

REGULAMENTO CAMPEONATO GAÚCHO DE VELOCROSS 2026



ÍNDICE:

1	TÍTULO E GENERALIDADES.....	3
2	FILIAÇÃO DOS PILOTOS	3
2.1	LICENÇAS	3
2.2	INDEFERIMENTO	3
3	CLASSES	4 e 5
3.1	TABELA das CLASSES 2026.....	4 e 5
3.2	CRITÉRIO para IDADE do PILOTO	5
3.3	IDENTIDADE do PILOTO	6
3.4	DESCONTINUIDADE de CLASSE	6
3.5	CLASSES ADICIONAIS	6
3.6	QUANTIDADE de MOTOS por CLASSE	6
3.7	QUALIFICAÇÃO TÉCNICA dos PILOTOS	6
3.8	TABELA DE QUALIFICAÇÃO TÉCNICA	7
3.9	NO ATO DA INSCRIÇÃO.....	7
4	REGULAMENTO TÉCNICO	7
4.1	ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS VÁLIDAS PARA TODAS AS CLASSES:	7
4.2	JUNIOR NACIONAL, NACIONAL INTERMEDIARIA/ NACIONAL 300CC PRO/VXF NACIONAL	8
4.3	NACIONAL FORÇA LIVRE/INTERMEDIARIA NACIONAL	9
4.4	50cc	9
4.5.	DEMAIS CLASSES	9
5	IDENTIFICAÇÃO DE PILOTOS E MOTOCICLETAS	9
6	PISTAS	10
7	DURAÇÃO das PROVAS	11
8	TREINOS E SEQUENCIA DE PROVAS	11
9	LARGADA.	11
10	10 SEGURANÇA	13
11	SINALIZAÇÃO	13
12	12 INSCRIÇÕES	14
13	VISTORIA TÉCNICA	14
14	PONTUAÇÃO e CLASSIFICAÇÃO	15
15	PROTESTOS e PENALIZAÇÕES	15
16	PRÊMIOS/AJUDA de CUSTO/DIREITO de IMAGEM	15
17	DIREITOS do PILOTO	16
18	DEVERES do PILOTO	17
19	MEIO AMBIENTE	17
20	COMBATE A INCÊNDIO	18
21	SEGURO	18
22	CÓDIGO DISCIPLINAR	18,19 e 20
23	HOMOLOGAÇÃO	20

1 TÍTULO E GENERALIDADES

1. **A Federação Gaúcha de Motociclismo – FGM**, é a única entidade no estado do Rio Grande do Sul reconhecida pela Confederação Brasileira de Motociclismo- **CBM**, por força de lei capacitadas a dirigir, coordenar, planificar, autorizar e supervisionar as atividades do motociclismo em seu Estado, e desta forma edita o **Regulamento 2026** para as provas a serem realizadas na modalidade Velocross em seu respectivo estado, mediante adequação ao regulamento nacional da modalidade e de acordo com o Código Brasileiro de Justiça e Disciplina Desportiva e com os Códigos e Regulamentos da Confederação Brasileira de Motociclismo.
2. **AUTORIDADES**
As autoridades em cada prova de velocross realizada ou autorizada pelas FGM são as seguintes: **Diretor de Prova e Adjuntos, Equipe de Cronometragem, Equipe de Secretaria, Equipe de Vistoria, Sinalizadores e o Júri da Prova.**
3. Os Campeonatos acima regulamentados, serão disputados no período de fevereiro a dezembro de 2026.
4. **O CAMPEONATO GAÚCHO DE VELOCROSS 2026**, será realizado em um mínimo de **05 etapas**, e no máximo de **08 etapas**. **Em sendo realizado com 05 ou mais etapas, haverá o descarte N-1 do pior resultado do piloto participante**, conforme **definido no artigo 14º, parágrafos 3º ao 10º**.
5. **&ÚNICO: Fica definido que a ÚLTIMA ETAPA, poderá ser usada como descarte, desde que o piloto tenha participado de no mínimo, um treino oficial desta etapa, caracterizando presença válida.** Caso seja rodada dupla, poderá apenas uma ser descartada.

2 FILIAÇÃO DOS PILOTOS

2.1 LICENÇAS

A **FGM**, como promotora e detentora de todos os direitos do **CAMPEONATO GAÚCHO DE VELOCROSS 2026**, e de qualquer evento por ela supervisionado, estabelece que somarão pontos somente os pilotos portadores da licença desportiva **2026 da CBM/FGM**. Portadores de licença de outras Federações/Estado, não marcarão ponto para o Campeonato Gaúcho, tendo direito somente a premiação da prova (pecuniária e troféu), nas categorias em que houver premiação prevista neste regulamento.

2.2 INDEFERIMENTO

As FGM, se reserva o direito de indeferir, a qualquer momento, a filiação de qualquer piloto que infrinja o Art. 2.1 acima, sem direito à indenização por qualquer ônus do piloto, ou por penalização disciplinar.

3 CLASSES

3.1 TABELA DAS CLASSES PARA O GAÚCHO DE VELOCROSS 2026

Observar: Última coluna a direita, indica as classes que também serão validas pelo **BRVX 2026**.

	Classes	Especificações das motocicletas	Idade dos Pilotos	
1	E-Bikes	Motos elétricas com geração de no máximo 24V350W ou 48volts de potência, aro de 12 a 16", mono-marcha.	Pilotos homens e mulheres 04 a 8 anos	RSVX
2	50cc	Motos 2T até 50cc e/ou 4T até 110cc, com câmbio sem embreagem manual. Motos elétricas com aro de 12 a 16", geração de no máximo 24V350W ou 48 volts de potência.	Pilotos 05 a 09 anos, homens e mulheres.	RSVX
3	65cc	Motos de 50cc até 65cc 2T / 125cc 4T	Pilotos homens 07 a 12 anos e mulheres 07 a 13 anos	RSVX
4	Júnior Especial	Motos Importadas de: 65cc até 112cc 2T , ou 150cc 4T.	Pilotos homens de 11 a 15 anos e mulheres 11 a 17 anos	RSVX
5	VX2 JÚNIOR	Motos especiais 2 T. de 85cc até 150cc ou 4T. 250cc	Pilotos homens de 12 a 17 anos e mulheres 13 a 18 Anos	RSVX
6	VX2 INTERMEDIARIA Especial	Motos Especiais de 105cc até 150cc 2T, ou 250cc 4T	Pilotos homens e mulheres 14 a 39 anos	RSVX
7	VX1 INTERMEDIÀRIA Especial	Motos Especiais de 250cc ou 450cc	Pilotos homens e mulheres 14 a 55 anos	RSVX
8	VX1 Especial	Motos Especiais com cilindrada livre.	Pilotos homens e mulheres 15 a 55 anos	RSVX
9	VX2 Especial	Motos Especiais de 105cc até 150cc 2T, ou 250cc 4T	Pilotos homens e mulheres 14 a 39 anos	RSVX
10	VX3 Especial	Motos Especiais com cilindrada livre.	Pilotos homens 35 a 55 anos e mulheres 14 a 55 ano	RSVX

11	VX4 Especial	Motos Especiais com cilindrada livre.	Pilotos homens e mulheres 40 a 65 anos	RSVX
12	VX45 Especial	Motos Especiais com cilindrada livre.	Pilotos homens 45 a 70 anos	RSVX
13	VX50 Especial	Motos Especiais com cilindrada livre.	Pilotos homens 50 a 75 anos	RSVX
14	VX55 Especial	Motos Especiais com cilindrada livre.	Pilotos homens 55 a 75 anos	RSVX
15	VXF Especial	Motos Especiais até 150cc 2T, ou 250cc 4T	Pilotos mulheres 13 a 55 anos	RSVX
MOTOS NACIONAIS				
16	JUNIOR NACIONAL	Motos nacionais 4T com até 250cc. Motor, Quadro e Suspensão, do mesmo modelo e fabricante. O “cilindro” do motor é livre, com limite de 2% (255cc) .	Pilotos homens 11 a 15 anos e mulheres 11 a 17 anos	RSVX
17	NACIONAL FORÇA LIVRE	Obrigatório o uso de motocicleta de fabricação nacional, exceto os modelos (KTM motocross/enduro, Kawasaki motocross/enduro). Pode ser usado chassi, motor e suspensão de qualquer modelo nacional, inclusive com intercambio de peças. Podem ser feitas alterações no chassi, motor e suspensão.	Pilotos homens e mulheres 14 a 55 anos	RSVX
18	NACIONAL PRÓ	Motos nacionais 4T com até 300 cc. Motor, Quadro e Suspensão, do mesmo modelo e fabricante. O “cilindro” do motor é livre, com limite de 2% (306cc).	Pilotos homens e mulheres 15 a 55 anos	RSVX
19	INTERMEDIÁRIA NACIONAL	Motos nacionais 4T Quadro e Suspensão, do mesmo modelo e fabricante. O “cilindro” do motor é livre, com limite de 2% (306cc).	Pilotos homens e mulheres 14 a 34 anos	RSVX
20	VX3 Nacional	Cfe. Nacional Intermediaria Livre, ou Nacional Força Livre.	Pilotos homens 35 a 55 anos mulheres 14 a 55 anos	RSVX
21	VX4 Nacional	Cfe. Nacional Intermediaria Livre, ou Nacional Força Livre.	Pilotos homens 40 a 65 anos	RSVX

22	VX45 Nacional	Cfe. Nacional Intermediaria Livre, ou Nacional Força Livre.	Pilotos homens de 45 a 70 anos	RSVX
23	VX50 Nacional	Cfe. Nacional Intermediaria Livre, ou Nacional Força Livre.	Pilotos homens de 50 a 75 anos	RSVX
24	VX55 Nacional	Cfe. Nacional Intermediaria Livre, ou Nacional Força Livre.	Pilotos homens de 55 a 75 anos	RSVX
25	VXF. Nacional	Motos nacionais 4T com até 300 cc. Motor, Quadro e Suspensão, do mesmo modelo e fabricante. O “cilindro” do motor é livre, com limite de 2% (306cc).	Pilotos mulheres 14 a 34 anos.	RSVX

3.2 CRITÉRIO para IDADE do PILOTO

Para determinação da idade em qualquer uma das classes previstas no Artigo 3º acima, o piloto deverá ter a idade mínima ou máxima **COMPLETA**, deverá o piloto ter completado a idade necessária no dia da sua primeira participação no Campeonato em questão.

& ÚNICO: Sobre a idade máxima, o piloto ao estar apto, com sua idade mínima de entrada, automaticamente poderá completar a Classe do campeonato no ano em questão, mesmo que atinja idade superior. Havendo ainda a possibilidade de participação em uma outra classe ao completar a idade mínima solicitada para o seu acesso.

3.3 IDENTIDADE do PILOTO

Será obrigatório apresentação de documento de identidade pelo piloto quando da sua inscrição em qualquer prova campeonato no ano corrente.

& ÚNICO: Todo piloto é o responsável pela sua adequação a idade mínima exigida, ao verificar caso de má fé neste sentido, automaticamente o piloto em questão será excluído de qualquer resultado obtido, podendo o mesmo ainda sofrer outras penalizações, conforme código disciplinar.

3.4 DESCONTINUIDADE de CLASSE

Quando verificar-se um número inferior a **8 (oito) inscrições na média** das duas primeiras etapas realizadas em qualquer das classes supracitadas, estas poderão ser extintas do campeonato, cancelando prêmios e troféus a qualquer tempo.

3.5 CLASSES ADICIONAIS

Este regulamento deverá ser cumprido por qualquer outra prova, Copa ou Campeonato autorizado pela Federação Gaúcha, sendo permitido que estes organizem mais 5 classes adicionais, mas não substitutas.

3.6 QUANTIDADE de MOTOS por CLASSE

Será permitido no máximo 2 (duas) motocicletas para cada piloto por classe para uso durante os treinos. A troca deve ser feita dentro do parque fechado.

3.7 QUALIFICAÇÃO TÉCNICA dos PILOTOS

Para a qualificação dos pilotos serão considerados os resultados nos campeonatos estaduais e/ou brasileiro do Velocross e Motocross no **ano de 2025**, cfe. tabela de Qualificação abaixo e devidamente será aplicada para o Campeonato Gaúcho de Velocross 2026.

A Direção de Prova, poderá indicar pilotos para subirem de Classe, conforme **índice técnico de tempo**, caso não haja uma referência de histórico do referido piloto, isto nas Classes Intermediárias.

3.8 Tabela para as classes em 2026, em que pilotos não andam, conforme posição no campeonato do ano anterior.

Categorias 2025	Não anda na: Intermediária Nac. 2026	Não anda na: Intermediária vx2 2026	Não anda na: Intermediária vx1 2026
Intermediária Nacional/250	P1		
Nacional 250 PRÓ	P1,2,3	P1,2	P1
Nacional Força Livre	P1,2,3	P1,2	
Intermediária vx2	P1,2,3	P1	
Intermediária vx1	P1,2,3		P 1
Vx1	P1,2,3,4,5	P1,2,3	P1,2,3
Vx2	P1,2,3,4,5	P1,2,3	P1,2,3
Vx3	P1,2,3	P1,2,3	P1,2,3
Vx4	P1,2,3	P1,2,3	P1,2,3

4 REGULAMENTO TÉCNICO

4.1 Especificações técnicas válidas para todas as classes:

- Entende-se como item **“original”** quando as dimensões e forma são as mesmas das adotadas pelo fabricante da motocicleta.
- Quando o item é considerado **“livre”** permite-se o uso de componentes de qualquer dimensão, forma ou origem nacional ou importado.
- O controle de ruído dos motores será feito com o microfone colocado a 50 cm da saída do escape a um ângulo de 45º, medido do centro e a pelo menos 20 cm do chão tendo como limites 110 dB (A) medido com a rotação do motor em 5000 rpm
- O escapamento deverá alcançar distância mínima a 10 cm do eixo traseiro e não ultrapassar a roda traseira. Obrigatório uso de abafador. Não é permitido escapes com saídas abaixo do eixo da balança.

- e) **Para as classes com limite de cilindrada a tolerância é 2% (Dois por cento)**
- f) O cálculo da cilindrada será feito com o uso da seguinte fórmula: $\text{Cilindrada (cm}^3\text{)} = 3,1416 \times \text{diâmetro do cilindro ao quadrado} \times \text{curso} / 4000$. Todas as medidas serão em mm. Todas as medições serão feitas com uso de paquímetro digital com precisão mínima de 0,05 mm. As medidas serão arredondadas, usando o critério de maior que 0,05 mm assumir decimal superior e igual ou menor que 0,05 assumir decimal menor. Exemplo: medido 66,37 mm, assumir 66,40 mm. Medido 66,34 mm assumir 66,30 mm. **O resultado será considerado uma casa após a vírgula (decimais). Exemplo: $3,1416 \times 69 \times 69 \times 68,2 / 4000 = 255,01$ assumir 255,0 cm³.**
- g) Permitido alterar ou substituir guidão, para-lamas, carenagens, pedais, assento, coroa, pinhão, corrente, manetes.
- h) Obrigatórias pedaleiras do tipo retrátil, com um dispositivo que as faça retornar automaticamente para a posição normal. Pedaleiras podem ser reposicionadas, mas devem estar colocadas adiante da roda traseira.
- i) Obrigatória retirada de farol, piscas dianteiro/traseiro, espelhos retrovisores, cavalete central e lateral, pedaleiras traseiras (garupa), lanterna traseira, velocímetro, buzina;
- j) É obrigatório o uso de botão ou chave corta corrente, do tipo original onde o botão volta automaticamente a sua posição (modelo cross ou similar) e o mesmo tem que obrigatoriamente ser alcançado com o dedo polegar;
- k) Obrigatório o punho do acelerador se fechar automaticamente ao ser solto, e necessariamente as manoplas deverão revestir as extremidades do guidão;
- l) Obrigatório que os manetes tenham uma esfera sólida de no mínimo 18 mm de diâmetro na sua extremidade;
- m) É obrigatório o uso de protetor de pinhão para todas as categorias, com construção adequada para seu fim de proteção.
- n) Toda motocicleta deverá ser documentada. São aceitos o Certificado de Registro, Licenciamento, Nota Fiscal com a numeração do motor e ou chassi. A direção de prova indeferirá a inscrição de qualquer piloto que apresente a motocicleta em desacordo com essa determinação.
- o) Combustível “livre” salvo regulamento específico de alguma classe.

4.2 **Intermediária/ Nacional, PRÓ/VXF Nacional PRÓ.**

- a) *Permitido para motocicletas de fabricação nacional 4T, com até 300cc, carburada ou injetada com tolerância máxima de cilindrada em 2% (306cc).*
- b) **Motor, Quadro e Suspensão, do mesmo modelo e fabricante.**
- c) **O CILINDRO E OS BLOCOS PODEM SER DOS MODELOS BILLET**, nas suas demais partes externas deve permanecer com as características originais do fabricante em uso.
- d) Suspensão dianteira na parte **externa** deve permanecer “**original**” do modelo, podendo acrescentar ou modificar partes, mas não substituir.
- e) Permitido acrescentar radiador de óleo.
- f) O chassi permanece **conforme homologado pelo fabricante do referido modelo**, sem qualquer alteração em sua geometria. Excepcionalmente permitido retirar acessórios não utilizados em pista, alterar partes desde que não prejudique a sua estrutura ou geometria.

- g) Demais itens não mencionados são “livres”, mas deverão cumprir o Art.4.1.

4.3 Nacional Força Livre

- a) Obrigatório o uso de motocicletas de fabricação nacionais, exceto os seguintes modelos
(KTM motocross/enduro, Kawasaki motocross/enduro)
- b) Podem ser usados chassi, motor e suspensões de qualquer modelo nacional exceto os mencionados no artigo 4.3.a, inclusive com intercambio de peças. Podem ser feitas alterações no chassi, motor e suspensões.
- c) Motores 4T ou 2T de qualquer cilindrada, carburado ou injetado. Partes externas podem ser modificadas, substituídas desde que por componentes nacionais.
- d) Demais itens não mencionados são “livres”, mas deverão cumprir o Art.4.1.

4.4 50cc

- 1. Para motos até 50cc 2T e motos até 110cc 4T, monomarca (Sem Cambio).
- 2. Rodas com no máximo 12 polegadas traseira e 14 polegadas na dianteira.
- 3. Chassis, devem permanecer originais de cada modelo.
- 4. O abafador deverá ter diâmetro máximo de saída de 22 mm.
- 5. Demais itens não mencionados são “livres”, mas deverão cumprir o Art.4.1.

4.5 Demais classes

Conforme Art. 3 e Art.4.1. deste regulamento.

5 Identificação de Pilotos e Motocicletas

- 1. As motocicletas, tanto nos treinos oficiais como nas provas, deverão possuir o numeral de identificação em três espaços distintos: um na dianteira e um em cada lateral (direita e esquerda) chamados “number plates”;
- 2. Todos os pilotos devem ter o numeral na parte dorsal de sua camisa ou colete em tonalidades contrastantes para fácil visibilidade e leitura. A falta do número dorsal nos treinos cronometrados e provas acarretará em uma penalização de **20 Segundos** ao piloto.
- 3. Numeral da vestimenta em desacordo com o da motocicleta, ou vice-versa, acarretará em penalização de tempo de prova em **20 Segundos**. Numeral da vestimenta divergente com o da motocicleta, ou vice-versa, acarretará em penalização de tempo de prova em **20 Segundos**. Numeral (**PLATE**) em desacordo com a tabela de fundo e cores, **cfe. Artigo 7º abaixo**, também acarretará em penalização de **20” segundos**, para os treinos cronometrados e ou prova.

§ÚNICO: Após a sua inscrição e definição do respectivo numeral, fica o piloto obrigado a permanecer com esta numeração durante a prova, e qualquer troca de motocicleta deve manter esta mesma numeração, sob pena de penalização em **20 Segundos**.

- 4. Os pilotos que não possuírem número reservado na CBM ou Federação de Origem, deverão escolher o numeral que ainda esteja disponível. O numeral 1 (um) será reservado ao campeão do último ano da respectiva classe.

5. Dimensões mínimas dos numerais dianteiros e laterais (number plates)

Altura mínima da placa: 235 mm

Largura mínima da placa: 285 mm

Altura mínima do número: 170 mm

Largura mínima do número: 80 mm

Largura mínima de traço: 28 mm

Espaço mínimo entre números: 15 mm

Espaço mínimo entre números e fundo: 15 mm

6. Dimensões dos numerais na camisa ou colete

Altura mínima: 200 mm

Largura mínima: 80 mm

Largura mínima de traço: 28 mm

Espaço mínimo entre numerais: 15 mm

Espaço mínimo entre numerais e fundo: 10 mm

7. COR para números e fundo

Classe	Cor do Fundo	Cor do Número
Classe	Cor do Fundo	Cor do Número
Todas as classes Nacionais, e as classes: 65, Junior, Vx1, Vx3, Vx4, Vx45, Vx50	Branco	Preto
Vx2 JUNIOR	Azul	Branco
VX2	Preto	Branco
VXF Nacional e Especial	ROSA	Branco
OBS: Numeral em desacordo com o previsto acima, aplicação de penalização em 20" nos tempos do Cronometrado ou Prova. Os pilotos oriundos de uma classe inferior (65-Junior-Vx2 Junior), ao disputarem em uma classe superior, permanecem com sua numeração e fundo padrão de origem, e não serão penalizados.		

6 PISTAS

1. As provas serão realizadas em pistas vistoriadas pela comissão técnica da Federação e deverão obedecer aos requisitos mínimos exigidos.
2. As pistas deverão disponibilizar local para cronometragem, com cobertura para proteção contra chuva e vento, dotada de 3 (três) tomadas elétricas, mesa e cadeiras frontais à pista para 4 pessoas e em local que coincida com a linha de chegada.
3. A pista deverá ter largura mínima de 06 metros nas partes de menor velocidade e de 08 metros nas partes de maior velocidade com extensão mínima 950 metros; deverá permitir que o público tenha acesso a áreas que possam ter visibilidade de pelo menos 40% do percurso da pista. Deve-se respeitar distância mínima

de 3 metros em cada lado do percurso e de obstáculos que ofereçam risco. Se esta distância não puder ser respeitada por causa do limite de espaço, fardos de feno, pneus, ou outro material eficiente na absorção de choques devem cobrir todos os obstáculos.

Os bumpings devem ser feitos de faixas plásticas (cordas são proibidas) e as estacas de madeira leve ou material flexível plástico, sendo altura máxima de 500 mm e mínima 200 mm acima do solo.

4. Se necessário a pista deve ser irrigada apropriadamente, em tempo hábil antes dos treinos, baterias e provas. Deve ser providenciado pelo organizador, local para estacionamento e acesso à pista de veículo para irrigação. Será dispensado deste requisito pistas que tenham irrigação fixa da pista.
5. O Box deve estar situado em local com acesso livre para trânsito de motos, veículos de transporte e pedestres em qualquer condição climática.
6. Um quadro de avisos para notas oficiais deve ser colocado em lugar visível entre os boxes e o corredor de acesso à pista.
7. Sempre que possível deverá estar disponível junto aos boxes uma pista de testes.
8. Deverá ser reservada uma área denominada “Pit Stop”, destinada exclusivamente à realização de reparos durante a prova ou treinos, com entradas e saídas específicas para as motos, devidamente sinalizadas, de forma a garantir condições adequadas de segurança.

O acesso às vias de entrada e saída dessa área é exclusivo para as motos. É expressamente proibido que mecânicos, chefes de equipe ou qualquer outro membro da equipe permaneçam ou transitem fora dos locais demarcados do Pit Stop, especialmente nas vias de **entrada e saída** das motos ou pista.

O descumprimento desta regra acarretará advertência verbal à equipe, pelos comissários ou pela direção de prova. Em caso de reincidência, será imposta uma penalização de 20 (vinte) segundos ao tempo final do piloto da respectiva equipe.

9. O local do evento deve ter um local reservado para estacionamento da ambulância com fácil acesso à pista e saída garantida do local do evento.
10. Área de camping deve ter pontos de água, tomadas elétricas, banheiros e chuveiros.

7 DURAÇÃO das PROVAS

1. E-Bikes A e B: 05 min + 2 voltas
2. 50cc: 08 min +2 voltas
3. 65, VXF Nacional: **12** min + 2 voltas
4. Júnior, Junior Nacional, Nac. 300cc, VX4, VX50, VX 55 Nacionais e Especiais, VXF Especial, VX2/VX1 Intermediária: **12** min + 2 voltas.
5. VX3 Nacional e Especial, Nacional Intermediária Livre e Nacional PRÓ, VX2 Junior: **15** min + 2 voltas.
6. VX1 e VX2, VX ELITE: **16** min + 2 voltas (Caso a **VX2 Junior, e ou VX2 Intermediária**, seja disputada em conjunto com a VX2, o tempo de prova será reduzido para **15 min + 2 voltas**)
7. A Federação ou organizador poderá reduzir os tempos de prova por motivos de força maior ou quando são reunidas classes.

8 TREINOS e PROVAS

1. **Não será permitido treinar na pista em que for realizada a prova nos 05 dias que antecedem a data de realização do evento oficial.**
2. Será organizada no mínimo uma sessão de treinos livres para cada uma das classes. Os Treinos Livres poderão contar com mais de uma classe, limitado à 30 participantes simultaneamente na pista.
3. Os horários dos treinos e provas serão informados prévio ao início do evento.
4. Somente 2 pessoas credenciadas por piloto podem permanecer no pit stop. Poderá a Federação Organizadora, credenciar a seu critério mais pessoas para este acesso.
5. Durante os treinos, warm up e provas, cada piloto poderá utilizar somente as motocicletas examinadas e aprovadas na vistoria técnica.
6. Em caso de o traçado ser alterado durante o curso do evento, todos os pilotos terão a possibilidade de dar no mínimo 1 (uma) volta de reconhecimento do novo traçado.
7. A cronometragem que decidirá a ordem de entrada na pista dos pilotos para a largada, poderá ser realizada em treino cronometrado no sábado ou warm-up no domingo, de acordo com a escolha de cada Federação organizadora, em caso de empate no tempo cronometrado, o piloto que tiver obtido por primeiro terá preferência. Em não havendo nenhuma destas possibilidades, a ordem de entrada será feita pela classificação do campeonato.
8. Poderá ser autorizado um tempo durante o warm up para treinos de largada. O procedimento será explicado pelo diretor de prova no parque fechado.
9. Para que o tempo cronometrado do piloto possa ser considerado válido, este deverá completar no mínimo, 1 (uma) volta completa.
10. Serão permitidos, no máximo, 30 (Trinta) pilotos para largar em cada classe. Este número máximo de pilotos poderá ser reduzido levando em conta a segurança dos pilotos e as condições da pista.
11. Somente obterá classificação o piloto que percorrer no mínimo **50% (cinquenta por cento)** mais uma do total de voltas realizadas pelo vencedor.
12. Se a competição (bateria classificatória ou prova) for suspensa antes de ter sido completada 50% do tempo previsto para a classe, a competição será reiniciada e a posição de largada será a mesma da largada anterior.
13. Se a competição for suspensa num estágio posterior aos 50% do tempo previsto para a classe, os resultados finais serão os decorrentes da volta anterior à suspensão.
14. Se por motivos de força maior a competição não for reiniciada, e tiver acontecido menos de 50% do tempo previsto para a classe, esta será anulada.
15. O Diretor de Prova poderá juntar duas ou mais categorias com número abaixo do mínimo de inscritos. A Classificação deverá ser feita separadamente.
16. Havendo baterias classificatórias com cronometragem eletrônica, a formação do *grid* da prova final será feita pelos melhores tempos realizados nas baterias classificatórias.
17. **Havendo baterias classificatórias sem cronometragem eletrônica, a formação do grid da prova final será feita pela classificação final das baterias classificatórias e usado como critério de desempate o menor tempo total de conclusão.**
18. Em caso de mudança de horário de treinos e provas por força maior, a organização deverá comunicar imediatamente pelos meios disponíveis, pilotos, chefes de equipe e ao público.

19. Se no decorrer de uma prova, uma motocicleta apresentar problemas que constituam perigo ao piloto ou seus concorrentes, sua permanência na prova será avaliada pelo diretor de prova.
20. Qualquer assistência externa ao piloto fora do pit stop é proibida durante treinos, warm up e a prova, exceto quando efetuado pelo organizador para garantir a segurança.
21. O abastecimento de combustível somente poderá ser executado nos boxes, na área de pit-stop ou parque fechado, sempre com a motocicleta desligada.
22. Tomar atalhos no percurso será penalizado com aumento em **20 segundos** no tempo de prova, isso se o diretor de provas ou comissário, avaliarem que o piloto obteve vantagem.
23. Ultrapassar sob bandeira amarela será penalizado com aumento em **20 segundos** no tempo de prova. **Se o piloto que ultrapassar sob bandeira amarela devolver imediatamente a posição não haverá punições.**

9 LARGADA

1. Mediante sinalização do Diretor de Prova, os pilotos deverão um a um, deixar a zona de espera, para alinhamento no Gate de largada. O mecânico e chefe de equipe deverão se dirigir ao pit stop.
2. A ordem de entrada para tomar posição no Gate se estabelecerá pelo resultado de treino ou warm up cronometrado de acordo ao item 8.7.
3. Após o piloto tomar sua posição no Gate de largada, ele não poderá mudar de posição, voltar à zona de espera ou receber assistência antes da largada.
4. Uma vez que todos os pilotos estejam posicionados no Gate, momento a partir do qual os pilotos estão sob seu controle, o diretor de prova levantará uma bandeira verde, os motores serão ligados, levantará a placa de "15 segundos", em seguida a placa de "5 segundos" e o Gate irá desarmar em até 10 (dez) segundos depois de mostrada a placa de "5 segundos".
5. Se o piloto tiver um problema mecânico no Gate, após agitada a bandeira verde, ele deverá aguardar em sua posição para ser assistido após a largada.
6. A Federação Organizadora irá designar uma pessoa para controlar o momento de liberação do Gate de largada.
7. **A área em frente ao Gate de largada**, será preparada para dar condições tão iguais quanto possíveis para todos os pilotos, sendo proibido a intervenção de pilotos ou mecânicos nesta área. O Piloto somente poderá fazer tratamento da área **antes do GATE**, no momento da sua prova e nunca fazendo uso de nenhuma ferramenta. Em nenhum outro momento isto será permitido, sob pena de **penalização 20"**, ou até mesmo desclassificação.
8. Somente pessoas da Confederação, Federação e fotógrafos, serão autorizados a permanecer nesta área, sempre sob plena condição de segurança.
9. Em caso de cancelamento da largada a bandeira vermelha será agitada e os pilotos deverão retornar para o Gate aguardando novo procedimento de largada.
10. O Diretor de Prova pode excluir um ou mais pilotos de participarem da nova largada, no caso de serem julgados culpados pela paralisação da prova. **Piloto que receber atendimento médico na paralisação de uma largada, por exemplo, não participa da relargada.**

10 SEGURANÇA

1. A segurança dos pilotos e espectadores deve ser prioridade máxima dos Organizadores.

- Os critérios de construção das pistas e de realização dos treinos e provas previstos neste regulamento devem ser rigorosamente obedecidos.
- Todas as áreas ao redor da pista, onde a permanência de pessoas é permitida, devem ser protegidas por cerca, portões ou outra forma que impeça a entrada de pessoas não autorizadas.
- O evento deverá ter mão de obra de seguranças a disposição. É proibido o uso de cães de guarda.
- O silêncio nos boxes deve ser respeitado entre **23h00min e 06h30min horas**, começando na noite anterior ao início do evento.
- Deverá sempre existir uma ambulância no evento e profissionais da saúde para o primeiro atendimento.

11 SINALIZAÇÃO

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

Bandeira:	Significado:
Vermelha agitada	Parada Imediata; Obrigatória para todos
Preta	Piloto indicado deve parar no Pit Stop
Preta com Placa de 20" + numeral do piloto, ou direcionada ao piloto	Piloto indicado está recebendo uma penalização de tempo em 20" e permanece na disputa da prova, está comunicação poderá ser feita via TV do Pit Stop , cabendo a equipe comunicar o piloto.
Amarela fixa	Perigo, pilotar com segurança;
Amarela agitada	Perigo imediato. Devagar, não ultrapassar, preparar para parar, se necessário.
Azul agitada	Atenção; Facilitar a ultrapassagem
Branca com cruz vermelha	Atenção; Pessoas ou veículo de serviço médico na pista Diminuir velocidade e não ultrapassar

- As pessoas que cumprirem a função de sinalizadores devem ser treinadas pelo organizador da prova e ter idade mínima de **16 (dezesseis) anos**.
- Um suficiente número de zonas de sinalização, distintamente marcadas, visíveis, seguras aos sinalizadores, devem ser providenciados para que as indicações necessárias possam ser dadas por bandeiras aos pilotos durante a corrida.
- Quando da ocorrência de acidentes durante treinos e provas, em áreas não visíveis para os pilotos, os sinalizadores devem indicar o ponto de passagem obrigatório para os mesmos, postando-se em frente ao acidente em clara atitude de proteção aos pilotos acidentados.

12 INSCRIÇÕES

1. Poderão ser feitas com desconto na Federação Organizadora, através de seu site oficial, ou site indicado, até as **18.00hs (dezoito horas)** da quinta-feira que antecede a prova. Somente terão validade quando o pagamento for identificado pelo sistema utilizado pela Federação Organizadora.
2. Após isto, inscrições somente no local da prova, já com seu valor devidamente alterado.
3. Os pilotos inscritos, deverão apresentar toda documentação necessária, carteira de identidade, **atestado médico**, termo de cessão de uso de imagem e termo de responsabilidade para menores de 18 [dezoito] anos, quando da sua primeira participação no Campeonato de 2026.
4. **Não serão devolvidos valores de inscrições: por transferência do evento ou por desistência de qualquer causa. Somente será devolvido a inscrição em caso de prova cancelada.**
5. **Ao assinar a Ficha de Inscrição, o piloto ou seu responsável, declara ser conhecedor do presente Regulamento, o qual se compromete a cumprir e respeitar.**
6. **Atos ou ações cometidas pelo piloto ou membros de sua equipe, serão de total responsabilidade do respectivo piloto inscrito, e estarão sujeitos ao presente regulamento como previsto no Código Disciplinar.**

13 VISTORIA TÉCNICA

1. As vistorias serão basicamente de itens de segurança da motocicleta ou piloto, sobre a parte do Regulamento Técnico, é de total responsabilidade do piloto ou equipe conforme o que prevê o regulamento.
2. Serão feitas obrigatoriamente dentro dos horários divulgados pelo Organizador.
3. As motocicletas com o selo de vistoria **não adquirem imunidade** ao regulamento, permanecendo sujeitas a protestos ou verificação técnica a qualquer tempo.

14 PONTUAÇÃO, BÔNUS, DESCARTE e CLASSIFICAÇÃO FINAL :

1. A pontuação atribuída às respectivas classificações nas etapas segue tabela abaixo:

1° Lugar – 25 pontos	6° Lugar – 15 pontos	11° Lugar – 10 pontos	16º Lugar – 05 pontos
2° Lugar – 22 pontos	7° Lugar – 14 pontos	12°Lugar – 09 pontos	17º Lugar – 04 pontos
3° Lugar – 20 pontos	8° Lugar – 13 pontos	13° Lugar – 08 pontos	18º Lugar – 03 pontos
4° Lugar – 18 pontos	9° Lugar – 12 pontos	14° Lugar – 07 pontos	19º Lugar – 02 pontos
5° Lugar – 16 pontos	10° Lugar – 11 pontos	15° Lugar – 06 pontos	20º Lugar – 01 ponto

2. **A pontuação bônus por participação é atribuída às etapas cfe. Tabela abaixo:**

Etapa 1ª	Etapa 2ª	Etapa 3ª	Etapa 4ª	Etapa 5ª	Etapa 6ª	Etapa 6ª
1 ponto	2 pontos	3 pontos	4 pontos	5 pontos	6 pontos	7 pontos

2.1 A Pontuação bônus, da tabela acima, será atribuída sequencialmente aos pilotos pela sua frequência ao Campeonato. Para aqueles pilotos que forem chegando ou aderindo ao Campeonato, os bônus serão atribuídos pelo valor correspondente a sua etapa de acesso, ou

sequência. **EX: um piloto entra na 4ª etapa, ele vai ter o bônus de “1 ponto” e assim consecutivamente, nas etapas seguintes.** Desta forma os pilotos que frequentam o Campeonato do início ao fim serão privilegiados.

3. O descarte será sempre do pior resultado que o piloto possa ter obtido, sendo de prova participada ou não, e os pontos bônus **não** fazem parte do resultado a ser descartado. O **BÔNUS, não será descartado**, pois é um mérito do piloto por sua frequência ao Campeonato.
4. **O descarte da última etapa, só será permitido se o piloto tiver participado no mínimo de um treino.**
5. A pontuação e classificação final de cada piloto se obterá somando os pontos das classificações com os pontos de bônus deduzido o descarte.
6. Será considerado piloto “participante” quando participar do **warm up** ou na ausência deste do treino que antecedeu a prova.
7. Os pontos de bônus **só serão atribuídos ao piloto “participante” na etapa**, mesmo que este piloto não participe efetivamente da prova.
8. Todo piloto que sofrer desclassificação técnica ou desportiva, perderá os pontos da prova em questão e o bônus correspondente.
9. O critério de desempate para o Campeonato é: **o maior número de vitórias em baterias no Campeonato, seguido pela melhor colocação na última etapa.**
10. **O resultado descartado não será utilizado para o critério de desempate.**

15 PROTESTOS e PENALIZAÇÕES

1. Os protestos e penalizações serão aplicados em conformidade com o código Brasileiro de Justiça Desportiva e Disciplinar da CBM e as devidas regras previstas neste regulamento.
2. Os protestos contra pilotos, motocicletas, atitudes antidesportiva deverão ser apresentadas **até 20 minutos após a bandeirada de chegada do vencedor da prova.**
3. Reclamações contra resultado da prova deverão ser apresentadas até **20 minutos seguintes** a divulgação dos resultados.
4. Todos os protestos devem ser feitos por escrito, pelo piloto ou chefe de equipe, entregues ao Diretor de Prova, específicos por item e acompanhados por uma taxa de **R\$ 2.000,00 (Dois Mil Reais).**
5. **Protestos de natureza técnica** é de responsabilidade do piloto providenciar pessoa que faça o serviço necessário para disponibilizar a **verificação técnica por profissional designado pelo diretor de prova.**
6. **No caso de um protesto técnico, ter a sua devida procedência, o valor do protesto (R\$ 2.000,00),** será devolvido **100%** para o devido reclamante, e se for indeferido **50%** para o piloto cuja motocicleta for a protestada e **50%** para a CBM/Federação Organizadora.
7. Os pilotos cujas motocicletas estiverem **em desacordo** com as especificações técnicas ou **não permitirem a verificação** do item protestado, serão desclassificados automaticamente da bateria que participaram e da bateria subsequente do Campeonato, sem prejuízo de outras sanções mais graves, previstas na legislação vigente.

8. Os cinco primeiros colocados da prova deverão manter a disposição da direção da prova, suas motocicletas, em **até 20 (vinte) minutos** após a divulgação dos resultados oficiais em local designado pela Organização.
9. **Os protestos de natureza desportiva**, serão avaliados pelo Júri da Prova. No caso de **procedência**, **50%** do valor será devolvido ao reclamante, e os outros **50%**, **será da CBM/Federação para os custos do Júri de Prova. Caso julgado improcedente, 100% do respectivo valor, reverterá a favor da CBM/Federação** para custos do júri de Prova.
10. Os protestos contra decisões das Autoridades da Prova e demais órgãos da Federação Organizadora, seguem o que está previsto no Regulamento Disciplinar Desportivo da CBM.

16 PRÊMIOS/AJUDA de CUSTO/DIREITO de IMAGEM

1. Os cinco primeiros colocados de cada prova serão premiados com troféus e deverão comparecer ao pódio com vestimenta do piloto ou que identifique sua equipe.
2. Em havendo ajuda de custo por etapa, esta será dada somente aquelas classes em que houver mais de 5 participantes.
3. O piloto que não se apresentar ao pódio não terá direito a premiação e ajuda de custo, não serão aceitos representantes, salvo no caso de queda ou atendimento médico.
4. O valor da ajuda de custo pecuniária, poderá variar de uma etapa para outra ou até não existir. Deverá estar afixado no quadro de avisos ou na secretaria de cada prova, sob responsabilidade da Federação Organizadora local.
5. As ajudas de custo serão pagas no dia da prova, em moeda corrente brasileira, na secretaria de prova, aos pilotos ou seus representantes legais quando menores, devidamente documentados. Caso haja protesto, serão entregues após julgamento, podendo ser a posterior.
6. Cada federação poderá oferecer uma premiação de final de ano a seus pilotos, ficando isto a seu critério e disponibilidade.
7. Entrevistas poderão ser requeridas pela Federação Organizadora logo após a premiação, sendo OBRIGATÓRIA a presença desses pilotos convocados.
8. Declaram cientes os pilotos, equipes, patrocinadores e público que a FGM e CBM estão autorizados de gratuitamente exibirem em todo o território nacional e fora deste, imagens, veiculação em mídia, folhetos, encartes, anúncios, cartazes, ou outra forma de divulgação referente aos eventos que sejam organizados por estas entidades.

17 DIREITOS do PILOTO

1. O não cumprimento deste regulamento pelo organizador da prova e a própria Federação, dará direito ao piloto de protocolar por escrito sua reclamação. Não é permitida manifestação pública antes de haver reclamação oficial à Federação.
2. Compete à Federação dar resposta **em até 30 (trinta) dias** quanto a requerimento de contestação contra a entidade.

3. No caso de inconformidade com a sentença proferida pelo TJD poderá o reclamante impetrar recurso junto ao STJD da CBM.

18 DEVERES do PILOTO

1. Ser conhecedor que somente poderá estar filiado a uma única Federação.
2. **Que não poderá participar de prova não autorizada pela sua Federação Estadual.**
3. Obrigatoriamente realizar ao menos um treino para estar apto a participar de provas.
4. Devolver no parque de vistoria o *transponder* fixado em sua motocicleta, sendo de sua responsabilidade zelar pela conservação do equipamento. Em caso de perda ou dano decorrente do mau uso, o piloto será responsabilizado pelo ressarcimento do equipamento na forma de pagamento no valor de mercado ou multa ficando impedido de competir até a quitação.
5. Obrigatoriamente usar capacete homologado pela legislação brasileira, luvas, óculos de proteção ou viseiras, calçado adequado (bota), calça comprida, camisa de manga longa.
6. Conhecer o presente regulamento e respeitar as disposições constantes do Código Brasileiro de Justiça e Disciplina Desportiva.
7. Dar passagem aos concorrentes que estiverem em condições de fazê-la, mantendo o mais alto espírito esportivo, antes, durante e depois das competições;
8. Caso abandonar a prova, deverá retirar a motocicleta da pista e deixá-la em lugar que não constitua perigo para outros participantes.
9. Utilizar capacete mesmo quando não pilotando em treinos e provas.
10. Respeitar o tráfego com as motos dentro das áreas autorizadas e sinalizadas. É absolutamente proibido trafegar em sentido contrário da pista, sob pena de exclusão da prova (exceto com autorização do diretor da prova).
11. Não consumir bebidas alcoólicas ou fazer uso de drogas, dentro dos horários oficiais do evento. A Federação poderá adotar a qualquer momento o uso de dispositivos para verificação de *doping*.
12. Não praticar atos de indisciplina, vias de fato, ofender moralmente, gestos de provocação, atitudes de menosprezo para com pilotos adversários, desrespeito a autoridades constituídas da prova, entidades e associações ligadas ao motociclismo, inclusive aquelas feitas nas redes sociais.
13. Ter conhecimento que o desrespeito a estes deveres, causarão desclassificação imediata da prova e suspensão da etapa seguinte, podendo chegar até suspensão por 720 dias de qualquer evento organizado ou homologado pelas Federações.
14. Todo piloto ao chegar ao local de competição poderá escolher o seu espaço de box, desde que autorizado pelo Organizador local, ou Federação local, **não sendo permitido a chamada reserva de espaço antecipada**, pois isto acarreta dificuldades aos organizadores.

19 MEIO AMBIENTE.

1. Todas as áreas do evento deverão ser providas de recipientes adequados para coleta seletiva de lixo, recicláveis e não recicláveis, a fim de impedir a depredação e o mau uso do local do evento.

2. Cabe ao piloto e chefe de equipe, no que tange aos produtos manuseados e dispostos por estes, serem responsabilizados pela coleta seletiva do lixo gerado.

20 COMBATE A INCÊNDIO

1. Deve estar disponibilizado serviço de combate a incêndio nos boxes, entrada da pista, e em pontos estratégicos no local do evento.
2. Recomenda-se o uso de DTE ou BCF
3. Um plano de combate a incêndio deve ser pré-elaborado entre os organizadores e o chefe local do corpo de bombeiros.

21 SEGURO

1. A Federação Organizadora, Moto Clubes, promotores, patrocinadores e organizadores não se responsabilizam por nenhum dano ou prejuízo que possa ocorrer ao piloto e/ou motocicleta durante as competições, nem por danos ocasionados pelo piloto a terceiros ou coisas, nem pelo descumprimento das leis vigentes do país, cabendo ao piloto providenciar um seguro médico/hospitalar e contra terceiros de acordo com o código desportivo da CBM.
2. O competidor se abstém de qualquer manobra desleal aos demais pilotos e se compromete a manter um alto espírito desportivo, o máximo sentido de comunidade e respeito às propriedades alheias e a natureza.
3. As despesas decorrentes de internação hospitalar são de responsabilidade do piloto, não havendo nenhum vínculo financeiro com patrocinadores, promotores.

22 CÓDIGO DISCIPLINAR

O presente Código Disciplinar segue o estabelecido pelo Código Brasileiro Justiça Desportiva.

4.2 OFENSAS FÍSICAS

1. Praticar vias de fato

a) Contra pessoa vinculada à entidade ou associação por fato ligado ao motociclismo; *PENA: suspensão de trinta (30) a cento e oitenta (180) dias.*

b) Contra membro de órgão ou poder do Conselho Técnico Desportivo Nacional, de entidade e da Justiça

Desportiva por fato ligado ao motociclismo;

PENA: suspensão de um (01) a dois (02) anos e eliminação na reincidência.

c) Contra Diretor de Prova ou Auxiliar em função;

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

2. Para os efeitos do disposto no artigo 23.1.1.c, o Diretor de Prova e os auxiliares são considerados em função desde a escalação até o término do prazo fixado para a entrega dos documentos do evento na entidade.

4.3 OFENSAS MORAIS

1. Ofender moralmente pessoa vinculada à associação ou entidade, por fato ligado ao motociclismo; *PENA: suspensão de dez (10) a noventa (90) dias.*
2. Manifestar-se de forma desrespeitosa, ou ofensiva, contra membros do Conselho Técnico Desportivo Nacional (CTDN), do Conselho Regional de Desportos (CRD), dos poderes das entidades dirigentes e da Justiça Desportiva, ou ameaçá-los de mal injusto e grave;
PENA: suspensão de trinta (30) a cento e oitenta (180) dias.
3. Atribuir fato inverídico a membros ou dirigentes do Conselho Técnico Desportivo Nacional (CTDN), das entidades dirigentes e da Justiça Desportiva;
PENA: suspensão de sessenta (60) a cento e oitenta (180) dias.
4. Manifestar-se de forma desrespeitosa, ou ofensiva, contra a associação, membros dos seus poderes ou contra o Diretor de Prova, em razão de suas atribuições;
PENA: suspensão de trinta (30) a cento e vinte (120) dias.
5. Ofender moralmente o Diretor de Prova ou auxiliar em função;
PENA: suspensão de dois (02) a cinco (05) meses, quando o autor for atleta, ou de vinte (20) a sessenta (60) dias, quando forem outros os autores.

Parágrafo Único: Para os efeitos desta seção, aplica-se o disposto no artigo 23.1.2

6. A ação disciplinar relativa às infrações previstas na seção 23.2, deverá ser precedida de interpelação, quando o ato punível for veiculado pela imprensa, mídias sociais, rádio ou televisão.

4.4 INFRAÇÕES DOS ATLETAS

1. Proceder desleal ou inconvenientemente durante a competição; *PENA: suspensão de um (01) a dois (02) meses e multa.*
2. Reclamar, por gestos ou palavras, contra as decisões da Direção de Prova; *PENA: suspensão de um (01) a três (03) meses e multa.*
3. Desrespeitar, por gestos ou palavras, o Diretor de Prova ou seus auxiliares; *PENA: suspensão de um (01) a quatro (04) meses e multa.*
4. Praticar ato violento;
PENA: suspensão de um (01) a dois (02) meses e multa.

Parágrafo Único: Se deste ato resultar lesão ao adversário que o impossibilite de prosseguir no evento, a pena será de suspensão de dois (02) a seis (06) meses.

5. Praticar ato de hostilidade contra o adversário;
PENA: suspensão de um (01) a três meses ou multa.
6. Praticar vias de fato contra companheiro de equipe ou componente da equipe adversária; *PENA: suspensão de dois (02) a quatro (04) meses.*

Parágrafo Único: Se da infração resultar lesão corporal grave, a pena será de suspensão de sessenta (60) a cento e oitenta (180) dias.

7. Tentar impedir, por qualquer meio, o prosseguimento de um evento;
PENA: suspensão de cento e vinte (120) a trezentos e sessenta (360) dias.
8. Prática de rixa, conflito ou tumulto, durante o evento; *PENA: suspensão de dois (02) a quatro (04) meses.*
9. Assumir atitude contrária à disciplina ou a moral desportiva, em relação a componente de sua representação, representação adversária ou de espectador;
PENA: suspensão de um (01) a quatro (04) meses e multa.
10. É proibido dar ou transmitir instruções aos atletas dentro do percurso da pista ou em suas linhas limítrofes durante o evento, bem como adotar, nas áreas de competição, atitudes inconvenientes ou contrárias à disciplina ou à moral desportiva.

Caso fique constatado que tal atitude beneficiou diretamente o piloto no tempo ou posição na prova, poderá ser aplicada, além da penalidade prevista, uma sanção adicional de perda de tempo de 20 (vinte) segundos, posições ou desclassificação, a critério da direção e Júri da Prova.

EM CASO DE REINCIDÊNCIA: PENA – multa a ser definida pelo Júri da Prova ou suspensão de vinte (20) a sessenta (60) dias, sem prejuízo das penalidades adicionais mencionadas acima.

4.5 MULTAS

As multas terão o valor equivalente a 01 salário mínimo vigente, para a primeira aplicação e em caso de reincidência, o valor será o dobro da última multa aplicada.

23 HOMOLOGAÇÃO

O presente regulamento foi homologado por:

FGM - Federação Gaúcha De Motociclismo **CBM - Confederação Brasileira De Motociclismo**

Parágrafo Único: Os Casos Omissos a este regulamento serão julgados de acordo com os regulamentos da CBM (Confederação Brasileira de Motociclismo) e FIM (Federação Internacional de Motociclismo).