



Atualização: 11/02/2026 – 11:h00

REGULAMENTO DA COPA BAIANA DE MOTOVELOCIDADE

A Comissão Técnica e Desportiva da Copa Baiana de Motovelocidade), de acordo com a legislação desportiva em vigor no país, e usando das atribuições que lhe são conferidas , estabelece o REGULAMENTO DESPORTIVO para as provas da “COPA BAIANA DE MOTOVELOCIDADE”.

OBRIGAÇÕES E CONDIÇÕES GERAIS

Todos os pilotos, elementos das equipes, oficiais de prova, assim como todas as pessoas que, por suas funções, participam em uma manifestação de motovelocidade se comprometem, em seu nome e no do dos seus representantes, a observar e cumprir com todas as disposições dos seguintes regulamentos:

- Regulamento Desportivo
- Regulamento Técnico
- Regulamento de Condições Específicas da Etapa (RCEE)

Os regulamentos mencionados acima podem ser complementados e modificados periodicamente.

As pessoas mencionadas acima podem ser sancionadas (penalizadas) de acordo com as disposições dos regulamentos acima citados.

O regulamento da COPA BAIANA DE MOTOVELOCIDADE, compreende os regulamentos desportivos e técnicos,

É da responsabilidade do piloto assegurar que todas as pessoas abrangidas pela sua inscrição na manifestação desportiva cumpram as disposições dos regulamentos e documentos oficiais . A responsabilidade de todas as pessoas relacionadas de algum modo com um PILOTO inscrito na manifestação desportiva é conjunta e solidária com a do piloto dessa moto.

O descumprimento das disposições dos regulamentos e documentos oficiais da COPA BAIANA DE MOTOVELOCIDADE, as atitudes antidesportivas ou de falta de respeito à ordem vigente por parte das pessoas relacionadas de algum modo com um PILOTO inscrito na manifestação desportiva podem vir a ser refletidas em sanções ao piloto. Estas sanções podem passar pela desclassificação e, ainda, ser passível de processo disciplinar.

Todas as pessoas relacionadas de algum modo com um PILOTO inscrito na manifestação desportiva devem manter sempre visível a credencial de acesso, que autoriza a presença no local onde se encontram.

ÍNDICE

1. Manifestação desportiva – definição e requisitos
2. Seguros
3. Piloto/concorrente
4. Inscrições
5. Oficiais de prova
6. Penalizações
7. Sinais – bandeiras
8. Vistorias documentais
9. Vistorias técnicas
10. Briefing
11. Treinos
12. Qualificação para a corrida
13. Grid de largada
14. Regras a observar na via de acesso aos boxes (pit-lane)
15. Procedimento de largada
16. Corrida em piso molhado (“chuva”)
17. Comportamento durante as sessões de treinos e corrida
18. Interrupção de uma corrida e nova largada
19. Final da corrida e classificação
20. Comportamento à chegada
21. Parque fechado
22. Protestos e reclamações
23. Recurso
24. Pontuações
25. Instruções e comunicados aos concorrentes
26. Sistema de cronometragem
27. Disposições

REGULAMENTO DESPORTIVO

1. MANIFESTAÇÃO DESPORTIVA – DEFINIÇÃO E REQUISITOS

1.1. Uma manifestação desportiva de motovelocidade compreende uma ou mais corridas, que Para efeitos do presente regulamento, corrida é a competição que se realiza em circuito fechado entre duas ou mais motos ao mesmo tempo e num mesmo percurso, percorrendo uma distância estipulada no Regulamento de Condições Específicas da Etapa (RCEE) da manifestação desportiva.

1.2. Por princípio, uma corrida é limitada a uma categoria de motos. No entanto, mediante necessidade da organização da prova, é possível reunir mais do que uma categoria em uma corrida.

Uma manifestação desportiva começa com as vistorias documentais e termina com a homologação e publicação dos resultados oficiais.

2. SEGUROS

2.1. Será exigido aos pilotos Brasileiros, no ato das inscrições, o cartão do plano de saúde ou assistência médica de cobertura nacional, aqueles que não possuírem, deverão assinar a Declaração de Ciência de atendimento e direcionamento médico.

2.2. A ABK não é responsável por quaisquer danos sofridos pelos pilotos brasileiros ou estrangeiros, causados por acidentes em treinos ou corridas, não sendo responsável por tratamentos médicos ou repatriamento dos mesmos.

3. PILOTO

3.1. Federação Baiana de Motociclismo - FBM é a entidade competente para a emissão da licença desportiva.

3.2. É indicada a filiação dos pilotos de qualquer nacionalidade junto FBM para que os mesmos tenham direito de pontuar para a COPA BAIANA DE MOTOVELOCIDADE.

Uma licença desportiva é um certificado de registro concedido a toda a pessoa física (piloto) que deseje participar ou tomar parte, a qualquer título, em uma manifestação desportiva.

3.2.1. Para efeitos do presente regulamento considera-se:

- a. PILOTO é a pessoa física que conduz a moto em competição.
- b. EQUIPE (concorrente) é a pessoa física ou jurídica que inscreve pilotos em uma competição.

3.2.2. O piloto deve obrigatoriamente ter um acompanhante durante a realização da etapa. No tempo em que um piloto se encontrar em pista sua representação perante a direção de prova será assumida pelo Chefe de Equipe indicado na ficha de inscrição e confirmado durante as vistorias

3.2.3. É responsabilidade do concorrente retirar das instalações do autódromo os pneus usados e destinar corretamente todos os resíduos gerados por conta de sua participação durante o evento (lixo, lubrificantes usados etc.), uma vez finalizada a manifestação desportiva.

3.3. Pilotos admitidos:

3.3.1.1.

3.3.2. Categoria PRO – Serão admitidos pilotos iniciantes ou que já participaram de categorias similares em campeonatos regionais, em nível nacional ou internacional e pilotos que tenham realizado cursos de pilotagem. Será solicitado currículo desportivo para análise e eventual participação ou não do piloto conforme entendimento da comissão desportiva.

3.3.2.1. Categoria **LIGHT** – Pilotos nacionais ou internacionais . Poderá ser solicitado currículo desportivo para análise e eventual participação ou não do piloto conforme entendimento da comissão desportiva

3.3.2.2. Todos os pilotos serão avaliados por uma comissão para definição de suas categorias. A comissão será divulgada no Regulamento de Condições Específicas da Etapa (RCEE)

4. INSCRIÇÕES

A organização da COPA BAIANA DE MOTOVELOCIDADE poderá limitar a quantidade de inscrições por categoria, serão disponibilizadas vagas limitadas para inscrição anual. As reservas serão confirmadas após a efetivação (entrega de documentos e correspondente pagamento) da inscrição.

4.1. Categorias e subcategorias admitidas.

4.1.1. As categorias e suas respectivas subcategorias admitidas no campeonato em 2025 serão:

PRO e LIGHT

4.1.2. As categorias PRO e **LIGHT** serão realizadas (treinos livres, treinos classificatórios, warm-up e corridas), será realizada cerimônia de pódio e classificação para pilotos das classes LIGHT e PRO separadamente

4.1.3. Inscrições por etapa.

A inscrição da COPA BAIANA DE MOTOVELOCIDADE será de R\$ 500,00.

4.2. A inscrição somente será considerada efetivada após a entidade organizadora receber o valor da taxa relativa à inscrição ou sua parcela correspondente e a devida documentação.

4.3. Após o término das inscrições poderá ser autorizado pelo júri de prova a substituição da motocicleta, desde que a mesma seja aprovada pela Vistoria Técnica.

5. PENALIZAÇÕES

5.1. Todas as infrações ao conjunto de regulamentos, homologações, ordens diretas de autoridades de prova e aos anexos cometidas pelos concorrentes ou pilotos, podem ser objeto de penalização.

As penalidades podem ser aplicadas da seguinte maneira:

- a. Advertência verbal;
- b. Advertência por escrito;
- c. Mudança de posição no grid;
- d. Multa;
- e. Ride through;
- f. Penalização em tempo;

- g. Penalização em posições de chegada;
- h. Desclassificação;

5.2. Definição e aplicação das penalizações

Uma infração pode, de acordo com as circunstâncias, dar origem a mais de uma penalização. Aviso ou repreensão: pode ser aplicada publicamente ou em privado.

- a. Advertência verbal ao piloto ou ao chefe de equipe.
- b. Advertência por escrito ao piloto ou ao chefe de equipe.
- c. Mudança de posição no grid: perda de posições no grid de largada.
- d. Ride through: ver artigo 17º
- e. Penalização em tempo: adição de tempo em minutos e/ou segundos ao tempo da corrida ou treino.
- f. Penalização em posições de chegada.
- g. Desclassificação: exclusão da classificação e que pode tomar as seguintes formas:
 - 1. Desclassificação das sessões de treinos;
 - 2. Desclassificação da corrida;
 - 3. Desclassificação da manifestação desportiva.

5.3. Procedimento de notificação

Todas as penalizações precisam ser comunicadas à equipe do piloto penalizado. O aviso da penalização poderá ser efetuado pela instalação sonora do circuito ou através dos monitores de TV que estejam transmitindo dados de cronometragem.

6. SINAIS – BANDEIRAS

As bandeiras são utilizados durante as sessões de treinos e a corrida para transmitir instruções e/ou informações aos pilotos.

6.1. Bandeiras utilizados para transmitir informações

6.1.1. Bandeira verde: informa os pilotos que a pista está livre.

Deverá ser mostrada estática (PARADA):

- Em todos os postos de sinalização durante a primeira volta das sessões de treinos e na volta de aquecimento;
- No posto de sinalização que indica o final de uma zona de perigo sinalizada por bandeiras amarelas.

Deverá ser mostrada agitada:

- Na saída do pit-lane para informar que o acesso à pista está aberto;
- Na linha de largada para dar início à volta de aquecimento;
- No final do grid de largada para informar que todos os pilotos estão prontos para a largada da corrida.

6.1.2. Bandeira amarela com listras vermelhas: informa aos pilotos que as condições de aderência da pista estão deterioradas por outra razão que não seja chuva. Deve ser mostrada estática nos postos de comissários onde se verificar essa situação.

6.1.3. Bandeira azul: informa um piloto que está prestes a ser ultrapassado e é mostrada agitada.

- O piloto deve manter a sua trajetória e, se possível, facilitar a ultrapassagem.

- A infração a estes procedimentos incorre na penalização de multa ou de desclassificação.

6.1.4. Bandeira quadriculada (com quadrados pretos e brancos): informa aos pilotos do final da corrida ou da sessão de treinos.

É mostrada agitada na linha de chegada e ao nível da pista.

6.2. Bandeira amarela: é mostrada agitada e informa aos pilotos que existe um incidente e/ou perigo na pista ou junto à mesma, no setor onde se encontra exibida. Incidente significa qualquer ocorrência ou série de ocorrências envolvendo um ou mais pilotos.

Os pilotos devem diminuir o ritmo e/ou seguir uma trajetória que pode não ser a usual. É proibido ultrapassar até ao posto de sinalização onde for mostrada a bandeira verde.

Se um piloto ultrapassar outro piloto num setor onde a bandeira amarela está sendo exibida, deve de imediato levantar o braço e deixar o outro piloto envolvido retomar a posição. Neste caso não será aplicada qualquer penalização. O descumprimento destas instruções resulta nas seguintes penalizações:

- a. Durante as sessões de treinos - anulação dos tempos realizados durante a sessão de treinos em questão;
- b. Durante a corrida - penalização ride through ou penalização em tempo/posição de chegada;
- c. Podem ainda ser aplicadas outras penalizações pelo júri, (ex. multa).

Esta bandeira deve, ainda, ser mostrada agitada em todos os postos de sinalização de pista na volta de inspeção ao circuito.

6.2.1. Bandeira vermelha: informa os pilotos que a sessão de treinos ou corrida foi interrompida, devendo ser mostrada agitada em todos os postos de sinalização de pista. Os pilotos devem diminuir o ritmo e dirigir-se lentamente e com prudência para o box.

A infração a estes procedimentos incorre na penalização de multa ou desclassificação.

Esta bandeira deve, ainda, ser mostrada estática na saída do pit-lane quando a entrada em pista não for autorizada e no grid de largada no final da volta de reconhecimento e no final da volta de aquecimento.

6.2.2. Bandeira preta: informa que um piloto foi desclassificado. Deverá ser apresentada estática no PSDP em conjunto com uma placa com o número desse piloto. O piloto em causa deve parar no box no final da volta seguinte, não sendo autorizado o seu regresso à pista.

Esta bandeira só será mostrada por ordem do diretor de prova e após a comunicação à equipe do piloto em causa.

6.2.3. Bandeira preta com círculo cor laranja: informa um piloto que a sua moto está com problemas mecânicos, susceptíveis de constituir perigo para ele próprio ou para os outros pilotos. É apresentada estática em conjunto com uma placa com o número do piloto. O piloto em causa deve de imediato abandonar a pista.

A infração a este procedimento incorre na penalização de multa ou de desclassificação. Esta bandeira só será mostrada por ordem do Diretor de Prova.

6.2.4. Bandeira branca: a bandeira branca deverá ser apresentada estática, informando um piloto que há na pista veículo médico ou de serviço, obrigando a redução de velocidade, proibindo ultrapassagens entre motos até que seja apresentada a bandeira verde em posto seguinte.

A bandeira branca será apresentada agitada no local onde o veículo estiver localizado.

7. VISTORIAS DOCUMENTAIS

7.1. As vistorias documentais são obrigatórias e decorrem de acordo com o horário indicado no Regulamento de Condições Específicas da Etapa (RCEE) ou programação oficial. Ao concorrente que nelas não participe não é autorizada a participação na manifestação desportiva.

7.2. As vistorias documentais consistem: na verificação da ficha de inscrição; na finalização de qualquer assunto administrativo que ainda esteja pendente; na liberação da colocação do transponder e na entrega ao concorrente da ficha para as vistorias técnicas.

7.3. Os concorrentes que não se apresentem às vistorias documentais no horário indicado no Regulamento de Condições Específicas da Etapa (RCEE) ficam sujeitos à aplicação de penalidade, e só poderão efetuar a respectiva verificação documental após autorização do Diretor de Prova.

8. VISTORIAS TÉCNICAS

verificação da sua moto, quando solicitada pelo comissário técnico em qualquer altura da manifestação desportiva, devendo ainda disponibilizar alguém da sua confiança para proceder às desmontagens e montagens que decorrem por sua conta e risco.

8.1. Vistorias técnicas preliminares

8.1.1. Às vistorias técnicas preliminares são verificações técnicas de segurança.

8.2. Vistorias técnicas finais

8.2.1. Imediatamente após a corrida todas as motos devem entrar no parque fechado, de onde só poderão ser retiradas com autorização do diretor de prova. Os pilotos que não encaminharem as suas motos para o parque fechado ou que as retirarem sem autorização do diretor de prova poderão sofrer penalização ou desclassificação.

8.2.2. No final da corrida serão efetuadas vistorias técnicas nas motos classificadas nos 3 (três) primeiros lugares da geral de cada categoria. No decorrer da manifestação desportiva, o comissário técnico pode propor ao diretor de prova a verificação técnica de quaisquer outras motos.

9. BRIEFING

9.1. Em todas as etapas será realizado um briefing obrigatório para todos os concorrentes, com o horário indicado no Regulamento de Condições Específicas da Etapa (RCEE), contudo, o diretor de prova, sempre e quando entender conveniente, poderá convocar todos os concorrentes (ou alguns especificamente) para novo briefing, antes do início dos treinos classificatórios ou das corridas.

9.2. A presença no briefing é obrigatória para todos os pilotos inscritos (menores de idade obrigatório a presença do responsável legal) na manifestação desportiva. É autorizada a presença também dos chefes de equipe, mas a sua presença não tem caráter de substituição do piloto.

9.3. O Regulamento de Condições Específicas da Etapa (RCEE) deve indicar o local e hora da realização do briefing.

9.4. A entidade organizadora deve permitir o acesso à sala onde se realizará a reunião 15 (quinze) minutos antes da hora marcada para o seu início e conceder uma tolerância, por atraso, de 5 (cinco) minutos.

- 9.5. Os pilotos devem, na entrada da sala de briefing, assinar a folha de presença que será
- 9.6. O júri convocará os pilotos faltosos a fim de lhes comunicar os detalhes do briefing, a penalização poderá ser aplicada conforme descrita abaixo. A falta a esta convocatória pode ocorrer na penalização de desclassificação.

A penalização por falta ou atraso no Briefing é:

- 1ª Ocorrência: advertência;
- 2ª Ocorrência: perda de 01 posições do Grid de largada;
- 3ª Ocorrência: perda de 05 posições do Grid de largada;
- 4ª Ocorrência: perda de 03 posições ao piloto no final da corrida.

- 9.7. O organizador se reserva ao direito de adiar o briefing, caso seja necessário adequar o horário a outras atividades da prova e por motivos de força maior.

10. TREINOS

- 10.1. A duração, horário e o número máximo de pilotos permitidos simultaneamente em pista durante os treinos devem constar no Regulamento de Condições Específicas da Etapa (RCEE). O número máximo de pilotos admitidos nos treinos é igual ao número máximo de pilotos permitidos simultaneamente em pista durante a corrida, com um acréscimo de 15%.

- 10.2. A entidade organizadora pode autorizar a realização de treinos livres, onde podem participar simultaneamente mais do que uma categoria, desde que o número de participantes não exceda o número máximo de pilotos permitidos simultaneamente em pista.

- 10.3. Só são admitidas nas sessões de treinos as motos aprovadas nas vistorias técnicas preliminares.

- 10.4. O final das sessões de treinos será sinalizado pela exibição da bandeira quadriculada na linha de chegada e pela luz vermelha no semáforo do final da zona dos Box, na ausência do semáforo terá uma bandeira vermelha. Após a exibição da bandeira quadriculada os pilotos devem completar essa volta e entrar na via de acesso aos boxes. Não é permitido passar a bandeira quadriculada mais do que uma vez, neste caso será aplicada uma penalização conforme artigo 6.1.

- 10.5. Se a sessão de treinos for interrompida, por qualquer motivo, a bandeira vermelha será mostrada na linha de chegada.

- 10.6. Pilotos e mecânicos só podem pôr as motos em funcionamento no pit-lane no sentido de corrida definido no Regulamento de Condições Específicas da Etapa (RCEE).

- 10.7. Só é permitido fazer “treino de largada” no final das sessões de treinos classificatórios em locais pré-definidos pela organização, e devem ser realizados garantindo a segurança dos restantes pilotos. Quando houver um piloto posicionado para treino de largada o próximo piloto deve se posicionar imediatamente atrás deste. Só é permitido um treino de largada por piloto para cada local pré-definido.

- 10.8. No final de cada sessão de treinos será fixado em local visível o resultado por ordem crescente, do melhor tempo por volta realizado por cada piloto. Sempre que existirem duas sessões de treinos classificatórios será também fixado o resultado conjunto das duas sessões.

- 10.9. No final de cada uma das sessões de treinos, a entidade organizadora deve disponibilizar os meios para o recolhimento das motos que por qualquer motivo estejam em pista.

- 10.10. A entidade organizadora pode facultar um período de 10 (dez) minutos para aquecimento e ajustes adicionais (warm-up) para cada uma das categorias ou para o conjunto de categorias que formam o mesmo grid.

11. QUALIFICAÇÃO PARA A CORRIDA

11.1. Os resultados dos treinos classificatórios são qualificativos para a corrida. Independentemente de estar dentro do número máximo de pilotos permitido simultaneamente em pista durante a corrida.

Em caso de empate entre dois ou mais pilotos devem ser considerados os segundos melhores tempos e caso a igualdade se mantenha os seguintes até esta se desfazer.

O mesmo sistema de desempate é aplicado sempre que houver necessidade de completar o grid de largada por se terem verificado desistências ou impedimentos de participação de pilotos qualificados para a corrida.

12. GRID DE LARGADA

12.1. O grid de largada para cada corrida deve ser publicado após a sessão final dos treinos classificatórios antes do início da corrida.

12.2. Os pilotos que, por qualquer motivo, não possam tomar parte na corrida devem informar o diretor de prova antes da publicação do grid de largada, de modo a não ficarem lugares vazios e a permitir a participação de pilotos qualificados que excedem o número máximo de pilotos permitidos simultaneamente em pista.

13. PROCEDIMENTO DE LARGADA

13.1. **As largadas serão dadas pelo diretor de provas ao baixar a bandeira de largada, quadriculada verde e amarelo.**

Os pilotos que não forem capazes de colocar o motor da moto em funcionamento devem retirá-la para o seu box, onde podem fazer os reparos necessários. Estes pilotos podem partir para a corrida no final dos box.

Todos os pilotos devem estar na sua posição no grid de largada com os motores funcionando. Não é permitida qualquer assistência.

É dada a largada para a volta de aquecimento mostrando-se a bandeira quadriculada verde e amarela no posto de direção de prova. O arranque dos pilotos presentes no grid de largada é feito em grupo.

Por motivos de segurança, se uma moto ficar imobilizada no grid de largada, os comissários de pista devem intervir de imediato empurrando a moto para pôr o motor em funcionamento. Se o motor não pegar, os comissários de pista devem empurrar a moto para os boxes (princípio ou fim, conforme o que estiver mais próximo), de modo a que os mecânicos possam intervir e solucionar o problema.

No regresso ao grid de largada os pilotos devem retomar a sua posição, colocando a roda da frente sem. Todo piloto que encontrar problemas com a sua moto durante a volta de aquecimento devem se dirigir de imediato aos boxes.

O piloto que, casualmente, a moto desligar ou que tenham qualquer outro problema no grid de largada devem manter-se na sua moto e levantar o braço. Neste momento a moto será empurrada para fora do grid e posicionada em local seguro. Não é permitido tentar atrasar a largada por qualquer outro meio.

Após a volta de aquecimento, todos os pilotos deverão se alinhar conforme sua posição no grid. Os pilotos que chegarem ao grid, depois do medical car deverão largar da última linha do grid, perdendo assim a sua posição original.

O comissário de pista que se encontra na frente do grid de largada com a bandeira vermelha se retira para o lado da pista.

13.2. Todo piloto que antecipe a largada será sancionado com a penalização ride through, de acordo com o procedimento definido no artigo. 17º. Poderá ser aplicada, a critério da direção de prova, penalização por tempo.

A QUEIMA DE LARGADA, é definida pelo movimento da moto para frente passando com o eixo dianteiro pela linha do colchete de posição de largada, e também qualquer movimentação na moto, enquanto as luzes vermelhas do semáforo da linha de largada estiverem acesas.

A penalização deve ser comunicada à equipe do piloto envolvido. A informação desta penalização poderá ser efetuada pela instalação sonora do circuito ou via monitores de TV que estejam transmitindo os dados de cronometragem.

13.3. Se após o sinal de largada uma moto ficar imobilizada no Grid de largada, os comissários de pista devem intervir imediatamente empurrando a moto para dar partida no motor. Se o motor não pegar, os comissários de pista devem empurrar a moto para os boxes (princípio ou fim, conforme o que estiver mais próximo), de modo que os mecânicos possam intervir e solucionar o problema.

13.4. Depois da passagem da totalidade dos pilotos pela frente da saída da zona dos boxes será mostrada a bandeira na cor verde, de forma a dar a largada aos pilotos que aí se encontrarem.

13.5. Não é permitida a troca de moto.

13.6. Se ocorrer um problema no grid de largada que possa pôr em risco a segurança do procedimento de largada, o procedimento poderá ser abortado, com a bandeira vermelha agitada na linha de largada. Os pilotos devem parar os motores das motos e um assistente por piloto pode entrar no grid de largada. O procedimento de largada será retomado na placa 3 MINUTOS e a distância a percorrer será encurtada em uma volta.

13.7. O piloto que apresente um comportamento anormal no grid de largada sem um motivo justificável, responsável por uma LARGADA RETARDADA, poderá sofrer uma das seguintes penalizações: multa; ride through; penalização em tempo ou desclassificação.

17. COMPORTAMENTO DURANTE AS SESSÕES DE TREINOS E A CORRIDA

Serão penalizados os pilotos que violem as regras a seguir mencionadas.

17.1. É obrigatório cumprir com as informações e/ou instruções transmitidas pelas bandeiras, pelos sinais luminosos e pelos oficiais de prova.

17.2. Os pilotos só devem utilizar a pista e a via de acesso ao box (pit-lane). Todavia, se um piloto acidentalmente deixar a pista deve a ela regressar no local onde a deixou, ou então, naquele que os comissários de pista lhe indiquem, ou num local que não lhe traga vantagem. Os comissários de pista podem ajudar um piloto a levantar a moto e a segurá-la enquanto o piloto realiza alguns ajustes ou reparações. Todas as reparações e/ou ajustes devem ser feitos pelos pilotos, sem qualquer ajuda exterior. Os comissários de pista podem auxiliar o piloto a colocar o motor da moto em funcionamento.

17.3. Se um piloto tiver intenção de abandonar a corrida deve colocar a sua moto em uma área segura, de acordo com as instruções dos comissários de pista.

17.4. Se um piloto encontrar um problema mecânico que implique o abandono da corrida não deve procurar chegar ao seu box, mas sim estacionar a moto em local seguro, de acordo com as instruções dos comissários de pista.

17.5. Todos os pilotos que regressem aos seus boxes com velocidade reduzida devem utilizar a pista fora das trajetórias ideais e sinalizar o seu andamento lento, levantando um braço.

18.7. Os pilotos que no box deixarem o motor da moto desligar podem ser ajudados pelos mecânicos para fazê-la funcionar novamente.

18.8. É proibido transportar na sua moto qualquer outra pessoa, durante o desenrolar da manifestação desportiva (exceção: transportar outro piloto após a apresentação da bandeira quadriculada ou bandeira vermelha).

18.9. É proibido percorrer qualquer porção da pista e da via de acesso ao box (pit-lane) em sentido contrário àquele que está indicado no Regulamento de Condições Específicas da Etapa (RCEE), a menos que seja feito com a autorização e acompanhamento de um comissário de pista.

18.10. Durante as sessões de treinos e corridas é proibido parar em pista.

18.11. No ato de ultrapassar ou de ser ultrapassado é proibido obstruir o caminho ao outro piloto.

18.12. É proibida a prática de condução perigosa.

18.13. Durante os treinos e a corrida uma moto só pode deslocar-se pela sua força motriz, pelos esforços musculares do seu piloto ou pela força da gravidade.

18.14. Um piloto só pode receber ajuda técnica ou reabastecer a moto no seu próprio box, podendo recorrer à ajuda de seus assistentes.

18.15. Durante o reabastecimento (somente autorizado nas sessões de treinos), o motor tem de estar desligado.

18.16. A circulação no BOX durante toda a manifestação desportiva (sessões de treinos, procedimento de largada e corrida) deve ser efetuada com a máxima precaução e segurança e a uma velocidade máxima instantânea não superior a 60 km/h. O descumprimento desta limitação de velocidade durante os treinos será sancionado da seguinte forma:

- a. Durante as sessões de treinos: perda de dez posições no grid de largada.
- b. Durante o procedimento de largada: penalização ride through.

18. INTERRUPÇÃO DE UMA CORRIDA E NOVA LARGADA

18.1. A duração de cada prova será indicada, baseada em critério de quilometragem e tempo de prova e deverá ser comunicada a todos os pilotos com antecedência. A organização pode agrupar categorias em uma prova ou treino.

18.2. Até 75% das voltas completadas – nova largada será dada, usando o procedimento de largada rápida para finalizar as voltas restantes determinadas. O grid será formado pela posição dos pilotos na volta anterior a paralização.

19.2.1. Acima de 75% das voltas completadas – Prova válida sendo atribuído a totalidade dos pontos aos participantes.

19.2.2. No caso de a porcentagem de voltas não ser um número inteiro esse será imediatamente arredondado para cima.

19.3. Nova largada de uma corrida que foi interrompida

O reinício de uma corrida deve ocorrer o mais rapidamente possível. Logo que os pilotos tenham regressado ao box, o diretor de prova deve anunciar o novo horário do procedimento de largada, caso as condições o permitam.

19. FINAL DA CORRIDA E CLASSIFICAÇÃO

19.1. Quando o piloto que estiver em primeiro lugar tiver percorrido o número de voltas previsto será mostrada a bandeira quadriculada na linha de chegada. Esta bandeira continuará a ser mostrada a todos os outros pilotos.

19.2. Os pilotos são classificados pela ordem da última passagem pela linha de chegada e pelo o número de voltas completas efetuadas no circuito.

19.3. Para um piloto ser classificado na corrida é necessário que satisfaça as três condições a seguir indicadas:

- a. Ter cumprido uma distância igual ou superior a 75% da distância percorrida pelo primeiro classificado.

19.4.

20. COMPORTAMENTO DE CHEGADA

20.1. Depois de passar pela linha de chegada os pilotos têm de cumprir mais uma volta, para então dirigir as suas motos para o parque fechado.

20.2. Os três primeiros classificados devem, obrigatoriamente, dirigir-se ao pódio, a fim de se proceder à cerimônia, simbólica, de entrega de prêmios e de consagração dos vencedores.

21. PARQUE FECHADO

21.1. Imediatamente após o final da corrida, todos os pilotos que terminaram a corrida têm de, obrigatoriamente, conduzir as suas motos para o parque fechado. A não entrada em parque fechado implica na aplicação da penalização de desclassificação.

21.2. Durante um período de tempo nunca inferior a 30 (trinta) minutos as motos ficarão à disposição dos comissários técnicos. As motos só podem ser retiradas de parque fechado com autorização do júri. A violação desta regra implica a aplicação da penalização de desclassificação.

22. PROTESTOS E RECLAMAÇÕES

22.1. Protestos sobre motos

22.1.1. Até 30 (trinta) minutos após a publicação dos resultados provisórios e estando as motos no parque fechado, um concorrente pode apresentar por escrito e dirigido ao diretor de prova o protesto sobre áreas técnicas da moto de outro piloto, especificando o item da área a ser vistoriado. O protesto deve ser acompanhado de um depósito caução de R\$ 1.500,00 (um mil e quinhentos reais) em dinheiro ou cheque do piloto ou equipe reclamante, por cada item da área da moto sob protesto.

22.1.2. O protesto só pode incidir sobre itens das seguintes áreas da moto: ciclística; motor (inclui a caixa de câmbio); parte elétrica e eletrônica.

22.1.3. Ao apresentar o protesto, a moto do concorrente protestante será automaticamente verificada nos mesmos itens.

22.1.4. Depois de elaborado do protesto será feita a verificação da conformidade da moto com o regulamento técnico aplicável ao item sob protesto (caso esta não possa ser executada de imediato, a moto ou parte da moto será selada, para posterior verificação). A verificação técnica é efetuada pelo comissário técnico e por um membro da equipe protestada, que, obrigatoriamente, deverá estar presente para proceder a desmontagem e montagem da(s) área(s) para o acesso ao item da moto sob protesto, bem como de todos os outros pedidos de verificação feitos pelo Comissário Técnico.

22.1.5. As partes envolvidas num protesto (o protestante e o protestado), ou uma pessoa por eles designado, podem assistir às vistorias técnicas da moto da outra parte, só podendo se manifestar quando a verificação técnica estiver concluída.

22.1.6. Se os resultados da verificação técnica vierem a dar razão ao protestante, o depósito caução por ele entregue será devolvido. Caso contrário, será entregue ao protestado.

22.2. Reclamações sobre classificações

Até 30 (trinta) minutos após a publicação dos resultados provisórios um concorrente pode apresentar por escrito e dirigido ao diretor de prova a reclamação sobre uma classificação. Esta reclamação deve ser acompanhada de um depósito caução de R\$ 3.000,00 (três mil reais) em dinheiro ou cheque do piloto ou equipe reclamante, que será devolvido se vier a ser dada razão ao reclamante.

22.2.1. Exceções de reclamação

Estão excluídas de qualquer forma de reclamação as penalizações que resultam da avaliação dos seguintes elementos de fato:

- a. Falsa largada;
- b. Excesso de velocidade no pit-lane;
- c. Desclassificação por bandeira preta ou da bandeira preta com círculo laranja.

23. PONTUAÇÕES

Em cada corrida são atribuídos pontos aos pilotos classificados (artigo 20.4.) conforme tabela abaixo:

1º	25 pontos	6º	10 pontos	11º	5 pontos
2º	20 pontos	7º	9 pontos	12º	4 pontos
3º	16 pontos	8º	8 pontos	13º	3 pontos
4º	13 pontos	9º	7 pontos	14º	2 pontos

5º 11 pontos

10º 6 pontos

15º

1 ponto

23.1. PONTOS EXTRAS

23.1.1. Será atribuído 1 ponto extra ao piloto que realizar a Pole Position para cada categoria independente.

23.2. A classificação oficial será publicada depois de expirados os prazos para a apresentação de protestos e reclamações e, quando estes existirem, após a sua resolução e a consequente homologação dos resultados pelo juri.

24. INSTRUÇÕES E COMUNICADOS AOS CONCORRENTES

Todas as instruções, comunicados, resultados e classificações referentes a uma manifestação desportiva devem ser fixados no quadro oficial da prova. A colocação destes documentos no quadro oficial da prova, com a respectiva hora e data de fixação, fará prova da sua divulgação.

O concorrente (ou o seu representante) deverá estar localizável durante toda a duração da manifestação desportiva e só abandonar o circuito após a publicação das classificações oficiais.

25. SISTEMA DE CRONOMETRAGEM

25.1. Nas sessões de treinos e corrida deve ser utilizado um sistema eletrónico de cronometragem, o registro de tomada de tempos (início e final) .

25.2. O sistema de cronometragem deve utilizar transponder.

25.3. O transponder será fixado na moto no decurso das vistorias técnicas.

25.4. O concorrente ou piloto é obrigado a devolver o transponder em perfeito estado de conservação. Mesmo em caso de acidente ou avaria técnica na moto que impossibilite o piloto de chegar ao final da prova, a entrega tem que ser o mais breve possível.

25.5. Os pilotos que utilizem transponder próprio (modelo referido acima) devem durante as vistorias documentais informarem a entidade organizadora do seu número de identificação para que o mesmo possa ser registrado no sistema de cronometragem.

25.6. Qualquer deficiência verificada num transponder próprio não poderá ser imputada à entidade organizadora, assumindo o piloto as consequências resultantes do seu mau funcionamento.

25.7. O piloto deve apresentar-se na largada para as corridas com o transponder corretamente instalado na moto.

25.8. A falta de atribuição de tempos nos treinos classificatórios por razões que se prendam com a entrada em pista da moto sem transponder será da exclusiva responsabilidade do piloto.

25.9. A verificação da correta colocação do suporte do transponder é da responsabilidade do Comissário Técnico durante as vistorias técnicas preliminares. Contudo, a colocação do transponder é da responsabilidade do piloto.

26. DAS DISPOSIÇÕES FINAIS:

O presente regulamento foi elaborado pela Comissão Técnica Desportiva da COPA BAIANA DE MOTOVELOCIDADE, tendo como base todas as manifestações desportivas nacionais e internacionais e procurando exercer com disciplina e coerência as normas para esta modalidade. Toda e qualquer dúvida que possa existir durante as competições com referência a este regulamento será resolvida e decidida por esta comissão, e entrará em vigor na data de sua homologação, revogada as disposições

em contrário.

Desde o início da vistoria até o início das provas, bem como após as provas até a homologação final dos resultados, o evento está sob a autoridade do júri de Prova.

O presente regulamento e seus respectivos adendos têm força de lei desportiva e conformidade com os princípios estabelecidos pela legislação nacional.

Os Casos omissos a este regulamento serão decididos em reunião do Júri de Prova.

1. REGULAMENTO TÉCNICO DA COPA BAIANA DE MOTOVELOCIDADE

2. ÂMBITO DE APLICAÇÃO

O presente anexo estabelece um conjunto de regras e procedimentos específicos para as categorias.

3. ATRIBUIÇÃO DE NÚMEROS DE COMPETIÇÃO

- Os números da COPA BAIANA DE MOTOVELOCIDADE serão atribuídos no momento da inscrição

4. A vestimenta para participar de provas de motovelocidade é rigorosa, focada na segurança máxima devido à velocidades e riscos de queda. O uso de equipamentos de proteção é obrigatório.

Aqui estão os itens essenciais:

•**Macacão de Proteção:** Deve ser de **couro** ou material de resistência equivalente, sendo o tipo "inteiro" (uma peça) o mais recomendado por oferecer melhor proteção e aerodinâmica. Deve possuir proteções internas homologadas nos ombros, cotovelos, joelhos e, preferencialmente, no quadril. Pode ser usado conjunto (calça/jaqueta) desde que seja no mesmo material descrito para o macacão.

•**Protetor de Coluna/Lombar:** Item recomendado para absorver impactos na região das costas e coluna.

•**Capacete Integral (Fechado):** Deve possuir selo do INMETRO ou certificações internacionais (como DOT, ECE, Snell), com viseira fechada e sem riscos que impeçam a visão.

•**Luvas de Cano Longo:** Luvas de couro, específicas para pista, com proteções rígidas nos nós dos dedos e dorso da mão, cobrindo o punho.

•**Botas de Pista:** Botas cano alto específicas para motociclismo, com proteções no calcanhar, tornozelo e dedos, além de raspadores (sliders).

•**Segunda Pele (Opcional, mas recomendado):** Conjunto térmico para facilitar o vestir do macacão e proporcionar maior conforto térmico.

5. Sobre as Motos

Deverão ser de no máximo 500 cilindradas, abastecidas com Gasolina fornecida em postos de combustíveis podendo ser utilizada gasolina "Podium".

As motos deverão usar somente injeções ou carburações originais.

As motos deverão ser apresentadas em bons estados com pneus em medida mínima para participação da prova.

Homologam o presente regulamento para exercício a partir de 10 de Fevereiro de 2026.

Diretor Técnico Desportivo ABK