

SuperBike Brasil 2022
Atualizado 15/03/2022 V2

Regulamento Esportivo Geral

Índice

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

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

Alegar o desconhecimento de qualquer item não é permitido, válido e/ou 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 que a não identificação até o momento significava qualquer tipo de aceitação por parte da organização e suas regras.

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

O presente vale como contrato entre as partes. Tudo aquilo que não estiver descrito neste regulamento, fica automaticamente sujeito a decisão da organização do evento através de seus poderes desportivos e/ou comerciais a depender do tema

1 – SuperBike Brasil

O SuperBike Brasil é um campeonato regido por um conjunto de regulamentos, sendo eles;

Esportivo Geral;

Esportivo Específico de cada categoria quando existir;

Técnico Geral e;

Técnico Específico 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 APM – Associação dos Pilotos da Motovelocidade, e demais entidades do desporto nacional. Para a participação no campeonato, é obrigatório que o piloto esteja filiado a CBM – Confederação Brasileira de Motociclismo através da Federação de sua preferência.

2 - Prazo

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

3 - Abrangência

O presente regulamento é válido para todos inscritos neste Campeonato, o qual coloca em disputa prioritariamente dois títulos. O de Campeão Brasileiro (nacional) e o de Campeão Paulista (Estado de São Paulo), além de outros eventuais títulos divulgados em circulares ou adendos publicados.

4 - Organização da Competição

- a) O SuperBike Brasil Temporada 2022 está previsto para ser realizado em 7 (sete) a 10 (dez) etapas.
- b) A organização do SuperBike Brasil reserva-se o direito, de adiar, suspender, cancelar, alterar, excluir, ou até mesmo adicionar etapas, dias de pista, horários e circuitos sem qualquer ônus a organização, independentemente de prévio aviso ou antecedência.
- c) Os horários e os nomes das autoridades da prova deverão constar no regulamento suplementar de cada etapa.
- d) Se por qualquer motivo de força maior ou de segurança a corrida não se realizar, os organizadores não serão responsáveis perante os participantes, nem serão obrigados a qualquer tipo de indenização ou reembolso.
- e) 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.

- f) O Piloto automaticamente após a realização de sua inscrição dá total aceite e anuência aos termos deste regulamento e seus demais complementos, assim como fica obrigado a firmar todos os documentos complementares, como Termos de Responsabilidade, Condições Gerais, Declaração de Risco, Termo de Uso de Imagem, atestado médico, atestado oftalmológico, entre outros.
- g) O evento é homologado pela APM - Associação dos Pilotos da Motovelocidade dentro da Lei 9.615 de 24 de março de 1998, demais entidades do desporto nacional como a CBM – Confederação Brasileira de Motociclismo, e Federações Estaduais

5 - Autoridades da Prova

- a) São: o Presidente do Júri, os Membros do Júri, o Diretor de Prova e os Comissários Técnicos.
- b) Todas as consultas dos pilotos e equipes as autoridades de prova durante a etapa, 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 e/ou membros da organização, que produzam respostas, comentários, ou informações verbais ou até mesmo escritas através de aplicativos de mensagem, não as torna validas ou tão pouco oficiais, não podendo serem utilizadas para autorizar, desautorizar, justificar, protestar, ou usados a que fim for. São caracterizados documentos oficiais, apenas respostas dadas através de arquivo PDF fechado em papel timbrado, e assinado tão somente pela direção, entregues somente através do e-mail domínio @superbike.com.br
- d) Todos os membros da organização e comissários tem livre circulação nos boxes das equipes participantes da etapa.

6 - Presidente, Membros do Júri e Diretor de Prova

Seus nomes deverão constar no Regulamento Suplementar de cada Prova. Caso o Presidente do Júri nomeado não possa chegar a tempo no evento, o Júri elegerá um novo Presidente, provisório, entre os membros.

7 - Inscrições

- a) O evento funciona sob o regimento de inscrições, as quais são pessoais e intransferíveis, assim como seus pontos. As inscrições deverão ser feitas antecipadamente **ATRAVÉS DO SITE www.superbike.com.br**, conforme as condições comerciais publicadas. Respeitando-se os prazos limites de adesão.
- b) As inscrições feitas antecipadamente somente terão validade após sua quitação.**
- 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 receberá 3 (três) credenciais de membro de equipe e 2 (duas) de convidados de área de box. Além disso, serão credenciados 1 (um) veículo por piloto inscrito e 1 (um) caminhão por equipe. Perante a organização, as credenciais, seu uso, seus membros de time e convidados são de responsabilidade do piloto, podendo ser elas fixas anuais ou descartáveis por etapa a critério da organização, dessa forma respondendo por todas suas atitudes e comportamentos dentro do evento. Cada equipe terá também direito a um veículo de serviço que deverá ser identificado na secretaria de prova a cada etapa para receber um adesivo que irá liberar seu acesso a área de box. Só será considerado veículo de serviço motos até 300cc, sendo proibido o uso de: patinete, skate, bicicleta entre outros. (ver regras de utilização no item 8, letra g).
- e) É obrigatória a apresentação de exame médico assinado de aptidão para prática de esportes, assinado por um médico cardiologista, na primeira participação no campeonato, assim como os demais documentos firmados como Termos de Responsabilidade, Declaração de Risco e Condições Gerais anualmente.

- f) **Uma vez a inscrição paga, a mesma não é reembolsável ou transferível independente de motivo, necessidade ou justificativa.**
- g) O SuperBike Brasil se caracteriza por um evento fechado, o qual conta com processo seletivo de participação, 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 único e exclusivo da Organização. Estando as inscrições abertas para todas as categorias até a terça-feira que antecede a etapa de abertura do evento. Após esse prazo as inscrições se encerram.
- l. O eventual aceite como convidado em uma ou mais provas, mesmo que pagando, não garante a participação anual do piloto em todas as etapas. Uma vez não inscrito anualmente em todas as 7 (sete) ou 10 (dez) etapas e com a confirmação por escrito da Organização até a terça-feira que antecede a etapa de abertura da temporada 2022 (2 dias antes da primeira etapa de SuperBike), o participante sempre estará sujeito a recusa de sua participação conforme convier a Organização e seus interesses comerciais.
- h) A categoria SuperBike Pro 1.000cc é fechada e restrita, somente pilotos anuais aprovados ou convidados pela Organização podem se inscrever e participar. Uma vez aceita a participação a mesma só estará validada quando amparada por um Termo específico de inscrição anual firmado entre as partes, o qual rege os direitos e deveres das partes, obrigações, entregas e restrições para ambos.
- i) São admitidos participantes eventuais ou esporádicos em todas as categorias do SuperBike Brasil, não havendo restrição em relação ao número de etapas para gerar pontuação ao piloto. Ou seja, ao se inscrever na etapa o piloto automaticamente está apto a pontuar. Fica a critério da organização do SuperBike Brasil o eventual aceite do participante
- j) Todos os pilotos da Categoria SuperBike Pro são participantes anuais e exclusivos do evento. Sua participação em qualquer outro evento sem a expressa autorização prévia da Organização acarretará na sua imediata desclassificação e impedimento de sequência de participação no campeonato nas demais provas restantes, sem direito a nenhum tipo de indenização ou requisição.
- k) Pilotos da SuperBike Pro obrigatoriamente para participar do evento firmam um contrato particular com demais cláusulas.
- l) O pagamento da inscrição, seja por depósito bancário ou outra forma, não garante a aceitação do piloto no SuperBike Brasil, seja em qual categoria for. Toda e qualquer inscrição e aceitação somente é reconhecida quando por escrito e explícito assinado e carimbado em papel carta oficial da Organização.
- m) **É de inteira e absoluta responsabilidade do piloto selecionar sua classe/categoria de inscrição lendo e compreendendo o Art. 24. 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 secretaria@superbike.com.br antes da inscrição. Caso por livre opção, escolha, e risco, o piloto se inscreva em uma categoria a qual não se adequa por razões regulamentares, assim que identificado, o mesmo será desclassificado não cabendo nenhum tipo de questionamento ou reivindicação. Ficando claro que não é porque a organização, até um determinado momento não tenha identificado tal irregularidade, que a mesma anuiu, pactuou ou aceitou.**
- n) Equipes Oficiais de Fábrica, ou com apoio direto das mesmas, as quais necessariamente precisam manter suas motos sempre alinhadas no grid, terão direito caso o desejem, de indicar pilotos para suprirem a eventual ausência de seu piloto oficial devidamente inscrito. Tal indicação deverá ser encaminhada por escrito a Organização do SuperBike que terá 48h para responder com o aceite ou recusa do nome proposto. Basicamente, qualquer piloto está liberado, desde que não conflite com termos deste regulamento, como participação em outro evento concorrente. Equipes que não sejam oficiais de Fábrica e que necessitem manter suas motos alinhadas poderão fazer uso deste item.
- l. **A inscrição de cada piloto é individual, intransferível, e não reembolsável, entretanto caso a equipe por razões médicas necessite substituir um piloto já inscrito em uma etapa já iniciada,**

o poderá fazer até às 16h do dia que antecede a prova, ou seja, 16h de sábado para correr no domingo. Nesses casos, a Organização se posicionará no prazo máximo de 5 horas.

II. A aceitação do nome proposto pelo time/equipe a Organização será comunicada por escrito.

8 - Apresentação do Evento

- a) A fim de viabilizar a estruturação do evento, as inscrições devem ser feitas com a máxima antecedência, assim como o envio dos documentos mencionados no Art. 7, Letra E;
- b) Todos os pilotos e equipes devem se apresentar a secretaria de prova um dia antes do início dos treinos livres;
- c) Mesmo que tendo sua inscrição quitada, o piloto é reconhecido como participante da etapa após sua presença na secretaria de prova e firmamento dos devidos documentos, condições gerais, declaração de risco, termos de responsabilidade e etc. os quais obrigatoriamente devem ser firmados antes da realização da vistoria técnica das motos e o ingresso do piloto a pista;
- d) As equipes 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 equipe, bem como os convidados presentes na parte frontal dos boxes, devem estar uniformizados, constituindo o uniforme mínimo uma camiseta na qual conste o nome da equipe, gravado mediante processo de silk-screen, serigrafia, bordado ou outro processo industrial similar;
 - II. Os boxes devem contar com divisórias que obstruam a visam dos visitantes da parte/área operacional habitualmente na parte de trás dos boxes;
 - III. É proibido 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 piloto ser questionado, punido ou até mesmo impedido 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 de ferro, fabricados dentro das especificações do INMETRO, podendo variar entre recipientes de 5 até 60 litros (não maiores que este limite). Apenas recipientes de até 5 litros para abastecimento das motos podem ser de plástico, mas não são permitidos para armazenamento de combustível. 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 **PUNIÇÃO** as Equipes/Pilotos que não cumprirem com essa exigência, serão contra o seu principal piloto da equipe (quando equipe), (entende-se principal piloto, o atleta inscrito na categoria de maior expressão e relevância dentro do SBK Brasil.) A Punição será aplicada conforme o Anexo I – Punição A.
- e) Haverá um período de visitação do público aos boxes, a ser determinado no regulamento particular de cada etapa. Tal período visa proporcionar ao público presente um momento de interação com as equipes, no qual são distribuídos autógrafos, souvenirs e material promocional das equipes, desta forma ficam obrigados os pilotos a se apresentarem a parte da frente dos boxes durante este período, a fim de atender os fãs.
- f) **A concessão dos boxes será realizada e decidida pela organização do evento, usando apenas critérios comerciais e de visibilidade.**
 - I. **A Organização não garante aos inscritos a concessão de box. A divisão de box segue diversos critérios como Equipes com mais pilotos de categorias mais altas, mais profissionais. Considerando a precária estrutura dos Autódromos no Brasil a Organização antecipa que o piloto deve estar preparado para montar sua própria estrutura na área de estacionamento dos circuitos em que estiver ocorrendo as provas.**
- g) E permitido o uso de motos de serviço as 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 ficara 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, e em hipótese nenhuma para lazer apenas. Sua utilização aos domingos

dentro da área dos boxes é proibida. Caso qualquer moto seja pega correndo, ou colocando qualquer um em risco, serão aplicadas as punições do Anexo I – Punição A.

9 - Treinos e Vistoria de Segurança

- a) A VISTORIA DE SEGURANÇA nas motos é obrigatória e deverá ser realizada por categoria.
- I. A apresentação da motocicleta às vistorias de segurança que antecedem os treinos livres, oficiais (cronometrados) warm-up ou corrida **é considerada como mais uma aceitação explícita do piloto e equipe ao Regulamento Esportivo e Técnico em vigor.**
 - II. As motocicletas inscritas no SuperBike devem estar de acordo com o regulamento técnico e obedecer às exigências e aos procedimentos a serem seguidos durante as vistorias 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.
Caso uma motocicleta seja vistoriada e seja inicialmente aprovada nos itens de segurança e ingresse a pista e seja posteriormente identificado que algum item exigido não foi identificado, o mesmo pode voltar a ser exigido e a aprovação inicial da vistoria suspensa e a autorização de entrada na pista revogada.
 - IV. As vistorias poderão ser realizadas a cada dia do evento antes da entrada na pista tanto para treinos livres como para treinos cronometrados. Essas vistorias terão caráter de segurança onde os pilotos são obrigados a apresentar a motocicleta e eventualmente seus respectivos equipamentos pessoais de segurança como: Capacete com selo de homologação (Snell/DOT/Inmetro/CE), botas, luvas, macacão em bom estado de conservação e protetor de coluna. Lembrando que é de inteira e absoluta responsabilidade do piloto o uso de equipamentos de segurança em bom estado, devidamente vestidos pelo usuário, e de marca, qualidade e homologações internacionalmente reconhecidas.
 - V. Em caso de substituição do equipamento vistoriado o piloto deve informar a organização para que seja feita nova vistoria no item substituído. Em caso de não cumprimento desta exigência o piloto sofrerá punição de acordo com Anexo I – Punição A.
 - VI. Não é autorizado o uso de macacão de 02 partes, exceto para as categorias amadoras, mediante assinatura do Termo de Responsabilidade do Piloto.
 - VII. O documento CRLV ou nota fiscal da motocicleta poderá ser exigido e fazer parte de qualquer vistoria durante as etapas do Campeonato. Na nota fiscal deverá constar o nº do quadro da motocicleta e motor.
 - VIII. As motocicletas deverão entrar e sair da área da vistoria técnica com o motor desligado, sendo elas empurradas.
 - IX. A motocicleta deverá ser apresentada à vistoria de segurança limpa e completa, em conformidade com o regulamento da respectiva categoria.
 - X. Em caso de reincidências na reprovação da vistoria de segurança o piloto sofrerá punição de acordo com o Anexo I – Punição A (a cada reincidência).
 - XI. A motocicleta somente entrará na pista com o transponder devidamente instalado, o que só ocorrerá depois da motocicleta ser vistoriada e aprovada na Vistoria de Segurança.
 - XII. O transponder só poderá ser retirado da motocicleta por integrantes da equipe do SuperBike Brasil. Em caso de perda ou dano, o piloto arcará com o reembolso de R\$ 3.500,00 (Tres mil e quinhentos reais) a organização.
 - XIII. Fica liberado ao piloto vistoriar uma ou mais motos, funcionando como motos reserva, estando todas aptas a entrarem em funcionamento durante as sessões de treinos oficiais e provas a critério do competidor. O transponder é de identificação do piloto e não da motocicleta, portanto, independentemente do número de motos reserva que o piloto tenha, o transponder sempre deverá ser utilizado na motocicleta que ele usará na sessão. A transição do transponder é de responsabilidade da equipe/piloto.

- XIV. Sempre que uma motocicleta se acidentar durante os treinos 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 o horário para a sua categoria fica sujeito a uma próxima vistoria que será aberta, extraordinariamente, ao final das restantes categorias.
- XVI. A qualquer momento os pilotos e equipes estão sujeitos à convocação da vistoria para eventual coleta de amostras de combustível ou qualquer outra verificação considerada necessária.
- XVII. Os pilotos e equipes se obrigam a submeter suas motocicletas assim como o referido equipamento de segurança particular dos pilotos a inspeção e verificação técnica pelos comissários técnicos do SuperBike Brasil sempre que solicitados. Sendo de total responsabilidade do piloto estar adequado ao regulamento e com seus equipamentos em perfeitas condições e fazer pleno uso deles durante as atividades práticas.
- XVIII. Sempre que os pilotos e equipes forem solicitados para se submeterem a uma vistoria mecânica, não poderão, sob pena de desclassificação, recusarem-se ou obstruírem as ações de verificação devendo ainda disponibilizar equipamentos e ferramentas além de integrantes de sua equipe devidamente credenciada e capacitada para procedimentos de desmontagem e montagem mecânicas, que correrão por sua conta e risco.
- 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 de cada corrida as motocicletas ficarão em parque fechado por 30 minutos a partir do final da prova e recolhimento das motocicletas, ou até o diretor de prova autorizar a retirada.
- 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.
- XXIV. Não é permitido reabastecimento ou alteração de qualquer espécie nas motos antes da vistoria.
- XXV. Não é permitido pilotar utilizando fones de ouvido.
- XXVI. O uso dos óculos é permitido mediante assinatura do termo de ciência/responsabilidade em detrimento do risco associado ao seu uso. Dessa forma, o uso de lentes de contato são altamente recomendadas

b) Dos TREINOS

- I. TREINOS LIVRES: As sessões de treinos livres serão realizadas no primeiro dia da etapa e possuem um tempo estipulado de 10 a 50 minutos por sessão, podendo este variar de acordo com a organização. Estão previstas de 1 a 3 sessões por categoria, podendo este número variar de acordo com a organização. O SuperBike Brasil reserva-se o direito de realizar alterações no número de sessões, e seu tempo de duração, bem como realizar fusões de categorias para

treinos, em virtude do número de inscritos, atrasos na programação, ou por outras motivações aqui não descritas.

- II. TREINO CLASSIFICATÓRIO: Os treinos para composição do grid de largada deverão ser realizados com duração máxima de 40 minutos e mínima de 10 minutos, para cada classe. Cada piloto deverá concluir pelo menos uma volta cronometrada para ser classificado. Sua eventual não participação no treino cronometrado classificatório somente permitirá sua participação na corrida mediante solicitação por escrito a direção de prova, que avaliará caso a caso e eventualmente permitirá que o piloto largue dos boxes ou em última posição no grid de largada. Todos os treinos de sábado ou do segundo dia de treinos oficiais poderão ou não serem classificatórios. Essa definição constará na programação oficial de prova publicada pela organização. Valendo para a formação do grid sempre o melhor tempo de volta de todos os treinos realizados ou os tempos obtidos através da SuperPole para as categorias que a tiverem. Se por motivo de força maior o treino não puder ser realizado, o grid de largada será formado com os melhores tempos dos treinos anteriores, mesmo que tenham sido treinos livres. Todas as categorias com exceção da Junior Cup e SBK Escola 1.000cc, poderão contar com treinos denominados como SuperPoles, os quais participarão somente os 10 pilotos mais rápidos de cada grupo de treino, ou grupo de grid. Neste caso os 10 selecionados terão seus tempos zerados, os quais serão novamente apurados nesta nova sessão especificamente proposta para a definição do pole-position e os demais 9 competidores.
- III. A velocidade máxima permitida no Box/Pit Lane é 30 Km/h, caso o radar registre velocidade superior, o piloto será punido. Empinar a moto, fritar pneus, provocar derrapagens ou qualquer tipo de manobra como RL que coloque em risco as pessoas da área do Pit Lane, o piloto poderá ser punido de acordo com o julgamento da direção de prova. Para todos os casos deste item a punição será de acordo com Anexo I – Punição A.
- IV. É absolutamente proibido o piloto ou qualquer membro da equipe conduzir a 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. Para o descumprimento desta regra a punição será de acordo com Anexo I – Punição A.
 - 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 na punição de acordo com Anexo I – Punição A. 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.**
- V. Caso o Piloto não consiga retornar para os boxes durante sessões de treinos em razão de falta de combustível (pane seca) o mesmo poderá ser penalizado de acordo com Anexo I – Punição A.

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 categoria pretendida.

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 no regulamento suplementar de cada prova. Assim como informações complementares encontram-se disponíveis no site www.superbike.com.br no link categorias.

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 primeiro colocado no treino cronometrado. Serão impedidos de largar os pilotos cujo tempo de volta seja superior ao índice de corte para o grid de largada, independente da categoria.

40 motos - Linha de corte	=	115% da Pole
45 motos - Linha de corte	=	111% da Pole
50 motos - Linha de corte	=	109% da Pole
55 motos - Linha de corte	=	107% da Pole

Obs.: lembrando que Regulamento Suplementar pode trazer percentuais % específicos para cada categoria. Regulamento esse publicado sempre em até 3 (três) dias antes do início dos treinos livres.

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

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

12 - Grid de Largada

O Grid será formado da seguinte forma: 4x4x4, ou eventualmente definido pelo diretor de prova na reunião com os pilotos alterando para 3x3x3 ou 2x2x2.

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, salvo a categoria SuperBike, veja Art. 14.

13 - Provas

- a) A duração de cada prova será definida no regulamento suplementar e/ou presente na programação oficial divulgado pela organização, assim como ratificado através de comunicado nos grupos de whatsapp com os pilotos, e 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, ver Art. 19. Uma vez completado o número pré-determinado de voltas a corrida estará encerrada e será válida a última volta em questão, independente de falhas de sinalização, bandeiramento, ou quaisquer outros aspectos que não estejam aqui mencionados. Salvo itens aqui mencionados como aplicação de mais de uma bandeira vermelha, ou adição de voltas em razão da aplicação do Procedimento de Safety, entre outros aspectos.
- c) Em caso de empate entre dois ou mais pilotos no resultado final de prova, o critério de desempate da corrida será definido pelo pela melhor volta da prova, ou seja, o piloto que possuir o melhor tempo de volta na corrida será declarado como o melhor colocado da disputa.

14 - Procedimentos de Largada

São considerados pilotos, para os efeitos deste artigo, apenas os participantes da bateria 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.
- b) Placas 5, 3 e 1 minuto(s) indicarão tempo de fechamento dos boxes.
- c) Os pilotos **não** podem realizar mais de uma volta de aquecimento passando através do pit lane (box). Salvo exceções explícitas comunicadas pela Direção de Prova.
- d) Uma vez que saiam do box as motos devem seguir para o grid de largada. Placas com o número de cada posição serão colocados no grampo de cada marca do grid.
- e) Reabastecimento é proibido no grid de largada.

- f) Fechamento de Box: 3 minutos antes da volta de apresentação, fecham-se os boxes.
- g) 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. Ficando permitido, em absoluta exceção, apenas aos pilotos da Categoria SuperBike 1.000cc Pro o número máximo de 4 quatro membros, desde que devidamente uniformizados. O descumprimento deste item gerará automaticamente a punição a ser definida pelo júri de prova. 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.
- h) Neste momento os pilotos podem fazer ajustes nas motos bem como trocar pneus.
- i) Aquecedores de pneus podem ser usados no grid.
- j) São permitidas baterias elétricas e geradores portáteis que deverão ser posicionados atrás da motocicleta.
- k) 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.
- l) Os pilotos que não saírem dos boxes até o fechamento, deverão largar para volta de warm-up do box, após a passagem do Safety Car, e sob orientação dos comissários do box, após a volta de apresentação estes pilotos deverão alinhar na última posição do grid de largada. Em caso de mais de um piloto saindo do box para alinhar após a volta de apresentação, os pilotos deverão alinhar nas últimas posições do grid seguindo a prioridade conforme o resultado do classificatório que gerou o grid original.
- m) Após 30 (trinta) segundos da passagem do Safety Car o box é fechado novamente. Pilotos que não saíram até este momento deverão largar da saída do box.
- n) .
- o) Placas para volta de apresentação
- p) **Placa de 5 minutos** – 5 minutos antes da largada da volta de warm-up.
- q) **Placa de 3 minutos** – à exceção dos pilotos, comissários de pista e um auxiliar por moto, todas as pessoas deverão sair do Grid. 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.
- r) **Placa de 1 minuto** – ligar motor e liberar pista (saída dos auxiliares e retirada de quaisquer equipamentos de apoio).
- s) **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.
- t) O comissário dará a largada para a volta de aquecimento com uma bandeira verde.
- u) 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 na penalidade de 30 (trinta) segundos no tempo final de prova.
- v) Os pilotos que chegarem ao Grid depois do Safety Car, deverão largar da última linha do grid, perdendo a sua posição original.
- w) 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.
- x) 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.

- y) 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.
- z) Após as motos passarem pela saída do pit lane, o box se abrirá liberando as motos que ainda estiverem nos boxes.
- aa) **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 DT, art. 16) 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.
- bb) 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.

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.

16 - Drive Thought

A penalidade de DRIVE THOUGHT 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.

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), ou até 3 pontos, como Goiânia. A Punição para esse descumprimento esta descrito no Anexo I – Punição A

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

Atenção, risco, perigo.

Habitualmente apresentada em conjunto com dois postos ou mais, sendo o primeiro posto parada/estática para avisar a aproximação do trecho do acidente e início da proibição de ultrapassagem, e segundo posto obrigatoriamente com a bandeira flamulada/agitada (setor da ocorrência) indicando perigo à frente. Os pilotos devem reduzir a velocidade. O número de postos pode variar conforme decisão da direção e aspectos técnicos.

Ultrapassagens são proibidas a partir da linha do posto de sinalização onde a bandeira amarela é mostrada, até o término do acidente. Infração a esta regra nos treinos incidirá em perda do tempo na volta da infração, 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 o carro de serviço.

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 no PSDP, parada juntamente com o número da moto indicando desclassificação do piloto.

BANDEIRA PRETA COM BOLA LARANJA

Deve ser mostrada no PSDP, parada juntamente com o número do piloto indicando problemas mecânicos na moto determinando parada imediata nos boxes. Infração a esta regra acarretará a desclassificação.

SHOW DE BANDEIRAS

Deve ser mostrado ao término 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.

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 uma volta 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 voltas previstas a corrida será considerada encerrada e válida.

Se após a relargada de uma corrida que já tenha sido interrompida anteriormente acontecer uma nova interrupção 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 SuperBike Brasil opera dentro do Procedimento Safety. Em caso de acidente grave, e 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 no Regulamento Suplementar ou no Briefing Técnico

obrigatório com os pilotos. Neste mesmo momento todos os postos também apresentarão acompanhados da placa de SAFETY a bandeira amarela flamulante. A partir deste momento ultrapassagens são proibidas. O líder deverá desacelerar e tem o limite de 3 postos de sinalização para efetuar essa desaceleração (não repentinamente, e preferencialmente fora da linha rápida, sinalizando com o braço ou perna). A partir deste momento deve impor um ritmo de no mínimo 30 segundos mais lento que sua volta padrão, a fim de permitir que todos os pilotos se reagrupem e de que as motos em pista circulem em um ritmo mais lento permitindo a intervenção das equipes de resgate e médicas se necessário (caso necessário no início do procedimento, o líder, se necessário, poderá rodar ainda mais lento a fim de permitir que todo grid se agrupe). A responsabilidade de reagrupar todo o grid, impor um ritmo mais lento, e reacelerar somente após a marca de reaceleração determinada em cada circuito, é única e exclusiva do líder da prova. Seu descumprimento acarretará na penalização de 30 segundos de acréscimo no tempo total da corrida do piloto, ou na perda de 5 posições caso os 30 segundos não sejam efetivos (a critério da direção de prova). Caso o líder não conduza o procedimento dentro dos padrões aqui estabelecidos, o segundo colocado terá a opção de ignorar a liderança e adotar a condução do grupo dentro dos critérios aqui estabelecidos. Durante o procedimento os demais competidores deverão circular no ritmo imposto pelo líder, sem ultrapassagens, e mantendo distância segura entre uma moto e outra, além de circular sempre desalinhado da moto a sua frente. Não é permitido que se criem espaços no grupo durante o procedimento a fim de gerar acelerações e desacelerações. O ritmo imposto pelo líder deve ser homogêneo. O Procedimento de Safety deve ser interpretado de forma semelhante a aplicação de bandeira amarela, entretanto neste caso, em toda a pista. Ou seja, assim que a sinalização é apresentada ultrapassagens são proibidas. Valendo a posição exata do piloto no momento do início do procedimento e apresentação da sinalização. Cabe única, exclusivamente, e obrigatoriamente ao piloto manter total atenção e observar a sinalização imediatamente. 2 O procedimento sempre se iniciará em um dos postos localizados nas parciais (S1, S2) ou no PSDP. As posições serão conferidas pela Direção de Prova, com auxílio das imagens captadas pelas câmeras espalhadas pelo autódromo. É responsabilidade do piloto, ao passar pela primeira sinalização de Safety, manter sua moto na posição de corrida ocupada nesse momento, até que o final do procedimento de Safety seja sinalizado. Caso, durante o procedimento de Safety um piloto se dê conta que fez uma ultrapassagem indevida no momento em que o procedimento foi sinalizado, poderá devolver a posição para evitar a punição. Caso o piloto esteja a 0,2 segundos ou menos de outro concorrente, no momento da passagem pela sinalização de Safety, uma eventual troca de posição não será penalizada, pois considera-se possível que o piloto não tenha consigo estabelecer com exatidão, sua posição em relação a esse concorrente tão próximo. Em caso de dúvida sobre sua correta posição, o piloto poderá; - Ceder sua posição para evitar o risco de punição; - Sustentar sua posição e correr o risco de ser punido. A ultrapassagem de retardatários em meio da formação é permitida durante o procedimento de Safety. 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 será 30 segundos em seu tempo total de prova, ou a perda de 5 posições na classificação caso os 30 segundos não sejam efetivos. 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. A relargada seguirá 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 manterem-se próximos, sem permitir a abertura de grandes espaços. Pilotos que não o fizerem serão penalizados em 30 segundos. 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 a critério do líder da prova desde que esteja dentro da área de reaceleração. 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, a constatação de inversão de posição através do sistema eletrônico de cronometragem entre pilotos antes da passagem da linha de chegada em relação a volta anterior. IV. Quando da relargada 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. VI. A corrida pode eventualmente acabar em procedimento de SAFETY. O uso de câmeras nas motos é permitido, e pode ser usado como evidência para eventuais esclarecimentos. Seu uso deve ser informado à Organização, e quem fizer esse uso deve posicionar sua moto no parque fechado após a corrida, ficando essas imagens disponíveis não apenas ao piloto, mas também à direção de prova, pois caso haja dúvida ou recurso, esse material pode ser usado para dirimir dúvidas. Para as próximas etapas a Organização estudará complementos a fim de tornar o procedimento mais preciso e seguro; 1. Captação da posição de corrida em cada um dos pontos de parciais (S1, S2) e, evidentemente, no PSDP, para se ter uma forma mais precisa e estável de estabelecer a posição no momento do início do procedimento de Safety.

20 - Pontuação

- a) O campeonato funciona sob o sistema de pontuação 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 pontuação para cada prova será como segue:

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

- c) Apenas os 15 (quinze) primeiros de cada categoria pontuarão, todos os demais pilotos devidamente inscritos na etapa receberão 0 (zero) ponto na tabela de classificação mesmo que não participem da prova. Pilotos não inscritos na etapa serão sinalizados com traço, “-”.
- d) Será concedido um ponto extra por prova ao Pole Position de cada categoria ou sub categoria. Esse ponto será gerado de acordo com o resultado de grid, ou seja, caso o piloto tenha feito a Pole, mas por algum motivo não largará naquela posição, o ponto não será dado a ele.
- e) A realização de uma Etapa é caracterizada pela abertura das vistorias técnicas e pelo início das realizações dos treinos oficiais. Dessa forma os pilotos sempre receberão seus pontos integralmente, independentemente do número de voltas que a corrida venha a ter. Em caso de impedimento de realização da prova os pilotos receberão seus pontos através da formação do grid de largada.
- f) Descarte: A Temporada 2022, não permite a nenhuma das categorias o descarte do pior resultado.
- g) **Todas as categorias poderão em algum momento contar com rodada dupla, essa decisão estará a cargo da Organização.**
- I. **O Grid de largada de ambas as provas será o treino classificatório final.**
- h) **Todas as categorias têm pódio com 5 pilotos.**
- i) **A Presença na Coletiva de Imprensa/Entrevista é obrigatória. Passível de punição.**

21 - Classificação Final do Campeonato

São dois títulos em disputa em 2022;

O Título de Campeão Brasileiro e o Título de Campeão Paulista.

Além da Copa Pirelli SBK e a Copa de Fábrica como, Honda.

Em caso de empate, o desempate será como segue por ordem de prioridade:

- I. Número de melhores resultados nas corridas, ou seja, vitórias, segundos lugares e assim sucessivamente;
- II. Melhores classificações nas posições de largada;
- III. Melhores classificações nos treinos cronometrados oficiais;

22 - 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 Campeonato.
- b) As punições possíveis são:
 - I. Advertência: Pública ou não;
 - II. Drive Throught: 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. Retirada parcial de pontos do Campeonato;
 - VII. Suspensão nacional ou regional não superior a 30 (trinta) dias;
 - VIII. 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;
 - II. O piloto que for desclassificado pela segunda vez, será suspenso automaticamente da próxima etapa.
- 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 SuperBike Brasil (Desclassificação do Campeonato, 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) Em caso de queda do piloto em qualquer atividade do final de semana, a organização tem a prerrogativa de liberar ou barrar o mesmo para as próximas atividades do evento. O piloto depende da anuência da direção de prova, direção médica e psicológica para retomar as atividades.
- g) Em caso de desclassificação por itens técnicos, as penalizações serão:
 - I. 1ª ocorrência em treino: perde todas as voltas realizadas no treino em questão mais multa pecuniária de R\$ 1.500,00;
 - II. 2ª ocorrência em treino: O piloto deverá largar de último na etapa onde a irregularidade foi constatada além de multa pecuniária de R\$ 3.000,00.
 - III. 3ª ocorrência: Será desclassificado da corrida e não poderá correr mais na temporada além de multa pecuniária de R\$ 6.000,00.
 - IV. 1ª ocorrência em corrida: Será desclassificado da corrida e largará em último na corrida da etapa seguinte além de multa pecuniária R\$ 1.500,00
 - V. 2ª ocorrência em corrida: Será desclassificado da corrida e não poderá correr na etapa seguinte além de multa pecuniária de R\$ 3.000,00
 - VI. 3ª ocorrência em corrida: Será desclassificado da corrida e não poderá correr mais na temporada além de multa pecuniária de R\$ 6.000,00.

Essas punições não são válidas para infrações relacionadas ao uso de pneus invertidos ou estouro de potência em treino. Em caso de qualquer infração em corrida, todas as punições acima mencionadas serão aplicadas.

Para infrações relacionadas ao uso de pneus invertidos, estouro de potência ou não comparecimento à vistoria quando solicitado, a multa pecuniária não será aplicada. Nesses casos de infrações, em treinos, o piloto perde todas as voltas realizadas. Já em corridas, as punições citadas acima serão aplicadas. Em caso da não quitação do débito gerado pelas punições citadas acima, o piloto será proibido de participar das etapas seguintes da temporada. Destacando que estas punições e multas pecuniárias são válidas apenas para etapas do SuperBike Brasil, independente do término ou início das temporadas. Após dois anos da última ocorrência, caso o piloto não cometa nenhuma outra punição, o mesmo terá seus índices zerados.

23 - 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.
- 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 está corretamente explicado o motivo(s) e o item(ns) 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 reclamante 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.

24 - Motocicletas e Categorias

- a) O regulamento particular de cada categoria traz a lista das motos homologada. 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 SuperBike Brasil 2022:
 - I. SuperBike Pro - 1000cc
 - a. SuperBike (Pro)
 - b. SuperBike Evolution
 - II. SuperBike Light
 - a. SuperBike Light
 - b. SuperBike Master
 - c. SuperBike Master Senior
 - III. SuperBike Escola - 1000cc
 - a. SuperBike Escola
 - b. SuperBike Escola Estreante
 - IV. SuperSport - 600cc
 - a. SuperSport (Pro)
 - b. SuperSport Estreante
 - c. SuperSport Extreme
 - V. Honda Junior Cup - Honda CG 160cc
 - VI. SuperSport 400
 - a. Ninja 400 Cup
 - b. R3 (Pro)
 - c. SSP 400 Master
 - VII. Copa Pro Honda CBR 650R
 - a. CBR 650 (Pro)
 - b. CBR 650 Light
 - c. CBR 650 Master
- d) Resumo das divisões:
 - I. Todos podem se inscrever diretamente como profissionais. Apenas não se pode o inverso. Ter muita experiência e querer ser um Estreante ou Light.
 - II. Para ser Light ou categoria inferior a máxima existente, em resumo, o critério é ter experiência inferior a 2 anos de pista e/ou seguir os critérios de tempo de cada categoria (caso você tenha participado de apenas uma prova em 2015, e apenas mais uma prova em 2016, você não é mais um light), ou o piloto não pode ter corrido nenhuma prova nos últimos 10 anos.
 - III. A permanência como Light é de no máximo 2 anos, a não ser que o piloto não atinja os índices necessários para sua progressão.
 - IV. Pilotos que migrem de uma cc para outra cc, após dois anos de participação em qualquer categoria Light ou de formação, se tornam automaticamente pro, independente para qual categoria migrem. Salvo a única exceção o não atingimento dos tempos mínimos definidos.
 - V. Pilotos da SuperBike e da Evolution devem largar juntos.
 - VI. Pilotos da SuperBike Light e Master também devem largar juntos.

- VII. Os pilotos que atingirem os tempos de referência em sua categoria deverão subir de categoria na temporada seguinte. Regra válida para mesma cilindrada.
 - VIII. O piloto que for campeão em sua categoria, deve automaticamente subir de categoria na temporada seguinte. Regra válida para a mesma cilindrada, ou seja, o piloto que for campeão da subcategoria light deve subir para a próxima categoria, seja ela EVO ou PRO, já o piloto que for campeão na subcategoria PRO não é obrigado a mudar de cilindrada.
 - IX. Pilotos que subirem de categoria em uma temporada, mas que não atingirem mais os tempos de referência de corte, podem solicitar a volta para a categoria abaixo. Regra válida para mesma cilindrada.
 - X. O piloto que é considerado pró na categoria na qual compete, automaticamente ao mudar de categoria, o mesmo se mantém como pró, não podendo assim se encaixar em outra categoria ou subcategoria.
- e) Categorias:

Todos os tempos citados têm como base os tempos no Autódromo de Interlagos

SBK

Categoria principal, voltada para pilotos profissionais. É formada por pilotos que historicamente nos últimos 2 anos em atividade, registraram tempos inferiores a 1min39s.

SBK Light

- I. Pilotos que historicamente nos últimos 2 anos em atividade, registraram tempos inferiores a 1m50s000, e acima de 1m41s001.

SBK Evolution

- I. Pilotos que historicamente nos últimos dois anos em atividade registrem tempos inferiores a 1:43.000 e acima de 1:39.001.

SBK Master

O critério para ser Master é ter mais de 45 anos independente de experiência. Pilotos inscritos nesta categoria pontuarão e subirão apenas neste pódio específico. Caso o piloto deseje se encaixar como SuperBike Light, Evolution, 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.

SSP

Pilotos que historicamente nos últimos 2 anos registraram tempos inferiores a 1min50s.

SSP Estreante

Pilotos que registrem tempos superiores a 1min50s e estejam em seu primeiro ano de participação em provas oficiais, ou que mesmo com mais de um ano de participação na categoria não atinjam índice suficiente para ir para a Extreme ou Pró.

SSP Extreme

- I. Pilotos que historicamente nos últimos 2 anos, em atividade registraram tempos inferiores a 1m49s999, e acima de 1m45s999.

Copa Pro Honda CBR 650R

Também chamada de Pró, esta categoria abrange os pilotos que registrem tempos inferiores a 1:50.999s.

Copa Honda CBR 650R Light

Pilotos que registrem tempos superiores a 1min51.000s.

Copa Honda CBR 650R Master

É uma subcategoria para pilotos que tem mais de 40 anos, por ser uma subcategoria, o piloto poderá subir ao pódio e pontuar duas vezes, exemplo: Se o piloto estiver inscrito na categoria EVO, mas tem mais de 40 anos, ele pontuará como Light e como Master, sendo assim, Light/Master.

SSP 400 (incluindo todas as sub categorias)

Esta categoria abrange os pilotos que possuem motocicletas Ninja 400 e R3.

SSP 400 Master

Pilotos que tem mais de 35 anos, independente da experiência em pista. Está categoria abrange todos os pilotos da SuperSport 400, independente da motocicleta que o piloto utiliza, ou seja, se ele correr com uma R3 ou com uma Ninja 400, caso ele tenha mais de 35 anos, pontuará também na SSP Master.

25 - Pneus

- a) Os pneus homologados para todas as categorias do Campeonato em questão, são os da marca Pirelli e deverão ser comprados do lote fornecido para a etapa em questão somente através da organização em sua sede ou na secretaria de prova.
- b) Todas as compras são controladas através do saldo de aquisições e utilizações de cada piloto.
- c) É obrigatória a utilização de 04 (quatro) adesivos da Pirelli fornecidos pela organização, posicionados no spoiler e no paralamas dianteiro, um de cada lado.
- d) A não utilização dos adesivos impedirá a participação do piloto em qualquer atividade de pista.
- e) Punições:
 - I. Infração com identificação pré atividade seguida ou não de invasão;
Em caso de contestação na saída de box de qualquer um dos itens descritos neste artigo, o piloto será impedido de participar da atividade de pista que se iniciará. A eventual invasão de pista acarretará na desclassificação da atividade, mais o acréscimo da punição de 10 (dez) posições no grid de largada em caso de sessão de treino, ou desclassificação em caso de corrida.
 - II. Infração com identificação Pós Atividade;
Na contestação pós atividade de qualquer um dos itens descritos neste artigo, o piloto em;
 - i. Primeira ocorrência na temporada;
 - a. Pós treinos: perda das 3 (três) melhores voltas
 - b. Pós corrida: acréscimo de 30 (trinta) segundos ao seu tempo total de prova
 - ii. Segunda ocorrência na temporada;
 - a. Pós treinos: perda das 6 (seis) melhores voltas
 - b. Pós corrida: acréscimo de 60 (sessenta) segundos ao seu tempo total de prova
 - iii. Terceira ocorrência em ambos os casos acarretará desclassificação no treino ou da prova.
- a) Caso por algum motivo o piloto burlar a vistoria, saída de box e outras etapas de verificação, após o atestamento de tal infração, sua participação na etapa apurada será desclassificado, ou da prova, ou do treino em questão, conforme o momento de apuração da infração.
- b) Será vetada a participação dos pilotos que se recusarem a utilizar os adesivos ou atender os dispostos deste artigo.

- c) Os pneus serão identificados por um selo holográfico ou marca de segurança. **A moto que não estiver com os adesivos holográficos fixados na lateral do pneu ou as marcas de segurança será impedida de entrar na pista para treino livre, treino cronometrado ou prova.** Ainda assim, caso burlem a saída de box, sua participação no treino ou corrida em questão será anulada.
- d) Um pneu comprado em uma Etapa e não utilizado, ou utilizado parcialmente, poderá ser usado em qualquer outra etapa, porém desde que tenha sua marca preservada, e que o controle de saída de Box versus controle de aquisição de pneus confirme a disponibilidade de pneu no estoque pessoal do piloto, comprovando assim que realmente ele dispunha de pneu com ou sem utilização.
- e) É permitido o uso de cobertores térmicos de pneus.
- f) O piloto deverá fazer o pedido dos pneus diretamente a 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.
- g) Todos os pneus são obrigatoriamente pagos previamente, e somente pneus comprados serão levados para as etapas, incluindo os pneus de chuva.
- h) É proibida a inversão da montagem dos pneus, de acordo com o determinado pelo fabricante. A identificação da alteração pós-treino acarretará na perda do treino, e pós-corrida, a desclassificação da prova.
- i) A quantidade mínima e máxima de pneus está descrita em cada regulamento específico de cada categoria.
- j) É de responsabilidade do piloto e equipe a conferência dos selos de pneu na hora de sua retirada.
- k) Todos os pilotos deverão usar bonés Pirelli no pódio e coletiva de imprensa, a organização irá ceder o boné aos participantes no momento da realização do pódio, porém seu uso é de responsabilidade do piloto. Aqueles que descumprirem esta regra serão penalizados de acordo com as punições descritas neste artigo.

26 - 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 Campeonato 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;
- e) Desde já fica publicado que os pilotos, motos e equipes ficam obrigados a colar 4 adesivos Pirelli nas provas do SuperBike Brasil, e adesivos da marca de Lubrificantes do Campeonato quando determinado pela organização.

27 - Briefing Técnico e Desportivo entre Direção de Prova e Pilotos

O Briefing Técnico/Desportivo 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 e chefes de equipe.

O Briefing sempre será conduzido pela Direção de Prova ou um responsável pela organização do evento.

O horário de realização do Briefing sempre estará previamente divulgado através da programação do evento, sendo habitualmente realizado nas sextas-feiras após o último treino, e poderá ser realizado em sessão única, ou em duas sessões por grupos pré-definidos.

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.

A reincidência na mesma temporada do não comparecimento ao Briefing acarretará na aplicação das Punições descritas no Anexo I – Punição B.

Sua representação não é permitida, somente em casos extremos a Direção de Provas e a Organização irão avaliar sua representação, ação que deve previamente ser apresentada e anuída por escrito pela Organização de prova.

Comitê Organizador do SuperBike Brasil 2022

ANEXO I

Punições relacionadas a parte esportiva

As punições para o descumprimento dos itens esportivos mencionados neste regulamento, os quais remetem a este Anexo serão;

Punição A

Primeira Ocorrência

Quando a infração for identificada durante as atividades de treinos livres ou classificatórios, a punição será a perda de 5 posições no grid de largada e multa pecuniária no valor de R\$ 500,00.

Caso a infração seja constatada após a corrida, o piloto perderá 5 posições no resultado final da prova, mais multa pecuniária no valor de R\$ 500,00.

Segunda Ocorrência na mesma temporada

Quando a infração for identificada durante as atividades de treinos livres ou classificatórios, a punição será a perda de 10 posições no grid de largada e multa pecuniária no valor de R\$ 1.000,00.

Caso a infração seja constatada após a corrida, o piloto perderá 10 posições no resultado final da prova, mais multa pecuniária no valor de R\$ 1.000,00.

Terceira Ocorrência na mesma temporada

O piloto não poderá largar na prova do final de semana, ou da etapa seguinte caso a infração seja constatada após a prova do final de semana em curso, além de pagar multa pecuniária no valor de R\$ 1.500,00.

A Direção de Prova poderá a seu critério selecionar outro piloto da Equipe, que não necessariamente o mais importante ou relevante, se for entendido que esse atleta não está mais preocupado com as consequências da perda de pontos e posições nas corridas.

Punição B

Ausência no briefing

1ª ausência: O não comparecimento ou atraso ao Briefing acarretará na perda de 3 posições no grid de largada;

2ª ausência: O não comparecimento ou atraso ao Briefing acarretará na perda de 6 posições no grid de largada;

3ª ausência: O não comparecimento ou atraso ao Briefing acarretará na perda de 9 posições no grid de largada.

Punição C

Conduta ética e comportamento

Todos os pilotos e envolvidos no campeonato tem a obrigação de seguir as regras contidas nos regulamentos e citadas em briefing. Em caso de não cumprimento das regras, o piloto em questão será punido. Caso o autor do ato infrator não seja o piloto, a equipe correspondente ao infrator sofrerá a punição.

1. É terminantemente proibida a circulação em veículos motorizados (seja elétrico ou a combustão) por menores de idade ou maiores de idade não habilitados.
2. É terminantemente proibido o uso de veículo, motorizados ou não, como: patins, patinete, bicicleta, scooter, motocicletas, etc, para qualquer finalidade que não seja o transporte de materiais ou pessoas. Ou seja, a única finalidade permitida é serviço em função das equipes e com veículo devidamente cadastrado e identificado através do adesivo de circulação entregue e válido em cada etapa pela organização do SBK.
3. O acesso de forma indevida a área de paddock por pessoas não credenciadas no evento não é permitida e é passível de penalização.
4. Violar qualquer sinalização existente no autódromo ou feita pela produção do evento, como: áreas fechadas com grades, fita zebra, sinalizada com placas também é passível de penalização, a ser julgada pelo corpo diretivo do evento.
5. Desrespeitar as solicitações da produção/organização do evento e seus representantes também gera punição.
6. Em todo o perímetro de autódromos públicos, prevalecerá a legislação de trânsito brasileira. Em caso de autódromos privados, as determinações da organização irão direcionar o que é ou não permitido em relação as vias internas do autódromo.
7. A retirada de caminhões e veículos de apoio das equipes da área de box (frontal e traseira) tem que ser realizada em até no máximo uma hora antes da abertura de pista.