



## **BRACKET RACING / DESAFIO INTERCLUBES MOTOR SHOW**

### **REGULAMENTO DESPORTIVO**

#### **I – DISPOSIÇÕES GERAIS**

##### **1. DEFINIÇÕES**

###### **1.1 – Propriedade intelectual**

O **BRACKET RACING / DESAFIO INTERCLUBES MOTOR SHOW** é de propriedade intelectual da ARM Consultoria & Marketing Ltda (CNPJ 09604730/0001-76), cabendo a ela, única e exclusivamente, todos os direitos de uso e exploração da sua marca e do seu nome. A prova **BRACKET RACING / DESAFIO INTERCLUBES MOTOR SHOW** faz parte da programação oficial do Motor Show Summer Fest 2019;

###### **1.2 – Organização**

A organização do **BRACKET RACING / DESAFIO INTERCLUBES MOTOR SHOW** é de responsabilidade da Associação Veículos Históricos. Dentro das atividades de prova, cabe a ela a contratação de serviços terceirizados para as atividades específicas de procedimentos de pista, cronometragem, resgate e premiação. Atividades como vistoria técnica, direção de prova, direção desportiva, caberá a sua responsabilidade ao Automóvel Clube de Balneário Camboriú, tendo supervisão da Federação Automobilismo Estado de Santa Catarina (FAUESC);

###### **1.3 – Regulamentos e Código Desportivo**

**1.3.1.** O **BRACKET RACING / DESAFIO INTERCLUBES MOTOR SHOW** é regido por este Regulamento Desportivo, pelo Regulamento Técnico e pelo Regulamento Particular de Prova. O presente regulamento encontra-se publicado no site oficial do Motor Show ([www.omotorshow.com.br](http://www.omotorshow.com.br)).

**1.3.2.** Somente serão aceitos adendos a este regulamento dentro do seu prazo legal para homologação e publicação, obedecendo as exigências da Federação Automobilismo Estado de Santa Catarina (FAUESC), conforme abaixo:

- a) Os adendos ao regulamento geral, desportivo e de segurança, deverão entrar em vigor, na data de sua homologação;
- b) Os adendos ao regulamento técnico entrarão em vigor 30 (trinta) dias após sua homologação.

**1.3.3.** No Regulamento Particular de Prova está definido o Cronograma, assim como as autoridades desportivas e técnicas, como também, qualquer outra informação complementar para a realização da prova.

###### **1.4 – A Prova BRACKET RACING / DESAFIO INTERCLUBES MOTOR SHOW (resumo)**

**1.4.1.** O **BRACKET RACING MOTOR SHOW** é uma competição única e oficial da modalidade Arrancada, não fazendo parte de qualquer calendário de campeonato regional ou nacional, sendo ela disputada em percurso, cronometrado, de 201,16 metros (1/8 de milha) de extensão, onde participam número ilimitado de veículos, estando estes devidamente inscritos e tendo seus respectivos pilotos filiados junto à Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA). Ao efetuar a inscrição do veículo, o participante também determinará se este faz parte de algum grupo/clube automotivo, onde neste caso ele será um dos representantes do seu respectivo grupo/clube automotivo para efeito de pontuação geral para o Desafio Interclubes. A prova será disputada em 02 (dois) dias (sábado 23/MARÇO e domingo 24/MARÇO), durante programação oficial do evento Motor Show Summer Fest 2019, conforme cronograma oficial de prova, sendo que no primeiro dia teremos a definição do vencedor da



disputa individual do **BRACKET RACING** (sendo este ainda aclamado como o Rei da Pista), e no segundo dia de disputa, teremos a definição do Clube/Grupo automotivo que foi o vencedor do **DESAFIO INTERCLUBES**. A participação dos veículos é livre, ou seja, não existindo restrição quanto ao seu estilo, tração, potência, porém estes devem obedecer aos itens de segurança previstos no regulamento técnico da competição. Para efeito de classificação para fase final do **BRACKET RACING** e ranking para a premiação do **DESAFIO INTERCLUBES**, serão considerados os 32 (trinta e dois), ou os 64 (sessenta e quatro), melhores tempos de acordo com o número total de veículos participantes e de acordo com o critério de disputa da competição. Todos os veículos participantes terão acesso à pista para registro do seu respectivo tempo de referência durante o período das baterias, cabendo ao participante determinar qual será o seu tempo de referência para ser utilizado no sistema de cronometragem a partir das largadas eliminatórias. Sendo assim, os veículos terão acesso à pista para registro dos tempos de forma aleatória. Após finalizado o período das baterias para registro dos tempos (de acordo com o cronograma oficial da prova), a direção de prova irá liberar a pista para entrada aleatória dos veículos participantes, onde estará lançado no sistema de cronometragem somente o tempo de referência escolhido pelo participante, obedecendo ao critério descrito anteriormente. Na fase eliminatória, o sistema de cronometragem acionará o dispositivo de largada, onde os veículos participantes devem se posicionar até o acionamento das 2 (duas) lâmpadas amarelas (STAGE). Na medida que os veículos estejam ambos alinhados, o sistema dará sequência ao procedimento de largada, obedecendo ao tempo de referência registrado por cada um dos participantes durante a sua fase de registro de tempo (baterias), onde primeiramente o sistema acionará a luz verde ao veículo que registrou o maior tempo de referência, e logo após acionará a luz verde ao outro veículo competidor com o menor tempo de referência. A diferença de tempo existente entre o acionamento da luz verde para cada um dos competidores se dará mediante o cálculo do resultado da diferença entre os tempos de referência registrados pelos competidores durante a classificação/baterias. Após a largada, o veículo que cruzar a linha de chegada dos 201 metros por primeiro e que não venha a registrar nesta largada que disputou tempo inferior ao seu tempo de referência, este será considerado o vencedor da "largada eliminatória" realizada, habilitando o participante a prosseguir na competição. Todas as "largadas eliminatórias" obedecerão ao mesmo método para determinar o veículo participante que seguirá para a próxima largada da competição. A definição do vencedor do **BRACKET RACING (REI DA PISTA)** acontecerá no Sábado (23/MARÇO), em largada simples e dois a dois, sendo aclamado como seu vencedor aquele que vencer, obedecendo ainda ao critério de aproximação pelo seu tempo de referência (não podendo ser inferior ao tempo escolhido nas baterias e registrado no sistema), todas as largadas que venha a participar, eliminando desta forma todos os demais participantes. A premiação será concedida ao piloto vencedor da largada final do **BRACKET RACING (REI DA PISTA)**, sendo este aclamado como CAMPEÃO da prova e o REI DA PISTA. A definição do clube/grupo automotivo vencedor do **DESAFIO INTERCLUBES** acontecerá no Domingo (24/MARÇO), após novo cruzamento entre os participantes, em largadas simples dois a dois e de forma eliminatória, sendo aclamado como clube/grupo automotivo vencedor aquele que acumular maior pontuação perante os demais clubes/grupos automotivos participantes. O clube/grupo automotivo poderá ser representado por até 5 veículos participantes, onde cada um deles irá somar pontuação própria, sendo que esta será somada à pontuação dos demais veículos participantes do seu respectivo grupo/clube automotivo, com o objetivo de se definir a pontuação acumulada de cada clube/grupo automotivo participante. A forma de disputa segue o formato do **BRACKET RACING**, obedecendo ao critério de aproximação pelo seu tempo de referência (não podendo ser inferior ao tempo escolhido nas baterias e registrado no sistema). A premiação será concedida ao clube/grupo automotivo que atingir maior somatória entre o total de pontos conquistados por cada um dos seus veículos participantes, independentemente do resultado das baterias finais disputadas neste dia, sendo este ainda aclamado como CAMPEÃO da disputa por clubes/grupos automotivos (**DESAFIO INTERCLUBES**);

### **1.5 – Adiamento, Interrupção e Cancelamento**



**1.5.1.** O **BRACKET RACING / DESAFIO INTERCLUBES MOTOR SHOW** será realizado independentemente das condições de pista decorrentes de fatores climáticos (chuvas), ou seja, mesmo com pista molhada a prova acontece normalmente;

**1.5.2.** Somente será interrompida, adiada ou cancelada a prova se, por motivo de preservar a segurança dos pilotos e das pessoas presentes ao evento, a organização da prova tome a sua decisão dentre as possibilidades abaixo:

**a)** Interrupção: interrupção de prova e postergação dos horários determinados no cronograma oficial, mediante aviso no sistema de locução do evento, ou, através de aviso por escrito fixado na secretaria de prova;

**b)** Adiamento: adiamento da programação de prova conforme cronograma oficial, mediante aviso em briefing (reunião com os pilotos);

**c)** Cancelamento: a prova será cancelada caso:

**c.1** – Não sejam realizadas, pelo menos, 32 (trinta e duas) inscrições de pilotos de forma antecipada até o dia 15/03/2019 (para esta situação a organizadora do evento compromete-se em informar por nota oficial publicada no site do evento e através dos meios de informação parceiros (sites, blogs, redes sociais), assim como também, de forma individualizada junto aos pilotos inscritos até o presente momento, cabendo ainda passar as informações para devolução e restituição do valor da inscrição paga anteriormente pelos mesmos);

**c.2** – As condições climáticas e/ou técnicas de pista não ofereçam condições plenas para a realização da prova de forma que venha a garantir e assegurar a segurança dos pilotos e do público presente (para esta situação a organizadora do evento informará aos pilotos mediante aviso em briefing (reunião com os pilotos), onde serão repassadas todas as informações e procedimentos recorrentes do cancelamento);

## **2. PARTICIPAÇÃO**

### **2.1. – Critérios de participação**

**2.1.1.** Poderá participar do **BRACKET RACING / DESAFIO INTERCLUBES MOTOR SHOW**, como condutor do veículo, todo o piloto regularmente inscrito e habilitado a conduzir veículos automotores, assim como estando este filiado (nas condições de Carteira Temporária, Piloto PAR, Piloto PNAR, Piloto PMAR) junto à Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA), observados ainda os termos deste Regulamento. A comprovação da sua filiação junto à CBA se dará através da apresentação da respectiva Carteira de Piloto de Arrancada, válida para o ano de 2019, no ato da sua inscrição. Para os pilotos inscritos que não possuem a sua Carteira de Piloto, ou ainda para aqueles que possuem a sua Carteira de Piloto, mas a mesma encontra-se vencida, representante da Federação Automobilismo Estado de Santa Catarina (FAUESC) estará de plantão na Secretaria de Prova para regularizar a situação destes pilotos, cabendo a ele adotar os procedimentos legais;

### **2.2. - Inscrições**

**2.2.1.** As inscrições são ilimitadas no que se refere ao número de vagas, podendo estas serem realizadas antecipadamente através do site [www.omotorshow.com.br](http://www.omotorshow.com.br) ou através do telefone 43 9 9120-3303, até o dia 21 de Março de 2019. Para inscrições realizadas nos dias 22 e 23 de Março de 2019, estas devem ser realizadas somente na Secretaria de Prova localizada no Speedway Music Park.

**2.2.2** - Não é permitida a inscrição:

**a)** de mais de um piloto no mesmo veículo;

**b)** do mesmo piloto em mais de um veículo;

### **2.3 – Valor / Efetivação das Inscrições**

**2.3.1.** O valor da inscrição é de:



- a) R\$ 100,00 (Cem reais) para 01 (um) piloto / veículo, para inscrição primeiro lote (até 30 inscrições) ou realizadas até 21 de Março de 2019 – o que ocorrer primeiro;
- b) R\$ 120,00 (Cento e vinte reais) para 01 (um) piloto / veículo, para inscrição segundo lote (a partir da 31ª inscrição) realizadas até 21 de Março de 2019;
- b) R\$ 150,00 (Cento e cinquenta reais) para 01 (um) piloto / veículo, para inscrição realizada nos dias 22 a 23 de Março de 2019;

**IMPORTANTE:**

Os participantes que não possuírem a Carteira de Piloto emitida pela Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA) com vigência para o ano 2018, deverão estes obrigatoriamente fazer a Carteira Provisória de Piloto, tendo esta somente validade para o dia e período de sua permanência na prova. O seu respectivo valor já está incluso no preço da inscrição para participar do BRACKET RACING MOTOR SHOW, cabendo à organização da prova efetuar o repasse do respectivo valor à Federação Automobilismo Estado de Santa Catarina (FAUESC). Tal procedimento segue o regimento da Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA), conforme estabelecido no Código Desportivo do Automobilismo 2019 (CDA – 2019).

**2.3.2.** Somente serão aceitas inscrições realizadas dentro dos prazos estipulados no item 2.3. O pagamento do valor da inscrição é efetuado no momento da efetivação da sua respectiva participação na prova, não cabendo ressarcimento ou devolução deste valor, por qualquer motivo, após a finalização da sua inscrição. Caberá a ressarcimento somente os casos previstos no item 1.5 do presente regulamento.

**2.3.3.** No momento da sua inscrição cabe ao piloto, de sua livre e espontânea vontade, dar aceite ao termo de ciência e de acordo com as regras técnicas, desportivas e particulares do evento, assim como informar se ele representará algum Clube/Grupo Automotivo que estará participando da disputa **DESAFIO INTERCLUBES**. A inscrição somente será efetivada mediante recebimento do seu formulário devidamente preenchido, comprovação do pagamento da taxa de inscrição e apresentação dos documentos exigidos para participação do piloto na prova.

**2.3.4.** No momento da efetivação da sua inscrição o piloto declara estar ciente de todas as normas e regulamentos pertinentes à realização da prova **BRACKET RACING / DESAFIO INTERCLUBES MOTOR SHOW**, não cabendo a ele alegar total ou parcial desconhecimento de qualquer um dos itens nestes apresentados;

## **2.4. – Kit Inscrição**

**2.4.1** Cada inscrição dará direito a:

- 01 (uma) credencial para o piloto para acesso livre ao evento;
- 01 (uma) pulseira piloto dando acesso única e exclusivamente à pista de Arrancada durante a programação oficial do **BRACKET RACING / DESAFIO INTERCLUBES MOTOR SHOW**;
- 01 (uma) filiação provisória prova única – emitido pela Federação Automobilismo Estado de Santa Catarina (FAUESC);
- 01 (um) adesivo com sua respectiva numeração para participação na prova e identificação do sistema de cronometragem;

**2.4.2.** A credencial, assim como a pulseira, não pode ser cedida ou comercializada pelos pilotos a terceiros, podendo estas, neste caso, serem confiscadas pela organização do evento e excluir o piloto da competição;

**2.4.3.** Demais acompanhantes, preparadores, mecânicos, etc. devem obrigatoriamente adquirir seu ingresso para acesso ao evento.

## **3. ORDEM DE LARGADA / REGISTRO DE TEMPO / VENCEDORES**

**3.1 – Critério de ordem de largada** O piloto poderá participar do número de largadas que desejar durante o período de treinos livres, de acordo com o horário previsto no Cronograma de Prova, uma



vez que este período destina-se para que o participante possa conhecer o sistema e os procedimentos de largada.

**3.1.1.** Após finalização do período de treinos livres, caberá a cada piloto entrar na pista para registro de tempo de referência, no mínimo por 02 (duas) vezes, e no máximo por até 05 (cinco) vezes, durante o período de tempo destinado para realização das baterias livres e determinação do seu tempo de referência;

**3.1.2.** O número de largadas para registro do tempo de referência será determinado pela Direção de Prova, levando em consideração o número de participantes inscritos e o tempo necessário para que todos os participantes possam realizar o mesmo número de largadas para registro do tempo de referência;

**3.1.3.** Na fase de registro do tempo de referência (baterias) e treinos livres, em cada um dos dias da prova, não haverá ordem de chamada, ou seja, o acesso à pista é livre ao piloto participante;

**3.1.4.** Ao término do horário de encerramento das baterias e para registro dos tempos de referência dos participantes, em qualquer um dos dias da prova, independentemente da quantidade de veículos posicionados na área de pré-alinhamento ou na fila de espera para acesso à pista, este será considerado como encerrado, independentemente da quantidade de tempos registrados por qualquer um dos participantes;

**3.1.5.** Em qualquer uma das fases eliminatórias, o piloto que ficar sozinho ganhará por WO (*walkover*), porém, caberá a este a se apresentar na pista e realizar a sua largada eliminatória normalmente, obedecendo ainda ao procedimento do tempo de referência para poder seguir na disputa;

**3.2. – A determinação do tempo de referência de cada piloto para as fases eliminatórias** se dará por livre e espontânea escolha do piloto de um dos tempos registrados do seu veículo durante as baterias realizadas, no Sábado ou Domingo, conforme Cronograma Oficial da prova. Para tal finalidade será considerado a soma dos tempos (de reação + de pista) de cada uma das largadas válidas (sem queima ou desclassificação) realizadas pelo participante. Uma vez determinado o tempo de referência do piloto participante com determinado veículo inscrito, este não poderá alterá-lo em hipótese alguma em qualquer um dos dias da prova. Somente será permitido novo registro de tempo de referência ao piloto participante que efetuar troca do veículo por motivo de quebra ou defeito mecânico, cabendo para isso o participante informar previamente a organização e passar o veículo por vistoria técnica para comprovar o problema que necessitará a troca do veículo participante;

**3.2.1.** Será considerado como tempo válido para comparação ao seu tempo de referência, o tempo de pista somado ao tempo de reação, sendo estes fornecidos pelo sistema de cronometragem oficial da pista;

**3.2.2.** Ocorrendo o término das baterias e para registro do tempo de referência, o piloto que não tenha registrado nenhum tempo válido para tal finalidade, em qualquer um dos dias da prova, caberá a organização da prova, juntamente com o representante da vistoria técnica, determinar o tempo de referência do participante de forma aleatória, levando em consideração a “potência” do veículo participante. Uma vez registrado este tempo no sistema de cronometragem, o piloto declara estar ciente e de acordo com o tempo registrado, não cabendo a ele reclamações posteriores;

**3.3. – Para efeito de determinação dos vencedores de cada uma das fases eliminatórias seguintes**, o tempo de referência escolhido por cada um dos pilotos participantes ficará registrado no sistema de cronometragem. A cada largada na fase eliminatória, o veículo que chegar por primeiro na linha de chegada dos 201 metros e que não venha baixar do seu próprio tempo de referência (por ele escolhido) na fase das baterias, este será aclamado como vencedor da respectiva largada eliminatória, habilitando a seguir na competição. Caso, numa mesma largada eliminatória, os 2 (dois) pilotos participantes venham a registrar tempo menor que o seu tempo de referência da fase de classificação, ficará classificado para a fase seguinte o piloto que registrar, nesta largada somente, a menor diferença de tempo em relação ao seu tempo de referência registrado nas baterias. Exemplificando este caso: Supondo que na primeira largada eliminatória, o piloto E (que na classificação registrou



8,012s), no confronto com o piloto J (e que na classificação teve o seu tempo registrado em 10,105s). Ambos largam e registram tempos inferiores aos seus próprios tempos de referência, onde o piloto E registrou 8,005s e o piloto J registrou 10,095s. Desta forma, o piloto E segue na competição, tendo em vista que o seu tempo de referência (8,012s) está somente a 0,007s do tempo registrado nesta largada (8,005s), ao passo que o competidor J possui tempo de referência (10,095s) e este seu tempo registrado nesta largada (10,055) é superior na diferença ao se comparar com o do competidor E, uma vez que ele está a 0,040s do seu tempo de referência. Sendo assim, a diferença de tempo do piloto E (0,007s) é menor que a diferença de tempo do piloto J (0,040s). Porém, caso ocorra o mesmo valor de tempo resultante da diferença entre os tempos de cada participante, será aclamado como vencedor o piloto que tiver o menor tempo de reação na respectiva largada onde ocorreu a infração;

**3.4. – Para efeito de determinação dos confrontos para as fases eliminatórias**, este será de forma aleatória e por ordem de chegada dos veículos no grid de largada, podendo inclusive, se assim desejar e por questões de segurança, a organização determinar os veículos que participarão juntos a cada largada. Os participantes não poderão determinar por livre e espontânea vontade os veículos que participarão de determinada largada. A partir da segunda fase eliminatória, somente participarão os veículos aclamados como vencedores da largada anterior;

**3.4.1.** Na medida em que forem sendo realizadas as largadas eliminatórias, em cada um dos dias da prova, o vencedor de cada largada deverá obrigatoriamente retornar à área de alinhamento de pista para realização da sua próxima largada eliminatória, assim como, para procedimentos de Vistoria Técnica se assim for necessário. Já o perdedor da largada eliminatória disputada deverá obrigatoriamente retornar a área de exposição veículos do Motor Show Summer Fest 2019, encerrando suas atividades na prova deste dia;

**3.4.2.** Na primeira fase eliminatória de cada um dos dias da prova, ocorrendo número ímpar de participantes ou em quantidade superior ao necessário para a montagem do sistema de cruzamento simples (mata-mata), ou seja, em quantidades diferentes e superiores a 16, 32, 64, 128, 256 ou 512 veículos, a direção de prova irá estabelecer sistema de disputa com chaveamento considerando “cabeças de chave”, devendo para isso a organização da prova efetuar sorteio simples entre os participantes para determinar quem serão os pilotos/veículos “cabeças de chave”;

**3.4.2.1** Os demais pilotos/veículos participantes que não foram selecionados como “cabeças de chave”, irão efetuar disputa eliminatória simples “dois a dois” de forma aleatória, onde o seu vencedor (conforme determinado pelo item 3.3) deverá realizar nova largada com o piloto/veículo sorteado como “cabeça de chave”. O vencedor desta disputa, envolvendo o “cabeça de chave” e o participante pré-classificado anteriormente, estará automaticamente classificado para a fase eliminatória seguinte;

**3.4.2.2** Após finalização da primeira fase classificatória considerando o chaveamento de disputa pelo método “cabeças de chave”, a fase eliminatória seguinte deverá obrigatoriamente contar com a participação de número de veículos/pilotos participantes não diferentes ao número exato de 16, 32, 64, 128, 256 ou 512 veículos/pilotos;

**3.4.3.** Após a última largada eliminatória do Sábado (23/MARÇO), sendo esta disputada entre os 02 (dois) veículos vencedores até aqui, ambos os pilotos e seus veículos, independentemente do seu resultado, devem retornar à área de alinhamento de pista, visando participação dos pilotos na solenidade de premiação da prova;

**3.5. – O veículo participante que registrar tempo de pista (sem contar o tempo de reação neste caso) inferior a 7,5 segundos**, em qualquer um dos dias da prova, deverá obrigatoriamente apresentar itens de segurança em conformidade com o regulamento técnico nacional da categoria de Arrancada que venha a ter tempo de referência similar ao seu tempo registrado na prova, cabendo ainda ao piloto, neste caso, efetuar obrigatoriamente filiação junto à Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA), através da carteira de piloto categorias PAR ou PMAR, sendo responsável inclusive pelo pagamento da respectiva taxa de filiação;



### 3.6 – Critério de desempate nas largadas eliminatórias

**3.6.1.** Ocorrendo empate no tempo registrado entre os 2 (dois) pilotos/veículos participantes da disputa (largada), ou seja, os dois pilotos/veículos cruzaram a linha de chegada juntos, será utilizado como critério de desempate entre eles, o menor tempo resultante da diferença do tempo registrado na largada anterior (seja ela qual for) de cada piloto/veículo em relação ao seu tempo de referência;

**3.6.2.** Porém, caso ocorra o mesmo valor de tempo resultante da diferença entre os tempos de cada participante, será aclamado como vencedor o piloto/veículo que tiver o menor tempo de reação na respectiva largada onde ocorreu a infração;

### 3.7 – Classificação / Pontuação acumulada / Vencedores

**3.7.1.** Será aclamado como vencedor de cada largada eliminatória o piloto que cruzar por primeiro a linha de chegada dos 201 metros da pista de Arrancada, obedecendo ainda ao critério de aproximação pelo seu tempo de referência (não podendo ser inferior ao tempo escolhido nas baterias e registrado no sistema);

**3.7.2.** Para efeito de classificação de cada piloto/veículo participante perante os demais participantes da prova, será utilizado o seguinte critério:

- acima do 65º colocado = não haverá ranking ou determinação de classificação individual perante aos demais participantes;

- 33º ao 64º colocado = por ordem do menor para o maior tempo, calculado pela diferença resultante do tempo registrado nesta fase eliminatória de cada um dos pilotos participantes, em relação ao seu tempo de referência, e que venham a finalizar a sua participação ao perder a disputa na pista, tendo 64 veículos participantes nesta fase eliminatória;

- 17º ao 32º colocado = por ordem do menor para o maior tempo, calculado pela diferença resultante do tempo registrado nesta fase eliminatória de cada um dos pilotos participantes, em relação ao seu tempo de referência, e que venham a finalizar a sua participação ao perder a disputa na pista, tendo 32 veículos participantes nesta fase eliminatória;

- 9º ao 16º colocado = por ordem do menor para o maior tempo, calculado pela diferença resultante do tempo registrado nesta fase eliminatória de cada um dos pilotos participantes, em relação ao seu tempo de referência, e que venham a finalizar a sua participação ao perder a disputa na pista, tendo 16 veículos participantes nesta fase eliminatória;

- 5º ao 8º colocado = por ordem do menor para o maior tempo, calculado pela diferença resultante do tempo registrado nesta fase eliminatória de cada um dos pilotos participantes, em relação ao seu tempo de referência, e que venham a finalizar a sua participação ao perder a disputa na pista, tendo 8 veículos participantes nesta fase eliminatória;

- 4º colocado = a quarta **maior** diferença de tempo, sendo este calculado pela diferença resultante do tempo registrado nesta fase eliminatória de cada um dos pilotos participantes, em relação ao seu tempo de referência, e que venham a finalizar a sua participação ao perder a disputa na pista, tendo 4 veículos participantes nesta fase eliminatória;

- 3º colocado = a terceira **maior** diferença de tempo, sendo este calculado pela diferença resultante do tempo registrado nesta fase eliminatória de cada um dos pilotos participantes, em relação ao seu tempo de referência, e que venham a finalizar a sua participação ao perder a disputa na pista, tendo 4 veículos participantes nesta fase eliminatória;

**3.7.2.1** Ocorrendo empate técnico entre dois tempos de reação para efeito de determinar a classificação do participante perante os demais, o critério de desempate neste caso será estabelecido nesta ordem:

1- menor tempo resultante da diferença do tempo de pista da última largada realizada pelo participante em relação ao seu tempo de referência registrado no sistema de cronometragem. Este tempo resultante será comparado entre os demais tempos dos outros competidores que estiverem



envolvidos no empate técnico, onde o menor entre eles será aclamado como vencedor neste critério de desempate;

2- ainda ocorrendo igualdade de tempo resultante da comparação citada no item anterior, será realizado sorteio simples entre os participantes envolvidos no empate técnico em questão, onde o primeiro nome sorteado será aclamado como vencedor neste critério de desempate;

**3.7.3.** De acordo com a sua colocação na classificação final de cada dia um dos dias da prova, o piloto receberá determinada pontuação individual, conforme tabela abaixo:

| PONTUAÇÃO BRACKET RACING / DESAFIO INTERCLUBES MOTOR SHOW |      |     |     |     |          |           |            |            |                    |
|---|------|-----|-----|-----|----------|-----------|------------|------------|--------------------|
| Colocação Sábado (23/MARÇO)                               | 1º   | 2º  | 3º  | 4º  | 5º ao 8º | 9º ao 16º | 17º ao 32º | 33º ao 64º | acima do 65º lugar |
| Pontuação   | 1000 | 800 | 700 | 600 | 500      | 400       | 300        | 200        | 100                |
| Colocação Domingo (24/MARÇO)                              | 1º   | 2º  | 3º  | 4º  | 5º ao 8º | 9º ao 16º | 17º ao 32º | 33º ao 64º | acima do 65º lugar |
| Pontuação   | 1000 | 800 | 700 | 600 | 500      | 400       | 300        | 200        | 100                |

**3.7.4.** Poderá determinado clube/grupo automotivo receber pontuação extra de acordo com a colocação de cada um dos seus veículos participantes em relação a classificação geral final do Domingo (24/MARÇO), conforme especificado abaixo:

| Colocação no Domingo (24/MARÇO)         | Pontuação Extra |
|---|-----------------|
| 2 veículos entre os 2 primeiros lugares | 2000            |
| 2 veículos entre os 4 primeiros lugares | 1500            |
| 3 veículos entre os 8 primeiros lugares | 1500            |
| 4 veículos entre os 8 primeiros lugares | 1500            |
| 5 veículos entre os 8 primeiros lugares | 2500            |

**3.7.4.1.** A pontuação extra não é cumulativa, ou seja, caso determinado clube/grupo automotivo venha a receber pontuação extra por mais de uma situação conforme descrito no quadro acima, este somente receberá a pontuação extra de maior valor;

**3.7.4.2.** A pontuação extra será somada a pontuação final do respectivo clube/grupo automotivo, sendo esta pontuação final prevista no item 3.7.6. do presente regulamento;

**3.7.5.** Será aclamado como vencedor do **BRACKET RACING e o REI DA PISTA**, o piloto que sair como vencedor em todas as largadas/disputas nas fases eliminatórias que venha participar no Sábado (23/MARÇO), obedecendo ao critério descrito anteriormente;

**3.7.6.** Será aclamado como clube/grupo automotivo vencedor do **DESAFIO INTERCLUBES**, após novo cruzamento que será realizado no Domingo (24/MARÇO) entre os participantes inscritos (Sábado e Domingo – 23 e 24/MARÇO), em largadas simples dois a dois e de forma eliminatória, aquele que acumular maior pontuação perante os demais clubes/grupos automotivos participantes (pontuação colocação individual bracket racing + pontuação extra). O clube/grupo automotivo poderá ser representado por até 5 veículos participantes, onde cada um deles irá conquistar pontuação própria, sendo que esta será somada à pontuação dos demais veículos participantes do seu respectivo grupo/clube automotivo, com o objetivo de se definir a pontuação acumulada de cada clube/grupo automotivo participante;

**3.7.7.** Ocorrendo empate técnico na pontuação final entre dois ou mais clubes/grupos automotivos participantes, o critério de desempate neste caso será estabelecido nesta ordem:

1- menor tempo do participante/veículo que tiver a melhor colocação, em relação aos demais representantes do seu respectivo clube/grupo automotivo, sendo este tempo resultante da diferença do tempo de pista da última largada realizada pelo participante em relação ao seu tempo de referência registrado no sistema de cronometragem. Este tempo resultante será comparado entre os demais tempos dos outros clubes/grupos automotivos com a mesma pontuação, onde o menor tempo resultante, dentre eles, será aclamado como vencedor deste critério de desempate;





2- ainda ocorrendo igualdade de tempo resultante da comparação citada no item anterior, valerá o menor tempo de reação de largada registrado pelo sistema de cronometragem na última largada realizada pelo veículo/piloto determinado no item anterior;

3- ainda ocorrendo igualdade de tempo resultante da comparação citada nos itens anteriores, será realizado sorteio simples entre os participantes envolvidos no empate técnico em questão, onde o primeiro nome sorteado será aclamado como vencedor neste critério de desempate;

### **3.8 - Premiação**

**3.8.1.** A premiação ao VENCEDOR DO **BRACKET RACING e o REI DA PISTA** será:

- Troféu especial **BRACKET RACING / REI DA PISTA** (somente para registro de fotos no momento da premiação)

- Troféu recordação **BRACKET RACING / REI DA PISTA** (para ficar de posse do piloto)

- premiação em dinheiro com valor a ser determinado pela organização

- Kit Motor Show (camiseta, boné)

- Prêmios extras patrocinadores (caso houver)

**3.8.2.** A premiação ao 2º COLOCADO DO **BRACKET RACING** será:

- Medalha Motor Show

- Kit Motor Show (camiseta, boné)

- Prêmios extras patrocinadores (caso houver)

**3.8.3.** Obrigatório a participação na solenidade de premiação, os 02 (dois) pilotos, e seus respectivos veículos, participantes da disputa final;

**3.8.3.1.** A entrega dos prêmios constantes nos itens 3.8.1 e 3.8.2 somente será realizada mediante presença do piloto com o seu respectivo veículo na solenidade de premiação, não podendo este nomear terceiros visando a sua representação no ato;

**3.8.3.2.** A ausência do piloto com o seu respectivo veículo na solenidade de premiação caracterizará como desinteresse em receber a sua premiação, isentando desta forma a organização do evento no pagamento e fornecimento dos prêmios especificados nos itens 3.8.1 e 3.8.2.;

**3.8.4.** A premiação ao clube/grupo automotivo VENCEDOR DO **BRACKET RACING / DESAFIO INTERCLUBES MOTOR SHOW** será:

- 1 (hum) troféu recordação **BRACKET RACING / DESAFIO INTERCLUBES MOTOR SHOW** (para ficar de posse do clube/grupo automotivo);

- premiação em dinheiro com valor a ser determinado pela organização;

- 1 (uma) medalha Motor Show para cada um dos pilotos representante do respectivo clube/grupo automotivo;

- 1 (um) boné Motor Show para cada um dos pilotos representante do respectivo clube/grupo automotivo;

- Prêmios extras patrocinadores (caso houver)

**3.8.5.** A premiação ao 2º COLOCADO **BRACKET RACING / DESAFIO INTERCLUBES MOTOR SHOW** será:

- 1 (uma) medalha Motor Show para cada um dos pilotos representante do respectivo clube/grupo automotivo;

- 1 (um) boné Motor Show para cada um dos pilotos representante do respectivo clube/grupo automotivo;

- Prêmios extras patrocinadores (caso houver)

**3.8.6.** Obrigatório a participação na solenidade de premiação, dos 02 (dois) clubes/grupos automotivos premiados, assim como os seus respectivos veículos participantes da competição;

**3.8.6.1.** A entrega dos prêmios constantes nos itens 3.8.4 e 3.8.5 somente será realizada mediante presença do piloto com o seu respectivo veículo na solenidade de premiação, não podendo este nomear terceiros visando a sua representação no ato;



**3.8.6.2.** A ausência do piloto com o seu respectivo veículo na solenidade de premiação caracterizará como desinteresse em receber a sua premiação, isentando desta forma a organização do evento no pagamento e fornecimento dos prêmios especificados nos itens 3.8.4 e 3.8.5.;

#### **4. OFICIAIS DE COMPETIÇÃO**

##### **4.1. – Vistoria Técnica / Comissários Desportivos / Diretor de Prova**

**4.1.1.** Durante a prova estarão presentes pessoas responsáveis pela Comissão Técnica, Comissário Desportivo e Direção da prova, sendo estes reconhecidos pela FAUESC (Federação Automobilismo Estado de Santa Catarina), e que atuarão nas funções: Vistoria técnica dos veículos participantes, assuntos desportivos e regulamento, e Direção Geral de prova.

**4.1.2.** Estas pessoas possuem a tarefa de garantir, exigir, de se fazer cumprir todas as normas, técnicas ou não, dos regulamentos vigentes para participação do piloto na competição **BRACKET RACING / DESAFIO INTERCLUBES MOTOR SHOW**. Cabe a eles também executarem eventuais penalidades em decorrência de problemas ou pelo não cumprimento das normas e regras determinadas nestes respectivos regulamentos.

**4.1.3.** Ocorrendo qualquer infração e estando não prevista nos regulamentos citados no item 1.3.1, somente o(s) comissário(s) desportivo(s) e a Direção Geral de Prova decidirão, em comum acordo, sobre a(s) ação(ões) e/ou medida(s) a ser(em) adotada(s);

##### **4.2. – Cronometragem**

**4.2.1.** O sistema de cronometragem utilizado é específico para modalidade Arrancada, sendo este reconhecido pela CBA (Confederação Brasileira de Arrancada). Para registro dos tempos será utilizado:

**a)** sistema com sinalização denominado “pinheirinho”;

**b)** configuração de largada no sistema PRO DRAG,

**c)** sensores para largada e captação do tempo de reação do piloto, e demais sensores de pista instalados ao longo do seu percurso de 201,16 metros (1/8 de milha), para captação do tempo de tempo de pista, onde serão somados os dois tempos (reação + pista) para obtenção do tempo total do participante, válida como tomada oficial de tempo, ou simplesmente, como tomada de tempo para treino. O tempo final é calculado automaticamente pelo sistema, sendo este registrado no seu banco de dados e divulgado no instante que o veículo passa pelo sensor final dos 201 metros. **d)** a divulgação dos tempos se dará através dos painéis eletrônicos posicionados ao lado de cada pista.

#### **5. IDENTIFICAÇÃO DO VEÍCULO**

##### **5.1 – Número do veículo**

**5.1.1.** O veículo deve estar obrigatoriamente identificado através de números, em conformidade com o regulamento técnico da prova;

**5.1.2.** Cada piloto deverá reservar ainda, 02 (dois) espaços de 10 Cm x 30 Cm, cada um deles, no layout (programação visual) do seu veículo inscrito. Estes espaços destinam-se para aplicação de logomarcas dos patrocinadores oficiais do evento, podendo ser utilizados, ou não, a critério da organização do Motor Show;

**5.1.3.** Para efeito de pontuação do veículo participante junto ao DESAFIO INTERCLUBES, caberá ao piloto no momento da sua inscrição (antecipada online ou de forma presencial nos dias do evento), informar o nome do Clube/Grupo automotivo que estará representando.

#### **6. VISTORIA TÉCNICA**



## **6.1 – Convocação para vistoria**

**6.1.1.** Todos os veículos inscritos devem passar, obrigatoriamente, por Vistoria Técnica de Segurança antes de iniciar as suas atividades desportivas na competição, em qualquer um dos dias da prova. Esta vistoria é realizada em local apropriado e reservado, por pessoa qualificada e integrante da Comissão Técnica da prova;

**6.1.2.** Os horários para a realização da Vistoria Técnica de Segurança constam no Regulamento Particular de Prova e Cronograma oficial da competição;

**6.1.3.** Podem ainda, os veículos inscritos serem convocados para realização de Vistoria Técnica de Segurança a qualquer instante, durante qualquer um dos dias da prova, ou até trinta minutos após o seu encerramento, independente da realização e da avaliação da Vistoria Técnica anteriormente realizada(s);

**6.1.4.** A recusa do piloto em submeter o seu veículo à avaliação do Comissário Técnico responsável pela vistoria, quando este convocado, ou ainda, ante sua ausência injustificada, implicará no impedimento temporário de acesso à pista do veículo, e/ou até, a sua desclassificação, além das sanções previstas no CDA (Código Desportivo do Automobilismo).

## **6.2 – Irregularidades**

**6.2.1.** No caso de constatação, por parte do Comissário Técnico responsável pela vistoria, de irregularidades no veículo, ou nos equipamentos individuais de segurança do piloto, em relação ao que se determina no(s) regulamento(s), ou que ainda constate qualquer anormalidade ou aspecto que, ao seu critério, possa vir a afetar a segurança do piloto ou de terceiros, detectados estes durante ou em qualquer vistoria, durante as baterias /classificatórios ou nas fases eliminatórias, o piloto e o veículo serão automaticamente desclassificados da prova, sendo este impedido de entrar na pista novamente para sequência na disputa, até o momento que a irregularidade ou anormalidade constatada venha a ser corrigida.

**6.2.2.** Caberá ao piloto submeter espontaneamente o seu veículo a uma nova vistoria técnica, logo após correção das irregularidades e anormalidades detectadas, cabendo a ele se dirigir ao local de vistoria e a pessoa do Comissário Técnico para verificação das correções solicitadas.

## **7. PISTA**

### **7.1. – Extensão da pista**

**7.1.1.** A pista oficial terá extensão auferida de 201,16 metros (1/8 de milha) de aceleração, tendo todo o seu percurso cronometrado;

### **7.2 – Uso da pista**

**7.2.1.** É proibido efetuar testes com o veículo, em movimento, fora da pista de aceleração, ou ainda, fora da área do evento;

**7.2.2.** Os testes de veículos e suas respectivas tomadas de tempo são limitados aos horários das baterias e das fases eliminatórias, devendo estes ser realizados única e exclusivamente na pista de arrancada do Speedway Music Park;

**7.2.3.** Os testes nas demais áreas do Speedway Music Park são limitados ao funcionamento e regulagem de motor com o veículo estacionado (parado);

**7.2.4.** É terminantemente proibido utilizar as áreas de estacionamento, de box e de pista do Speedway Music Park, para testes com o veículo em movimento, seja qual for a velocidade a ser desempenhada;

**7.2.5.** Após realizado o uso da pista pelo piloto, o mesmo deve se dirigir obrigatoriamente a sua área de exposição ou a área de pré-alinhamento na pista;

**7.2.6.** Ocorrendo quebra no veículo que o impeça de retornar à área de exposição, caberá ao piloto sair do seu veículo de forma segura e que não venha a comprometer também a segurança do seu



piloto concorrente, devendo este permanecer em local seguro até a chegada das equipes de resgate e de atendimento médico;

### **7.3 – Tratamento de pista**

A pista não sofrerá qualquer tipo de tratamento ou preparo para a realização da prova.

## **8. PROCEDIMENTOS PARA REGISTRO DE TEMPO**

### **8.1 – Pré-alinhamento**

**8.1.1.** Os pilotos e seus respectivos veículos inscritos serão liberados, em conjunto, para posicionamento na área de pré-alinhamento (entrada/acesso pista de aceleração), sendo os avisos informados via sistema de som oficial do evento;

**8.1.2.** Os veículos só podem entrar na pista após a liberação do(s) Comissário(s) Desportivo(s) e/ou Coordenador(es) responsáveis pela organização deste local, assim como também, mediante liberação da Vistoria Técnica de Segurança do veículo inscrito;

**8.1.3.** Durante as fases eliminatórias, em qualquer um dos dias da prova, o não comparecimento do piloto para o pré-alinhamento com o seu respectivo veículo, independentemente do seu atendimento das chamadas pelo sistema de som, será entendido como ausência ou desistência do piloto, ficando este penalizado com a perda da largada e sendo o seu opositor aclamado como vencedor desta disputa sem a necessidade deste efetuar a largada (bastando somente estar alinhado na pista para largada);

### **8.2 – Procedimento de alinhamento na pista e largada**

**8.2.1.** O procedimento de alinhamento do veículo na pista e sua respectiva largada será realizado em 03 (três) fases ao todo, sendo:

*Fase 01 (Pre Stage)* – Conduzindo o seu veículo, o piloto deverá ocupar a sua pista de largada, devendo se dirigir às células de alinhamento de largada, onde deverá este somente “pré-estagiar”, esperando a partir deste momento o seu oponente também efetuar este procedimento. O “pinheirinho” acionará as duas primeiras lâmpadas amarelas estando estas agrupadas na sua parte superior;

*Fase 02 (Stage)* – Estando os 02 (dois) pilotos posicionados conforme a Fase 01, ficam ambos liberados a entrar na fase Stage, devendo para isso deslocar o seu veículo levemente até que as 02 (duas) lâmpadas amarelas, estando estas agrupadas logo abaixo das lâmpadas do Pre Stage, venham a se acender. O procedimento de largada somente será acionado na medida que ambos os veículos estejam posicionados na função Stage. Ocorrendo posicionamento do primeiro veículo na fase 02 (Stage), o seu oponente tem até 06 (seis) segundos para efetuar o seu devido posicionamento nesta fase. Não ocorrendo este posicionamento por parte do oponente, a organização de prova acionará o sistema de largada automaticamente.

*Fase 03 (Largada)* – Estando os 02 (dois) pilotos posicionados conforme a Fase 02, o sistema de cronometragem acionará a largada, estando este na configuração de sistema PRO DRAG, onde no período de tempo aleatório, as 03 lâmpadas alaranjadas se ascendem e imediatamente após o seu acionamento se ascenderá a lâmpada verde, sendo esta a que determina a autorização da largada. O tempo de reação do piloto é cronometrado a partir do instante onde a luz verde se ascende e o piloto coloca o seu veículo em movimento, saindo da inércia. O tempo de pista do piloto é cronometrado a partir do momento que o veículo se coloca em movimento (saindo da inércia) até o exato momento que a sua primeira parte física passa pelo sensor posicionado ao final do percurso dos 201,16 metros da pista da competição.

**IMPORTANTE:**

*Fase 03 (Largada Baterias/Classificatórias – em qualquer um dos dias da prova)* – O sistema acionará simultaneamente a largada para os 2 (dois) veículos participantes;

*Fase 03 (Largada Fases Eliminatórias – em qualquer um dos dias da prova)* – O sistema irá considerar a



diferença existente entre os tempos registrados pelos 2 (dois) veículos participantes durante a sua fase de classificatória e que foi estabelecido como o seu tempo de referência. Exemplificando: Conforme citamos no item 3.1.3.2. e 3.1.3.3, supondo que os pilotos A (tempo referência 8,232s) e X (tempo referência 10,105s), o sistema de cronometragem automaticamente irá calcular a diferença de tempo existente entre eles ( $10,105 - 8,232 = 1,873s$ ). Uma vez calculado esta diferença de tempo entre eles, o acionamento da Fase 3 para a largada do piloto X irá ascender a luz verde com o tempo de 1,873s antes do acionamento da luz verde para o piloto A.

**8.2.2.** Ocorrendo valor de reação negativo, ou seja, abaixo de 0 (zero), será constatado pelo sistema de cronometragem, através do acionamento da luz vermelha do "pinheirinho", que o piloto veio a queimar a sua largada, ou seja, se colocou em movimento antes do acionamento da luz verde, onde neste caso sua largada será considerada como NÃO VÁLIDA e DESCLASSIFICADA pelo sistema de cronometragem;

**8.2.3.** A organização da prova poderá publicar, ou não, em edital todos os tempos registrados ao final das baterias /classificatória e de cada fase eliminatória;

### **8.3 – Queima de largada (largada inválida)**

**8.3.1.** Ocorrendo queima de largada serão adotados os seguintes critérios:

**a)** Durante as eliminatórias, se um dos pilotos competidores vir a queimar a sua largada, o concorrente automaticamente vencerá a respectiva disputa, mesmo que o seu veículo não venha a completar o trecho cronometrado, seja ele por qualquer motivo;

**b)** Durante as eliminatórias, se ambos os pilotos competidores queimarem as suas respectivas largadas, será aclamado como vencedor da disputa aquele que vir a queimar por menos tempo, ou seja, o seu tempo de reação seja mais próximo de zero em relação ao tempo do seu concorrente (Ex: Reação piloto A = -0,150 / Reação piloto B = -0,050. Vencedor piloto B);

**8.3.2.** Caso durante as eliminatórias ambos os competidores não venham a completar o percurso, por qualquer motivo, será aclamado como vencedor aquele que tiver o registro do menor tempo de reação na sua respectiva largada.

**8.3.3.** E para os casos, durante as eliminatórias, onde um veículo quebra durante o seu procedimento de alinhamento na pista (Fases 01 e 02 descritas no item anterior), o seu oponente será automaticamente aclamado como vencedor da disputa, dispensando este inclusive de efetuar a sua largada para registro de tempo. E se mesmo desta maneira o concorrente optar por vir a efetuar a sua largada e porventura este venha a queimá-la, ele ainda será aclamado como vencedor da disputa, uma vez que seu adversário não efetuou o seu devido alinhamento e automaticamente foi desclassificado da prova;

### **8.4 – Circulação de veículos**

**8.4.1.** A circulação dos veículos inscritos é limitada às áreas de box e às áreas de circulação necessárias para o alinhamento e posterior retorno, sendo o que o seu deslocamento deverá ser executado mediante condução moderada, única e exclusivamente, por parte do piloto, e à velocidade máxima de 20 km/h, sujeitando o piloto infrator às penalidades previstas no presente Regulamento;

### **8.5 – Alinhamento pista**

**8.5.1.** É de responsabilidade do piloto inscrito a condução do seu respectivo veículo;

**8.5.2.** Somente os pilotos inscritos poderão conduzir os respectivos veículos na área de pré-alinhamento e na pista de aceleração;

**8.5.3.** Caberá somente ao representante da organização de prova auxiliar o participante que apresentar dificuldade para o seu devido alinhamento na pista e junto às fotocélulas do sistema de cronometragem, sendo proibido o auxílio de qualquer outra pessoa não autorizada para tal procedimento;



**8.5.4.** A má condução do veículo, por parte do preparador ou mecânico, como também por parte do piloto não inscrito, ou ainda, inscrito em outro veículo, implicará na desclassificação da prova do piloto responsável pelo veículo;

## **8.6 – Aquecimento de pneus**

**8.6.1.** Durante a prova é permitido ao piloto efetuar manobra de aquecimento de pneus antes do seu alinhamento para largada, mediante autorização prévia do(s) comissário(s) e/ou coordenador(es) responsável(eis) pela organização deste local, desde que o veículo não cruze o local de alinhamento para largada;

**8.6.2.** A operação de aquecimento de pneus é limitada em 01 (uma) vez por veículo, em cada entrada na pista de aceleração, devendo esta ocorrer em linha reta e limitando-se até a linha dos sensores do sistema de largada;

**8.6.3.** O travamento do veículo com freio parcial nas rodas livres somente é permitido sob a supervisão do(s) comissário(s) e/ou coordenador(es) responsável(eis) pela organização deste local, verificadas ainda as suas condições de segurança;

**8.6.4.** É terminantemente proibido ao piloto efetuar manobras que possam oferecer risco a si próprio, ou para terceiros, sujeitando o piloto infrator às penalidades previstas neste Regulamento;

**8.6.5.** Ocorrendo situação imprevista que retarde a largada, tais como falha no veículo, substituição de veículo no *grid* ou qualquer outra eventualidade, durante ou após a operação de aquecimento de pneus, o(s) comissário(s) e/ou coordenador(es) responsável(eis) pela organização deste local têm autonomia para determinar nova operação de aquecimento de pneus;

## **8.7 – Ordem de pista para largada**

**8.7.1.** A determinação do lado da pista que deverá largar cada participante, durante a fase de classificação e baterias, será realizada pelo responsável da organização da prova, cabendo a ele distribuir de forma aleatória de acordo com o andamento das atividades de pista. Poderá ainda a Organização da prova, a partir do momento da fase eliminatória envolvendo 32 (trinta e dois) pilotos e se assim desejar, determinar através de sorteio simples, de que lado da pista cada um dos participantes deverá efetuar a sua largada, sendo este informado aos pilotos assim que os veículos estiverem prontos para alinhamento de pista. A cada nova fase seguinte até a final da competição, novo sorteio deverá ser realizado para determinar o lado da pista do participante;

**8.7.2.** Sendo finalizada qualquer uma das fases eliminatórias em disputa e por completo, a organização dará continuidade com a prova mediante chamada dos veículos participantes para a fase seguinte, e assim sucessivamente, até se chegar na última largada eliminatória (Final), em cada um dos dias da prova;

**8.7.3.** Poderá ainda a Organização da prova, se assim desejar, determinar através de sorteio simples, a ordem de largada e o confronto direto de cada largada, a partir do momento da fase eliminatória envolvendo 32 (trinta e dois) pilotos, sendo informado aos pilotos através de chamadas pelo sistema de sonorização do evento, cabendo ao locutor informar “quem largará com quem”, mediante chamadas pelos números de identificação dos veículos;

## **II – OBRIGAÇÕES E RESPONSABILIDADES**

### **9. EQUIPAMENTOS DE PROTEÇÃO INDIVIDUAIS**

**9.1** – É obrigatório para o piloto, durante todas as situações que determinem a sua presença na pista da prova disputada, de usar os equipamentos individuais de segurança descritos no Regulamento Técnico da prova;



**9.2** – Os equipamentos individuais descritos no Regulamento Técnico da prova são entendidos como equipamentos mínimos de segurança, não dispensando ao piloto a utilização de equipamentos de proteção e/ou recursos de segurança adicionais, necessários e/ou compatíveis com as características do seu veículo;

## **10. REUNIÃO COM A DIREÇÃO DE PROVA - (BRIEFING)**

**10.1** – É obrigatória a presença de todos os pilotos inscritos às reuniões convocadas pela Direção de Prova, estando estas previstas no Cronograma Oficial de Prova, constante no Regulamento Particular da Prova;

**10.2** – A ausência injustificada do piloto a estas reuniões poderá ser punida de acordo com o critério do(s) comissário(s) e/ou coordenador(es) responsável(eis) pela organização da prova.

**10.3** – Estas reuniões serão realizadas em local apropriado, sendo estas divulgadas pela organizadora através do sistema de sonorização do evento;

## **11. CONDUTA DESPORTIVA**

**11.1** – Durante sua permanência na área do evento, os pilotos e integrantes de sua equipe deverão observar conduta desportiva própria entre si e em relação aos demais participantes;

**11.2** – Durante as baterias /classificatórias e nas fases eliminatórias, em cada um dos dias da prova, os pilotos deverão conduzir seus veículos de acordo com as determinações do presente regulamento;

**11.3** – É proibido antes, durante, ou após tomada de tempo, que o piloto realize qualquer manobra não compatível com a competição, sob pena de sofrer as penalidades previstas no CDA (Código Desportivo do Automobilismo) e no presente Regulamento Desportivo;

**11.4** – É proibido ao piloto consumir bebida alcoólica durante sua permanência nos dias e horários de realização do evento Motor Show Summer Fest 2019;

**11.5** – Podem os Comissários Desportivos e/ou coordenadores responsáveis pela organização da prova, submeter o piloto, a qualquer momento em cada um dos dias da prova, a realização de teste de dosagem alcoólica, utilizando para este fim aparelho de ar alveolar pulmonar denominado bafômetro, devendo este obrigatoriamente estar auferido e apresentar etiqueta de homologação do INMETRO (Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial), ou ainda, submeter o piloto a exames clínicos junto ao médico certificado pelo Conselho Regional de Medicina, de qualquer estado, responsável pelo atendimento ao evento, e neste caso para indicação de sinais de embriaguez.

**11.5.1.** – O limite de dosagem alcoólica tolerado e permitido é de 0,0g de álcool por litro de sangue, conforme prevê Código de Trânsito Brasileiro (Lei 11705 de 19 de junho de 2008);

**11.5.2** – Ocorrendo a incidência de dosagem alcoólica, fica o piloto impedido de conduzir seu veículo nas dependências do Speedway Music Park, estando ele ainda automaticamente desclassificado da prova, perdendo desta forma o direito de prosseguir na competição;

**11.5.3** – Os testes de dosagem alcoólica podem ser realizados pelo(s) comissário(s) e/ou coordenador(es) responsável(eis) a qualquer momento durante a programação oficial da prova e de forma aleatória entre os pilotos inscritos, cabendo a estes efetuarem o teste no Bafômetro no exato momento da sua solicitação, não cabendo argumentos, explicações e/ou justificativas que impeçam a realização do devido teste para comprovação de dosagem alcoólica em corrente sanguínea;



**11.5.4** – Poderá o piloto ser convocado para realização do teste para comprovação de dosagem alcoólica em corrente sanguínea quantas vezes sejam necessárias de acordo com o julgamento do(s) comissário(s) e/ou coordenador(es) responsável(eis), mesmo que o piloto já tenha realizado o devido teste anteriormente;

## **12. RESPONSABILIDADES DOS PILOTOS**

**12.1** - É de responsabilidade do piloto inscrito no **BRACKET RACING / DESAFIO INTERCLUBES MOTOR SHOW**, de cumprir e fazer com que todas as pessoas de sua equipe cumpram as normas e regulamentos da presente competição e do Motor Show Summer Fest 2019;

**12.2** - A Federação Automobilismo Estado de Santa Catarina (FAUESC), a Associação Veículos Históricos, a ARM Consultoria & Marketing Ltda., o Automóvel Clube de Balneário Camboriú e a administração do Speedway Music Park eximem-se de toda e qualquer responsabilidade civil, criminal e penal, pelas infrações cometidas e/ou acidentes causados por pilotos a eles mesmos e/ou a terceiros, durante a sua participação na competição ou em outras atividades durante o evento, sendo esta responsabilidade única e exclusivamente da pessoa que cometeu devida infração;

**12.3** - Qualquer notificação ou informação das autoridades competentes sobre desrespeito às leis de trânsito por parte do piloto ou veículo inscrito, ou ainda em decorrência de teste(s) de veículo(s) realizado(s) em via pública, poderá implicar na desclassificação do piloto responsável na prova, cabendo para isso a avaliação dos fatos (e sua gravidade), pelo(s) comissário(s) e/ou coordenador (es) responsável(eis) presentes na prova;

**12.4** – É de responsabilidade de cada piloto todas as ocorrências relativas ao seu respectivo veículo, assim como também, a guarda de seus pertences pessoais, equipamentos, ferramentas e qualquer outro material de sua propriedade e/ou de terceiros, não transferindo à Associação Veículos Históricos, ou à Federação Automobilismo Estado de Santa Catarina (FAUESC), ou ao Automóvel Clube de Balneário Camboriú, ou ainda à administração do Speedway Music Park, qualquer tipo de responsabilidade, inclusive para reparos ou de ressarcimentos;

**12.5** – Somente os pilotos devidamente inscritos e portadores da pulseira de acesso autorizado à pista é que poderão conduzir o seu veículo até o grid de largada e área de alinhamento de pista, conforme horários constantes no Cronograma de Prova;

**12.6** – A partir do momento da sua inscrição, o piloto concede à organizadora do evento a cessão dos direitos de uso de sua imagem para fins jornalísticos, promocionais, publicitários e de divulgação pós-evento, ou de eventos futuros realizados pela ARM Consultoria & Marketing;

**12.7** – Caberá ao piloto, no momento da sua chegada às dependências do Speedway Music Park, apresentar-se à Secretaria de Prova, localizada na portaria de controle de acessos ao autódromo, para as seguintes providências:

- Apresentação dos documentos de comprovação para efetivação da inscrição (descritos no Capítulo 2 deste regulamento);
- Retirada do kit de inscrição;
- Compra e retirada de credenciais e/ou passaportes livres ao evento para todas as pessoas que estejam lhe acompanhando ou convidadas por ele. Para isso a organizadora do evento poderá praticar, ou não, valor promocional com desconto, ficando este desconto limitado ao número de até 05 credenciais e/ou passaportes para compra por piloto, devendo esta compra ser realizada de uma única vez e em lote;





**12.8** – As “carretinhas” ou reboques somente serão liberados para acesso ao evento, para carga e descarga, nas seguintes datas e horários:

23/Março (Sábado) – das 12h as 18h

**12.8.1** – Nos demais horários e datas, o acesso do veículo inscrito deverá ser realizado obrigatoriamente pelos seus próprios meios, sem auxílio de terceiros;

**12.8.2** – As “carretinhas” ou reboques, assim como carros de apoio das equipes deverão obrigatoriamente ficar estacionados durante todo o período do evento no estacionamento localizado no Speedway Music Park, cabendo para isso pagamento de taxa de estacionamento junto à empresa terceirizada pela organização;

**12.8.3** – É de responsabilidade do piloto a segurança da “carretinha” e ou reboque por ele utilizado, devendo este se precaver de eventuais problemas utilizando-se de travas antifurtos de segurança;

**12.9** – É permitida a permanência de pilotos e membros da sua equipe nas dependências do Speedway Music Park fora dos horários de funcionamento do evento, desde que informados previamente à organização no momento da retirada do seu kit de participação.

**12.9.1.** – Para tal finalidade o participante deverá utilizar equipamentos apropriados, tais como barracas, motor-homes ou trailers, caminhões, carretinhas ou veículo, sendo ele responsável por estes equipamentos, assim como responsável integralmente (civil e criminalmente) por todo e qualquer ato por ele praticado, ou por qualquer outra pessoa, direta ou indiretamente a ele ligada e que se faça presente junto à sua área de permanência no evento, durante o período que o evento não está sendo realizado;

### **III - RECLAMAÇÕES E PENALIDADES**

#### **13. RECLAMAÇÕES**

As reclamações e contestações por parte dos pilotos inscritos podem ser realizadas, única e exclusivamente, por eles mesmos, seguindo o descrito no Código Desportivo do Automobilismo (CDA) vigente;

#### **14. INFRAÇÕES E PENALIDADES**

**14.1** – Ocorrendo registro de tempo de pista (sem contar o tempo de reação neste caso) igual ou inferior a 7,499 segundos, fica estabelecido:

a) Primeira ocorrência = Advertência Automática, onde piloto fica automaticamente advertido que infringiu o limite de tempo limite (7,5 segundos), ficando ciente que próxima ocorrência determinará a necessidade de efetivação de registro de cédula desportiva por parte do piloto junto à Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA) em uma das categorias PAR ou PMAR, assim como enquadramento do veículo participante nas normas técnicas de segurança de acordo com categoria nacional da modalidade Arrancada e tendo como referência o seu tempo para a determinação da categoria em questão;

b) Segunda ocorrência = Obrigatoriedade de procedimentos, onde piloto fica novamente advertido que infringiu o limite de tempo limite (7,5 segundos), sendo obrigatório para sua continuidade na prova da efetivação de registro de cédula desportiva por parte do piloto junto à Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA) em uma das categorias PAR ou PMAR, assim como enquadramento do veículo participante nas normas técnicas de segurança de acordo com categoria nacional da modalidade Arrancada e tendo como referência o seu tempo para a determinação da categoria em questão. O não enquadramento em qualquer um dos itens aqui descritos, caracterizará como infração técnica e



desportiva, impedindo o piloto de prosseguir na competição;

**14.2** – São consideradas infrações, além dos casos previstos nos Regulamentos Desportivo, Técnico e Particular de Prova, os demais casos previstos no CDA (Código Desportivo do Automobilismo);

**14.3** – Sendo constatada, pelo equipamento bafômetro, a presença de substâncias químicas alcoólicas acima do limite permitido e tolerado (conforme descrito no item 11.5 do presente regulamento), fica o piloto desclassificado automaticamente da prova em disputa;

**14.3** – Para os casos onde o piloto recusar a realizar o teste com o Bafômetro, este sofrerá a mesma punição destinada as pessoas comprovadamente alcoolizadas, ou seja, desclassificação imediata da competição;

**14.4** – Para os casos onde ocorrer mau comportamento do piloto ou de membros/integrantes da sua equipe, tais como envolvimento em brigas, atitudes antidesportivas, prática de manobras que coloquem em risco a sua integridade física, assim como de outras pessoas, e atitudes ofensivas contra os Comissários Desportivos e/ou coordenadores responsáveis pela organização da prova, caberá aos Comissários Desportivos e/ou coordenadores responsáveis pela organização da prova determinar a penalidade a ser imposta, podendo esta variar desde a perda do melhor tempo conquistado pelo piloto em uma das tomadas de tempo na fase de classificação da prova em disputa, até a sua eliminação e desclassificação do **BRACKET RACING / DESAFIO INTERCLUBES MOTOR SHOW**.

**14.5** – Caso o piloto sofra desclassificação da prova por ter infringido ou não respeitado qualquer uma das normas e regras dos Regulamentos citados neste documento, não caberá a ele ressarcimento da taxa de inscrição de participação na prova;

**14.6** – A condução de um determinado veículo participante por parte de um piloto não inscrito, ou ainda, por parte de qualquer outro piloto inscrito que não seja ele mesmo, implicará automaticamente em desclassificação da prova dos 02 (dois) pilotos infratores, podendo estes ainda serem multados conforme determinação dos Comissários Desportivos, seguindo as regras previstas no Código Desportivo do Automobilismo (CDA) vigente;

## **15. DISPOSIÇÕES FINAIS**

Os casos omissos serão decididos pelos Comissários Desportivos ou Representantes da Organização reconhecidos pela Federação Automobilismo Estado de Santa Catarina (FAUESC) e presentes na prova, sendo estes irrecorríveis. As alterações ao presente regulamento, se houverem, serão apresentadas em forma de adendo e entram em vigor no momento da data de sua publicação.

O presente regulamento foi elaborado pela ARM Consultoria & Marketing Ltda. em conjunto com a Associação Veículos Históricos e o Automóvel Clube de Balneário Camboriú, estando este aprovado pela Federação Automobilismo Estado de Santa Catarina (FAUESC) e homologado por esta entidade federativa.

Curitiba, 04 de Janeiro de 2019.

ARM Consultoria & Marketing Ltda.  
Associação Veículos Históricos  
Automóvel Clube de Balneário Camboriú