

FEDERAÇÃO CATARINENSE DE MOTOCICLISMO – FCM

REGULAMENTO DO CAMPEONATO CATARINENSE DE VELOCROSS 2026



FLORIANÓPOLIS – SC

EDIÇÃO 2026

ÍNDICE

| | |
|--|----|
| 1 TÍTULO E GENERALIDADES | 3 |
| 2 FILIAÇÃO DOS PILOTOS | 3 |
| 2.1 LICENÇAS | 3 |
| 2.2 INDEFERIMENTO | 3 |
| 3 CLASSES | 3 |
| 3.1 TABELA das CLASSES e VALIDADE | 3 |
| 3.2 CRITÉRIO para IDADE do PILOTO | 5 |
| 3.3 DESCONTINUIDADE de CLASSE | 5 |
| 3.4 CLASSES ADICIONAIS | 5 |
| 3.5 QUANTIDADE de MOTOS por CLASSE | 5 |
| 3.6 TABELA DE QUALIFICAÇÃO TÉCNICA dos PILOTOS PARA AS CLASSES EM 2026 | 5 |
| 4 REGULAMENTO TÉCNICO | 6 |
| 4.1 Especificações técnicas válidas para todas as classes: | 6 |
| 4.2 Minimotos | 7 |
| 4.3 Nacional 300cc PRÓ/VXF Nacional/Intermediaria Nacional | 8 |
| 4.4 Nacional Força Livre | 8 |
| 4.5 Nacional 300cc LIMITED | 8 |
| 4.6 Demais Classes | 9 |
| 5 Identificação de Pilotos e Motocicletas | 9 |
| 6 PISTAS | 11 |
| 7 DURAÇÃO das PROVAS | 11 |
| 8 TREINOS e SEQUÊNCIA DE PROVAS | 12 |
| 9 LARGADA | 13 |
| 10 SEGURANÇA | 14 |
| 11 SINALIZAÇÃO | 14 |
| 12 INSCRIÇÕES | 15 |
| 13 VISTORIA TÉCNICA | 15 |
| 14 PONTUAÇÃO, DESCARTE E CLASSIFICAÇÃO FINAL : | 15 |
| 15 PROTESTOS e PENALIZAÇÕES | 16 |
| 16 PRÊMIOS/DIREITO de IMAGEM | 17 |
| 17 DIREITOS do PILOTO | 17 |
| 18 DEVERES do PILOTO | 17 |
| 19 MEIO AMBIENTE. | 18 |
| 20 COMBATE A INCÊNDIO | 18 |
| 21 SEGURO | 18 |
| 22 CÓDIGO DISCIPLINAR | 19 |
| 22.1 OFENSAS FÍSICAS | 19 |
| 22.2 OFENSAS MORAIS | 19 |
| 22.3 INFRAÇÕES DOS ATLETAS | 20 |
| 22.4 MULTAS | 21 |
| 23 HOMOLOGAÇÃO | 21 |



1 TÍTULO E GENERALIDADES

1. A Federação Catarinense de Motociclismo - **FCM**, sendo a única entidade no seu respectivo estado, reconhecida pela Confederação Brasileira de Motociclismo- **CBM**, por força de lei capacitadas a dirigir, coordenar, planificar, autorizar e supervisionar as atividades do motociclismo no seu Estado, desta forma edita o Regulamento para as provas a serem realizadas na modalidade Velocross para o exercício 2026 em seu respectivo estado, 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 autorizada pela Federação são as seguintes: Diretor de Prova, Equipe de Cronometragem, Equipe de Secretaria, Sinalizadores e o Júri da Prova.
3. O Campeonato acima regulamentado, será disputado no período de fevereiro a dezembro de 2026.
4. O CAMPEONATO ESTADUAL DE VELOCROSS, será realizado em um mínimo de 03 e máximo de 08 etapas. Em sendo realizado com 05 ou mais etapas, haverá o descarte de uma etapa, conforme definido no artigo 14º, parágrafos 3º e 4º.

2 FILIAÇÃO DOS PILOTOS

2.1 LICENÇAS

A **FCM**, como promotora e detentora de todos os direitos do CAMPEONATO ESTADUAL DE VELOCROSS em seu estado, e de qualquer evento por ela supervisionada, estabelece que somente participarão e somarão pontos para o Campeonato os pilotos portadores da licença desportiva 2026 das respectivas Federações ao qual desejarem participar. Portadores de licença de outras Federações não marcarão ponto para o Campeonato de outra Federação, exceto quando houver acordos específicos entre Federações, tendo direito somente a premiação da prova (pecuniária e troféu), nas categorias em que houver premiação prevista neste regulamento.(SALVO AQUELES QUE OBTIVEREM LICENÇA DUPLA).

2.2 INDEFERIMENTO

As Federações reservam-se 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.

3 CLASSES

3.1 TABELA das CLASSES e VALIDADE



FEDERAÇÃO CATARINENSE DE MOTOCICLISMO – FCM

| Classes | Especificações das motocicletas | Idade cfe. Art.3.2 e Qualificação dos Pilotos cfe. Art.3.7 |
|-----------------------------------|--|---|
| Minimotos | Motos até 55cc 2T. 110cc 4t | 05 a 09 anos, homens 05 a 10 anos mulheres |
| 65cc | Motos até 65cc 2T / 125cc 4T | 07 a 12 anos homens 07 a 13 anos mulheres |
| Júnior | Motos especiais até 112cc 2T e 150cc 4t/Nacional até 250cc 4T conf. Art. 4.3 | 11 a 15 anos homens 11 a 17 mulheres |
| Intermediária Nacional 300 | Cfe. Nacional 300 Pro | 14 a 34 anos homens e mulheres |
| Nacional 300 LIMITED | Moto Nacionais até 300cc 4T cfe. artigo 4.5 | 11 a 65 anos |
| Nacional 300 PRO | Motos Nacionais até 300cc 4T cfe. artigo 4.3 | 14 a 65 anos |
| Nacional Força Livre | Motos nacionais com cilindrada livre, cfe. artigo 4.4 | 15 a 65 anos |
| VX 3 Nacional | Cfe. Nacional Força Livre | 35 a 65 anos homens 14 a 65 anos mulheres |
| VX 4 Nacional | Cfe. Nacional Força Livre | 40 a 65 anos homens 14 a 65 anos mulheres |
| Intermediária VX2 | Cfe. VX2 | 13 a 39 anos |
| Intermediária VX1 | Cfe. VX1 | 14 A 65 anos |
| VX1 | Motos especiais com cilindrada livre, 2t ou 4T | 15 a 55 anos |
| VX2 | Motos especiais até 250cc 4T , 150cc 2T | 14 a 39 anos |
| VX 3 Especial | Cfe. VX1 | 35 a 65 anos homens 15 a 65 anos mulheres |
| VX 4 Especial | Cfe. VX1 | 40 a 65 anos homens 15 a 55 anos mulheres |
| VX45 LIVRE | Cfe. VX1 e Nacional Força Livre | 45 a 65 anos |
| VX50 LIVRE | Cfe. VX1 e Nacional Força Livre | 50 a 65 anos |
| Nacional 200cc | Motos nacionais de até 200cc com motores de 2 ou 4 Tempos. | 14 a 65 anos |
| VXF Nacional | Cfe. Nacional 300 Pro | 13 a 65 anos |
| VXF Especial | Cfe. VX2 | 13 a 65 anos |



3.2 CRITÉRIO para IDADE do PILOTO

1. Para determinação da idade em qualquer uma das classes previstas no Artigo 6º acima, o piloto deverá ter a idade mínima COMPLETA no ano vigente do campeonato e a idade máxima em 1º de janeiro do ano vigente.

2. Ex: -VX3 o atleta terá de completar a idade mínima 35 anos no ano de 2026

-65cc o atleta terá de completar a idade mínima 8 anos em 2026 e a idade máxima 12 anos em 1º de janeiro de 2026.

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

PARÁGRAFO 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 ainda sofrer outras penalizações, conforme código disciplinar.

3.3 DESCONTINUIDADE de CLASSE

Quando verificar-se um número inferior a 8 (oito) inscrições na média de 2 (duas) das etapas realizadas em qualquer das classes supracitadas, estas poderão ser extintas do campeonato, cancelado prêmios e troféus a qualquer tempo.

3.4 CLASSES ADICIONAIS

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

3.5 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.

3.6 TABELA DE QUALIFICAÇÃO TÉCNICA dos PILOTOS PARA AS CLASSES

1. Para a qualificação técnica dos pilotos serão considerados os resultados nos campeonatos estaduais e/ou brasileiro do Velocross e Motocross no ano de 2023, 2024 e 2025.
2. Na tabela de qualificação técnica, destacado em azul, se verifica a classe que pretende participar em 2026. Em verde, os resultados obtidos nas respectivas classes que impedem sua participação cfe. art. 3.7.1.



| | | | | |
|------------------------|----------------------|----------------------------|-------------------|-------------------|
| | | | | |
| | Nacional 300 LIMITED | Intermediaria Nacional 300 | Intermediaria VX2 | Intermediaria VX1 |
| Nacional 200 | | | | |
| Intermediaria Nacional | P1,2 | P1 | | |
| Nacional 250 PRO | P1,2,3,4,5 | P1,2,3 | P1,2 | P1 |
| Nacional Força Livre | P1,2,3,4,5 | P1,2,3 | P1,2 | P1,2 |
| Intermediária VX2 | P1,2,3,4,5 | P1,2,3 | P1 | |
| Intermediaria VX1 | P1,2,3,4,5 | P1,2,3 | | P1 |
| Nacional Standart | | | | |
| Vx1 | P1,2,3,4,5 | P1,2,3,4,5 | P1,2,3,4,5 | P1,2,3,4,5 |
| Vx2 | P1,2,3,4,5 | P1,2,3,4,5 | P1,2,3,4,5 | P1,2,3 |
| Vx3, VX4 Especial | P1,2,3,4,5 | P1,2,3,4,5 | P1,2,3 | P1,2 |
| Vx45, Vx50 livre | P1,2,3,4,5 | P1,2,3,4,5 | P1,2,3 | P1 |
| Vx3, Vx4 Nacional | P1,2,3,4,5 | P1,2,3,4,5 | P1,2,3 | |

4. Cabe exclusivamente à Federação avaliar a inclusão de outras classes equivalentes às descritas no artigo 3.7

5. No ato de inscrição nestas classes, em não havendo identificação imediata da Federação Organizadora de qualquer destes critérios, não eximirá o piloto da sua desqualificação pela sua inobservância dos critérios acima. Poderá a Federação ou Júri de Prova, a qualquer tempo, excluir do campeonato ou prova o piloto que tenha sido identificado como inabilitado para a classe, sem qualquer espécie de ressarcimento financeiro.

4 REGULAMENTO TÉCNICO

4.1 Especificações técnicas válidas para todas as classes:

1. Entende-se como item “original” quando as dimensões e forma são as mesmas das adotadas pelo fabricante da motocicleta. É facultado a Federação local deliberar em caso de dúvida;
2. Quando o item é considerado “livre” permite-se o uso de componentes de qualquer origem.
3. 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
4. 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.
5. Para as classes com limite de cilindrada a tolerância é 2%.



6. 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.
7. Permitido alterar ou substituir guidão, para-lamas, carenagens, pedais, assento, coroa, pinhão, corrente, manetes.
8. 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.
9. Obrigatória retirada de farol, piscas dianteiro/traseiro, espelhos retrovisores, cavalete central e lateral, pedaleiras traseiras (garupa), lanterna traseira, velocímetro, buzina;
10. É obrigatório o uso de botão ou chave corta corrente, do tipo original aonde o botão volta automaticamente a sua posição (modelo Cross ou similar) e o mesmo tem que obrigatoriamente ser alcançado com o dedo polegar;
11. Obrigatório o punho do acelerador se fechar automaticamente ao ser solto, e necessariamente as manoplas deverão revestir as extremidades do guidão;
12. Obrigatório que os manetes tenham uma esfera sólida (bolinha) de no mínimo 18 mm de diâmetro na sua extremidade;
13. É obrigatório o uso de protetor de pinhão para todas as categorias, com construção adequada para seu fim de proteção. Podendo ser liberado em casos de condições climática, pelo diretor de prova.
14. 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.
15. Combustível “livre” salvo regulamento específico de alguma categoria.

4.2 Minimoto

1. Para motos até 55cc 2T sem câmbio, e até 110cc 4t com câmbio e sem embreagem
2. Rodas com no máximo 14 polegadas dianteira e 12 polegadas na traseira.
3. Proibido o uso de chassi de outra categoria, permitido troca de motor e chassi desde que seja da mesma classe.
4. Demais itens não mencionados são “livres”, mas deverão cumprir o Art.4.1.



4.3 Nacional 300 PRO / VXF NACIONAL / INTERMEDIARIA NACIONAL 300cc

1. Permitido para as motocicletas de fabricação nacional de até 300cc, 4T, exceto os seguintes modelos: KTM SXF, EXC-F, Kawasaki KX, KX-X.
2. Não é permitido intercambio de peças entre modelos, exceto o previsto no art.4.3.5
3. Suspensão na parte externa deve permanecer original do modelo, sendo permitido acrescentar partes auxiliares. Permitido trocar mola do amortecedor traseiro.
4. 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 ou substituir partes desde que não modifique a sua estrutura ou geometria.
5. Motor de até 300cc 4T, carburado ou injetado, sendo permitido uso de motores ou partes do mesmo fabricante dos chassis desde que cumpra o art.4.3.4
6. Permitido o uso de cilindro e blocos usinados “billets” de fabricação nacional, desde que cumpra o art.4.3.4.
7. Permitido uso de radiador de óleo.
8. Cambio” livre”.
9. Demais itens não mencionados são “livre”, mas deverão cumprir o Art. 4.1.

4.4 Nacional Força Livre

1. Permitido para as motocicletas de fabricação nacional, exceto os seguintes modelos: todas KTM, todas Kawasaki KX, KX-X.
2. Podem ser usados chassi, motor e suspensões de qualquer modelo nacional, exceto dos modelos mencionados no artigo 4.4.1, inclusive com intercâmbio de peças. Podem ser feitas alterações no chassi, motores e suspensões. Podem ser usados blocos, cilindros e cabeçotes billets de fabricação nacional.
3. Motores 4T ou 2T de qualquer cilindrada, carburado ou injetado.
4. Demais itens não mencionados são “livres”, mas deverão cumprir o Art.4.1.

4.5 Nacional 300 LIMITED

1. Permitido uso dos modelos Honda CRF250F, Honda CRF300F
2. Outros modelos nacionais poderão ser homologados a qualquer tempo.
3. Permitido usar quadro, motor e suspensão cfe. art. 4.5.1
4. Motor pode ser modificado para até 300cc 4T respeitado o limite cfe. art. 4.1.5. mas o curso permanece original com 63 mm.
5. Medidas máximas da válvula admissão 27 mm e escape 23,5 mm.
6. As molas de válvulas e chapeletas permitidas são as originais cfe. os motores do art.4.5.1
7. A ECU é “livre”.
8. O escapamento como um todo permanece original cfe. os modelos do art.4.5.1 sem qualquer modificação em suas dimensões externas. Diâmetro máximo de saída do abafador 36 mm.
9. Coletor de admissão deve permanecer original externamente de acordo a qualquer dos motores cfe. art. 4.5.1. Permitido retrabalhar internamente.



10. Caixa de ar e duto do ar permitidos uso das originais dos modelos cfe. art. 4.5.1. Não pode ser retirado componentes ou modificada a caixa de filtro, como recortes, furos etc.
11. O corpo de borboleta permitido são os originais dos motores cfe. art. 4.5.1. Não é permitido qualquer tipo de retrabalho interno.
12. Poderá ser acoplado radiador de óleo ao modelo CRF250F.
13. O volante e virabrequim deverá permanecer original dos motores cfe. art. 4.5.1., sem qualquer tipo de retrabalho.
14. Câmbios “livres”.
15. Suspensões permitidas são as originais cfe. art. 4.5.1, sendo que a parte externa não pode ser modificada. Não podem ser acrescentadas partes.
16. Freios permitidos são as originais cfe. art. 4.5.1, exceto pastilhas, lonas e flexíveis que são “livres”.
17. Não será permitido usar qualquer tipo de dispositivo de largada.
18. Suportes de motor, parafusos, esticadores, separadores de cubo de roda não podem ser utilizados de alumínio, exceto se forem originais do modelo.
19. O chassi na sua totalidade permanece original, conforme homologado pelo fabricante do referido modelo, sem qualquer alteração em sua geometria. Excepcionalmente permitido retirar acessórios não utilizados em pista, desde que não prejudique a sua estrutura ou geometria;
20. Aros de 21 polegadas na dianteira e 18 polegadas na traseira.
21. Partes externas não nominadas neste regulamento não podem ser modificadas ou substituídas
22. Pinhão/coroa conforme medidas originais: CRF250F-13/50, CRF300f-14/50 respectivamente. Não é permitido coroas de alumínio. Permitido uso de qualquer corrente de passo 520.
23. A organização fornecerá 2 litros de combustível para a prova/bateria na qualidade gasolina Comum ou Aditivada, sendo cobrado o custo deste no ato da inscrição. Deverão os pilotos classificados, comparecer ao parque fechado 10 minutos antes das baterias/prova com o tanque vazio para efetuarem o abastecimento. O não cumprimento desta regra poderá impedir o piloto de alinhar no “gate”.
24. No caso de verificação técnica, ela deverá ser feita pelos próprios representantes dos 5 primeiros colocados de cada piloto juntamente com um representante da FCM ou organizador da Copa. A decisão final caberá à FCM ou organizador da Copa.
25. Itens originais são baseados na especificação do fabricante do último ano, prevalecendo em caso de dúvida, as medidas deste regulamento ou posterior análise da FCM.
26. Demais itens não mencionados são “livres”, mas deverão cumprir o Art.4.1.

4.6 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”.



FEDERAÇÃO CATARINENSE DE MOTOCICLISMO – FCM

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 penalização no tempo de prova em 20 Segundos.

3. Numeral da vestimenta em desacordo com o da motocicleta, ou vice-versa, acarretará penalização no tempo de prova em 20 Segundos.

PARÁGRAFO ÚNICO: Após a sua inscrição e definição do respectivo numeral, fica o piloto obrigado a permanecer com esta numeração durante todo o evento. Havendo necessidade de troca, informar à FCM imediatamente, sob pena de penalização no tempo de prova 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

Motocicletas que participarem em outras categorias, onde a cor de fundo e numero divergirem, orienta-se pela categoria de origem.

| Classe | Cor do Fundo | Cor do Número |
|--------|--------------|---------------|
|--------|--------------|---------------|



| | | |
|---|--------|--------|
| Minimotos, TR 50cc, TR 100cc, VX 65cc, VX Junior, TR50, TR100 | Branco | Preto |
| Classes Nacionais | Branco | Preto |
| VX2, Intermediária Especial | Preto | Branco |
| VX1; VX3, VX4, VX45, VX50 | Branco | Preto |
| Vxf nacional e especial | Rosa | Branco |

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 05 metros nas partes de menor velocidade e de 08 metros nas partes de maior velocidade com extensão mínima 300 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” para que reparos durante a prova possam ser realizados com entrada e saída dos pilotos da pista em condições adequadas de segurança.
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. Minimotos: 08 min + 2 voltas
2. 65cc Importada, Nacional 200cc, Nacional 300 LIMITED: 10 min + 2 voltas



3. Júnior, Int. Nacional, Int. Especial, VX4, VX45 livre, VX50 livre: 12 min + 2 voltas
4. VX3 Nacional e Importada, Nacional 300 Pro, Força Livre Nacional, INTERMEDIARIA VX1 E VX2: 15 min + 2 voltas
5. VX1, VX2: 16 min + 2 voltas
6. O Diretor de Prova poderá reduzir os tempos de prova cfe art. 8.15

8 TREINOS e SEQUÊNCIA DE PROVAS

1. Não será permitido treinar na pista em que for realizada a prova nos 5 dias anteriores a data da prova. Salvo caso de liberação pela FCM, por motivos extraordinários.
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 pelo regulamento suplementar no início do evento.
4. Em caso de força maior poderá o Diretor de prova alterar a ordem de largada.
5. Somente 2 pessoas credenciadas por piloto podem permanecer no pit stop. Poderá a Federação Organizadora, credenciar a seu critério mais pessoas para este acesso.
6. Durante os treinos, “warm-up” e provas, cada piloto poderá utilizar somente as motocicletas examinadas e aprovadas na vistoria técnica.
7. 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.
8. O treino cronometrado que decidirá a ordem de entrada na pista dos pilotos para a largada, poderá ser realizada no sábado ou no “warm-up” do domingo, de acordo com a escolha da Federação. 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.
9. Poderá ser autorizado um tempo durante o “warm-up” para treinos de largada. O procedimento será explicado pelo diretor de prova no parque fechado.
10. Para que o tempo cronometrado do piloto possa ser considerado válido, este deverá completar no mínimo, 1 (uma) volta.
11. Serão permitidos, no máximo, 30 (Trinta) pilotos para largar em cada classe. Este número máximo de pilotos poderá ser alterado levando em conta a segurança dos pilotos, e as condições da pista, e podendo ser limitado ao mínimo de 20 (Vinte) pilotos.
12. Somente obterá classificação o piloto que percorrer no mínimo 50% (cinquenta por cento) mais uma do total de voltas realizadas pelo vencedor.
13. Se a competição (bateria classificatória ou prova) for suspensa antes de ter sido completada 50% do número previsto de voltas pelo piloto que se encontrar em primeira posição, a competição será reiniciada e a posição de largada será a mesma da largada anterior.
14. Se a competição for suspensa num estágio posterior, os resultados serão os decorrentes da volta anterior à suspensão.
15. Se por motivos de força maior a competição não puder ser reiniciada, tendo sido interrompida com menos de 50% das voltas ou do tempo determinado, esta será anulada.



16. O Diretor de Prova poderá juntar duas ou mais classes com número abaixo do número mínimo de inscritos cfe. artigo 3.4. Poderá ser aplicado tanto nos treinos livres, treino cronometrado e prova.
17. Na aplicação do artigo 8.16, a formação do *grid* poderá ser determinada pelo resultado obtido no treino cronometrado conjunto, mesclando pilotos das classes.
18. 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.
19. 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.
20. 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.
21. 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. Penalização de 20 segundos
22. O abastecimento de combustível somente poderá ser executado nos boxes, na área de pit-stop ou parque fechado, sempre com a motocicleta desligada.
23. Tomar atalhos no percurso será penalizado com aumento em 20 segundos no tempo de prova.
24. 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 (mesmas volta), 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.
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”, 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 restrita a Oficiais e Fotógrafos, e será preparada de modo consistente, dando condições tão iguais quanto possíveis para todos os pilotos, não será permitido nesta área, pilotos, mecânicos, chefes de equipe, fazer tratamento no terreno, penalização de 20 segundos.
8. Em caso de cancelamento da largada a bandeira vermelha será agitada e os pilotos deverão retornar para o “gate” aguardando novo procedimento de largada.



9. 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, e para poder participar de outra classe que esteja inscrito, somente com a liberação médica, por escrito.

10 SEGURANÇA

1. A segurança dos pilotos e espectadores deve ser prioridade máxima dos Organizadores.
2. Os critérios de construção das pistas e de realização dos treinos e provas previstos neste regulamento devem ser rigorosamente obedecidos.
3. 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.
4. O evento deverá ter mão de obra de segurança a disposição. É proibido o uso de cães de guarda.
5. O silêncio nos boxes deve ser respeitado entre **23h00min e 06h30min horas**, começando na noite anterior ao início do evento.
6. Deverá sempre existir uma ambulância no evento e profissionais da saúde para o primeiro atendimento, no período que compreende os treinos e as largadas oficiais.
7. Cabe à FCM avaliar a qualquer tempo, as condições gerais da motocicleta ou vestimenta do piloto para que ofereçam as condições de segurança adequadas, podendo recomendar mudanças ou impedir a motocicleta/piloto de participarem do evento se não corrigidas a tempo as recomendações.

11 SINALIZAÇÃO

1. 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, esta 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 |



2. As pessoas que cumprirem a função de sinalizadores devem ser treinadas pelo organizador da prova e ter idade mínima de 16 (dezesesseis) anos.
3. 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.
4. 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, 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 12.00hs (doze 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 desistência de qualquer causa.
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 ou como previsto no Código Disciplinar.

13 VISTORIA TÉCNICA

1. Serão prioritariamente destinadas aos itens de segurança da motocicleta e piloto.
2. A vistoria não tem o objetivo de verificar o cumprimento do Regulamento Técnico, entretanto tem a prerrogativa de poder fazê-la a qualquer tempo.
3. Serão feitas de acordo aos horários divulgados pelo Organizador.
4. As motocicletas com o selo de vistoria não adquirem imunidade ao regulamento técnico, permanecendo sujeitas a protestos ou verificação técnica de acordo ao previsto neste regulamento.

14 PONTUAÇÃO, DESCARTE e CLASSIFICAÇÃO FINAL :

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

| | | | |
|----------------------|----------------------|-----------------------|-----------------------|
| 1º Lugar – 25 pontos | 6º Lugar – 15 pontos | 11º Lugar – 10 pontos | 16º Lugar – 05 pontos |
| 2º Lugar – 22 pontos | 7º Lugar – 14 pontos | 12º Lugar – 09 pontos | 17º Lugar – 04 pontos |



| | | | |
|----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| 3º Lugar – 20 pontos | 8º Lugar – 13 pontos | 13º Lugar – 08 pontos | 18º Lugar – 03 pontos |
| 4º Lugar – 18 pontos | 9º Lugar – 12 pontos | 14º Lugar – 07 pontos | 19º Lugar – 02 pontos |
| 5º Lugar – 16 pontos | 10º Lugar – 11 pontos | 15º Lugar – 06 pontos | 20º Lugar – 01 ponto |

- O CAMPEONATO ESTADUAL DE VELOCROSS será realizado em um mínimo de 03 etapas e no máximo de 08 etapas. Em sendo realizado com 05 ou mais etapas, haverá o descarte do pior resultado do piloto de prova participada ou não. DESDE QUE ESTEJA FILIADO DESDE A PRIMEIRA ETAPA.
- Para poder usar uma etapa como descarte, o piloto deverá estar inscrito e pago inscrição para aquela etapa.
- A pontuação e classificação final de cada piloto se obterá somando os pontos das classificações, e deduzidos o descarte cfe. regras deste art.14.
- O descarte nas 2 (duas) últimas etapas, só será permitido se o piloto tiver participado no mínimo um treino. (passar pela cronometragem).
- Os pontos de bônus não serão deduzidos no descarte.
- Será considerado piloto “participante” quando participar do warm up ou na ausência deste do treino que antecedeu a prova.
- Todo piloto que sofrer desclassificação técnica ou desportiva, perderá os pontos daquela etapa, e não poderá usar está como descarte.
- O critério de desempate para o Campeonato é: o maior número de vitórias, persistindo o empate, será a melhor colocação na última etapa.
- O resultado descartado não será utilizado para o critério de desempate.
- Em caso de prova única com pontuação em dobro ou com duas provas da mesma classe em único fim de semana, o piloto poderá usar apenas uma delas como descarte.

15 PROTESTOS e PENALIZAÇÕES

- Os protestos e penalizações serão em conformidade com o código Brasileiro de Justiça Desportiva e Disciplinar da CBM e as devidas regras previstas neste regulamento.
- Os protestos contra o resultado da prova deverão ser apresentados até 20 minutos após a bandeirada de chegada do vencedor da prova.
- Todos os protestos de natureza técnica devem ser feitos por escrito, pelo piloto ou chefe de equipe, entregues ao Diretor de Prova ou na Secretaria Oficial de prova, específicos por item e acompanhados por uma taxa de R\$ 2.000,00 (Dois Mil Reais).
- 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. A divulgação de qualquer outro detalhe observado na verificação, que não seja objeto do protesto configura comportamento ante desportivo do verificador.



5. A decisão final do protesto será do Diretor de Prova ou do Juri de Prova. No caso de procedência, o valor será devolvido integralmente ao reclamante. Caso contrário, 50% para o piloto reclamado e 50% para o Organizador da prova.
6. Se o piloto protestado não permitir a verificação, ou estiver fora das regras, será desclassificado da prova que participou sem prejuízo de outras sanções mais graves, previstas na legislação vigente.
7. Os cinco primeiros colocados da prova, sob comando do comissário, deverão manter a disposição da direção da prova, suas motocicletas, por até 20 (vinte) minutos após a divulgação dos resultados oficiais em local designado pela Organização.
8. Os protestos desportivos em geral 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/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. Não serão aceitos representantes, salvo no caso de queda ou atendimento médico.
3. Entrevistas poderão ser requeridas pela Federação Organizadora logo após a premiação, sendo OBRIGATÓRIA a presença desses pilotos convocados.
4. Declaram cientes os pilotos, equipes, patrocinadores e público que a FCM esta autorizada 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 EM CASOS DE CAMPEONATO BRASILEIRO 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 encaminhado denuncia para procurador do TJD, para julgamento da 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.

A Federação organizador, ou campeonato homologado, junto a ela

22.1 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.

22.2 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.

22.3 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. Dar ou transmitir instruções a atletas dentro da pista ou nas linhas limítrofes, durante o evento; assumir em praças de desportos, atitudes inconvenientes ou contrária à disciplina ou a moral desportiva.

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

11. Participar de Provas, Copas ou Campeonatos não autorizadas pelas Federações organizadoras com provas incontestáveis de tais condutas.

*PENA: a título de multa o acréscimo de **100%** sobre o valor das inscrições na próxima competição oficial da Federação organizadora. A reiteração, por mais de uma vez no prazo de 12 (doze) meses, poderá sujeitar o piloto a suspensão.*

22.4 MULTAS

As multas terão o valor inicial de R\$ 500,00 (quinhentos reais) 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 em dezembro de 2025 por:

1. FCM – Federação Catarinense 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).

