

**FEDERAÇÃO CATARINENSE DE MOTOCICLISMO
COMISSÃO DE VELOCROSS E MOTOCROSS DA FCM**

**REGULAMENTO DO CAMPEONATO
CATARINENSE DE VELOCROSS 2014**



FLORIANÓPOLIS – SC, MARÇO DE 2014

CAMPEONATO CATARINENSE DE VELOCROSS - EDIÇÃO 2014

R E G U L A M E N T O – TÉCNICO E DESPORTIVO

Art. 1º - A Federação Catarinense de Motociclismo – FCM, única Entidade por força de lei capacitada a dirigir, coordenar, planificar, autorizar e supervisionar as atividades motociclísticas no Estado de Santa Catarina, realizará a edição do Campeonato Catarinense de Velocross – 2014, para adequação ao regulamento nacional da modalidade, doravante chamado **CAMPEONATO CATARINENSE DE VELOCROSS**, de acordo com o Código Brasileiro de Justiça e Disciplina Desportiva, com os Códigos e Regulamentos da Confederação Brasileira de Motociclismo e com o presente regulamento específico.

Art. 2º - Pilotos: A Federação Catarinense de Motociclismo – FCM, como única promotora e detentora de todos os direitos do **CAMPEONATO CATARINENSE DE VELOCROSS**, e de qualquer evento por ela supervisionada, **reserva-se ao direito de indeferir**, a qualquer momento, mesmo sem previsão estatutária, a **inscrição de qualquer piloto** se assim o desejar, sem direito à indenização por qualquer ônus do piloto.

Parágrafo Primeiro: Somente somarão pontos para o Campeonato Catarinense de Velocross os pilotos portadores da licença de concorrente como filiados à Federação Catarinense de Motociclismo. Portadores de licença de outras Federações não marcarão ponto para o Campeonato, tendo direito somente a premiação da prova (pecuniária e troféu), nas categorias em que houver premiação prevista neste regulamento.

Parágrafo Segundo: O Campeonato será disputado no período de abril a dezembro de 2014. A FCM observará no agendamento do seu calendário as datas do Campeonato Brasileiro da modalidade. Caso haja alteração posterior no Calendário Nacional e não seja possível alterar a data do Campeonato Catarinense, caberá ao piloto optar por uma das duas provas, sem qualquer prejuízo aos demais pilotos, equipes e organizadores.

Art. 3º - Classes: O **CAMPEONATO CATARINENSE DE VELOCROSS** será disputado nas seguintes classes:

Classe	Especificação Motocicleta	Idade Mínima	Idade Máxima
Mini-motos	Categoria de 55cc 2T até 100cc 4T tolerância de 2%	6 anos	Nascidos a partir de 2004 (inclusive) 9 anos
65cc	65cc (2 tempos)	7 anos	12 anos
Júnior	motos 2T 70cc até 105cc motos 4T 75cc até 150cc	11 anos	Homens até 15 anos Mulheres até 17 anos
Nacional 150cc 4T	motos nacionais até 150cc 4T;	14 anos	
Nac Estreante 230cc 4T	230cc 4T	14 anos	35 anos

Obs: 1 - Essa categoria é aberta a pilotos sem resultados expressivos (1º ao 3º lugar) em Campeonatos Estaduais de qualquer modalidade.

2 – Os três primeiros colocados de 2013 ascenderão obrigatoriamente de categoria no ano de 2014;

3 – Categoria aberta livremente à mulheres com observância a idade mínima e motorização.			
4- Pilotos com expressiva participação nos campeonatos brasileiros e estaduais e ou equivalentes, ou oriundos das categorias 85cc não se encaixam no perfil desta categoria (ESTREANTE NACIONAL).			
Nacional 230 4T PRÓ	motos nacionais até 230cc 4T;	14 anos	
Nacional 300cc 4T	motos nacionais até 300cc 4T	14 anos	
Nacional Força Livre	motos nacionais com cilindrada livre	15 anos	
Nacional VX 3	cilindrada livre	Homens 35 anos (1979) Mulheres idade livre	
Intermediária Especial	motos especiais de 125cc 2T até 250cc 4T	Homens 14 anos	Homens 35 anos
<p>1- Essa categoria é privativa a pilotos intermediários filiados a Federação Catarinense de Motociclismo. A avaliação deste é única e exclusivamente da FCM. Os critérios serão baseados em condição técnica do piloto, número de vitórias, e colocação nos campeonatos. Para o ano de 2014 subirão os 3 primeiros colocados de 2013. Igual critério se aplicará para 2015.</p> <p>2- Pilotos das categorias Nacional 230cc PRÓ, Nacional 300cc, Nacional Força Livre e pilotos oriundos do Motocross não poderão ser inscritos nessa categoria.</p> <p>3- Resultados oriundos das categorias mini-motos, 65cc, 85cc, e 230 Estreantes não serão considerados.</p>			
VX1	motos nacionais de cilindrada livre ou importadas até 250cc 2T ou 450cc 4T	Homens 14 anos Mulheres idade livre	
VX2	motos nacionais ou importadas até 125cc 2T ou até 250cc 4T	Homens 14 anos Mulheres idade livre	
VX3	motos nacionais de cilindrada livre ou Importadas até 250cc 2T ou 450cc 4T	Homens 35 anos (até 1979) Mulheres idade livre	
VX4	motos nacionais de cilindrada livre ou Importadas até 250cc 2T ou 450cc 4T	Homens 40 anos	

Parágrafo Primeiro – Para cálculo da idade do piloto, será considerada a idade que o piloto tem no dia 01 de janeiro de 2014;

Parágrafo Segundo – Quando da primeira etapa verificar-se um número inferior a 10 (dez) motocicletas inscritas em qualquer das categorias supracitadas, esta poderá ser extinta do Campeonato em 2014;

Parágrafo Terceiro – Qualquer uma das categorias previstas no Artigo 3º poderá ser extinta, a qualquer momento do campeonato, se o número de pilotos for considerado insuficiente para manutenção desta na competição.

Art. 4º - Duração das provas para as respectivas classes:

1. Mini-motos – **8 min + 2 voltas** (Categorias A e B correm juntas, com classificação separada)
2. 85cc e 65cc – **10 min + 2 voltas**
3. Nacional 150cc 4T, Nac Estreante 230cc, Nacional 230cc PRÓ, VX3 Especial/VX4, Nacional VX 3, Nacional 300cc , Nacional Força Livre e Estreante Especial - **14 min + 2 voltas**
4. VX1 e VX2 – **16 min + 2 voltas**.

Parágrafo Único: A FCM poderá reduzir os tempos de prova por motivos de força maior.

Art. 5º - A programação do evento:

1. A programação bem como a ordem de largada serão informadas no quadro de avisos e no Regulamento Suplementar da prova. Somente em decorrência de condições climáticas desfavoráveis caberá alteração.

Art. 6º - Regulamento técnico

1) Mini-motos

Mini-motos: Para motos até 55cc 2T, sem câmbio e motos de até 100cc 4T, câmbio livre

- a) Tolerância de motorização até 2%
- b) Rodas com no máximo 14 polegadas

2) Nacional 150cc 4T

- a) Obrigatório o uso de motocicletas nacionais com suspensão com um ou dois amortecedores (definida pela Lei Brasileira como fabricadas no Brasil);
- b) Permitido o intercâmbio de componentes entre as motos desde que obedçam a este regulamento;
- c) Por definição entende-se como item “original” quando as dimensões e forma são as mesmas das adotadas pelo fabricante da motocicleta. É facultado a FCM deliberar em caso de dúvida;
- d) Suspensão - componentes internos das suspensões e as molas são “livres”. Parte externa da suspensão pode ser modificada, mas não substituídas.
- e) Aros livres;
- f) Pneus “livres”;
- g) O chassi na sua totalidade permanece original, conforme homologado pelo fabricante do referido modelo, sem qualquer alteração em sua geometria e dimensões, sendo permitido retirar (cortar e limar) suportes de acessórios não utilizados em pista, desde que não prejudique a sua estrutura;
- h) Obrigatório quadro, motor e suspensão do mesmo modelo e fabricante.
- i) Escape deverá alcançar distância mínima a 10cm do eixo traseiro e não ultrapassar a roda traseira, **com somente uma saída com diâmetro máximo 28mm**, e as bordas não podem ser cortantes. O controle de ruído 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). Proibido linha automotivo.
- j) Máximo 26 mm de Venturi, e injeção com diâmetro máximo de borboleta de 26mm;
- k) Caixa e filtro de ar “livre”.

- l) Sistema de ignição “livre”
- m) Permitido alterar ou substituir guidão, pára-lamas, carenagens, tanque, pedais, assento, coroa, pinhão, corrente;
- n) Motor de 4T de até **150cc**; tolerância de 2% na cilindrada. Partes externas podem ser modificadas, mas não substituídas. Partes internas “livres”.
- o) Combustível livre, até a terceirização do fornecimento deste nas competições, a partir de quando seu uso passa a ser obrigatório.
- p) Demais itens não mencionados devem permanecer originais;
- q) Quando o item é considerado “livre” permite-se o uso de componentes de qualquer origem;

3) Nacional Estreante 230cc 4T

- a) Obrigatório o uso de motocicletas nacionais (definida pela Lei Brasileira como fabricadas no Brasil);
- b) Obrigatório quadro, motor e suspensão do mesmo modelo e fabricante.
- c) O chassi na sua totalidade permanece original, conforme homologado pelo fabricante do referido modelo, sem qualquer alteração em sua geometria e dimensões, sendo permitido retirar (cortar e limar) suportes de acessórios não utilizados em pista, desde que não prejudique a sua estrutura.
- d) Suspensão - componentes internos das suspensões e as molas são “livres”. Parte externa da suspensão pode ser modificada, mas não substituída.
- e) Aros e pneus “livres”.
- f) Escape deverá alcançar distância mínima a 10 cm do eixo traseiro, não ultrapassar a roda traseira, **com somente uma saída com diâmetro máximo de 36mm**, e as bordas não podem ser cortantes. O controle de ruído será feito com o microfone colocado a 50 cm do tubo de escape a um ângulo de 45°, medido do centro e a pelo menos 20 cm do chão tendo como limites: 4T 110 dB(A). Proibido ponteiras da linha automotivo. Para o próximo ano poderá ser exigido escape original ou cópia da indústria nacional.
- g) Motor, carburador e filtro original.
- h) Caixa e filtro de ar “livre”;
- i) Sistema de ignição “livre”;
- j) Motor 4T de até 230cc, com tolerância de 2% na cilindrada; partes externas podem ser modificadas, mas não substituídas. Partes internas “livres”;
- k) Pilotos que comprovadamente participarem de provas sem observância à limitação de cilindrada serão automaticamente suspensos do campeonato nessa categoria, sendo permitida a participação em outra, se desejar;
- l) Quando o item é considerado “livre” permite-se o uso de componentes de qualquer origem;
- m) Combustível livre, até a terceirização autorizada pela FCM do fornecimento deste nas competições, a partir de quando seu uso passa a ser obrigatório.

4) Nacional 230cc 4T:

- a) Obrigatório o uso de motocicletas nacionais com até 230cc.
- b) Permitido o uso das seguintes motocicletas nacionais (definida pela Lei Brasileira como fabricadas no Brasil).
- c) Obrigatório quadro, motor e suspensão do mesmo modelo e fabricante.
- d) O chassi na sua totalidade permanece original, conforme homologado pelo fabricante do referido modelo, sem qualquer alteração em sua geometria e dimensões, sendo permitido

retirar (cortar e limar) suportes de acessórios não utilizados em pista, desde que não prejudique a sua estrutura.

- e) Suspensão – componentes internos das suspensões e as molas são “livres”. Partes externas da suspensão podem ser modificadas, mas não substituídas.
- f) Aros e pneus “livres”.
- g) Escape deverá alcançar distância mínima a 10cm do eixo traseiro, não ultrapassar a roda traseira, **com somente uma saída de diâmetro máximo de 36mm**, e as bordas da saída não podem ser cortantes. O controle de ruído será feito com o microfone colocado a 50 cm da saída do escape a um ângulo de 45°, 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. Proibido linha automotivo.
- h) Carburador ou injeção “livre”
- i) Caixa e filtro de ar “livres”
- j) Sistema de ignição “livre”
- k) Motor – 4T de até 230cc carburado ou injetado com tolerância de 2 % na cilindrada. Partes externas podem ser modificadas, mas não substituídas. Partes internas “livres”.
- l) Combustível livre, até a terceirização autorizada pela FCM do fornecimento deste nas competições, a partir de quando seu uso passa a ser obrigatório.
- m) Quando o item é considerado “livre” permite-se o uso de componentes de qualquer origem.

5) Nacional 300cc 4T

- a) Obrigatório o uso de motocicletas nacionais (definida pela Lei Brasileira como fabricadas no Brasil);
- b) Obrigatório quadro, motor e suspensão do mesmo modelo e fabricante.
- c) Suspensão - componentes internos das suspensões e as molas são “livres”. Parte externa pode ser modificada, mas não substituída.
- d) Aros e pneus “livres”;
- e) O chassi na sua totalidade permanece original, conforme homologado pelo fabricante do referido modelo, sem qualquer alteração em sua geometria e dimensões, sendo permitido retirar (cortar e limar) suportes de acessórios não utilizados em pista, desde que não prejudique a sua estrutura.
- f) A saída do escape deverá alcançar distância mínima a 10 cm do eixo traseiro, não ultrapassar a roda traseira e as bordas da saída não podem ser cortantes. O controle de ruído será feito com o microfone colocado a 50 cm da saída do escape a um ângulo de 45°, 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. Proibido linha automotivo.
- g) Carburador e injeção “livres”;
- h) Caixa e filtro de ar “livres”;
- i) Sistema de ignição “livre”;
- j) Motor 4T de até 300cc, carburado ou injetado, com tolerância de 2% na cilindrada; partes externas podem ser modificadas, mas não substituídas. Partes internas “livres”;
- k) Quando o item é considerado “livre” permite-se o uso de componentes de qualquer origem;
- l) Combustível livre, até a terceirização autorizada pela FCM do fornecimento deste nas competições, a partir de quando seu uso passa a ser obrigatório.

6) Força Livre Nacional e Nacional VX3

- a) Obrigatório o uso de motocicletas nacionais (definida pela Lei Brasileira como fabricadas no Brasil), com motores 4T ou 2T, com cilindrada “livre”. Partes externas podem ser modificadas, mas não substituídas. Partes internas “livres”.
- b) Suspensões, aros, cubos, quadro, permitido modificações e substituição desde que por peças nacionais.
- c) O chassi na sua totalidade permanece original, conforme homologado pelo fabricante do referido modelo, sem qualquer alteração em sua geometria e dimensões, sendo permitido retirar (cortar e limar) suportes de acessórios não utilizados em pista, desde que não prejudique a sua estrutura.
- d) Aros e pneus “livres”;
- e) A saída de escape deverá alcançar distância mínima a 10 cm do eixo traseiro, não ultrapassar a roda traseira e as bordas da saída não podem ser cortantes. O controle de ruído será feito com o microfone colocado a 50 cm da saída do escape a um ângulo de 45°, 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. Proibido linha automotivo.
- f) Carburador e injeção “livres”;
- g) Caixa e filtro de ar “livres”;
- h) Sistema de ignição “livre”;
- i) Quando o item é considerado “livre” permite-se o uso de componentes de qualquer origem;
- j) Combustível livre, até a terceirização autorizada pela FCM do fornecimento deste nas competições, a partir de quando seu uso passa a ser obrigatório.

7) VX1, VX2, VX3, 85cc, 65cc e Mini-motos

- a) Dos motores observar cilindrada conforme artigo 3, com limite de 2%;
- b) A saída de escape deverá alcançar distância mínima a 10 cm do eixo traseiro, não ultrapassar a roda traseira e as bordas da saída não podem ser cortantes. O controle de ruído será feito com o microfone colocado a 50 cm da saída do escape a um ângulo de 45°, 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. Proibido linha automotivo.
- c) Combustível livre, até a terceirização autorizada pela FCM do fornecimento deste nas competições, a partir de quando seu uso passa a ser obrigatório.

8) Itens gerais

- a) É facultativa a remoção de bateria, chicote e interruptores elétricos, sistemas de lubrificação forçadas (incluindo o tanque de óleo) e relês;
- b) Permitido alterar ou substituir guidão, pára-lamas, carenagens, pedais, assento, coroa, pinhão, corrente;
- c) Pedaleiras podem ser reposicionadas, mas devem estar colocadas adiante da roda traseira. Podem ser do tipo retrátil, mas neste caso devem ter um dispositivo que as faça retornar automaticamente para a posição normal.
- d) Obrigatória retirada de farol, piscas dianteiro/traseiro, espelhos retrovisores, cavalete central e lateral, pedaleiras traseiras (garupa), lanterna traseira, velocímetro, buzina;
- e) Nenhum sistema de escapamento utilizado poderá estar desprovido de ponteira, miolo/silencioso e sistema abafador (lã de vidro ou similar), sob pena de imediata desclassificação;
- f) É terminantemente vedado o uso de componentes e sistemas de escapamento automotivos, devendo ser utilizados tão somente os destinados à motocicletas;

- g) 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;
- h) O punho do acelerador deve se fechar automaticamente ao ser solto, e necessariamente as manoplas deverão revestir as extremidades do guidão;
- i) Os manetes devem ter uma esfera sólida de no mínimo 18 mm de diâmetro na sua extremidade;
- j) É obrigatório o uso de protetor de pinhão para todas as categorias;
- k) O abastecimento de combustível somente poderá ser executado nos boxes, ou na área de pit-stop com a motocicleta desligada.
- l) Todo chassi deverá ser documentado com o CERTIFICADO de REGISTRO e LICENCIAMENTO de VEÍCULO, ou com a nota fiscal da motocicleta, emitida por concessionário, com a numeração original completa do fabricante aparente e legível ou, em caso de motocicletas compradas em leilões será obrigatório à apresentação da NOTA FISCAL de compra do referido leiloeiro, com uma CARTA de LIBERAÇÃO do VEÍCULO CARIMBADA pelo DETRAN onde o referido chassi foi comprado e no mínimo com os quatro (04) últimos números do fabricante gravados no chassi LEGÍVEL. Em caso de substituição do chassi, o piloto ou equipe se obriga a apresentar à vistoria técnica da FCM a referida motocicleta completamente montada acompanhada da nota fiscal de compra do chassi, procedente de uma revenda autorizada da referida marca, em território nacional. A direção de prova indeferirá a inscrição de qualquer piloto que apresente a motocicleta em desacordo com essa determinação.

Art. 7º - Das inscrições:

1.a) Em hipótese alguma será devolvido o valor para na inscrição

1. Ao realizar a inscrição, caso necessário, o piloto receberá três credenciais, sendo uma para PILOTO, uma para MECÂNICO e uma para CHEFE DE EQUIPE. **As credenciais serão afixadas pela secretaria da prova e exigidas para entrada na pista, tanto nas provas quanto nos treinos.**
2. Somente 01 (uma) pessoa por piloto terá acesso à pista. A não observação a este item, poderá acarretar a desclassificação do piloto;
3. No ato da inscrição, o piloto deverá apresentar a Cédula Desportiva da FCM/CBM ou da Federação de origem válida para o ano de 2014 ou comprovante de filiação e carteira de identidade. Dispondo, deverá ainda apresentar carteira de saúde ou convênio médico hospitalar. A taxa de inscrição será definida pela organização.
4. **Ao assinar a ficha de inscrição, o piloto declara ser conhecedor do presente Regulamento, o qual deverá cumprir e respeitar, o que declara e assume quando da efetivação da inscrição;**
5. Os pilotos ao assinarem a ficha de inscrição eximem o clube organizador, ou o promotor do evento, a Federação Catarinense de Motociclismo, seus diretores e auxiliares, bem como patrocinadores, de qualquer responsabilidade civil e penal;

6. Atos cometidos pelo piloto ou membros de sua equipe, serão de responsabilidade única e exclusiva do piloto inscrito e estarão sujeitos às penalidades deste regulamento, do Código Brasileiro de Justiça e Disciplina Desportiva, e demais textos legais aplicáveis.
7. **EMERGÊNCIA: Caso o piloto necessite remoção, o mesmo será encaminhado ao Pronto Socorro mais próximo, com retorno imediato da ambulância à pista. As despesas decorrentes da internação são de responsabilidade do piloto, ou de seu responsável, não havendo nenhum vínculo financeiro com patrocinadores, promotores, organizadores ou FCM;**
8. **O piloto inscrito, que permitir que outro piloto participe de prova ou treino com seu nome, utilizando sua inscrição, será desclassificado da prova onde for verificada a infração e automaticamente punido com suspensão da próxima prova. Na reincidência o piloto sofrerá processo disciplinar e ficará sujeito à cassação de sua licença; (PENA BRANDA)**
9. O piloto deve portar todos os documentos, previstos em lei, relativos a motocicleta. Estes poderão ser solicitados a qualquer momento pela direção de prova. A não apresentação, quando solicitados, acarretará no imediato cancelamento da inscrição do piloto, ou desclassificação.

Art. 8º - Das vistorias – Serão feitas obrigatoriamente dentro dos horários divulgados, sempre antes da motocicleta participar de qualquer treino ou prova. É dever do **piloto conhecer o regulamento e suas limitações**, compreendendo que a vistoria técnica refere a itens de segurança, e identificação da motocicleta e piloto.

Itens obrigatórios de Vistoria:

- Moto em bom estado;
- Raios da rodas em bom estado;
- Freios, manetes e acelerador com funcionamentos normais;
- Protetor de pinhão;
- Largura de guidon;
- Corta corrente funcionando;
- Manetes com proteção nas extremidades (bolinha);
- Proibido o uso de descanso nas motos;
- Proibido o uso de faróis e lanternas;
- Fixação de guidon e mesas em bom estado;
- Number Plates e numeração em bom estado, conforme regulamento.

1. Para efeito de identificação, 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);
2. As especificações das placas (“number plates”), e estilo dos numerais devem seguir o padrão descrito a seguir:
 - a. **Dimensões mínimas dos numerais dianteiros e laterais**
Altura mínima: 170 mm
Largura mínima: 80 mm

Largura mínima de traço: 28 mm
Espaço mínimo entre numerais: 15 mm
Espaço mínimo entre numerais e fundo: 15 mm

b. Dimensões mínimas dos numerais traseiros (camisa/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

c. Dimensões mínimas das placas dos números (“number plates”).

Altura mínima: 235 mm
Largura mínima: 285 mm

3. As cores da numeração dos “number plates” devem seguir a seguinte especificação, devendo o piloto observar a utilização de tons com alto contraste:

MOTOCICLETA	COR DE FUNDO	COR DE NÚMERO
Mini-motos, 65cc, 85cc, Nac.150cc 4T	BRANCO	PRETO
Nacional Estreante 230cc, Nac. 230cc 4T, Nacional 300cc 4T, Nacional Força Livre,	VERMELHO	BRANCO
VX2	PRETO	BRANCO
VX1	BRANCO	PRETO
VX3 e Nacional VX3	CONFORME CILINDRADA DA MOTOCICLETA	

4. Todos os pilotos devem ter o número na parte dorsal de sua vestimenta em tonalidades contrastantes para fácil visibilidade e leitura. Devem ser costurados ou pintados, não podem ser colados.
- 4.a) **Númeral da vestimenta em desacordo com o da motocicleta, ou vice-versa, será penalizado em 30 segundos de seu tempo tanto nos treinos como nas provas. Na reincidentia, penalidade dobrada.**
5. Na placa dianteira, caso seja do tipo tela, deverão ser afixados números de material rígido e deverá ter inclinação idêntica a suspensão dianteira. Os números têm que ser cheios sendo **EXPRESSAMENTE VEDADO o uso de número vazado;**
6. Para a temporada 2014, poderá a Federação Catarinense de Motociclismo adotar um sistema de ranking onde os pilotos terão que utilizar durante o Campeonato os números de competição indicados por aquela.
7. É obrigatório apresentar na vistoria técnica da motocicleta, a vestimenta com número da moto, ficha de inscrição e capacete.
8. Escolha da motocicleta - Um máximo de duas motocicletas é permitido para cada piloto. Os pilotos podem trocar de motocicleta entre e durante os treinos, porém devem efetuar a troca dentro da zona de espera (**parque fechado**), de modo que nunca possua duas motocicletas dentro do circuito. É terminantemente proibido efetuar a troca dentro da pista ou do pit-stop. Para a troca de motocicletas entre as provas, a escolha final será feita até 10 (dez) minutos antes da largada de cada prova, prevista em Regulamento Suplementar.

9. As motocicletas inscritas poderão ser vistoriadas a qualquer momento, antes, durante e depois da prova, mediante protesto ou não, por quem de direito, podendo **o piloto ser desclassificado no primeiro e no segundo caso** de irregularidade técnica e excluído do campeonato na terceira ocorrência. Os pilotos cujas motocicletas estiverem em desacordo com as especificações técnicas serão desclassificados automaticamente da bateria que participaram e da bateria subsequente do Campeonato Catarinense, bastando a simples comunicação verbal do diretor de prova para a desclassificação, sem prejuízo de outras sanções mais graves, previstas na legislação vigente.
10. A abertura de motores referente a **Verificação Técnica**, solicitada pela **FCM/Organizador**, deverá ser feita pelo mecânico do próprio piloto, ou pessoa de sua responsabilidade, cabendo ao Vistoriador Oficial, designado pela Organização do Campeonato, única e exclusivamente fazer as devidas medições necessárias. Sobre esta verificação realizada, **não cabe nenhuma forma de remuneração ou pagamento aos pilotos envolvidos, sendo está unicamente de caráter Técnico e Desportivo.** Caso algum piloto optar por não permitir a realização da Verificação, **fica o mesmo automaticamente desclassificado do seu resultado obtido e penalizado com a não participação da próxima etapa do Campeonato, nesta mesma categoria. Em caso de ser verificado irregularidade na motocicleta verificada, também fica automaticamente o piloto desclassificado do seu resultado obtido e penalizado com a não participação da próxima etapa do Campeonato nesta mesma categoria.** Somente pessoas autorizadas pelo diretor de prova podem acompanhar a medição e abertura dos motores. A inobservância a esta determinação acarretará a desclassificação imediata do piloto.
11. O cálculo da cilindrada será feito com o uso da seguinte fórmula: **“Cilindrada (cm³) = 3,1416 x diâmetro do cilindro ao quadrado x curso / 4000”**. Todas as medidas serão em mm. Os cálculos e o resultado serão considerando uma casa após a vírgula (decimais). Exemplo: a) $3,1416 \times 66,4 \times 66,4 \times 66,2 / 4000 = 208,99$ assumir 209 cm³ b) $3,1416 \times 73,0 \times 73,0 \times 59,1 / 4000 = 247,35$ assumir 247,3 cm³. 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.
12. A nomeação do técnico será feita pela FCM ou diretor de prova. A discordância a esta determinação acarretará a desclassificação imediata do piloto.

Art. 9º - Deveres do piloto

1. Um piloto filiado à FCM que se filiar a outra Federação ou filiado a outra Federação se filiar a FCM será desclassificado do Campeonato e comunicado à Confederação Brasileira de Motociclismo da irregularidade praticada.
2. O piloto filiado a FCM que participar de prova não autorizada pela Federação ficará impedido de participar dos eventos homologados por esta até manifestação oficial contrária.
3. Todo piloto inscrito deve, obrigatoriamente, realizar ao menos um treino para estar apto a participar de provas.
4. Cabe ao piloto, sem qualquer outra solicitação expressa, **devolver no parque de vitoria 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. Os pilotos deverão estar obrigatoriamente de capacete antichoque, luvas, óculos de proteção ou viseiras, calçado adequado (bota), calça comprida, camisa de manga longa, estando sujeito a não competir aquele que não estiver adequadamente equipado.
6. **É dever de todo piloto e membros de sua equipe, 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, o piloto deverá retirar a motocicleta da pista e deixá-la em lugar que não constitua perigo para outros participantes;
9. Utilizar capacete sempre que pilotando qualquer motocicleta em qualquer área do motódromo;
10. Fica proibido o tráfego de motos fora 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. É passível de desclassificação o piloto que for flagrado consumindo bebidas alcoólicas dentro dos horários oficiais do evento. A FCM poderá adotar a qualquer momento o uso de dispositivos para verificação de *doping*.
12. Atos de indisciplina, praticar vias de fato, ofender moralmente, manifestar-se de forma desrespeitosa, gestos de provocação, atitudes de menosprezo para com pilotos adversários, autoridades constituídas da prova e entidades e associações ligadas ao motociclismo causarão desclassificação imediata da prova e suspensão da etapa seguinte, bem como penalização e multa aplicada ao infrator; **Inclusive aquelas feitas nas redes sociais.**
13. As multas terão valor inicial de 01 (um) salário mínimo vigente e crescente de acordo com a gravidade da transgressão;
14. A penalização pode ser de até 720 dias ou eliminação definitiva de qualquer evento organizado pela FCM.
- 15- **Autorização de direito de imagem:** Todo piloto inscrito em provas do Campeonato Catarinense de Motocross, autoriza a título gratuito desde já a exibição em todo o território nacional e fora deste de qualquer imagem referente ao mesmo, desde que relacionadas com os eventos da Federação Catarinense de Motociclismo do Estado de Santa Catarina. Nada tendo a reclamar quanto à veiculação em mídia, folhetos, encartes, anúncios, cartazes, imagens, fotos ou outra forma de divulgação referente ao motociclismo.

Art. 10 – Direito do piloto

1. Qualquer sugestão referente ao Campeonato, regulamento ou competições deverá ser entregue por escrito e assinado pelo piloto à Federação e esta terá 15 (quinze) dias para analisar o documento e deliberar sobre o mesmo;
2. O não cumprimento deste regulamento pela FCM ou autoridades que representam a FCM, permite ao piloto contestação escrita perante a própria FCM. Não é permitida manifestação pública antes de haver reclamação oficial a FCM e decorrido o prazo de 15 (quinze) dias;
3. Qualquer competidor poderá recorrer de qualquer decisão proferida contra ele pelos Comissários da FCM, contanto que comunique à Entidade sua intenção em 48 (quarenta e oito) horas a partir do recebimento da comunicação lhe dando ciência da penalização imposta, através de carta registrada, telex ou fax endereçado ao Sr. Presidente da FCM. O competidor terá o prazo de 05 (cinco) dias úteis para a fundamentação do apelo junto a FCM. No caso de inconformidade com a sentença proferida pelo TJD o competidor terá então o prazo de 05 (cinco) dias úteis para a fundamentação de seu recurso, acompanhado da taxa determinada pelo STJD da CBM.

Art. 11º - Das provas e pistas

1. **Serão realizadas em pistas vistoriadas pela comissão técnica da FCM até 07 (sete) dias antes do primeiro treino oficial. Nesse período não será permitido treinar.**
2. As pistas para serem homologadas terão que preencher os requisitos mínimos exigidos pela Comissão Técnica da FCM como:
 - a. Cerca em toda extensão da pista, em tela ou arame liso com altura mínima de 1,20m.;
 - b. Seguranças;
 - c. Torre de 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.
 - d. Largura mínima 07 metros em toda sua extensão
 - e. Extensão mínima 900 metros;
 - f. Os acessos a pista deverão ser providos de portões que, sendo fechados impeçam completamente o acesso;
 - g. Área de box deve ter pontos de água, tomadas elétricas e banheiros com chuveiros;
 - h. Demais itens constantes no *Check-list* da FCM.
3. **PIT STOP.** Deverá ser reservada no motódromo uma área única para que reparos durante a prova possam ser realizados. As únicas pessoas autorizadas a ficar nesta área específica são os mecânicos da bateria que estiver sendo realizada.
4. A pista deve ter um local reservado e de fácil acesso e rápida saída para ambulância. Se possível, um acesso único para emergência deve ser providenciado pelo organizador, bem como ter acesso para caminhão pipa.
5. Somente obterá classificação, pontuação e premiação, o piloto que percorrer no mínimo 50% (cinquenta por cento) de voltas do primeiro colocado.
6. A organização poderá juntar duas ou mais categorias com pequeno número de inscritos. A Classificação deverá ser feita separadamente. Sendo impossível o agrupamento, por excesso de participantes em outras categorias, a categoria em questão terá a etapa cancelada.
7. Se as dimensões da pista puderem interferir nos trabalhos de cronometragem, o número de pilotos a largar pode ser alterado. A decisão cabe ao Júri da Prova.
8. A divisão de grupos dar-se-á pela classificação do Campeonato. Ex: primeiro colocado, grupo A; segundo colocado, grupo B; terceiro colocado, grupo A, e assim sucessivamente. O piloto que não estiver classificado cabe exclusivamente ao Júri de Prova, definir em que grupos este piloto vai ser colocado, buscando sempre o equilíbrio técnico entre os grupos.
9. Havendo baterias classificatórias, a formação do *grid* da prova final será feita pela ordem do resultado final das mesmas. Não será neste caso observado o resultado do Campeonato. Em caso de realização de baterias classificatórias, haverá bateria de repescagem. No caso de não haver classificatórias, os pilotos sem pontos no Campeonato, obedecerão a ordem de chegada no parque fechado.
10. Em caso de mudança de horário por força maior, ou motivos técnicos, o clube organizador deverá comunicar imediatamente pelos meio disponíveis a todos os pilotos, bem como aos chefes de equipe e ao público.
11. Os seis primeiros colocados da prova devem manter a disposição da direção técnica da prova, suas motocicletas, até 15 (quinze) minutos após a divulgação dos resultados oficiais. Os pilotos devem estar informados do local para permanência das motos.

12. Se no decorrer de uma prova, uma motocicleta apresentar defeitos ou perda de qualquer peça que constitua perigo ao piloto ou seus concorrentes sua permanência na prova, cabe ao diretor de prova decidir por sua desclassificação.
13. O Diretor de Prova tem o direito por medida de segurança, ou outro caso de força maior, de suspender a competição, cancelar parte ou toda a prova.
14. Se a prova for cancelada, antes de ter sido completada a metade do número previsto de voltas, ou metade do tempo completado pelo piloto que se encontrar em primeira posição, a competição será reiniciada e a posição de largada será a mesma da largada anterior.
15. Se a Competição for suspensa num estágio posterior, os resultados que contam são os da penúltima volta do líder da prova. Concorrentes receberão os pontos e prêmios integrais constantes do Regulamento. Se por motivos de força maior a prova não for reiniciada, e tiver acontecido menos de 50% da prova, a prova será anulada.

Art. 12 – Do procedimento de largada

O procedimento a ser aplicado na zona de espera, antes de cada largada, será o seguinte:

1. 10 (dez) minutos antes do horário previsto para largada, a zona de espera será fechada. Todas as motocicletas devem estar na zona de espera. A penalidade para o não atendimento a esta determinação será a exclusão da bateria a ser realizada, independentemente da largada ocorrer no horário previsto.
2. 5 (cinco) minutos antes da largada, permanecerão na zona de espera apenas os pilotos e 1 (um) mecânico por piloto.
3. Após decisão do Diretor de Prova, os pilotos deverão deixar a zona de espera, deslocando-se para o alinhamento no *gate* de largada. O mecânico deverá permanecer na zona de espera.
4. Se o piloto tiver um problema mecânico no *gate* de largada, ele deverá aguardar por assistência. Após a largada ele poderá receber assistência de seu mecânico apenas em sua posição de largada. A penalidade para esta violação do regulamento é a exclusão da bateria que está sendo realizada, ou penalização em tempo ou colocação.
5. A largada será feita com os motores em funcionamento. O comissário levantará uma bandeira verde, momento a partir do qual garantirá que as condições para a largada estejam cumpridas.
6. A partir de então o comissário levantará uma placa com “15 segundos”. No final dos 15 (quinze) segundos, ele levantará uma placa com “5 segundos” e a largada será dada em até 10 (dez) segundos depois de mostrada a placa de “5 segundos”.
7. É proibido o uso de qualquer artifício que não o original, para ligar a motocicleta no *gate* de largada. Proibido também intervenção de pilotos ou mecânicos no terreno a frente do *gate*.
8. A área do *gate* de largada será prepara de modo consistente, dando condições tão iguais quanto possível para todos os pilotos. Somente autoridades da prova e fotógrafos, além dos pilotos, estarão autorizados a permanecer nesta área. Os pilotos estão autorizados a preparar a área atrás do *gate*, contanto que nenhuma ferramenta seja usada ou assistência externa seja fornecida.

Art. 13 – Da premiação pecuniária (ajuda de custo), troféus e pódio:

- 1. Moeda - Todos os valores são pagos em moeda corrente do Brasil (Real). As ajudas de custo serão pagas na secretaria de prova AOS PILOTOS PRESENTES, DEVIDAMENTE IDENTIFICADOS DOCUMENTALMENTE, OU SEUS REPRESENTANTES LEGAIS QUANDO MENORES. Os pagamentos deverão ser realizados em Cheque ou Dinheiro.**
- 2. O valor total da ajuda de custo poderá alternar de uma etapa para outra e será divulgado no Regulamento Suplementar de cada prova.**
- 3. Parágrafo 1º - A FCM poderá, devido às condições climáticas adversas, reduzir os valores previstos, bem como os tempos de prova já citados.**
4. Caso haja protesto e/ou reclamação, estes serão julgados pelo Júri da Prova, em decisão fundamentada e, só então, a premiação e troféus serão entregues. Porém, não sendo possível decidir no dia da competição, a premiação e troféus serão retidas, e somente serão entregues após o julgamento.

Art. 14 – Dos protestos

1. Somente o piloto inscrito terá o direito de formalizar protestos e exclusivamente de natureza técnica e desportiva.
2. Os protestos deverão ser apresentados por escrito e entregues ao diretor da prova, em itens individuais, no prazo máximo de 15 (quinze) minutos após a divulgação dos resultados.
3. Os protestos apresentados serão julgados pelo Júri da Prova, ou pela comissão disciplinar da FCM.
4. Sendo procedente, o infrator será penalizado conforme determinação do Júri ou comissão disciplinar da FCM.
5. O protesto deverá ser acompanhado de uma taxa de R\$ 1.000,00 (hum mil reais), que só será devolvida ao reclamante se a reclamação for julgada procedente.
6. No caso de ser improcedente, a taxa de protesto reverterá à FCM, que repassará ao piloto protestado 50% do valor, e 50% incorporará ao caixa da FCM.
7. O piloto infrator além de desclassificado da bateria ou prova, será impedido de competir na seguinte bateria ou prova. Se o piloto reclamado não permitir a verificação técnica, o mesmo será desclassificado daquela prova e impedido de participar da etapa seguinte, naquela categoria.
8. Em caso piloto menor de idade, o protesto deverá ser apresentado por seu responsável.

Art. 15 – Da classificação final do campeonato

1. Para classificação final do Campeonato, serão atribuídos ao piloto, todos os resultados obtidos nas baterias em que participar, em conformidade com o presente Regulamento do Campeonato Catarinense de Velocross;
2. Em caso de empate será decidido pelo piloto que tiver o maior número de vitórias, caso persista o empate, em favor daquele que tiver o maior número de segundo lugares e assim sucessivamente. Caso ainda persista o empate, será decidido pelo melhor resultado da última etapa;

3. A pontuação para cada classe será como segue:

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

4. Será considerado campeão o piloto que tiver conquistado o maior número de pontos.
5. O primeiro e segundo colocado de cada categoria, farão jus, ao final do Campeonato, ao título de campeão e de vice-campeão. Aos concorrentes que se classificarem até o quinto lugar no Campeonato, serão atribuídos certificados para cada categoria.

Art. 16 – Das autoridades

Em cada prova do Campeonato Catarinense de Velocross, haverá as seguintes autoridades designadas pela FCM: Júri de Prova, Diretor de Prova, Cronometragem (designado pela FCM), Equipe de Secretaria.

Art. 17 – A sinalização das provas deve ser executada por pessoas preparadas para tal, e será feita por meio de bandeiras, como segue:

Bandeira	Significado
Vermelha, agitada:	Parada imediata no pit-lane
Preta e um quadro com número do piloto	Piloto indicado deve parar no pit-stop
Amarela, agitada:	Perigo devagar, não ultrapassar
Azul, agitada:	Atenção, dê passagem
Branca com cruz vermelha	Pessoal ou veículo de serviço médico na pista
Verde	Pista livre
Quadriculada preta e branca, agitada:	Fim de prova ou treino

Parágrafo Único: Menores de 16 anos estão impossibilitados de exercer esta atividade.

Art. 18 – Coletiva de imprensa e direito de imagem

Os 3 (três) primeiros pilotos de cada prova e outros convidados a arbítrio do Diretor de Prova ou organização, poderão ser chamados a participar de breve coletiva com a imprensa, quando houver,

imediatamente após a cerimônia de entrega da premiação. A FCM tem amplos poderes sobre o direito de uso de imagem dos pilotos que competem no Campeonato Catarinense de Velocross.

Art. 19 – Os casos omissos não previstos neste Regulamento, dúvidas de interpretações, serão decididos pelo Júri de Prova sempre fundamentado neste regulamento e no da Confederação Brasileira de Motociclismo e Código Desportivo vigente no país, no direito consuetudinário e no bom senso.

Este Regulamento foi aprovado em reunião da Diretoria da Federação Catarinense de Motociclismo.

Art. 20 – Prazo

O presente regulamento entrará em vigor na data da sua divulgação e publicação pela FCM, terá validade no ano de 2014 e somente poderá ser alterado ou modificado no todo ou em partes, em reunião de Diretoria da FCM, após parecer da mesma.

CÓDIGO DISCIPLINAR

Das Infrações contra pessoas

Das Ofensas Físicas

Art. 1º - Praticar vias de fato:

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

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

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

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

III - 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 eliminação.

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

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

Das ofensas morais

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

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

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

PENA: suspensão de trinta (30) a cento e oitenta (180) dias.

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

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

PENA: suspensão de sessenta (60) a cento e oitenta (180) dias.

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

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

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

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

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

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

Das infrações relativas à competição

Das infrações dos atletas

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

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

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

PENA: suspensão de um (1) a três (3) eventos e multa.

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

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

Art. 13º - Praticar ato violento.

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

Parágrafo único – Se da jogada resultar lesão ao adversário que o impossibilite de prosseguir no evento, a pena será de suspensão de dois (2) a seis (6) eventos.

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

PENA: suspensão de um (1) a três (3) eventos ou multa.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PENA: multa a ser definida pelo Júri de Prova ou suspensão de vinte (20) a sessenta (60) dias

Art. 20º - Ultrapassar sob bandeira amarela; Pena: perda de 20 segundos do seu tempo total de prova, perda de 1 ou 5 posições ou exclusão, dependendo do entendimento do Diretor de Prova. Se o piloto que obtiver vantagem sob bandeira amarela e devolver a posição imediatamente não haverá punições.

MULTAS

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

COMISSÃO DE MOTOCROSS E VELOCROSS DA FCM

FLORIANÓPOLIS, 06 DE MARÇO DE 2014.



CAMPEONATO CATARINENSE DE VELOCROSS

Adendo nº 01 ao Regulamento Técnico e Desportivo do CAMPEONATO CATARINENSE DE VELOCROSS - EDIÇÃO 2014:

Descarte – Fica instituído no Regulamento Técnico e Desportivo do Campeonato Catarinense de Velocross 2014 o critério de descarte com a fórmula N-1, onde N é o número de prova e 1 é o pior resultado.

I – O piloto poderá descartar seu pior resultado da etapa que tenha participado ou não, por exemplo, zero pontos;

II – Não será aceita para descarte a etapa cujo piloto tenha recebido como punição a desclassificação;

III – O descarte somente será aplicado nas categorias equivalentes às disputadas no Campeonato Brasileiro de Velocross;

IV – Será considerado campeão da temporada o piloto que após o somatório dos pontos do campeonato e a aplicação do descarte, tiver conquistado o maior número de pontos.

Florianópolis, 25 de agosto de 2014

Comissão de Motocross e Velocross
Federação Catarinense de Motociclismo