dos pilotos nesse aquecimento é opcional e reservada aos pilotos qualificados para a etapa. A Direção poderá, a seu critério, unir mais de uma categoria para a sessão de aquecimento (wamr-up).

Cláusula 12 - Grid de Largada

O Grid será formado nos seguintes formatos: 4x4x4, 3x3x3 ou 2x2x2, definido pelo diretor de prova ou em reunião com os pilotos.

Não é permitido o abastecimento de combustível ou lubrificante no grid de largada.

O número máximo de motocicletas por bateria será definido no regulamento suplementar ou durante a reunião com os pilotos. O critério geral é 12 pilotos por km de extensão do circuito.

O Diretor de prova poderá a seu critério unir/juntar categorias para largarem conjuntamente.

Os integrantes das equipes que estejam acompanhando os pilotos somente acessarão a pista se uniformizados e munidos de credencial específica. Tendo o limite de 3 acompanhantes por piloto.

Cláusula 13 - Provas

a) A duração de cada prova será definida no regulamento suplementar, ou publicada através de comunicado na secretaria ou briefing oficial de prova.

b) Toda prova terá um número pré-determinado de voltas que não poderá sofrer alterações após seu início, salvo em caso de Procedimento de Safety ou caso de força maior determinado pela direção de prova

Cláusula 14 - Procedimentos de Largada

São considerados pilotos, para os efeitos desta cláusula, apenas os participantes da categoria em questão.

a) Abertura de Box: 8 (oito) minutos antes da volta de aquecimento, os Boxes serão abertos durante 5 (cinco) minutos para os pilotos se dirigirem ao Grid.

Placas 5, 4, 3, 2, 1 minuto(s) indicarão tempo de fechamento dos boxes.

Os pilotos **não** podem realizar mais de uma volta de aquecimento passando através do pit lane (box). Uma vez que saiam do box as motos devem seguir para o grid de largada. Comissários mostrarão placas indicativas das filas para orientação dos pilotos ou placas com o número de cada posição serão colocados no grampo de cada marca do grid.

Reabastecimento é proibido no grid de largada.

b) Fechamento de Box: 3 minutos antes da volta de apresentação, fecham-se os boxes.

c) Formação do Grid: Pilotos que fizeram a volta de alinhamento deverão se direcionar para a sua posição pré-definida pelo grid oficial divulgado através da secretaria de provas logo após o Warm- Up. Fica permitido o número máximo de 3 pessoas por piloto no grid, contando com uma pessoa que segura o guarda sol. O descumprimento deste item gerará automaticamente a punição de 30 (trinta) segundos no tempo total de prova do competidor, não cabendo contestação. Em caso de reincidência a punição aumentará para 60 (sessenta) segundos no tempo total de prova. Em uma eventual terceira ocorrência o piloto será desclassificado.

Neste momento o diretor de prova declara se a prova será em procedimento de WET ou DRY através de uma placa. Se nenhuma placa for mostrada a corrida será automaticamente em procedimento DRY.

Neste momento os pilotos podem fazer ajustes nas motos bem como trocar pneus.

Aquecedores de pneus podem ser usados no grid.

São permitidas baterias elétricas e geradores portáteis que deverão ser posicionados atrás da motocicleta.

Todos os ajustes deverão estar **completos** até a placa de 3 (três) minutos. Após esta placa, pilotos que desejam fazer ajustes deverão empurrar sua moto e retirá-la do grid.

Os pilotos que não saírem dos boxes até o fechamento, deverão largar para volta de warm-up do box, após a passagem do SafetyCar, e sob orientação dos comissários do box, após a volta de apresentação estes pilotos deverão alinhar em sua posição oficial para a largada.

Após 30 (trinta) segundos da passagem do SafetyCar o box é fechado novamente. Pilotos que não saíram até este momento deverão largar da saída do box.

Pilotos que largarem para a volta de apresentação da saída do box poderão ultrapassar o SafetyCar buscando a sua posição no grid.

Pilotos que completarem a volta de apresentação após a chegada e parada do SafetyCar, que ficará sempre posicionado atrás do grid, perderão sua posição original no grid e deverão largar na última posição.

d) Placas para volta de apresentação

Placa de 5 minutos – 5 minutos antes da largada da volta de warm-up.

Placa de 3 minutos – à exceção dos pilotos, comissários de pista e um auxiliar por moto, todas as pessoas deverão se retirar do grid de largada. Nenhum ajuste poderá ser efetuado nas motos. Os cobertores térmicos deverão ser removidos. Pilotos que não removerem seus cobertores ao subir da placa de 3 (três) minutos serão punidos em 30 (trinta) segundos em seu tempo total de prova.

Placa de 1 minuto – ligar motor e liberar pista (saída dos auxiliares e retirada de quaisquer equipamentos de apoio).

30 segundos – antes da saída para a volta de aquecimento, todas as motos deverão estar funcionando e os pilotos prontos. O piloto que não ligar a moto deverá sair da formação de largada. O comissário dará a largada para a volta de aquecimento com uma bandeira verde.

e) Realinhar no Grid após volta de apresentação: Após a volta de aquecimento, todos os pilotos deverão realinhar conforme sua posição no grid. O posicionamento errado do piloto acarretará em penalidade de 30 (trinta) segundos no tempo final de prova.

Os pilotos que chegarem ao Grid depois do SafetyCar, deverão largar da última linha do grid, perdendo a sua posição original.

f) Largada: O comissário de largada com bandeira vermelha se posicionará a frente do Grid. No final do Grid o comissário com bandeira verde passará para avisar que todos estão prontos. Neste momento, o comissário da bandeira verde não a baixará caso perceba que existe um problema com alguma moto na fila e os demais comissários irão interceder realinhando ou removendo a moto do grid.

Ao sinal positivo da bandeira verde, o comissário da bandeira vermelha posicionado a frente do grid irá se deslocar para o lado de fora da pista e será ligada a luz vermelha do semáforo de largada.

Após 2 à 5 segundos a luz vermelha se apagará dando a largada. Caso não esteja disponível a luz vermelha, a largada será dada com a bandeira quadriculada, a qual é estendida em direção ao céu a 180° em relação ao chão, e baixada repentinamente dando a largada.

Após as motos passarem pela saída do pit lane, o box se abrirá liberando as motos que ainda estiverem nos boxes.

g) **Queima de largada:** Queima de largada é definida pela ultrapassagem do eixo dianteiro na marca de posição no grid enquanto a luz vermelha estiver acesa. Também é caracterizada como Queima de Largada colocar a

moto em movimento fora do grampo, ou antes dele (marca de alinhamento para largada pintada no chão). A Direção de Prova decidirá se cabe penalidade (acréscimo de tempo 20 segundos no tempo total de prova ou drive through), e deverá providenciar para que a equipe seja informada através do som de box, além da devida sinalização em pista ao piloto através das bandeiras.

Se um piloto deixar a moto morrer na largada ele pode ser ajudado a largar. Caso não consiga, deverá ser empurrado para o pit lane, onde este poderá fazer os reparos necessários e retornar a prova largando pelos boxes.

Cláusula 15 - Corrida Wet ou Dry

Todas as corridas serão classificadas como wet (molhada) ou dry (seco).

Corridas DRY: Significa que a corrida foi iniciada em pista seca. Podendo a Direção de Prova se necessário, caso as condições climáticas se alterem colocando em risco a segurança dos pilotos, interromper a prova para troca de pneus e uma nova largada. Podendo este intervalo variar de 15 à 20 minutos, a critério da organização.

Corridas WET: Significa que a corrida foi declarada e iniciada em pista molhada, não estando prevista nenhuma interrupção por acentuação ou aumento de chuvas já previstas ou em andamento. Ficando uma interrupção possível somente em caso de a pista apresentar falta de segurança, excesso de água e ineficiência de escoamento. Avaliação a critério do Diretor de Prova.

Caso uma corrida seja interrompida por condições climáticas, a relargada será obrigatoriamente WET.

Cláusula 16 - Drive Through

A penalidade de DRIVE THROUGH poderá ser aplicada em razão de queima de largada, queima de relargada, ultrapassagem em bandeira amarela e atitude antidesportiva.

Tal punição consiste na passagem por dentro dos boxes em velocidade limite de 30km desde a faixa de entrada e desaceleração, até a faixa de saída e reaceleração.

A sinalização para tal penalidade é a apresentação da placa com as iniciais DT, mais a bandeira preta com bola laranja, mais o número da moto a cumprir a penalidade. O cumprimento deve ocorrer em até 3 (três) voltas após mostrada a placa com o numeral da moto.

A direção de prova pode substituir tal punição por TIME PENALTY (acréscimo de tempo) após a atividade de pista, sendo 20 segundos o piso mínimo como punição.

Cláusula 17 - Treino de Largada

Durante os treinos e provas é proibido parar na pista. Treinos de Largada somente são permitidos após o término da Sessão de Warm-Up, fora do traçado e da linha rápida, somente nas retas anunciadas em briefing, ou sinalizadas com a Placa Start Practice, podendo a depender do circuito, ter apenas um ponto de treino (Interlagos – reta oposta). O piloto que não cumprir o determinado poderá ser punido.

Cláusula 18 – Bandeiras

VERDE - Pista livre.

Deve ser mostrada parada em todos os postos na primeira volta dos treinos, warm-ups e volta de apresentação.

Deve ser apresentada parada no posto imediatamente após o acidente ou incidente que necessite o uso de bandeiras amarelas.

Deve ser usada agitada na abertura do pit lane

Deve ser usada na largada da volta de warm-up..

AMARELA -Deve ser mostrada e agitada indicando perigo à frente. Os pilotos devem reduzir a velocidade.

Ultrapassagens são proibidas até o ponto onde a bandeira verde é mostrada. Infração a esta regra nos treinos incidirá em perda do tempo na volta em que ocorreu a infração. A infração durante as corridas incidirá em acréscimo a partir de 20 segundos no tempo total de prova ou perda do melhor tempo de volta, dependendo da atividade de pista.

A reincidência no mesmo treino ou prova dobra a punição e assim consecutivamente.

Em ambas as situações, caso o piloto devolva a posição imediatamente após perceber a infração, levantando o braço para indicar tal procedimento, as penalidades não serão aplicadas, a critério da direção de prova.

Deve ser mostrada parada no posto anterior a bandeira agitada.

Deve ser mostrada parada fixa no local exato dos postos de sinalização durante a inspeção do circuito.

Deve ser mostrada agitada em todas as filas no caso de largada adiada.

Deve ser mostrada parada no pit lane indicando moto trafegando no pit.

AMARELA COM LISTRAS VERMELHAS - Deve ser mostrada parada indicando que naquele setor existe falta de aderência por chuva ou qualquer substância no piso.

BANDEIRA AZUL - Deve ser mostrada agitada indicando ao retardatário que os líderes irão ultrapassá-lo.

BANDEIRA BRANCA - Veículo médico na pista (ambulância e/ou medical car) reduza velocidade! Ultrapassagem entre motos proibida.

Mesmo critério da bandeira amarela.

O veículo médico pode ser ultrapassado.

Deve ser mostrada agitada no posto onde a ambulância se encontra e parada no posto anterior.

Ultrapassagens permitidas somente após a ambulância.

BANDEIRA QUADRICULADA BRANCA E PRETA - Deve ser mostrada agitada, ao nível da pista, indicando fim de treino ou prova.

Infração a esta regra nos treinos incidirá em perda do tempo das 2 (duas) melhores voltas da sessão em questão quando da primeira ocorrência, já sua reincidência na mesma temporada incidirá em perda do tempo das 5 (cinco) melhores voltas da sessão em questão no mesmo treino, sua eventual terceira ocorrência na temporada incidirá na perda de 5 (cinco) posições no grid de largada conquistado.

BANDEIRA QUADRICULADA BRANCA E PRETA + AZUL - Deve ser mostrada a quadriculada agitada e a azul parada indicando ao piloto que antecede ao líder da prova na volta final que este deve dar mais uma volta.

BANDEIRA VERMELHA - Deve ser mostrada agitada em todos os postos indicando interrupção de treino ou prova.

Pilotos devem voltar lentamente para os boxes.

Deve ser mostrada parada no final do pit lane indicando box fechado.

Deve ser mostrada parada em frente ao grid indicando fim da volta de warm-up.
Deve ser usada no carro de direção de prova fechando a pista.

BANDEIRA PRETA - Deve ser mostrada em todos os postos parada com o número da moto indicando desclassificação.

BANDEIRA PRETA COM BOLA LARANJA - Deve ser mostrada parada juntamente com o número do piloto indicando problemas mecânicos na motodeterminando parada imediata nos boxes. Infração a esta regra acarretará a desclassificação.

SHOW DE BANDEIRAS - Deve ser mostrado ao termino de uma corrida, ou treino, ao qual a direção de prova julgue necessário a fim de indicar o término definitivo da atividade. Show de bandeiras é o flamulamento de várias bandeiras com sinais conflitantes em um mesmo posto de sinalização.

Cláusula 19 -Interrupção de Corrida e Procedimento de Safety

Se o Diretor de prova decide interromper uma corrida por questões climáticas ou por qualquer outra razão, este mostrará em todos os postos uma bandeira vermelha. Todos os pilotos devem se dirigir imediatamente, em baixa velocidade, para os boxes.

O resultado será a volta anterior, ou seja, a volta na qual o líder e os demais pilotos tenham feito umavolta completa sem a bandeira vermelha.

Caso o número de voltas seja inferior a 3 (três) voltas cronometradas a corrida poderá, a critério do diretor de prova, ser iniciada novamente com o número de voltas original e de acordo com o grid original.

No caso do número de voltas completas ser maior ou igual a 3 (três) e menor que 2/3 (dois terços) das voltas previstas, os pilotos relargarão para uma nova corrida descontando o número de voltas já completadas na corrida interrompida. Neste caso o novo grid será definido em função do resultado da bateria interrompida.

No caso de número de voltas maior que 2/3 das previstas a corrida será considerada encerrada e válida.

Se após a relargada de uma corrida que já tenha sido interrompida anteriormente acontecer uma novainterrupção sem que 2/3 das voltas seja cumprida, a corrida será dada por encerrada pelo diretor de prova.

Caso 2/3 de voltas não seja um número inteiro, este será arredondado para cima.

No caso de relargada as motos poderão ser reparadas e ou trocadas.

Todos os pilotos que foram permitidos largar na primeira bateria poderão largar na relargada, caso a corrida interrompida tenha menos de 3 (três) voltas.

Somente os pilotos que finalizaram a bateria interrompida poderão relargar, no caso de mais de 3 (três) voltas e menos de 2/3.

PROCEDIMENTO SAFETY - A fim de evitar certas interrupções de provas, em geral provocadas por acidentes, o TEM opera dentro do Procedimento Safety Internacional.

Em caso de acidente grave, a critério da direção de prova, todos os postos de sinalização apresentarão a placa de Procedimento Safety, podendo ser ela SC ou SAFE ou SAFETY ou outro sinal apresentado em Regulamento Suplementar ou no Briefing Técnico Obrigatório com os pilotos.

Neste mesmo momento todos os postos também apresentarão a bandeira amarela flamulante.

A partir deste momento o líder deverá desacelerar impondo um ritmo de no mínimo 30 segundos mais lento que sua volta padrão (responsabilidade do líder, o não cumprimento acarretará em penalização com o acréscimo de 30 segundos no tempo total da corrida do piloto).

Os demais competidores deverão se agrupar em fila com distância segura entre uma moto e outra. Cabe ao líder provocar o agrupamento desacelerando até que as últimas motos se aproximem. Assim como cabe a todos os pilotos se manterem próximos e agrupados sem permitir que se criem espaços no grupo durante a relargada, o não cumprimento gerará penalização ao piloto de 30 (trinta) segundos.

As ultrapassagens ficam proibidas, assim como a exagerada desaceleração a fim de abertura de espaço à moto da frente para brusca reaceleração e frenagem também fica vetada.

Como o Procedimento de Safety sempre se inicia no PSDP, as posições serão sempre conferidas com o sistema eletrônico de cronometragem, qualquer infração acarretará em penalização de 30 segundos.

As motos devem manter suas posições de corrida. A ultrapassagem de retardatários no meio da formação é permitida, caso um piloto ultrapasse outro que não seja retardatário ele será punido em 30 (trinta) segundos.

Durante o procedimento de SC é proibida a entrada nos boxes. Caso isso ocorra, o piloto quando regressar a pista, se regressar, não poderá retomar sua posição de origem, sendo obrigado a se posicionar em último da fila.

Caso uma ultrapassagem indevida seja realizada a penalidade já está descrita acima.

Durante o procedimento de SC, caso um piloto caia, ou quebre, mas consiga retornar a prova e o procedimento de SC ainda estiver ocorrendo, o piloto poderá retornar a sua posição de origem antes que seja dada a relargada.

É obrigatório que todos os pilotos se agrupem, se aproximando um dos outros, formando um único grupo.

Fica proibido parar a moto na pista seja por qual motivo. O piloto que for flagrado com a moto parada fica sujeito a penalização de 30 (trinta) segundos no tempo total de prova.

As motos devem permanecer nesta formação e ritmo até que a sinalização apresente os seguintes passos:

I. Na volta que anteceder a relargada as bandeiras amarelas serão retiradas, permanecendo apenas as placas de SC ou SAFE ou SAFETY.

II. Neste momento a reaceleração ainda será proibida, devendo as motos continuarem agrupadas e na ordem de posição (responsabilidade do líder não reacelerar antes da marca de “reaceleração”, sujeito a penalização de 30 segundos).

Obs.: É obrigação de todos os pilotos até o final do grid manter-se próximos, sem permitir a abertura de grandes espaços. Pilotos que não o fizerem serão penalizados em 30seg.

III. A reaceleração será permitida somente após a passagem na linha de reaceleração, a qual é definida pela Direção de Prova em cada circuito conforme suas características, ficando o momento da reaceleração exclusivamente determinado pelo líder da prova, o qual definirá o ritmo e o momento.

Uma vez que o líder reacelere, fica ele proibido de desacelerar para não potencializar as chances de colisão, ficando as ultrapassagens permitidas somente após a passagem pela linha de chegada.

Fica caracterizado como ultrapassagem, e dessa forma proibido, o eixo dianteiro de uma moto ultrapassar o eixo traseiro de outra.

IV. Neste momento será apresentada a bandeira verde no posto principal de sinalização PSDP, e as bandeiras amarelas e as placas SC ou SAFE ou SAFETY terão sido retiradas.

V. Durante este procedimento as voltas seguirão contando normalmente.

Durante uma prova, a cada 3 (três) voltas em procedimento de SC, será acrescentada mais 1 (uma) volta no número total de voltas da prova, com o limite de acréscimo de 3 (três) voltas por corrida. Ficando essa decisão a critério da Direção de Prova.

Caso esse procedimento seja realizado com carro ou moto, o líder deverá adotar o ritmo do veículo de segurança, o qual indicará sua retirada com a interrupção das luzes piscantes.

Após sua retirada para o box os procedimentos de relargada e reaceleração são os mesmos descritos acima.

Cláusula 20 - Classificação

a) O Torneio funciona sob o sistema de classificação de pilotos, os quais não são transferíveis. Para obter classificação o piloto deverá completar o mínimo de 75% de voltas realizadas pelo vencedor (caso o número não seja inteiro, arredondar para o número imediatamente superior).

I. Em caso de mudança de categoria o piloto não transporta seus pontos.

b) A classificação para cada prova e categoria será da seguinte forma:

1º Colocação

2ª Colocação

3ª Colocação

4ª Colocação

5ª Colocação

c) O Grid de largada das provas será o treino classificatório final.

d) As categorias terão pódio com 5 pilotos

e) A Presença na Coletiva de Imprensa/Entrevista é obrigatória.

Cláusula 21 - Disciplinar

a) Conforme código disciplinar FIM, o Diretor de Prova poderá tomar decisões sobre as infrações e punir, imediatamente, o Piloto, durante a etapa do torneio.

b) As punições possíveis são:

I. Advertência: Pública ou não;

II. Drive Through: Procedimento conforme descrito no regulamento;

III. Troca de posição: Altera a colocação do piloto na prova;

IV. Punição em tempo de prova: a partir de 20 (vinte) segundos;

V. Desclassificação da etapa;

VI. Encaminhar solicitação de punição maior à Comissão Disciplinar

c) Quantidade de penalidades:

I. Podem ser aplicadas mais de uma penalidade, avaliadas de acordo com a circunstância;
d) Agressões verbais, físicas ou morais serão avaliadas pela Direção de Prova e/ou Organização da Prova podendo gerar desde perda de posições no grid de largada, até a exclusão da etapa e pedido de punição à Comissão Disciplinar do TEM (Desclassificação do Torneio, suspensão e/ou cassação da vaga).

e) A ação do Diretor de Prova, do Júri de Prova e do Comissário Técnico deve seguir regulamento específico da FIM.

f) Tabulação de Punições deverá ser consultada em documento complementar ou no regulamento suplementar.

Cláusula 22 - Protesto, Reclamações e Recursos

a) Os protestos contra pilotos, equipes, motocicletas, atitude antidesportiva e Diretor de Prova, deverão ser feitos por escrito, pelo piloto, ou seu representante legal por procuração e acompanhados do pagamento das devidas taxas, se houverem.

b) Os prazos para protesto:

I. Protestos contra as motocicletas, atitude dos pilotos e equipe, procedimentos da organização e qualquer acontecimento relativo ao andamento do evento: Os protestos podem acontecer a qualquer momento a partir do início do evento, até no máximo 30 (trinta) minutos após a publicação do resultado da prova da respectiva categoria e infração;

II. Protestos contra o resultado do treino ou bateria, ou contra a decisão do diretor de prova: Os protestos podem acontecer até no máximo 30 (trinta) minutos após a publicação do resultado da atividade, o horário de publicação do resultado do treino ou bateria será anotado pela secretaria de prova na folha de publicação oficial, e tão somente após tal procedimento o documento será distribuído aos pilotos.

c) Os Protestos/Recursos são divididos em Esportivos e Técnicos

I. Os Protestos/Recursos Esportivos devem ser ESPECÍFICOS POR ITEM a ser apurado e acompanhados de uma taxa em dinheiro ou cartão, de R\$ 500,00 (quinhentos reais) por item, independente de categoria.

II. Os Protestos/Recursos Técnicos devem ser ESPECÍFICOS POR ITEM a ser verificado e acompanhados de uma taxa em dinheiro ou cartão, de R\$ 1.500,00 (hum mil e quinhentos reais) por item, independente de categoria.

III. Os protestos serão protocolados na secretária de prova, onde será anotado o horário de recebimento, cobrada a taxa e feita uma cópia para arquivo.

IV. Depois de protocolados, os protestos serão levados até o Diretor de Prova, que fará a avaliação se estão corretamente explicados os motivos e os itens do regulamento em questão.

V. Todo Protesto/Recurso deve ser amparado por este regulamento.

VI. Caso o protesto não seja aceito pelo Diretor de Prova, este será devolvido ao piloto, e a taxa devolvida.

d) Sendo procedente a avaliação dos Protestos/Recursos, os mesmos serão avaliados pelo Diretor de Prova, ou Diretor Técnico ou pelo Júri de Prova e as taxas seguirão a seguinte política:

I. No caso de Protesto ou Recurso Esportivo procedente o piloto que ingressou com a solicitação recebe 100% da taxa de volta. No caso de improcedência 100% da taxa fica com a Organização de Prova.

II. No caso de Protesto ou Recurso Técnico procedente o piloto que ingressou com a solicitação recebe 100% da taxa de volta. No caso de improcedência 100% da taxa será repassada ao piloto vistoriado.

- e) Não cabem protestos contra decisões do Júri de Prova.
- f) Conforme Código disciplinar da FIM, para recurso contra a decisão do Júri da Prova, o requerente deverá encaminhar seu recurso à Comissão Disciplinar acompanhado da respectiva taxa.

- g) No caso de recurso contra decisão da Comissão Disciplinar, o recurso deverá ser encaminhado ao Superior Tribunal Esportivo e acompanhado da respectiva taxa.

- h) Apenas o Diretor de Prova e o Júri da Prova estão habilitados a interpretar o regulamento.

- i) Nos casos de Recursos/Protestos Técnicos, o ingressante obrigatoriamente também deverá apresentar exatamente o mesmo item que desejar verificar na moto do outro competidor.

Cláusula 23 - Motocicletas e Categorias

a) O regulamento particular de cada categoria traz a lista das motos homologadas. Os fabricantes que não tiverem seus modelos incluídos em uma ou mais listas podem requerer a homologação de seus respectivos modelos junto à Organização.

b) É permitido ao piloto participar de mais de uma categoria simultaneamente.

c) São as seguintes categorias do TEM:

- III. T300cc
- IV. T300Pro
- VII. T600cc
- VIII. T600Pro
- IX. T1000cc
- X. T1000Pro

d) Resumo das divisões:

I. Todos podem se inscrever diretamente como amadores por se tratar de um torneio entre escolas, porém, poderão ser realocados conforme o tempo de corte de cada categoria determinado pela organização.

II. A Master poderá ser criada caso haja um número suficiente de pilotos e é destinada para participantes que tenham mais de 48 anos.

e) Categoria Escola

Regras para Permanência ou Saída da Categoria:

I. A Categoria Escola é para pilotos que nunca correram e não possuem tempo cronometrado oficialmente.

II. Em sua primeira participação, o piloto não pode se classificar com tempos inferiores aos contidos no “anexo” do regulamento.

III. Ainda durante a primeira participação o piloto não pode progredir mais que 2 segundos entre a classificação e a prova.

IV. Pilotos com tempos inferiores ao determinado no anexo serão automaticamente classificados como light ou pró.

f) TEM Master - O critério para ser Master é ter de 48 anos ou mais, independente de experiência ou tempo em pista. Pilotos inscritos nesta categoria pontuarão e subirão apenas neste pódio específico. Caso o piloto deseje se encaixar como T600, T1000 e TPRÓ ele poderá optar por uma destas categorias desde que cumpra os requisitos delas e pontuará e subirá apenas no pódio desta categoria que optou, não sendo considerado Master independente de sua idade.

Cláusula 24 – Pneus

A fornecedora de pneus oficial do TEM é a empresa Michelin.

A aquisição de pneus novos durante o Torneio só poderá ser feita através da organização do evento e da marca Michelin.

a) É obrigatória a aquisição de um par de pneus, por etapa, para as seguintes categorias:

- T1000
- T1000 – Pró
- T600
- T600 – Pró

I – Para as demais categorias, é obrigatória a aquisição de um par de pneus por temporada.

Esta medida visa a segurança dos pilotos na participação da competição.

b) Caso por algum motivo o piloto burlar a vistoria ou outras etapas de verificação, após a configuração da infração, sua participação na etapa será vetada.

c) Será vetada a participação dos pilotos que se recusarem a utilizar os adesivos ou atender os dispostos desta cláusula.

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

e) O piloto deverá fazer o pedido dos pneus diretamente à Organização do Evento por email, juntamente com sua inscrição, respeitando os prazos impostos a cada Etapa. O não cumprimento dos prazos acarretará na indisponibilidade de pneus para o participante, sem qualquer ônus a Organização.

f) É proibida a inversão do lado predeterminado de rolagem dos pneus pelo fabricante. Na contestação da infração o piloto sofrerá as punições descritas neste artigo.

Cláusula 25 - Uso de Imagem e Obrigações de Patrocínio

a) A critério da Organização os participantes serão obrigados a utilizar as marcas de patrocinadores em suas carenagens nas condições explicitadas no regulamento suplementar;

b) A inscrição na prova ratifica a explícita a permissão de uso de imagem do piloto em qualquer mídia ou propósito, sem que qualquer ônus seja devido ao piloto;

c) Toda e qualquer marca concorrente aos patrocinadores do Torneio somente poderão ser expostas na moto, nos veículos da equipe, vestimentas, dentro do Box e demais áreas, mediante solicitação por escrito à Organização com antecedência de 48h, e estará permitida apenas após recebimento de liberação por escrito;

d) É vedado qualquer tipo de divulgação, distribuição de matérias, folhetos, exposição de equipamentos, acessórios, banners, faixas e demais ações que sejam caracterizadas como merchandising ou propaganda;

Cláusula 26 - Briefing Técnico Entre Direção de Prova e Pilotos

O Briefing Técnico é uma reunião entre a Direção de Prova e todos os Pilotos inscritos na prova. A presença do Piloto ao Briefing é obrigatória. Não podendo ser representado por seu chefe de equipe. O acesso ao Briefing é exclusivo aos Pilotos. O não comparecimento ou atraso ao Briefing acarretará na perda do tempo da melhor volta do treino classificatório que decidirá o grid de largada. O Briefing sempre será conduzido pela Direção de Prova ou um responsável pela organização do evento. O piloto deverá estar presente, não podendo ser representado por seu chefe de equipe. O horário de realização do Briefing sempre estará previamente divulgado através da programação do evento. O local de realização do Briefing sempre poderá ser consultado tanto na secretaria de prova, quanto na torre com a Direção de Prova. Caso o Piloto não se apresente no horário marcado para a realização do Briefing, seu comparecimento com atraso não será validado. Considerando assim sua ausência uma vez que se inicie a reunião. Sua ausência será confirmada, atestada, e testemunhada por todos os demais participantes e o corpo técnico esportivo do evento.

Cláusula 27 - Formato da pista / segurança / Chicane- Variante.

O campeonato vem utilizando desde a sua primeira etapa em 2018 na subida do café a chicane proporcionando uma redução de velocidade e maior segurança tanto neste ponto como no final de reta onde o piloto chegara com uma velocidade reduzida devido ao efeito causado pela chicane.

Esta é uma exigência devido a vários acidentes fatais neste ponto .

Outro ponto que está sendo utilizado é o Bico de pato ,outro ponto de risco onde passamos a utilizar uma variante que antecede este ponto.

Estas medidas são para segurança dos pilotos mas que poderá ser alterada num futuro breve com novas barreiras de ar que estão previstas para 2023.

obs. Safety car será utilizado como ponteiro e os pilotos deverão segui- lo após ser declarado pista em modo SAFETY,O mesmo irá seguir em baixa velocidade conduzindo os pilotos até que a direção de prova refaça uma nova relargada ,que será feita com a entrada do safety car na entrada dos box como sinal e passando a relargada ao fiscal que estará no PSDP perto do farol/faixa de larga onde o mesmo estará agitando a bandeira !