

**REVISÃO DAS REGRAS DE SEGURANÇA**  
**JULHO 2019**



# REVISÃO DAS REGRAS DE SEGURANÇA

## SUPERBIKE BRASIL - JULHO 2019

### 1. INTRODUÇÃO

O SuperBike Brasil (SBK Brasil), na busca incessante por incremento da segurança em suas competições, revisa suas regras e procedimentos de segurança a partir dessa data, não apenas como uma evolução natural de seus processos, mas como forma de mitigar da maneira mais técnica possível, os riscos inerentes às suas competições. Esse é mais um esforço da equipe do SBK Brasil em prol da segurança do esporte, e realizado em parceria com a Comissão de Segurança da Motovelocidade (CSM), constituída em 26 de abril de 2019.

E o SBK Brasil, em conjunto com a Comissão de Segurança da Motovelocidade (CSM) e a Associação dos Pilotos de Motovelocidade (APM), seguirá ativo e atuante, na busca constante de atualizações nas regras e nos processos-chave, tomando vantagem dos avanços no conhecimento adquirido e nas tecnologias que se disponibilizam ao longo do tempo no motociclismo esportivo.

A revisão de procedimentos aqui apresentada, foi dividida em 03 grandes temas, a saber: Pilotos, Processos-Chave e Autódromos, com seus respectivos subtemas.

Abaixo, um quadro resumo das iniciativas que passam a ser adicionadas aos procedimentos de segurança já existentes no SBK Brasil.

FOCO	TEMA	INICIATIVA	DATA DE IMPLEMENTAÇÃO
Pilotos	Elegibilidade	Estabelecimento de idade mínima e máxima por categoria	Imediata
	Concessão de licença	Necessidade de aprovação em curso de pilotagem esportiva em escolas credenciadas	Imediata
		Aprovação em testes teórico e prático incluindo regulamento, técnica de pilotagem e regras de segurança	Imediata (educativa) / Agosto (total)
		Concessão de licença com novos critérios segmentados por Nível A, B, C e Superlicença	Agosto
Equipamentos	Obrigatoriedade de equipamentos de proteção com certificações específicas e em bom estado	Imediata (educativa) / Agosto (total)	
Processos-Chave	Orientação e educação	Grade obrigatória de treinamentos avançados em temas como startle effect, nutrição e condicionamento	Imediata
		Implantação curso e credenciamento para mecânicos	Janeiro 2020
	Vistorias	Aprimoramento dos procedimentos de vistoria das motocicletas, inclusive com registro fotográfico	Imediata
		Implantação de vistoria de 100% dos equipamentos dos pilotos, inclusive com registro fotográfico	Imediata (educativa) / Agosto (total)
	Procedimentos médicos	Aprimoramento das regras de vistoria em boxes e pista	Imediata
		Aprimoramento do procedimento de uso do Medical Car	Imediata
		Obrigatoriedade de atestado médico rigoroso e pré-definido cobrindo 8 diferentes dimensões	Agosto
		Implantação de exame clínico básico, nas etapas	Imediata
Auditoria	Implantação de Avaliação Psicológica	Setembro	
	Inclusão de teste antidoping	Setembro	
Autódromos	Proteções adicionais	Todas as inovações e melhorias serão periodicamente auditadas por um terceiro	Setembro
		Detalhamento de todos os locais, tipos e dimensões das barreiras de proteção adicionais, por autódromo	Imediata

## **2. PILOTOS**

### **• ELEGIBILIDADE**

O critério de idade passará a vigorar, estabelecendo limites mínimos e máximos para um piloto ser elegível, evitando-se que pilotos muito jovens tenham licença para competir com motos muito potentes.

As idades, mínima e máxima, estão definidas para todas as categorias, em função da potência das motocicletas, a saber:

Motos até 160cc: 08 anos e máxima de 14 anos

De 161cc a 300cc: idade mínima de 11 anos e máxima de 60 anos

De 301cc a 500cc: idade mínima de 12 anos e máxima de 60 anos

Acima de 501cc: idade mínima de 15 anos e máxima de 60 anos

Considera-se a idade que o piloto completa dentro do ano em que irá competir. Pilotos fora desses limites de idade necessitarão de uma avaliação específica do Diretor de Prova e do Diretor Médico, para uma eventual liberação.

Essa medida entrará em vigor após a conclusão de análise em andamento.

### **• CURSO DE PILOTAGEM**

O campeonato passará a exigir de todos os pilotos estreantes, que apresentem certificado de aprovação em cursos de pilotagem esportiva em escolas certificadas pela Associação dos Pilotos de Motovelocidade (APM).

Para tanto, a APM está desenvolvendo uma cartilha para que as escolas que queiram certificar seus alunos saibam quais temas teóricos e práticos elas têm que cumprir. Essa cartilha estará disponível na primeira semana de agosto próximo

A APM já está certificando escolas de pilotagem esportiva, cuja lista ficará disponível no website do SBK Brasil, e será atualizada, sempre que uma escola obtiver a certificação.

Um comissário da Associação dos Pilotos de Motovelocidade (APM) estará certificando as escolas, tendo como critério o histórico de seus instrutores, a metodologia adotada nos cursos e o cumprimento dos temas da cartilha.

Essa medida entra em vigor a partir da 5ª etapa, no Autódromo de Interlagos.

### **• TESTES – TEÓRICO E PRÁTICO**

O campeonato passa a exigir que todos os pilotos realizem teste teórico de conhecimento. Aos pilotos estreantes será exigido, além do teste teórico, o teste prático também.

O exame teórico será desenvolvido e aplicado pelo Diretor de Prova auxiliado por um comissário do SBK Brasil, cobrindo os seguintes tópicos:

#### **• Regulamento do campeonato**

10 questões de múltipla escolha, cobrindo o regulamento técnico e esportivo do campeonato.

- **Técnicas de pilotagem esportiva**

10 questões de múltipla escolha, cobrindo técnicas fundamentais de pilotagem, como frenagem, posicionamento na moto, controle de aceleração e traçado, entre outros.

- **Regras de Segurança**

10 questões de múltipla escolha, cobrindo as regras de segurança, presentes no regulamento técnico e documentos complementares.

Para ser aprovado, o piloto deverá acertar no mínimo 80% nos testes referentes aos itens 1 e 2 e obrigatoriamente 100% no teste referente ao item 3. Esse teste será aplicado anualmente a todos os pilotos e para os pilotos estreantes, antes de sua estreia, sempre numa quinta-feira que anteceda a etapa.

Para índice de acerto inferior a esses, o piloto terá que refazer o teste. Caso seja reprovado poderá repetir o teste no dia seguinte (6ª feira) pela manhã. Caso seja novamente reprovado somente poderá refazer o teste na etapa seguinte. Esse exame será desenvolvido pelo Diretor de Prova e um comissário do SBK Brasil. Será presencial e aplicado anualmente a todos pilotos. Os pilotos que forem fazer o teste, receberão um material para estudo, uma semana antes da etapa.

Até que obtenha essa aprovação, não poderá participar do campeonato.

O exame prático será aplicado apenas a pilotos estreantes, uma vez que os demais já possuem um histórico no campeonato. Será uma avaliação do Diretor de Prova e um comissário do SBK Brasil, sobre o comportamento técnico e a performance do piloto nas 03 sessões de treino livre da sexta-feira de sua estreia. Além do tempo de volta, que para aprovação, não poderá ser superior ao limite definido no regulamento para a categoria pretendida. Em caso de reprovação o piloto receberá um relatório ressaltando os pontos que requerem melhoria para que se prepare para a próxima avaliação, que poderá ser realizada a partir da etapa seguinte.

Sem essa aprovação não poderá participar do campeonato.

Essa medida entra em vigor a partir da próxima etapa em caráter educativo e a partir de agosto passa a ser uma exigência.

- **LICENÇA**

O campeonato passa a emitir licença a todos os pilotos. A licença existirá em 04 níveis, A, B, C e Superlicença. Cada nível terá critério específico de aprovação e dará acesso a categorias pré-definidas.

A licença é uma ferramenta de extrema relevância pois estabelece critérios objetivos para sua obtenção, dando transparência ao processo e fazendo com que as competições tenham cada vez mais homogeneidade técnica, o que por consequência, eleva o nível de segurança.

A licença de Nível C é concedida a todo piloto estreante que cumpra os requisitos de idade, curso de pilotagem, testes teórico e prático e atestado médico. Com essa licença o piloto poderá competir nas categorias: Escola, Honda CB 500R, R3 Cup e Junior Cup, desde que atenda também as exigências específicas dessas categorias, definidas em regulamento próprio.

Para pleitear a licença nível B ou A, o piloto Nível C deverá ter corrido pelo menos 04 etapas na categoria anterior (para pleitear o Nível B) e pelo menos 02 anos correndo no SBK Brasil (para pleitear o nível A). E cumprir os demais requisitos de idade, curso de pilotagem, testes teórico e prático e atestado médico. Além disso precisa atingir o tempo mínimo de volta da categoria escolhida, descrito no regulamento. A licença Nível B é válida para as categorias: Light e SuperSport.

O piloto com licença Nível B que quiser obter a licença Nível A, deverá ter cumprido tempo mínimo de 02 anos competindo no SBK Brasil e cumprir os demais requisitos de idade, curso de pilotagem, testes teórico e prático e atestado médico, além de atingir o tempo mínimo de volta da categoria, descrito no regulamento. A licença Nível A é válida para as categorias: Extreme e Evolution.

Para pleitear a superlicença, o deverá cumprir outros requisitos que serão avaliados pela Comissão Técnica do SuperBike, que inclui, além dos requisitos da Licença Nível A: idade entre 16 e 52 anos, pelo menos um título em campeonato de nível nacional, mais de 05 anos participando de competições oficiais, tempo da melhor volta no máximo 7% acima do recorde da pista para a categoria SuperBike Pro. Além disso, deverá ter a aprovação, por maioria, da Comissão Técnica do SuperBike e dos pilotos que já possuem a Superlicença. A superlicença dá acesso à Categoria Superbike Pro.

Para efeito de compor o grid das corridas da Categoria SuperBike Pro, pilotos das categorias Evolution e Extreme poderão ser convidados pela Organização do SuperBike, desde que tenham bom histórico de conduta e atinjam tempo de volta mínimo obrigatório da categoria, descrito no regulamento.

A Comissão Técnica do SBK Brasil pode conceder wild card em casos específicos, para pilotos com notória capacitação, performance e histórico nas pistas, para uma ou mais etapas.

Esse critério está resumido no quadro abaixo:

CRITÉRIO	LICENÇA NÍVEL C	LICENÇA NÍVEL B	LICENÇA NÍVEL A	SUPERLICENÇA
Elegibilidade	<p>IDADE:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Até 160 cc – 08 a 14 anos</li> <li>De 161 a 300 cc – 11 a 60 anos</li> <li>De 301 a 500 cc – 12 a 60 anos</li> </ul>	<p>IDADE:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>De 15 a 60 anos</li> </ul>	<p>IDADE:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>De 15 a 60 anos</li> </ul>	<p>IDADE</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>De 16 a 52 anos</li> </ul>
Requisitos	<ul style="list-style-type: none"> <li>Curso de pilotagem esportiva em escola certificada (exceto Junior Cup)</li> <li>Ser aprovado em testes teórico da APM</li> <li>Ser aprovado em teste prático da APM</li> <li>Apresentar atestado médico conforme regulamento</li> <li>Ter tempo de volta dentro do mínimo aceito para a categoria</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ter corrido ao menos 04 etapas nas categorias do Nível C</li> <li>Histórico de comportamento na categoria anterior (número de penalizações)</li> <li>Apresentar atestado médico conforme regulamento</li> <li>Ter tempo de volta dentro do mínimo aceito para a categoria</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ter competido ao menos 02 anos no SuperBike Brasil</li> <li>Histórico de comportamento na categoria anterior (número de penalizações)</li> <li>Apresentar atestado médico conforme regulamento</li> <li>Ter tempo de volta dentro do mínimo aceito para a categoria</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Possuir a licença Nível A</li> <li>Ter pelo menos 01 título em nível nacional</li> <li>Pelo menos 05 anos participando em competições oficiais</li> <li>Ter a aprovação, por maioria, da Comissão Técnica do SBK Brasil e dos pilotos com Superlicença.</li> <li>Tempo de volta mínimo aceito para a categoria</li> </ul>
Categorias	<ul style="list-style-type: none"> <li>Escola</li> <li>Honda CB 500 R</li> <li>Yamalube R3 Cup</li> <li>Honda Junior Cup</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Supersport</li> <li>Light</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Evolution</li> <li>Extreme</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Superbike Pro</li> </ul>
Exceções	A Organização pode, com base no histórico e participação em outros campeonatos, conceder convite (wild card) para pilotos com notória experiência e capacitação, para uma ou mais etapas.			

Essa medida entra em vigor em agosto de 2019.

- **EQUIPAMENTOS DE PROTEÇÃO**

O campeonato passa a aderir às exigências de especificações de equipamentos semelhantes àsquelas definidas pela FIM, (Federação Internacional de Motociclismo), para o Campeonato Mundial de Superbike.

O rigor na definição de especificações técnicas dos equipamentos do piloto está aumentando de maneira expressiva, bem como a fiscalização do cumprimento dessa nova determinação. Esse tema não tem sido motivo concreto de danos maiores no histórico de acidentes do SBK Brasil, mas é uma medida preventiva muito relevante.

Os equipamentos obrigatórios e suas especificações serão:

**Capacete:** o capacete deve estar em conformidade com padrões utilizados no Campeonato Mundial de Superbike: ECE 22-05 tipo "P" (no padrão europeu) e SNELL M 2010 e 2015 (no padrão americano), sendo, portanto, capacetes fechados, com fecho duplo D e viseiras a prova de estilhaçamento, certificados por essas entidades. E devem estar em bom estado de conservação e dentro da validade. Nem todos os fabricantes definem um prazo de validade para capacetes, mas todos recomendam o uso por um período definido a partir da fabricação. Esse prazo vai de 3 a 7 anos dependendo do fabricante. Por isso, não serão aceitos capacetes com mais de 7 anos da data de fabricação. Isso, desde que esteja bem conservado e não tenha sofrido queda, pois mesmo quedas de leve a moderada podem danificar o arranjo das fibras internas, gerando uma área de fragilidade no capacete.

Para que você confira se seu capacete atende a e uma dessas certificações, verifique na etiqueta do próprio equipamento, ou consulte websites que trazem listas de vários modelos certificados. A maioria dos capacetes fechados, de boas marcas, com fecho duplo D, feitos com materiais nobres como fibra de carbono, ou compostos com diferentes fibras estará dentro do exigido, diferente, por exemplo, de capacetes de plástico injetado (ABS) que não apresentam resistência a altos impactos. Marcas como Shoei, Arai, Shark, AGV, Nolan, HJC e Bell, por exemplo, tem capacetes de diversos níveis. Algumas marcas, como AGV ou HJC, por exemplo, possuem ampla gama de qualidade e preço. Produzem capacetes de alta qualidade e caros, mas possuem também uma linha de qualidade mais rasa e preço baixo, inadequados, nesse caso para corridas. Marcas como Arai e Shoei são posicionadas só no segmento premium, pois seus capacetes mais baratos já tem um nível bom de qualidade. Por isso, independente da marca, recomendamos investir nos modelos topo de linha para pista, pois esse é um artigo vital para sua segurança.

A certificação Snell requer testes mais extensos e geralmente implica em um capacete mais seguro do que DOT ou mesmo ECE. No entanto, porque o teste é administrado de forma diferente, por uma fundação independente, há alguma controvérsia sobre se é realmente melhor do que a certificação DOT ou não.

Nos EUA, as certificações DOT (Department of Transportation) e Snell são as mais comuns. Os padrões DOT são definidos pelo governo federal, assim como o Inmetro no Brasil, enquanto a certificação Snell é opcional e emitida por uma organização privada de testes sem fins lucrativos.

A norma ECE (Comissão Econômica para a Europa), R 22.05, é a versão europeia do padrão DOT, embora seus testes sejam mais rigorosos. É reconhecido por mais de 50 países e por todas as principais organizações de corridas do mundo.

Outros esquemas de certificação menos comuns são o sistema de classificação SHARP no Reino Unido e o CRASH na Austrália.

O SuperBike Brasil, optou por adotar o padrão do Campeonato Mundial de Superbike, mas estará atento aos movimentos feitos no Setor, para se manter sempre alinhado com os melhores padrões possíveis. Estamos acompanhando de perto, por exemplo, os protocolos de teste da FIM, que curiosamente está desenvolvendo uma certificação própria. A FIM, explica o programa desta maneira:

*“Para levar em conta uma avaliação de desempenho mais completa e exigente e dar reconhecimento específico e exclusivo aos capacetes que atendem a critérios mais exigentes, as Comissões de Corrida Técnica e Circuito da FIM está lançando agora, um programa pioneiro e exclusivo, a FIM Racing Homologation Program for helmets (FRHPhe), que apresenta os mais recentes métodos de teste de última geração. No âmbito deste programa, a FIM concede aos capacetes um certificado de homologação e etiquetas, que são um pré-requisito obrigatório para ter acesso às competições da FIM Circuit Racing”.*

Essa certificação atenderá às exigências dos pilotos da MotoGP, mas ainda está em desenvolvimento. Alguns capacetes já foram submetidos a esses testes e foram homologados. São eles: Shark Race R Pro GP, Bell Pro Star ECE e AGV Pista GP R. Muitos outros estão em teste para aprovação. Assim que essa lista estiver mais completa, levaremos a novidade até você e estudaremos sua implementação no SBK Brasil. Se quiser saber um pouco mais desse tema, visite o link:

<https://ultimatemotorcycling.com/2019/01/29/helmet-motorcycle-safety-standards-2019-changes-fim-frhphe-ece2205-dot-snell/>

Por ora, como estamos adotando as últimas certificações existentes, mas elas datam de 2005, 2008 e 2010, nem todos os capacetes de alta qualidade constam nessas listas, por isso se você já possui um capacete, procure informações sobre ele, e caso não encontre ou tenha alguma dúvida, nos consulte, pois iremos verificar se seu capacete atende os requisitos exigidos. Os links abaixo podem ser úteis para sua consulta:

[https://www.smf.org/certlist/std\\_M2010](https://www.smf.org/certlist/std_M2010)

[https://www.smf.org/certlist/std\\_M2015](https://www.smf.org/certlist/std_M2015)

[https://www.smf.org/standards/m/2020/M2020\\_Final.pdf](https://www.smf.org/standards/m/2020/M2020_Final.pdf)

[https://www.revzilla.com/search?\\_utf8=%E2%9C%93&query=SNELL+M+2015](https://www.revzilla.com/search?_utf8=%E2%9C%93&query=SNELL+M+2015)

[https://www.revzilla.com/search?\\_utf8=%E2%9C%93&query=SNELL+M+2010](https://www.revzilla.com/search?_utf8=%E2%9C%93&query=SNELL+M+2010)

[https://www.revzilla.com/search?\\_utf8=%E2%9C%93&query=ECE+22-05+type+P](https://www.revzilla.com/search?_utf8=%E2%9C%93&query=ECE+22-05+type+P)

<http://www.fema-online.eu/website/index.php/consumer-information/ece-22-05-helmet-stickers/>

<https://sharp.dft.gov.uk/>

**Macacão:** o macacão deve ser adequado para uso em pista, peça única, em couro de vaca ou de canguru, com proteções resistentes a alto impacto nos ombros, cotovelos, antebraços, quadril, pernas, costas e joelhos. Devem ter corcoca aerodinâmica nas costas e sliders de joelho. E precisam estar em bom estado de conservação. As principais marcas são Alpinestars e Dainese, mas outras marcas como Tutto e Revit ou até mesmo macacões feitos sob medida são também bastante usados.

**Botas:** as botas devem estar aderentes à certificação CE (EN 13634: 2010), da linha Racing, pois são apropriadas para uso em pista. As botas de competição possuem várias áreas de proteção, áreas rígidas como a sola, por exemplo e múltiplos ajustes. As botas precisam estar em bom estado de conservação. Os links abaixo trazem alguns exemplos:

[https://www.revzilla.com/search?\\_utf8=%E2%9C%93&query=13634+2010](https://www.revzilla.com/search?_utf8=%E2%9C%93&query=13634+2010)

[https://www.revzilla.com/search?\\_utf8=%E2%9C%93&query=13634+2015](https://www.revzilla.com/search?_utf8=%E2%9C%93&query=13634+2015)

**Luvas:** as luvas devem ser em couro, de vaca, cabra ou canguru, ergonômicas, de cano longo, com reforço na palma da mão e proteção extra e de alta resistência como fibra de carbono ou titânio, nas áreas mais vulneráveis. Exemplos de luvas premium são: Alpinestars GP Pro R3, Alpinestars Supertech e Dainese Full Metal.

**Protetor de coluna:** o protetor de coluna deve possuir alta resistência ao impacto, ser ergonômico e ter a certificação CE Nível 2 da última revisão padrão do protetor traseiro (EN1621-2: 2014). No link anexo você verá alguns protetores com essas características:

[https://www.revzilla.com/search?\\_utf8=%E2%9C%93&query=16212+2014](https://www.revzilla.com/search?_utf8=%E2%9C%93&query=16212+2014)

**Segunda Pele:** a segunda pele deve permitir que a pele “respire” e não podem ser feitas com material sintético passível de derreter e causar dano ao piloto.

**Sistema de airbag e protetor de peito** são equipamentos não obrigatórios, ainda. A eficiência desses equipamentos já está amplamente comprovada, sendo utilizadas com sucesso por 100% dos pilotos da MotoGP, por exemplo, razão pela qual são altamente recomendados.

**Sobre viseiras** não são obrigatórias, mas são permitidas.

Reforçamos, que por ser um assunto com muitos detalhes e lançamentos constantes, qualquer dúvida entre em contato com a Organização do SBK Brasil.

A partir da 5ª. etapa do SBK Brasil, no Autódromo de Interlagos, todos os pilotos terão que se adequar a essa regra. Para 4ª. etapa, em Goiânia, estaremos fazendo uma vistoria educativa, sem punições, com o intuito de esclarecer e conscientizar os pilotos.

## 2. PROCESSOS-CHAVE

- **BRIEFINGS | AULAS | TREINAMENTO**

O campeonato passa a intensificar seus canais de informação e educação, para garantir que os pilotos, mecânicos e chefes de equipe dominem os temas críticos relacionados a segurança.

Além dos briefings, passa a ser obrigatória a participação de todos os pilotos em palestras de renomados profissionais de múltiplas áreas, convidados pelo SBK Brasil



para transferirem conhecimento aos pilotos. Em cada etapa teremos apresentação sobre temas de alta relevância para a saúde, performance e segurança dos pilotos, como nutrição, condicionamento físico e psicologia do esporte, por exemplo. Essa atividade terá a duração de 01 hora, normalmente após o final dos treinos da sexta-feira.

**Startle Effect:** Todos os pilotos serão treinados em como enfrentar situações de risco inesperadas. Essas “surpresas” que por vezes ocorrem em esportes como a motovelocidade, podem ser causadas por situações conhecidas, para as quais o piloto pode ser treinado e assim passamos a ter uma abordagem preventiva, que pode contribuir muito para que a reação do piloto em situações inesperadas seja o mais eficiente possível. Esse tipo de treinamento é usual na aviação. Quando algo inesperado acontece, o ser humano sofre de algo que as literaturas internacionais chamam de “startle effect” (efeito surpresa).

O efeito surpresa é um mecanismo biológico natural, tendo como objetivo a sobrevivência, estimulando o corpo a uma reação física. Porém a proporção deste efeito pode variar de forma significativa dependendo do estado emocional, estresse, do nível de retenção e de atenção no momento em que ocorre. Os treinamentos que desenvolvem competências contribuem como um fator decisivo para minimizar o efeito surpresa.

As pesquisas revelam que é extremamente provável que os pilotos que se encontrem sob o efeito surpresa, irão agir de forma precipitada ou permanecerão estáticos, não tomando nenhuma ação.

O SBK Brasil passará a oferecer a todos os pilotos inscritos no campeonato um treinamento com especialistas nessa área e que ministram cursos para a aviação, mas customizado para as situações inerentes à motovelocidade. Apenas para exemplificar, trataremos das reações que devem ser trabalhadas em situações como perda de freios, travamento do acelerador, iminência de colisão, entre outras para as quais o piloto deve estar preparado para uma resposta rápida e eficiente. Esse treinamento será realizado 02 vezes ao ano.

Para as categorias Escola e Honda Junior Cup, os briefings serão em número de 03 na sexta-feira e 03 no sábado. Todos esses briefings conterão pequenas aulas com técnicas de pilotagem, cada uma delas com tema específico, ministradas por instrutores mentores da categoria e pilotos da categoria Superbike Pro, que contribuirão para o aprimoramento técnico e a segurança dessas categorias de base.

Essa medida entra em vigor a partir da 4ª. etapa, em Goiânia, com as primeiras iniciativas sendo implementadas.

- **FORMAÇÃO E CREDENCIAMENTO DE MECÂNICOS**

O campeonato passa a instituir Programa de Atualização e credenciamento de mecânicos, visando mitigar falhas oriundas de preparação e manuseio incorreto da moto por parte do mecânico. Esse programa está em desenvolvimento numa parceria da APM com o SENAI e cobrirá todos os principais temas que se relacionam à segurança. Cada equipe terá que ter ao menos 01 mecânico treinado e certificado.

Essa certificação será obrigatória, a partir da 1a. etapa de 2020, sem a qual a equipe não poderá participar do campeonato.

- **VISTORIAS**

**Moto:** a vistoria das motos passa a incorporar o registro fotográfico, com ênfase nos itens que porventura estejam em não-conformidade com o regulamento. O não cumprimento de qualquer dos itens do regulamento, impede a moto de competir. Além dos itens já conhecidos, a partir de agosto, a luz de chuva será obrigatória nas categorias Light, Evolution, Extreme e Superbike Pro.

Essa vistoria segue sendo feita na 5ª. feira de todas as etapas.

**Boxe:** a vistoria de boxe será também realizada, com ênfase na organização geral e no armazenamento adequado de combustível. O acondicionamento de combustível passa a ser fiscalizado e deve ser armazenado em galões específicos aprovados pelo INMETRO para esse fim, de acordo com a Portaria nº 91, de 31 de março de 2009, em boas condições, e dispostos em local não próximo a áreas onde possam haver produção de faísca ou calor excessivo.

Durante todos os dias da etapa, os brigadistas fiscalizarão se há alguém fumando nos boxes ou *pit lane*, o que é proibido. A Organização passa a destinar uma área específica para fumantes, em local isolado e seguro.

Essa vistoria passa a ser feita na 5ª e 6ª feiras de todas as etapas.

**Equipamentos:** a vistoria de equipamentos passa a ser feita como rotina e também terá registro fotográfico, exigindo-se o cumprimento do que está descrito no item EQUIPAMENTOS DE PROTEÇÃO, nas páginas 7, 8 e 9 desse documento.

Essa medida entra em na 4ª etapa, em Goiânia em caráter educativo e a partir de agosto como obrigatoriedade.

Todas essas vistorias serão feitas nos boxes, no mesmo momento, na 5ª. feira de cada etapa. A qualquer momento a Organização pode fazer uma vistoria adicional, caso julgue necessário.

- **ATESTADO MÉDICO**

O campeonato amplia enormemente a abrangência dos parâmetros a serem cobertos no atestado médico. Seu escopo será semelhante àquele utilizado no Campeonato Mundial de Superbike.

Trata-se de uma mudança profunda na exigência de padrões de saúde a ser apresentada pelo piloto, e um grande avanço em prol da segurança das corridas. No passado se exigia, sim, um atestado médico certificando a aptidão do piloto para a prática do esporte, mas sem mencionar nenhum exame específico. Isso atendia às exigências legais brasileiras. Entretanto, o novo processo passará a exigir atestado de saúde do piloto cobrindo todos os 09 tópicos abaixo:

1. **Membros:** o piloto deve ser atestado de suficiente função de seus braços, mãos, pernas, e tronco, para um total controle da moto.

2. **Campo de visão e acuidade visual:** através de avaliação específica de um oftalmologista o piloto deve ter acuidade mínima corrigida de 6/6 (10/10) com os dois olhos abertos juntos e o campo visual mínimo deve medir 160 graus (30 graus na vertical). A acuidade visual pode ser corrigida com lentes de contato do tipo gelatinosa.

3. **Audição e equilíbrio:** A licença pode ser concedida a um piloto com deficiência auditiva parcial, mas não para um candidato com uma perturbação de equilíbrio. O piloto deve se submeter a teste audiométrico. Os parâmetros específicos constam do regulamento suplementar de segurança.

4. **Diabetes:** Pilotos diabéticos poderão correr somente caso tenha seus índices controlados e estáveis, através de atestado médico específico que atenda as exigências da organização em relação a comprovação de acompanhamento do paciente e estabilização dos índices e sem complicações.

5. **Transtornos neurológicos e psiquiátricos:** Pilotos com distúrbios neurológicos ou psiquiátrico não receberão licença. Capítulos adicionais descrevem os padrões e procedimentos dos testes.

6. **Epilepsia ou episódios de perda de consciência:** piloto epilético ou que tenham sofrido ataque súbito de inconsciência não receberá a licença.

7. **IMC (Índice de Massa Corpórea):** o piloto deverá ter índice de massa corpórea máximo para a obtenção de licença. Acima de 40 não é aceito para nenhuma categoria. Aceitável até 40, para a Licença Nível C. Para a Licença Nível B o limite será 35, e para a Licença Nível A e Superlicença, no máximo 30.

8. **Reflexo:** O teste de reflexo, medindo o tempo de reação a estímulos sensoriais, classificará o piloto em um de dois grupos, dentro ou fora da normalidade. O normal é que a reação ocorra em até 0,30 s.

9. **Concussão:** o piloto lesionado deve passar por avaliação da concussão de acordo com a ferramenta de avaliação conhecida como SCAT5 ou similar, para obtenção de licença ou liberação para correr em caso de ter sofrido acidente moderado ou severo. Nesse caso, o Diretor Médico é soberano para o impedimento ou liberação do piloto para competir.

Esse novo padrão de atestado pode ser emitido por um médico da confiança do piloto, desde que o mesmo ateste e descreva individualmente a aprovação em cada um dos itens descritos acima, através de um modelo específico de Atestado a ser fornecido pela Organização o qual garante que todos os exames e testes relacionados foram realizados e superados com êxito. Mas no caso da Categoria SuperBike Pro, terá que ser emitido por um médico credenciado pelo SBK Brasil, cuja lista estará disponível no website a partir da primeira semana de agosto. O piloto deverá renovar esse atestado anualmente.

Sem esse atestado o piloto não estará poderá participar da competição.

Essa medida entra em vigor a partir de agosto de 2019.

- **EXAME CLÍNICO**

Apesar de todos os pilotos terem passado por exames que certificam sua saúde, expressa em seu atestado médico, entendemos que uma avaliação rápida nas etapas é de alto valor agregado. Por isso, em todas as etapas, na 5ª. e 6ª. feira, os pilotos passarão por exame clínico básico, avaliando seu estado geral, pressão arterial, condição pulmonar e cardíaca (por auscultação), mucosas e glicemia para os diabéticos. Esse exame será realizado no ambulatório do autódromo, por médicos da equipe, sob a responsabilidade e supervisão do Diretor Médico. Uma condição física que preocupe o

médico pode ser passível de eliminação do piloto na etapa ou de reavaliação durante a etapa. O teste de bafômetro também será realizado nesse momento.

Essa medida entra em vigor a partir da próxima etapa.

- **AVALIAÇÃO PSICOLÓGICA**

O campeonato passará a ter, para todos os pilotos, avaliação psicológica anual, tendo em conta que num esporte como a motovelocidade, a saúde psíquica e emocional é determinante para a performance e segurança, pois exige atenção plena, foco, equilíbrio emocional e responsabilidade na gestão dos riscos e na tomada de decisão.

Por essa razão passaremos a exigir um teste psicológico amplo, conduzido e realizado apenas por clínicas e profissionais credenciados.

Buscamos como referência, um setor onde esse tipo de teste que determina a aptidão psicofísica é levado muito a sério, a aviação comercial. A aviação comercial brasileira, segue os mesmos padrões internacionais, e é tida como a indústria detentora dos mais altos padrões de segurança. Os testes psicológicos e psicotécnicos validarão a Personalidade, Atenção, Memória, Raciocínio, entre outras características que são determinantes para a prática da motovelocidade.

Todos os pilotos deverão realizar esse exame e terão prazo até setembro desse ano para realizá-lo e apresentá-lo à Organização do SBK Brasil.

O mesmo deverá, obrigatoriamente, ser repetido anualmente.

Entre julho e agosto será desenvolvido o padrão do exame e o credenciamento de clínicas. Até setembro todos os pilotos terão que cumprir essa obrigatoriedade.

- **TESTE DE BAFÔMETRO E ANTIDOPING**

**Bafômetro:** O teste de bafômetro será realizado em todos os pilotos, em todas as etapas, por ocasião do exame clínico na 5ª e 6ª feira, tem como único resultado aceitável a ausência total de álcool, ou seja, 0,00 no teste sem o qual, o piloto não pode entrar em pista, devendo repetir o exame até que o resultado seja esse. Os pilotos reincidentes, receberão como penalidade a perda de uma etapa.

Um teste adicional pode ser realizado em qualquer um dos pilotos, em qualquer dia da etapa, se a Organização achar necessário, e sempre com a utilização de aparelhos homologados pelo CONTRAN.

Para os mecânicos, será realizado o teste do bafômetro com o mesmo critério de isenção total de álcool no sangue, porém, será feito em uma amostra aleatória, em 10% do total de mecânicos, a cada etapa, podendo ser na sexta-feira, sábado ou domingo, sem prévio aviso.

Essa medida estará em vigor, a partir da 4ª etapa, em Goiânia.

**Antidoping:** em todas as etapas sortearmos 02 pilotos de cada categoria e 01 mecânico de cada equipe, para realizar o exame antidoping. Entretanto, a definição do tipo de exame depende ainda de aprofundamento dos estudos que a APM e a CSM vêm fazendo, através de consultas a médicos especialistas nessa área. As opções são muitas,

desde o material a ser coletado (cabelo, saliva, sangue ou urina) até a cobertura de substâncias e a metodologia a ser aplicada.

A metodologia, a complexidade e o custo variam enormemente, razão pela qual a estamos, junto com especialistas, desenhando uma solução adequada para a motovelocidade, e que seja eficiente do ponto de vista técnico, e viável, do ponto de vista logístico e financeiro. O piloto que acusar uso de substância ilícita será punido. A punição está sendo estudada, mas será proporcional ao o tipo de substância detectada. Essa medida será implementada a partir da etapa de setembro.

### **3. AUTÓDROMOS**

A partir de agora, os circuitos onde as etapas do SBK Brasil são realizadas, passarão a ser homologados pela APM e a Comissão de Segurança da Motovelocidade, a qual possui em seu corpo técnico engenheiros civis, os quais estão se especializando no tema. Não obstante, o trabalho será supervisionado por profissionais contratados, especializados em segurança.

Os autódromos que receberem provas do SBK Brasil passam a contar com um desenho técnico emitido pela APM e CSM, o qual especifica detalhadamente quais e quantas proteções adicionais são necessárias, assim como os locais exatos, sua forma de fixação, e manutenção.

Além disso, outros critérios e condições operacionais, como por exemplo, local de posicionamento e estacionamento das ambulâncias, e do Medical Car, passam a ser especificados, para cada autódromo.

Essa medida entra em vigor a partir da 4ª etapa, em Goiânia.

### **4. CONCLUSÃO**

A íntegra detalhada dessas medidas estará disponível no website do SBK Brasil, a partir do dia 22 de julho de 2019. O SBK Brasil, em conjunto com a Comissão de Segurança da Motovelocidade (CSM) e a Associação dos Pilotos de Motovelocidade (APM), seguirá ativo e atuante, na busca constante de atualizações nas regras e nos processos-chave, tomando vantagem dos avanços no conhecimento adquirido e nas tecnologias que se disponibilizam ao longo do tempo no motociclismo esportivo.