

## **SuperBike Series Brasil 2011** **Regulamento Esportivo Geral** **Atualizado 23/05/2011 v2**

### **ART. 01 SUPERBIKE SERIES**

O SuperBike Series é um campeonato regido por um conjunto de regulamentos, sendo eles esportivo geral, esportivo específico de cada categoria quando existir, técnico geral e técnico específico de cada categoria, a inscrição de cada participante esta diretamente ligada as condições, termos e cláusulas aqui escritas, e seu aceite e anuência as condições e regras passa a ser imediato após sua inscrição, salientando ainda que conforme legislação vigente é obrigação do esportista tomar conhecimento de todas as regras e condições que regem sua atividade.

### **ART. 02 PRAZO**

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

### **ART. 03 ABRANGENCIA**

O presente regulamento é válido para todos inscritos neste Campeonato.

### **ART. 04 ORGANIZAÇÃO DA COMPETIÇÃO**

A) O SuperBike Series esta previsto para ser realizado em quinze etapas, dividido em 2 módulos, e diferentes etapas/eventos.

1 – Pirelli Mobil SuperBike Brasil, composto por;  
Cinco a seis Etapas em São Paulo, mais eventualmente uma a duas Etapas em Estados a serem selecionados;  
Participação de diversas categorias de motos e diferentes cilindradas;

2 - Itaipava GT Brasil / TNT SuperBike  
Oito Etapas, sendo algumas em São Paulo, e outras em outros Estados a serem selecionados;  
Participação apenas de moto 1.000cc carenadas, nomeado em 2011 de Categoria TNT SuperBike;

B) A organização do SuperBike Series reserva-se o direito, em comum acordo, de adiar, suspender, cancelar, alterar, excluir, ou ate mesmo adicionar etapas, dias de pista, horários e circuitos.

C) Os horários e os nomes das autoridades da prova deverão constar no regulamento suplementar de cada etapa.

D) Se, por qualquer motivo de força maior ou de segurança, a corrida não se realizar, os organizadores não serão responsáveis perante os participantes, nem serão obrigados a qualquer tipo de indenização.

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

F) O Piloto automaticamente após a realização de sua inscrição, da total aceite e anuência aos termos deste regulamento e seus demais complementos, assim como fica obrigado a firmar todos os documentos comentares como Termos de Responsabilidade, Condições Gerais, Declaração de Risco, Termos de Uso de Imagem, entre outros.

### **ART. 05 AUTORIDADES DA PROVA**

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

B) Todas as consultas dos pilotos e equipes às autoridades de prova devem ser feitas por escrito, através da secretaria de prova, sendo que é obrigatório o devido protocolamento. Ficando as autoridades de prova obrigadas a enviar a resposta por escrito, em ate 48hrs. mesmo que a posição não seja definitiva.

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

## **ART.06 PRESIDENTE, MEMBROS DO JÚRI E DIR. DE PROVA.**

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

## **ART. 07 INSCRIÇÕES**

A) As inscrições deverão ser feitas antecipadamente **ATRAVÉS DO SITE [www.superbike.com.br](http://www.superbike.com.br)**, conforme as condições comerciais publicadas. Respeitando-se os prazos limites de adesão.

**B) As inscrições feitas antecipadamente somente terão validade após sua quitação.**

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

D) Para cada equipe caberão 5 (cinco) credenciais, sendo uma de piloto, quatro de equipe. Além disso, serão credenciados 1 (um) veículo por inscrição e 1 (um) caminhão por equipe. Perante a organização, as credenciais serão de responsabilidade do piloto, podendo ser elas fixas anuais ou descartáveis por etapa, a critério da organização.

E) É obrigatória a apresentação de exame médico de aptidão para prática de esportes na primeira participação no campeonato, assim como os demais documentos firmados como Termos de Responsabilidade, Declaração de Risco e Condições Gerais.

F) Uma vez a inscrição paga, a mesma não é reembolsável independente de motivo, necessidade ou justificativa.

G) O SuperBike Series Brasil, caracteriza por um evento fechado, o qual conta com processo seletivo de participação, no qual pilotos e organização assumem compromissos, direitos, deveres e obrigações comuns. Para tanto a inscrição de cada participante pode ou não ser aceita a critério da Organização. Uma vez aceita a participação poderá ser enquadrada em diferentes modelos de relacionamento. Desde relações caracterizadas por liberais, até as restritivas. Tais variações são detalhadas em um Termo Especifico de Inscrição Anual SuperBike Series Brasil.

## **ART. 08 APRESENTAÇÃO DO EVENTO**

- A) A fim de viabilizar a estruturação do evento, as inscrições devem ser feitas com a máxima antecedência, assim como o envio dos documentos mencionados no art. 7, letra E;
- B) Preferencialmente todos os pilotos e equipes devem se apresentar a secretaria de prova um dia antes do início dos treinos livres;
- C) Mesmo que tendo sua inscrição quitada, o piloto é reconhecido como participante da etapa após sua presença na secretaria de prova e firmamento dos devidos documentos, condições gerais, declaração de risco, termos de responsabilidade e etc. os quais obrigatoriamente devem ser firmados antes da realização da vistoria técnica das motos e o ingresso do piloto a pista;
- D) As equipes devem zelar pelo aspecto estético dos seus integrantes e das instalações de seus boxes, observando, para tal, o que se segue:
- Todos os integrantes da equipe, bem como os convidados presentes na parte frontal dos boxes devem estar uniformizados, constituindo o uniforme mínimo, para o ano de 2011, de camiseta da qual conste o nome da equipe, gravado mediante processo de silk-screen, serigrafia, bordado ou outro processo industrial similar;
  - Preferencialmente os boxes devem contar com divisórias que obstruam a visam dos visitantes da parte/área operacional habitualmente na parte de trás dos boxes.
  - É proibido a visualização por parte dos visitantes de barracas, varais ou aspectos que dêem a conotação de desorganização, desordem ou falta de estrutura, podendo esta equipe ou piloto ser questionado, punido ou ate mesmo impedido de permanecer no evento.

B) Haverá um período de visitação do público aos boxes, a ser determinado no regulamento particular de cada etapa. Tal período visa proporcionar ao público presente um momento de interação com as equipes, no qual são distribuídos autógrafos, suvenires e material promocional das equipes, desta forma ficam obrigados os pilotos a se apresentarem a parte da frente dos boxes durante este período, a fim de atender os fãs.

C) A concessão dos Boxes será realizada e decidida pela organização do evento, usando apenas critérios comerciais e de visibilidade.

## ART. 09 TREINOS E VISTORIA DE SEGURANÇA

A VISTORIA DE SEGURANÇA nas motos é obrigatória e deverá ser realizada por categoria.

- 1) A apresentação da motocicleta às vistorias de segurança que antecedem os treinos livres, oficiais (cronometrados) warm up ou corrida é considerada como mais uma aceitação explícita do piloto e equipe ao Regulamento Esportivo e Técnico em vigor.
- 2) As motocicletas inscritas no SuperBike Series devem estar de acordo com o regulamento técnico e obedecer às exigências e aos procedimentos a serem seguidos durante as vistorias técnicas.
- 3) As vistorias de segurança não apontarão irregularidades técnicas ou itens de preparação irregulares, somente itens de segurança, podendo a moto ser aprovada nos itens de segurança e, posteriormente, ser reprovada por motivos técnicos.
- 4) As vistorias poderão ser realizadas a cada dia do evento antes da entrada na pista tanto para treinos livres como para treinos cronometrados. Essas vistorias terão caráter de segurança onde os pilotos são obrigados a apresentar a motocicleta e eventualmente seus respectivos equipamentos pessoais de segurança como: Capacete com selo de homologação (**Snell** / DOT / Inmetro / CE...), botas, luvas, macacão integral ou duas peças em bom estado de conservação e protetor de coluna.
- 5) Não é autorizado o uso de macacão de 02 partes, exceto para as categorias Amadoras, mediante assinatura do Termo de Responsabilidade do Piloto.
- 6) Documento ou nota fiscal da motocicleta poderá ser exigido e fazer parte de qualquer vistoria durante as etapas do Campeonato. Na nota fiscal deveser constar o nº do quadro da motocicleta.
- 7) As motocicletas deverão entrar e sair da área da vistoria técnica com o motor desligado.
- 8) A motocicleta deverá ser apresentada à vistoria de segurança limpa e completa, em conformidade com o regulamento da respectiva categoria.
- 9) A motocicleta somente entrará na pista com o transponder devidamente instalado o que só ocorrerá depois da motocicleta ser vistoriada e aprovada na Vistoria de segurança.
- 10) O transponder só poderá ser retirado da motocicleta por integrantes da equipe do SuperBike Series. Em caso de perda ou danificação, o piloto arcará com o reembolso de R\$ 1.500,00 (Hum mil e quinhentos reais) a organização.
- 11) A reincidência na não aprovação, por um mesmo item, em três vistorias de segurança seguidas, numa mesma etapa, excluirá a referida motocicleta dessa etapa.
- 12) As equipes podem vistoriar uma ou mais motos reserva, com ou sem o numeral afixado, em nome da equipe, desde que não haja mais de duas motocicletas disponíveis por piloto. Caso uma moto reserva venha a ser usada, a equipe deverá, previamente, comunicar por escrito à Direção de Prova o nome do piloto que a usará naquele evento, apresentando-a para vistoria do numeral e instalação do transponder de cronometragem.
- 13) Nos casos de uso de moto reserva em treino classificatório, a motocicleta substituída deverá ficar à disposição da Comissão Técnica, que determinará, a seu critério, o procedimento para vistoria da mesma, caso necessário.
- 14) Nos casos de uso de moto reserva em treino classificatório, as equipes poderão solicitar vistoria das motos substituídas, nos mesmos moldes dos protestos ao final de cada etapa, sendo o prazo para apresentação dos mesmos, contado a partir do término da seção de treinos oficial em que ocorreu a substituição.
- 15) Se forem verificadas infrações ao Regulamento Técnico durante as vistorias, o piloto e sua equipe têm a oportunidade de reparar as infrações apontadas e reapresentar a referida motocicleta e/ou equipamento de acordo com o regulamento em uma nova vistoria marcada e acordada com o Comissário Técnico que, em atenção, deve permitir que o piloto realize, no mínimo, uma sessão de treinos oficiais (cronometrados).
- 16) Sempre que uma motocicleta se acidente durante os treinos ou warm-up está deve ser tecnicamente avaliada no estado de acidentada e aprovada em vistoria após os reparos efetuados e necessários de acordo com este regulamento para continuar participando do evento.

- 17) Todo Piloto que não se apresente às Vistórias de segurança durante o horário para a sua categoria fica sujeito a uma próxima Vistoria, que será aberta, extraordinariamente, ao final das restantes categorias.
- 18) A qualquer momento os pilotos e equipes estão sujeitos à convocação da Vistoria para eventual coleta de amostras de combustível ou qualquer outra verificação considerada necessária.
- 19) Os pilotos e equipes se obrigam a submeter suas motocicletas assim como o referido equipamento de segurança particular dos pilotos a inspeção e verificação técnica pelos comissários técnicos do SuperBike Series sempre que solicitados.
- 20) Sempre que os pilotos e equipes forem solicitados para se submeterem a uma Vistoria não poderão, sob pena de desclassificação, recusarem-se ou obstruírem as ações de verificação devendo ainda disponibilizar equipamentos e ferramentas além de integrantes de sua equipe devidamente credenciada e capacitada para procedimentos de desmontagem e montagem mecânicas, que correrão por sua conta e risco.
- 21) As motocicletas, logo após cada treino classificatório, poderão ser encaminhadas diretamente à Vistoria Técnica para eventuais inspeções (não será necessária a presença do Piloto).
- 22) Ao final da corrida de cada Bateria as motocicletas ficarão em parque fechado de 30 minutos a partir do final da corrida, ou até o diretor de prova autorizar a retirada.
- 23) As motocicletas participantes ficarão sujeitas a inspeções técnicas, a critério do Júri de prova, ou mediante interposição de recurso, podendo ocorrer durante o evento até o prazo máximo de 30 minutos após o término da prova.
- 24) Essas vistorias podem ser acompanhadas por dois integrantes da equipe desde que devidamente credenciados e autorizados pelo Comissário Técnico (não é necessária a presença do piloto) com a incumbência de auxiliarem e/ou representarem o piloto e equipe na apresentação da motocicleta e equipamentos de segurança do piloto até ao final da Vistoria Técnica.
- 25) A organização se reserva o direito de vistoriar as motos, a qualquer momento, no decorrer de cada etapa. O piloto que não submeter sua motocicleta e equipamento pessoal de segurança à vistoria técnica não poderá participar dos treinos da referida etapa. Caso o piloto ou equipe se recuse a submeter sua motocicleta à Vistoria Técnica após o final da competição será punido com desclassificação da prova.
- 26) Não é permitido reabastecimento ou alteração de qualquer espécie nas motos antes da vistoria.
- 27) TREINOS LIVRES: As seções de treinos livres serão realizadas no primeiro dia da etapa e possuem um tempo estipulado de 20 minutos por seção, podendo este variar de acordo com a organização. Estão previstas 3 seções por categoria, podendo este número variar de acordo com a organização. O SuperBike Series reserva-se o direito de realizar alterações no número de seções, na duração de cada seção, bem como realizar fusões de categorias para treinos, em virtude do número de inscritos.
- 28) TREINO CLASSIFICATÓRIO: Os treinos para composição do grid de largada deverá ser realizado com duração máxima de 30 minutos e mínima de 10 minutos, para cada classe. Cada piloto deverá concluir pelo menos uma volta cronometrada para ser classificado. Sua eventual não participação no treino cronometrado classificatório somente permitirá sua participação na corrida, mediante solicitação por escrito a direção de prova, que avaliará caso a caso e eventualmente permitirá que o piloto largue dos boxes ou em última posição no grid de largada. Todos os Treinos de Sábado ou do segundo dia de treinos são Classificatórios. Valendo sempre o melhor tempo de volta de todos os treinos realizados. Se por motivo de força maior o treino não puder ser realizado o grid de largada será formado com os melhores tempos dos treinos anteriores, mesmo que tenham sido treinos livres. Podendo ainda existir treinos denominados como SuperPoles a certas categorias, os quais participarão somente os 10 pilotos mais rápidos de cada grupo de treino, ou grupo de grid. Neste caso os 10 selecionados terão seus tempos zerados, os quais serão novamente apurados nesta nova sessão especificamente proposta para a definição do pole-position e os demais 9 competidores.
- 29) A velocidade máxima permitida no Box/Pit Lane é 30 Km/h, caso o radar registre velocidade maior, o piloto será punido em; 10 segundos em seu tempo total de prova; ou perda do melhor tempo de volta; dependendo do momento da infração.
- 30) É absolutamente proibido o piloto conduzir sua moto, com o motor em funcionamento na contra mão do sentido do Pit Lane. Caso seja necessário o piloto retornar no Pit, o mesmo deverá descer da moto em empurra-

la. O descumprimento desta regra gerará; 10 segundos em seu tempo total de prova; ou perda do melhor tempo de volta; dependendo do momento da infração.

## **ART. 10 RESULTADO DOS TREINOS**

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

A depender do número de motos inscritas, categoria, ou conforme regulamento suplementar, ou mesmo por motivo de segurança, a direção de prova poderá aplicar índices de corte relacionados ao tempo de classificação dos participantes. Podendo ser de 107% a 120% do tempo da pole. O % exato de cada categoria será publicado no regulamento suplementar de cada prova. Assim como informações complementares encontram-se disponíveis no site [www.superbike.com.br](http://www.superbike.com.br) no link categorias.

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

## **ART. 11 TREINOS LIVRES NO DIA DA PROVA**

Haverá um aquecimento para cada classe (warm-up). A participação dos pilotos nesse aquecimento é opcional e reservada aos pilotos qualificados para a etapa.

## **ART. 12 GRID DE LARGADA**

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

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

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

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

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

## **ART. 13 PROVAS**

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

Toda prova terá um número pré determinado de voltas que não poderá sofrer alterações. Uma vez completadas o numero pré determinado a corrida estará encerrada e será valido a ultima volta em questão, independente de falhas de sinalização, bandeiramento, ou quaisquer outros aspectos que não estejam aqui mencionados. Salvo itens aqui mencionados como aplicacao de mais de uma bandeira vermelha, ou adição de voltas em razão da aplicação do procedimento de segurança, entre outros aspectos.

B) A seqüência/agenda prevista das provas aos domingos será:

### **Opção # 1 – Pirelli SuperBike**

Bateria 1 – 125cc e 250cc

Bateria 2 – SuperBike Pro e Pro Am

Bateria 3 – Kawasaki Ninja 250R

Bateria 4 – 600cc

Bateria 5 – SuperBike Pro Am Light e Stock

Bateria 6 – Coeficiente de segurança

### **Opção # 2 – Pirelli SuperBike**

Bateria 1 – 125cc e 250cc

Bateria 2 – SuperBike Pro e Pro Am

Bateria 3 – Kawasaki Ninja 250R

Bateria 4 – 600cc

Bateria 5 – SuperBike Pro AM Light

Bateria 6 – Coeficiente de Segurança

Bateria 7 – SuperBike Stock

### **Opção # 3 – Pirelli SuperBike**

Bateria 1 – 125cc e 250cc  
Bateria 2 – SuperBike Pro e Pro Am  
Bateria 3 – Kawasaki Ninja 250R  
Bateria 4 – 600cc  
Bateria 5 – SuperBike Pro AM Light e Stock

Obs.: 1 - Outras eventuais combinações e readequações ficarão a critério do diretor de prova. 2 – No Pirelli SuperBike apenas a bateria da SuperBike Pro será transmitida pela cobertura de TV. 3 – Em razão da adequação de horários de transmissão de TV a organização se reserva o direito de realizar as mais diversas adequações de horário e união de grid e categorias. 4 – É de interesse da organização que todas as categorias tenham suas corridas gravadas e disponibilizadas para compra.

C) **Em caso de transmissão por TV:** se os horários disponíveis para cobertura ao vivo de TV não forem adequados, a ordem das provas será alterada conforme necessário.

D) As provas da Categoria TNT SuperBike ocorrerem dentro do evento nomeado de Itaipava GT Brasil, e a agenda e posicionamento da prova será definido pelo regulamento suplementar.

E) Apenas a Categoria SuperBike Pro e Pro Am do Pirelli SuperBike e Categoria TNT SuperBike poderão a critério da organização ter duas baterias.

## ART. 14 PROCEDIMENTOS DE LARGADA

São considerados pilotos, para os efeitos deste artigo, apenas os participantes da bateria em questão.

8 minutos antes da volta de aquecimento, os Boxes serão abertos durante 5 minutos para os pilotos se dirigirem ao Grid.

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

Os pilotos **não** podem realizar mais de uma volta de aquecimento passando através do pit lane (box). Uma vez que saiam do Box as motos devem seguir para o grid de largada.

Reabastecimento é proibido no grid de largada

03 minutos antes da volta de apresentação, fecham-se os “Boxes”.

Pilotos que fizeram sua volta de apresentação deverão se posicionar em sua posição pré definida pelo grid. (serão permitidos apenas 3 pessoas por piloto no grid, sendo uma que segura o guarda sol)

Comissários mostrarão placas indicativas das filas para orientação dos pilotos.

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

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

Aquecedores de pneus podem ser usados no grid

Não serão permitidas baterias elétricas no grid, somente geradores portáteis com capacidade máxima de 2 KW.

Geradores deverão ser posicionados atrás da motocicleta

Todos os ajustes deverão estar **completos** até a placa de 3 min. Após esta placa, pilotos que desejam fazer ajustes deverão empurrar sua moto e retirar do grid.

Os pilotos que não saírem dos boxes até o fechamento, deverão largar para volta de warm up do box, após a passagem do safety car, e sob orientação dos comissários do box.

Após 30 seg da passagem do safety car o box é fechado novamente. Pilotos que não saíram até este momento deverão largar da saída do box.

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

Pilotos que completarem a volta de apresentação após a chegada e parada do safety car, atrás do grid, deverão permanecer atrás do grid sendo que sua largada será controlada pelo comissário de largada.

**Placa de 5 minutos** – 5 min antes da largada da volta de warm up

**Placa de 3 minutos** – à exceção dos pilotos, comissários de pista e um auxiliar por moto, todas as pessoas deverão sair do Grid. Nenhum ajuste poderá ser efetuado nas motos. Os cobertores térmicos deverão ser removidos.

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

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

O comissário dará a largada para a volta de aquecimento com uma bandeira verde.

Após a volta de aquecimento, todos os pilotos deverão se realinhar conforme sua posição no grid. O posicionamento errado do piloto acarretará em penalidade de 30 segundos no tempo final de prova.

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

O comissário de largada, com bandeira vermelha, se posicionará a frente do Grid. No final do Grid, o comissário com bandeira verde passará para avisar que todos estão prontos. Neste momento, não baixará caso o comissário perceba que existe um problema com alguma moto na fila.

O comissário da bandeira vermelha se deslocará para o lado de fora da pista e será ligada a luz vermelha.

Após 2 a 5 segundos, a luz vermelha se apagará, dando a largada.

Após as motos passarem pela saída do pit lane, o box se abre liberando as motos que estão nos boxes.

**Queima de largada:** Queima de largada é definida pela ultrapassagem do eixo dianteiro na marca de posição no grid enquanto a luz vermelha estiver acesa. A Direção de Prova decidirá se cabe penalidade (acréscimo de tempo 20 segundos no tempo total de prova ou stop and go de 5”) e deverá providenciar para que a equipe seja informada através do som de Box, além da devida sinalização em pista ao piloto através das bandeiras.

Se um piloto deixar a moto morrer na largada ele pode ser ajudado a largar. Caso não consiga deve ser empurrado para o pit lane, onde este pode fazer os reparos necessários, inclusive podendo trocar de motocicleta até a primeira passagem do líder completando a primeira volta.

Caso não esteja disponível a luz vermelha, a largada será dada com a bandeira quadriculada. A qual é estendida em direção ao céu a 180° em relação ao chão, e baixada repentinamente dando a largada.

## ART. 15 CORRIDA WET OU DRY

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

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

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

Uma corrida interrompida por condições climáticas a re-largada será obrigatoriamente WET.

## ART. 16 STOP AND GO

A penalidade de STOP and GO será cumprida ao final do pit lane sob coordenação do fiscal de box.

Após a parada total da motocicleta, e só então, o comissário contará 5 segundos, liberando então a motocicleta para reingresso na pista.

O comissário do PSDP mostrará uma placa com o número do piloto e a palavra "STOP", por um máximo de três voltas. Se o piloto não cumprir a penalidade, será desclassificado da etapa. Em caso de não haver tempo para o cumprimento de penalidade, o piloto terá 20 segundos acrescentados ao seu tempo de prova e será reclassificado, de acordo com seu novo tempo total.

## **ART. 17 TREINO DE LARGADA**

Durante os treinos e provas é proibido parar na pista. Excepcionalmente ao final do Warm up, após a bandeira quadriculada ser mostrada os pilotos poderão, ao longo da pista, fora do traçado rápido, realizar treinos de largada, sempre tendo em mente a segurança.

## **ART. 18 BANDEIRAS**

### **VERDE**

Pista livre

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

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

Deve ser usada agitada na abertura do pit lane

Deve ser usada na largada da volta de warm up

### **AMARELA**

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

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

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

Deve ser mostrada parada no posto anterior a bandeira agitada.

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

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

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

### **AMARELA COM LISTRAS VERMELHAS**

Deve ser mostrada parada indicando naquele setor falta de aderência por outra razão sem ser chuva.

### **BANDEIRA BRANCA COM DIAGONAIS VERMELHAS**

Deve ser mostrada parada indicando início de chuva fraca.

### **BANDEIRA BRANCA COM DIAGONAIS VERMELHAS + AMARELA COM LISTRAS VERMELHAS**

Chuva nesta seção. Estas bandeiras devem ser mostradas juntas e paradas

### **BANDEIRA AZUL**

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

### **BANDEIRA BRANCA**

Veículo médico na pista (ambulância e/ou medical car) reduza velocidade ultrapassagem entre motos proibida. Mesmo critério da bandeira amarela.

O veículo médico pode ser ultrapassado.

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

Ultrapassagens permitidas somente após a ambulância.

### **BANDEIRA QUADRICULADA BRANCA E PRETA**

Deve ser mostrada agitada, ao nível da pista, indicando fim de treino ou prova

### **BANDEIRA QUADRICULADA BRANCA E PRETA + AZUL**

Deve ser mostrada a quadriculada agitada e a azul parada indicando ao piloto que antecede ao líder da prova na volta final que este deve dar mais uma volta.

### **BANDEIRA VERMELHA**

Deve ser mostrada agitada em todos os postos indicando interrupção de treino ou prova. Pilotos devem voltar lentamente para os boxes.

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

Deve ser mostrada parada em frente ao grid indicando fim da volta de warm up

Deve ser usada no carro de direção de prova fechando a pista

## **BANDEIRA PRETA**

Deve ser mostrada em todos os postos parada com o numero da moto indicando desclassificação.

## **BANDEIRA PRETA COM BOLA LARANJA**

Deve ser mostrada parada juntamente com o numero do piloto indicando problemas mecânicos na moto determinando parada imediata nos boxes. Infração a esta regra acarretará a desclassificação.

## **SHOW DE BANDEIRAS**

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

## **ART. 19 INTERRUÇÃO DE CORRIDA E PROCEDIMENTO SAFETY**

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

O resultados serão os resultados obtidos onde o líder e os demais pilotos na mesma volta do líder tenham feito uma volta completa sem a bandeira vermelha. Ou seja a volta anterior.

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

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

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

Caso uma corrida interrompida e após a relargada venha a ser novamente interrompida sem que 2/3 das voltas seja cumprida, a corrida será dada por encerrada pelo diretor de prova.

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

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

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

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

## **PROCEDIMENTO SAFETY**

A fim de evitar certas interrupções de provas, em gerais provocadas por acidentes, o SuperBike Series opera dentro do Procedimento Safety Internacional.

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

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

A partir deste momento o líder deverá desacelerar impondo um ritmo de no mínimo 30 segundos mais lento que sua volta padrão.

Os demais competidores deverão se agrupar em fila com distancia segura entre uma moto e outra.

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

A motos devem manter suas posições de corrida, independente da existência de retardatários no meio da formação.

Durante o procedimento de SC é proibida a entrada nos Box. Caso isso ocorra, o piloto quando regressar a pista, se regressar não poderá retomar sua posição de origem.

Durante o procedimento de SC, caso um piloto caia, ou quebre, mas consiga retornar a prova e o procedimento de SC ainda esteja ocorrendo, antes que seja dada a re-largada o piloto pode retornar a sua posição de origem.

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

Fica proibido parar a moto na pista seja por qual motivo for. (sujeito a penalização de 20 segundos no tempo total de prova)

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

Na volta que anteceder a re-largada as bandeiras amarelas deixarão de ser flamuladas, permanecendo apenas estendidas imóveis.

Neste momento a re-aceleração ainda será proibida. Devendo as motos continuar agrupadas, e na ordem de posição.

A re-aceleração será permitida somente após a passagem na linha de re-aceleração, a qual é definida pela direção de prova em cada circuito conforme suas características, ficando o momento da re-aceleração exclusivamente determinada pelo líder da prova, o qual definirá o ritmo e o momento.

Uma vez que o líder re-acelere, fica ele proibido de desacelerar, a fim de impedir ou potencializar as chances de colisão e acidente.

Ficando as ultrapassagens permitidas somente após a passagem pela linha de chegada.

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

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

Durante este procedimento as voltas seguirão contando normalmente.

Durante um prova, a cada 3 voltas em procedimento de SC, será acrescentada mais 1 volta no numero total de voltas da prova, com o limite de acréscimo de 3 voltas por corrida.

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

Após sua retirada para o Box os procedimentos de re-largada e re-aceleração são os mesmos descritos acima.

## ART. 20 PONTUAÇÃO

A) Para obter classificação o piloto deverá completar o mínimo de 75% de voltas realizadas pelo vencedor. (Caso o número não seja inteiro, arredondar para o número imediatamente superior).

B) A pontuação para cada prova será como segue:

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

C) Será concedido um ponto extra por prova ao Pole de cada categoria.

D) A realização de uma Etapa é caracterizada pela abertura das vistorias técnicas e pelo início das realizações dos treinos oficiais. Dessa forma os pilotos sempre receberão seus pontos integralmente, independente do número de voltas que a corrida venha a ter. Em caso de impedimento de realização da prova os pilotos receberão seus pontos através da formação do grid de largada.

E) Descarte: A Temporada 2011, permite que somente os pilotos da Categoria SuperBike Pro e Pro AM e suas sub-categorias (master e estreante), inscritos anualmente (ou participantes de toda a temporada) no Pirelli Móbil SBK e TNT SBK, possam descartar **seu pior resultado** de uma Etapa válida, na qual estejam devidamente inscritos e presentes. Tal descarte será válido apenas para a contagem geral dos pontos no SuperBike Series Brasil, não interferindo na disputa pelos títulos do Campeonato Pirelli Móbil e TNT, individualmente.

F) Pontuação: Pilotos que optem por se inscrever somente em algumas Etapas, terão sua inscrição aceita, subirão ao pódio, ganharão troféus, porem não receberão pontos, a fim de não atrapalhar a disputa dos pilotos inscritos anualmente ou que possuem uma freqüência mais regular nas provas do calendário.

## ART. 21 CLASSIFICAÇÃO FINAL DO CAMPEONATO

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

- A) Número de melhores resultados nas corridas, ou seja vitórias, segundos lugares e assim sucessivamente;
- B) Melhores classificações nas posições de largada;
- C) Melhores classificações nos treinos cronometrados oficiais;

## ART. 22 DISCIPLINAR

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

B) As punições possíveis são:

- Advertência: Pública ou não.
- Stop And Go: Procedimento conforme descrito no regulamento.
- Troca de posição: Altera a colocação do piloto na prova.
- Punição em tempo de prova: 20 segundos.
- Desclassificação da etapa.
- Retirada parcial de pontos do Campeonato.
- Suspensão nacional ou regional não superior a 30 dias.
- Encaminhar solicitação de punição maior à Comissão Disciplinar.

C) Quantidade de penalidades:

- Podem ser aplicadas mais de uma penalidade, avaliadas de acordo com a circunstância.
- O piloto que for desclassificado pela segunda vez, será suspenso automaticamente da próxima etapa.

D) Agressão física ou moral a autoridades da Prova ou a outro Piloto: Exclusão da Etapa e pedido de punição à Comissão Disciplinar do SuperBike Series (Desclassificação do Campeonato, suspensão e/ou cassação da vaga).

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

F) Tabulação de Punições deveser consultada em documento complementar ou no regulamento suplementar.

## ART. 23 PROTESTO, RECLAMAÇÕES e RECURSOS.

A) Os protestos contra pilotos, equipes, motocicletas, atitude anti-desportiva e Diretor de Prova, deverão ser feitos por escrito, pelo piloto, ou seu representante legal por procuração.

B) Os prazos para protesto:

- Protestos contra as motocicletas, atitude dos pilotos e equipe, procedimentos da organização e qualquer acontecimento relativo ao andamento do evento: Os protestos podem acontecer a qualquer momento a partir do início do evento, até no máximo 30 minutos após a bandeirada de encerramento do treino ou bateria da respectiva categoria e infração.

- Protestos contra o resultado do treino ou bateria, ou contra a decisão do diretor de prova: Os protestos podem acontecer até no máximo 30 minutos após a publicação do resultado, o horário de publicação do resultado do treino ou bateria será anotado na secretaria, junto com a assinatura da pessoa responsável, antes de copiar o documento para distribuir aos pilotos.

C) Os Protestos/Recursos são divididos em Esportivos e Técnicos;

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

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

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

Depois de protocolados, os protestos serão levados até o Diretor de Prova, que fará a avaliação se está corretamente explicado o motivo(s) e o item do regulamento em questão.

Todo Protesto/Recurso deve ser amparado por este regulamento.

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

D) Sendo procedente a avaliação dos Protestos/Recursos, os mesmos serão avaliados pelo Diretor de Prova, ou Diretor Técnico ou pelo Júri de Prova; no caso de procedência, 50% do valor será reembolsado ao reclamante, caso contrário 100% do valor reverterá em favor do SuperBike Series.

E) Não cabem protestos contra decisões do Júri de Prova.

F) Conforme Código disciplinar da FIM, para recurso contra a decisão do Júri da Prova, o reclamante deverá encaminhar seu recurso à Comissão Disciplinar acompanhado da respectiva taxa.

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

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

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

## ART. 24 MOTOCICLETAS E CATEGORIAS

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

B) São as seguintes categorias do SuperBike Series 2010.

### Profissionais

125cc

135cc

250cc

600cc SuperSport e Naked (injetada e carburada)

SuperBike 1.000cc Pro

Copa Kawasaki Ninja 250R

### Pró-Amadores

SuperBike Pro-Am e Pro-Am Light 600cc a 1.300cc

### Amadores

SuperBike Stock 600cc a 1.300cc

Copa Kawasaki Ninja 250R

C) **Profissionais** - Participam das categorias profissionais os pilotos que possuem motos com carenagem e preparadas para competição, nas cilindradas especificadas que já tenham participado ou não de provas em âmbito nacional, divididos da seguinte forma:

- Categorias 125cc, 135cc e 250cc
  - Geral: pilotos que já participaram de provas
  - Estreante: pilotos que nunca participaram de provas da categoria
- Categorias 600 e 600i Naked
  - Geral: pilotos que já participaram de provas
  - Estreante: pilotos que nunca participaram de provas da categoria
- Categorias SuperBike Pro
  - Geral: pilotos que já participaram de provas
  - Sub-Categoria Estreante: pilotos que nunca participaram de provas em outras categorias profissionais ou estão subindo da Pro Amadora
  - Sub-Categoria Master – pilotos que tenham mais de 45 anos de idade completos (ou seja que iniciem o ano em questão já com 45 anos de idade)

D) **Pró-Amadores** - Participam da categoria SUPERBIKE PRO-AM pilotos **novatos com pouca experiência**, que possuem motos com carenagem de pista, sem farol, piscas e demais itens de uso nas vias públicas, visualmente semelhante as motos dos profissionais, ou até mesmo com o mesmo nível de preparação, porém com pilotos menos experientes e velozes;

São pré-requisitos para o piloto:

- Não ter participado por mais de 2 anos de provas oficiais. Ou seja, menos de 2 anos de experiência em corridas. (independente da quantidade de provas que tenha realizado) Ou não estar correndo a mais de 10 anos.
- Caso não tenha participado de competições regionais deverá apresentar certificado, de curso de pilotagem MotoSchool no Autódromo de Interlagos, que habilite o piloto a participar de competições.
- A categoria Pro AM é apenas uma forma de estímulo e divisão para que os pilotos menos experientes não se confrontem diretamente com os profissionais e tenham mais chances de serem premiados e terem visibilidade.

Os eventos regidos por este regulamento contarão com uma bateria SBK a qual será veiculada na TV. É interesse da organização e interesse dos participantes estarem presentes nesse grid. Dessa forma;

Tanto no Pirelli SuperBike quanto no TNT SuperBike, largarão no Grid SuperBike Pro com transmissão pela TV, todos os profissionais e, os ProAm mais rápidos que atinjam o índice publicado no regulamento suplementar ou até o número limite definido para a bateria, podendo ser esse de 40 a 55 motos. (mais informações consulte informações no site [www.superbike.com.br](http://www.superbike.com.br))

No caso do participante estar correndo no Pirelli SuperBike os participantes da ProAM que não atingirem esse índice não largarão com os profissionais no grid televisionado, mas não deixarão de alinhar e correr em um grid específico de ProAm Light ou até mesmo junto com a Categoria SuperBike Stock (motos originais) - (mais informações consulte informações no site [www.superbike.com.br](http://www.superbike.com.br))

No caso dos participantes da Pro AM serem divididos em dois grupos. Os que largam com os Profissionais e os que não atinjam o índice, será instituído duas Categorias ProAm. Uma Pro AM e outra Pro AM Light ou algo semelhante. Ratificando ainda que o conceito do evento é permitir que mais participantes sejam premiados e reconhecidos.

Exemplos para a Categoria SBK Pro conjunta com Pro AM

40 motos 115% da pole – linha de corte  
 45 motos 111% da pole – linha de corte  
 50 motos 109% da pole – linha de corte  
 55 motos 107% da pole - linha de corte

Obs.: lembrando que o % exato de cada categoria estará definido no Regulamento Suplementar de cada etapa. Regulamento esse publicado sempre em até 3 dias antes do início dos treinos livres.

Obs Importante.: SBK Pro AM Light são classificados por seus tempos ou por falta de vaga no Grid SBK Pro AM. **Tal classificação não ocorre por opção do piloto** é sim por critérios técnicos ou comerciais. Sendo que os pilotos SBK Pro AM que não atingem os tempos determinados se transformam em Pro AM Light.

**Os pilotos que superarem 2 (dois) anos de participação em cada categoria deverão obrigatoriamente subir para a categoria acima. Regra válida para mesma cilindrada.**

**Ainda como forma de incentivo podem ser criadas mais sub-categorias como SBK Pro Estreante / SBK Pro AM Estreante / SBK Máster**

**A permanência na sub-categoria estreante é de apenas 1 (um) ano.**

**Pilotos que participem na SBK Pro AM Light ou Stock apenas não serão obrigados a subir de categoria após 2 (dois) anos, caso durante todos esse tempo (24 meses) não atinja em prova ou treino algum um tempo que o classificasse para andar na SBK Pro AM. Ou seja, um tempo que não o cortasse do Grid da SBK Pro.**

E) **Amadores** - Participam das categorias amadoras, pilotos **novatos**, que possuem motos que se enquadrem nas seguintes características:

- **Kawasaki Ninja 250R:** Modelo Ninja 250R de qualquer ano, com carenagem de pista ou original, com presença ou não de faróis, setas e luzes de freio, conforme descrito no Regulamento Técnico da categoria.
  - São pré-requisitos para o piloto ser aceito somente na Kawasaki Ninja 250R
  - Não ter participado por mais de 2 anos de provas oficiais. Ou seja, menos de 2 anos de experiência em corridas. Ou não estar correndo a mais de 10 anos, e ter mais de 13 anos de idade
- **SuperBike Stock:** motos a partir de 600cc, esportivas ou naked, seguindo a seqüência de marcas aceitas no Regulamento Técnico da categoria e mantendo suas características de moto “de rua”, dentre elas
  - Mesmo cobertos, obrigatoriamente manter os Faróis e, luzes de freio, podendo as setas serem removidas;
  - Carenagens originais ou com características originais, caso a moto tenha;
  - Não terem experiência superior a 2 (dois) anos em provas oficiais;

## ART. 25 PNEUS

A) Os pneus homologados para todas as categorias do Campeonato em questão, são os da marca Pirelli para as categorias profissionais e Pirelli/Metzeler para as categorias amadoras e pro-amadoras, e deverão ser comprados do lote fornecido para a etapa em questão, somente através da organização em sua sede ou na secretaria de prova.

É obrigatória a utilização de 02 (dois) adesivos da Pirelli fornecidos pela organização, posicionado na balança da moto, um de cada lado.

A não utilização dos adesivos impedirá a participação do piloto em qualquer atividade de pista, e caso por algum motivo ele burle a vistoria, saída de Box e outras etapas de verificação, após o atestamento de tal infração sua participação na etapa apurada será desclassificado, ou da prova, ou do treino em questão, conforme o momento de apuração da infração.

Será vetada a participação dos pilotos que se recusarem a utilizar os adesivos.

Os pneus serão identificados por um selo holográfico ou marca de segurança. **A moto que não estiver com os adesivos holográficos fixados na lateral do pneu ou as marcas de segurança, serão impedidas de entrar na pista para treino livre, treino cronometrado ou prova.**

Um pneu comprado em uma Etapa, e não utilizado, ou utilizado parcialmente poderá ser usado em qualquer outra etapa, porém desde que tenha sua marca preservada, e que o controle de saída de Box, versus controle de aquisição de pneus confirme a disponibilidade de pneu no estoque pessoal do piloto, comprovando assim que realmente ele dispunha de pneu com ou sem utilização.

É permitido o uso de cobertores térmicos de pneus.

O piloto devera fazer o pedido dos pneus ao fornecedor oficial Pirelli por email, logo após efetuar a sua inscrição.

O fornecedor oficial Pirelli só levará para a pista os pneus pré reservados, principalmente os de chuva.

**A quantidade mínima e máxima de pneus esta descrita em cada regulamento específico de cada categoria.**

## **ART. 26 USO DE IMAGEM E OBRIGACOES DE PATROCINIO**

- A) A critério da Organização os participantes serão obrigados a utilizar as marcas de patrocinadores em suas carenagens nas condições explicitadas no regulamento suplementar;
- B) A inscrição à prova ratifica a explicita permissão de uso de imagem do piloto em qualquer mídia ou propósito, sem que qualquer ônus seja devido ao piloto;
- C) Toda e qualquer marca concorrente aos patrocinadores do Campeonato somente poderão ser expostas na moto, nos veículos da equipe, vestimentas, dentro do Box e demais áreas, mediante solicitação por escrito à Organização com antecedência de 48hrs. e recebimento de liberação por escrito;
- D) É vedado qualquer tipo de divulgação, distribuição de matérias, folhetos, exposição de equipamentos, assessórios, banners, faixas e demais ações que sejam caracterizadas como merchandising ou propaganda;
- E) Desde já fica publicado que nas Etapas do TNT SuperBike todas as motos, equipes, pilotos, veículos e demais canais de visibilidade, não poderão expor nenhuma marca concorrente a dos patrocinadores TNT, Itaipava, Cristal e demais produtos deste Grupo Empresarial.
- F) Ficando ainda as moto participantes do TNT SuperBike obrigadas a colar 2 adesivos TNT e 2 adesivos Itaipava nas motos em locais a serem definidos pela Organização.

## **ART. 27 BRIEFING TÉCNICO ENTRE DIRECAO DE PROVA E PILOTOS**

O Briefing Técnico é uma reunião entre a direção de prova e todos os pilotos inscritos na prova.

A presença do piloto ao Briefing é obrigatória.

O acesso ao Briefing é exclusivo aos pilotos.

O não comparecimento ao Briefing acarretará na perda do tempo da melhor volta do treino classificatório que decidirá o grid de largada.

O Briefing sempre será conduzido pela direção de prova ou um responsável pela organização do evento.

O horário de realização do Briefing sempre estará previamente divulgado através da programação do evento. (sendo habitualmente realizado nas sextas-feiras após o ultimo treino do dia)

O local de realização do Briefing sempre poderá ser consultado tanto na secretaria de prova quanto na torre com a direção de prova.

Caso o piloto não se apresente no horário marcado para a realização do Briefing, seu comparecimento com atraso não será validado. Considerando assim sua ausência, uma vez que se inicie a reunião.

---

**Comitê Organizador do SuperBike Series 2011**