

BJSA • BRAZIL CUP • ASSEEMG

REGULAMENTO GERAL E TÉCNICO

TEMPORADAS 2026–2027

1- DISPOSIÇÕES GERAIS:

A BJSa – Brazilian Jet Sport Association é a representante oficial da IJSBA – *International Jet Sport Boat Association* no Brasil, entidade máxima mundial do esporte PWC – Personal Watercraft, que inclui embarcações como BRP Sea-Doo, Yamaha WaveRunner e Jet Ski Kawasaki. A IJSBA está sediada em Half Moon Bay, Califórnia, Estados Unidos. A BRAZIL CUP é marca registrada e referência nacional em competições de grande porte, realizadas em Boa Esperança-MG, cidade reconhecida como a Capital Nacional do Jet Ski Brasileiro e sede, há mais de 30 anos, de competições e da grande final do Campeonato Brasileiro de Jet Ski. A ASSEEMG – Associação de Esportes, Eventos e Esportes Náuticos de Minas Gerais é uma entidade sem fins lucrativos criada para promover o esporte, especialmente a modalidade moto aquática, por meio de eventos como corridas, gincanas, shows e festivais. Suas atividades seguem regras únicas e uniformes, com o objetivo de promover a integração social e esportiva entre pilotos, público e direção da Associação, priorizando o lazer, a esportividade e a máxima segurança de pilotos, mecânicos e equipes.

Este Regulamento foi tecnicamente elaborado pela Direção de Prova e pelo atual Diretor Técnico da BJSa, tendo como base o regulamento internacional IJSBA, antigo regulamento da BJSa e o antigo regulamento BrazilCup. O objetivo deste regulamento é promover justiça, equivalência técnica entre equipamentos e regulamentar competições e eventos de forma a tornar justa a disputa tanto dentro da água, como fora dela, nos mais diversos casos. Casos omissos ficam a critério da Direção de Prova, que se reserva o direito de alterar, incluir, excluir, julgar procedente ou julgar improcedente qualquer demanda relacionada ao bem da competição, dos trabalhos de equipe de água, resgate, secretaria, protesto de pilotos. As regras aqui estipuladas, foram discutidas e votadas por pilotos, mecânicos e equipes.

Em caso de dúvida quanto ao regulamento o competidor poderá dirigir-se à secretaria do evento a fim de saná-las fazendo através de consultas e/ou interposições, sempre por escrito, assinado pelo piloto e entregue na secretaria do evento.

2- OBRIGATORIEDADE MAXIMA:

Para que o COMPETIDOR maior de 18 anos possa participar de eventos realizados pela BJSa / BRAZIL CUP / ASSEEMG, ele deverá obrigatoriamente possuir e portar Habilitação Náutica (Carteira de Arrais ou Motonauta) emitida pela Marinha do Brasil, Documento da embarcação e o seguro obrigatório da embarcação em dia. Caso o COMPETIDOR seja menor de 18 anos, cumprir a exigência legal de autorização preenchida e assinada e a exigência de o responsável ou tutor estar presente nos termos e casos em que a lei exige (consultar NORMAN atual – site Marinha do Brasil). Caso COMPETIDOR seja estrangeiro, este deve portar sua Habilitação / Autorização emitida pelo órgão equivalente a Marinha do Brasil em seu país de origem. Caso a embarcação esteja em nome

de terceiro, o competidor deverá portar autorização com assinatura legal do proprietário, permitindo o uso específico para competição. Motos aquáticas devem estar inscritas junto a Marinha do Brasil.

Todas as regras deverão ser obedecidas tanto em campeonatos oficiais como em provas-show. A partir do momento em que o COMPETIDOR se inscreve em um evento, ele passa a aceitar as regras e se submeter as mesmas, tornando-se automaticamente responsável por seu ou seus mecânicos, equipe, familiares, seu box, seu veículo, seu reboque, seu combustível e sua conduta dentro e fora da raia/circuito, dentro e fora da área de competição. Em havendo cobrança de inscrições, o pagamento é item obrigatório para conclusão e finalização da inscrição.

O preenchimento da ficha de inscrição e sua assinatura somado a assinatura do termo de responsabilidade, converte o COMPETIDOR em PILOTO.

3- CLASSIFICAÇÃO DOS PILOTOS:

Pilotos serão classificados como INICIANTES, AMADORES E PROFISSIONAIS. Pilotos INICIANTES são aqueles que iniciam nas competições, tem conhecimento e habilidade de condução, noção de direção segura. Pilotos AMADORES são aqueles que já iniciaram no esporte, não foram campeões nem vice de suas categorias. Pilotos PROFISSIONAIS são aqueles que já tem experiência de múltiplas corridas e etapas, dentro ou fora do Brasil, campeões de suas categorias ou não. Existem pilotos INICIANTES, AMADORES E PROFISSIONAIS menores de 18 anos, masculinos ou femininos, não é a idade nem sexo que os define. A Direção de Prova se reserva o direito de ALTERAR a classificação do piloto, autorizar ou desautorizar a classificação intitulada.

4- TIPOS DE EVENTOS / SHOWS / COMPETIÇÕES:

CIRCUITO FECHADO / CLOSED COURSE RACING é uma competição de velocidade, onde o piloto tem que realizar curvas a esquerda e a direita, respeitando o traçado do circuito que é demarcado com boias coloridas. A “hole shot” é sempre obrigatória. Obstáculos poderão existir ou não, visando dificultar o circuito ou diminuir a velocidade do mesmo. *SLALOM* é uma prova de velocidade onde o piloto sozinho deve realizar curvas a direita e a esquerda, no menor tempo possível. Também poderá ser feito SLALOM com dois circuitos iguais, um piloto em cada circuito, o que chegar primeiro vence (mata/mata). *O FREESTYLE* é uma prova de habilidade, onde o piloto deve realizar o maior numero de manobras com perfeição, somente são pontuadas manobras concluídas, em havendo manobras repetidas prevalece a nota da melhor manobra repetida executada. Pontuação de 0 a 10, julgados por um número ímpar de juízes em um tempo de 2 (dois) minutos. O critério de desempate final é a qualidade da apresentação exibida / show. *OFF SHORE / JET RAID / RALLYE* são eventos de longa distância, realizados em rios, lagos ou mar. Pontuados de acordo com o tempo, distância percorrida, execução e posição – a critério da Direção de Prova e das condições do local do evento. *HYDRO DRAG, DRAG RACING, ARRANCADA, ARRANCADÃO (JET MAIS RÁPIDO)* é uma prova de velocidade onde em um percurso determinado arrancam duas embarcações perfeitamente alinhadas, sem cruzamento de largada, que ganha quem chega antes, ao mesmo modelo das arrancadas de carros e motos. Na arrancada contra o tempo ganha quem tiver o menor tempo na distância estabelecida, piloto a piloto. Embarcações obrigatoriamente arrancam paradas, não é largada lançada. Pode ser no estilo “mata/mata” ou com formação de chaves, classificatórias, sempre de acordo com o tempo do evento e quantidade de participantes.

Apenas um piloto por embarcação, não pode trocar, emprestar. *TOP SPEED (JET MAIS VELOZ)* é a competição para verificação de milhas por hora ou km/h. Um jet na água, nas condições de água que tiver, na altitude ou nível do mar, onde o piloto tem 2 minutos com seu GPS Garmin ou da competição, onde esse deverá ser zerado em presença de Oficial da competição. Nesses 2 minutos o piloto pode fazer quantas puxadas quiser, na direção que for seguramente e previamente combinada, ao final dos 2 minutos o piloto retorna para o Oficial, que tomará e planilhará o seu tempo GPS como oficial. Ganha o jet com mais velocidade, o mais veloz. *SUPERCOURSE* é um formato onde os pilotos correm pelo anel externo do circuito, sendo este o formato que for, oval ou não. A vitória é dada ao primeiro colocado, ao final da prova, por tempo mais 1 volta ou por número de voltas, não envolve troca de pilotos, largada poderá ser “le mans” ou no elástico, ou, em condições adversas, pelo sinal de um Oficial ou Diretor de Prova. A “holeshot” poderá ser obrigatória ou não, a critério da Direção de Prova e visão de segurança, haverá combinado prévio no Briefing ou na Largada antes de iniciar. *ENDURANCE* é um tipo de competição ou categoria que envolve uma ou mais embarcações, por tempo mais 1 volta, ou por voltas, que envolve troca obrigatória de pilotos (competidores em dupla) e pode ou não exigir reabastecimento. Largada tipo “le mans”, ou no elástico, ou a critério da Direção de Prova que analisará o local e condições do evento para ajustar de forma segura e equivalente a todos os pilotos.

5- HOMOLOGAÇÃO DE EVENTOS:

Pessoas, empresas e clubes interessados em promover eventos HOMOLOGADOS PELA BJSa, deverão contatar a BJSa 60 dias antes do evento. A BJSa / Brazil Cup / ASSEMG analisará a viabilidade do projeto, estrutura do evento e segurança do evento para que possa emitir ou não sua concordância para a realização do evento. Eventos homologados devem ter presença de Oficial da BJSa ou não, de acordo com os termos, custos e exigências da homologação.

6- BANDEIRAS, SIGNIFICADOS E SUAS REGRAS:

As bandeiras são de conhecimento obrigatório e servem de comunicação entre Oficiais e pilotos durante a corrida. *BANDEIRA VERDE* indica que a prova está em curso, sobe assim que o procedimento de largada foi dado como autorizado e seguro pela Direção de Prova, será exibida na torre de largada durante a corrida em curso. *BANDEIRA AMARELA* é a bandeira que sinaliza ATENÇÃO / PERIGO, não ultrapasse na área sinalizada, indica acidente na pista e/ou procedimento de resgate. *BANDEIRAS CRUZADAS*, bandeira branca e bandeira preta juntas e cruzadas indicam a metade de voltas da bateria/competição. *BANDEIRA VERMELHA* sinaliza o cancelamento do procedimento de largada ou da corrida em curso, pilotos devem retornar com segurança para o grid de largada ou para os boxes, cumprindo o sentido obrigatório do circuito. *BANDEIRA AZUL* avisa ao piloto que ele é um retardatário e deve, obrigatoriamente, oferecer condições seguras de ultrapassagem para o piloto que vem atrás. A *BANDEIRA BRANCA* é a indicação de última volta. *BANDEIRA PRETA* indica a desclassificação de um piloto. *BANDEIRA QUADRICULADA* sinaliza a vitória, término da bateria / competição. As bandeiras serão exibidas na torre de largada (TODAS) e também pelos oficiais de água (apenas AMARELA, VERMELHA, AZUL).

7- GRID DE LARGADA:

O NÚMERO MÁXIMO DE EMBARCAÇÕES permitidas por categoria será de 20 (vinte) jets, sempre definido pela Direção de Prova, de acordo com o local e tempo, visando segurança e condições de competição aos pilotos. Acima disso, haverá qualificatória para então ser disputada a bateria. Caso o local do evento não comporte grid de 20 jets, a Direção de Prova poderá formar Baterias tipo “Qualify”, para classificar os melhores a se adequar ao GRID máximo da competição. A forma, quantidade, voltas, fica totalmente a critério da Direção de Prova.

A ORDEM DE LARGADA preferencial é a determinada por sorteio entre os pilotos, segunda forma é pela ordem de pontos do campeonato e terceira forma é por ordem de chegada ao grid pré largada, que fica posicionado fora da área de largada, a esquerda ou direita das torres, onde escolhe a posição quem chega primeiro – a critério da Direção de Prova (será combinado no Briefing que antecede as competições). Toda vez que o tempo do cronograma do evento demandar ordem de largada por ordem de chegada ao grid pré largada, será efetuado. Formação do GRID se dará sempre da ESQUERDA PARA A DIREITA. O primeiro do sorteio, o primeiro na ordem de pontos do campeonato, ou primeiro do grid pré largada escolhe a posição onde quer largar, os demais formam grid da esquerda para a direita sempre.

No CASO DE GRID BIPARTIDO (dois holeshots) a metade do grid, ou metade da quantidade de pilotos, larga em direção a “holeshot” esquerda e a outra metade dos pilotos larga em direção a “holeshot” direita. Em caso de um número ímpar de pilotos, a Direção de Prova ou Oficial de largada posicionará o último piloto. O piloto ordenado a largar em direção a “holeshot” direita e for para a “holeshot” esquerda está instantaneamente DESCLASSIFICADO, e viceversa (cruzamento na largada é proibido).

A Direção de Prova poderá penalizar ou desclassificar qualquer piloto que esteja praticando um tipo de largada que interfira na largada de outro (s) piloto (s). Largadas cruzadas não serão permitidas nesta competição. Uma embarcação danificada poderá ser proibida de participação da bateria, se na opinião da Direção de Prova, este oferecer perigo aos outros participantes, públicos e pessoas direta ou indiretamente ligadas ao evento. A decisão da Direção de Prova é irrevogável e final.

O piloto somente poderá alinhar ao grid de largada e/ou participar da competição com embarcações previamente vistoriadas e que contenham o selo de vistoria, salvo em competições onde for dispensado do selo. Caso o piloto tenha que trocar de embarcação por qualquer motivo, e esta não estiver vistoriada, o piloto deverá receber autorização expressa da Direção de Prova – sob pena de IMEDIATA DESCLASSIFICAÇÃO.

Categorias com a quantidade inferior de 5 embarcações na primeira etapa, poderá ser extinguida na próxima etapa.

8- PROCEDIMENTOS DE LARGADA:

LARGADA COM ELASTARTER é onde o Grid de largada é alinhado e composto por um elástico de borracha (elastarter), na impossibilidade da existência do elastarter, o Diretor de prova pode largar no seu apito, com ou sem uso de bandeira para melhor visualização. Todos os pilotos deverão estar na área neutra na linha de largada, de uma maneira que a embarcação não toque nem ultrapasse a linha do elástico.

É FACULTATIVO NA LARGADA o uso de placas de sinalização para preparativos de largada.

A LARGADA É DADA PELO ELÁSTICO, não é pela mão da direção, ou pelo piloto ao lado. A Embarcação que tocar o elástico, ou passar dele, antes do procedimento de largada está

queimando a largada e será punido a cargo da Direção de Prova por queima de largada. Punições como largar com jet desligado, chave corta corrente na mão com mão na altura da cabeça serão aplicadas em relargadas, por largadas queimadas.

O Diretor de Prova ou Oficial designado ordenará o funcionamento dos motores, por sinalização combinada no Briefing dos Pilotos que antecede as competições, inspecionará todos os jets quanto a alinhamento, funcionamento e segurança. Qualquer problema ou dificuldade com o equipamento DEVERÁ SER SINALIZADA COM O PILOTO E/OU EQUIPE LEVANTANDO BRAÇO / MÃO, onde, caso necessário, será aberto prazo de 2 minutos para verificação / ajuste da equipe e então um novo procedimento de autorização de ligar motores será efetuado. A corrida começará somente quando o elástico for solto no grid de largada. A queima de largada se dá apenas quando o jet ultrapassa o elástico ou a linha imaginária que ele forma.

Na categoria Ski somente UM Holder será permitido na área de largada. Categorias Runabout e Sport são autorizados DOIS “holders” para segurar e alinhar a moto aquática no grid de largada. Holders podem utilizar apenas luvas, nenhum tipo de corda é permitido. Holders devem estar de camiseta SEMPRE. É permitido que outros pilotos sirvam de holders, caso com roupa Neoprene, que esta esteja vestida / fechada.

Após a largada, todos os holders, mecânicos e não oficiais deverão sair da água imediatamente!!

Em caso de formação de ondas ou outras dificuldades de se controlar o alinhamento dos competidores no momento da largada, a Direção de Prova poderá, a seu critério, autorizar a entrada de mais “holders”.

Aos pilotos da Divisão Ski não é permitida a colocação dos pés ou joelhos sobre a plataforma da embarcação enquanto o elástico ainda estiver posicionado ou enquanto a largada não for ordenada. Os dois pés devem permanecer no chão até que o elástico seja solto. Dada a largada e antes da holeshot (primeira boia) o piloto deverá imediatamente estar de pé sob sua embarcação. O não cumprimento desta regra ocasionará sua penalização em 1 volta. Aos pilotos da divisão Sport e Runabout serão permitidos estar sentado sobre a embarcação durante o processo de largada.

O piloto é obrigado a realizar a primeira boia do circuito (boia dupla de largada ou holeshot).

O piloto que não realizar a 1ª boia (holeshot) será punido.

Dada a largada, todos os pilotos deverão dirigir-se para a 1ª boia (boia de largada) e assim prosseguir o circuito determinado. A embarcação que por qualquer motivo não tenha largado e tenha permanecido no grid, poderá largar DESDE QUE o líder ainda NÃO tenha passado pela torre de Direção de Prova (torre de Cronometragem), e por ela autorizado;

O (s) piloto (s) que cruzar (em) a frente dos demais ou mudar o traçado antes de 50% da “Holeshot”, serão penalizados em 1 volta. A prova poderá ser paralisada ou não, a critério da direção de prova. Casos de jogada de equipe ou cruzadas agressivas / propositais, estão sujeitas a pena de desclassificação.

Piloto ou pilotos que impedir os trabalhos ou atrasar os trabalhos de largada serão punidos com bandeira preta / desclassificados.

9- PROCEDIMENTOS DE RELARGADA:

A Direção de Prova deverá e poderá reiniciar uma largada ao seu critério. As razões para uma relargada incluem: largadas saltadas, cruzadas, boias perdidas no circuito, acidentes na primeira boia envolvendo diversos pilotos, largadas cruzadas ou presença de algum piloto que ofereça perigo a si, ou falta de segurança aos outros participantes.

Todas as embarcações deverão parar quando a bandeira vermelha for acionada e indicada aos pilotos. Pilotos deverão retornar devagar e calmamente à linha de largada para a relargada, mantendo o sentido do circuito, velocidade compatível e cuidado com os demais.

Se houver reinício de uma largada, aqueles pilotos que não conseguiram largar na primeira tentativa NÃO poderão entrar na nova largada;

O PILOTO QUE QUEIMAR OU CRUZAR A LARGADA e causar o seu reinício será penalizado da seguinte forma na nova largada: o piloto deverá estar com sua embarcação com o motor desligado e com a mão levantada acima do capacete, com o braço esticado, segurando a PULSEIRA CORTA CIRCUITO. Sua mão não poderá abaixar e o motor não poderá ser acionado antes de o elástico ser solto. O piloto que tentar abaixar a mão e/ou acionar o motor da embarcação sem que o elástico tenha sido solto, será penalizado / desclassificado da bateria. Em hipótese alguma o piloto pode inserir outra chave no corta corrente enquanto fica com a mão e chave levantada, esse caso será punido com desclassificação instantânea.

Se uma corrida é parada com menos de 1/3 voltas completadas, e seu reinício for solicitado, o procedimento total de relargada deverá ser utilizado. Os pilotos deverão voltar à linha de largada na mesma posição em que estavam na primeira largada. O piloto que na primeira largada estava penalizado deverá relegar sob a mesma penalização.

Se uma corrida é parada com 1/3 ou mais voltas completadas, e seu reinício for solicitado, o procedimento de largada com o Jet madrinha deverá ser utilizado. Os pilotos serão posicionados em fila na ordem de posição da última volta completada. Os pilotos percorrerão o circuito em baixa velocidade, em fila e com distância de uma embarcação entre eles, até que o oficial responsável pela largada sinalize a nova largada. Ultrapassagens não serão permitidas até que seja dado o sinal autorizando a largada.

LARGADA TIPO LE MANS- Os pilotos deverão se posicionar lado a lado em uma única linha, afastados dos jets/embarcações que estarão posicionados no grid de largada e seguros pelo holder. O diretor de Prova irá dar o sinal com a bandeira e apito para a corrida até o Jet, onde ao sentarem irão colocar a chave para ligar a embarcação e iniciar a corrida.

10- REGRAS GERAIS:

Se a Direção de Prova perceber má conduta, colisão proposital ou qualquer outra atitude antiesportiva ou de simulação praticada pelo piloto, este poderá ser penalizado ou advertido a critério da Direção de Prova. Em caso de "jogadas de equipe" todos os pilotos envolvidos poderão ser penalizados com a desclassificação dos mesmos.

Caso o piloto bloqueie a passagem de uma embarcação mais rápida, sendo avisado pelo Oficial de água e/ou diretor de prova e mesmo assim não der passagem, este poderá ser penalizado a critério da Direção de Prova.

É expressamente proibido ao piloto navegar em direção oposta ao do circuito. O piloto que por qualquer razão fizer um cavalo-de-pau no circuito poderá colocar sua embarcação novamente no sentido correto do circuito e continuar a competição. O piloto que navegar no sentido oposto ao do circuito será penalizado.

Se o piloto necessitar parar durante a competição por qualquer motivo, a primeira atitude do piloto deverá desobstruir o caminho para os outros pilotos de maneira apropriada e segura.

As ultrapassagens no circuito fechado são normais e permitidas. Contudo o piloto que irá ultrapassar outro deverá procurar o caminho e a maneira mais segura para passar o piloto a sua frente. As "JATADAS" propositais em outros competidores, serão punidas com até desclassificação;

O piloto que foi ultrapassado deverá / poderá continuar na competição;

O piloto que sofrer queda e que estiver machucado ou em situação de perigo deverá levantar um dos braços e indicar ao "Jet resgate" para que este possa ajudá-lo. O piloto que desejar retornar à competição deverá fazê-lo da maneira mais segura;

Todos os pilotos deverão realizar as curvas a direita e a esquerda no circuito fechado. O "nariz" da embarcação deverá claramente fazer a curva em torno da boia. Caso passe por cima ou se choque com a boia, o piloto será considerado por ter perdido (comido) a boia, não importando de que lado a boia reapareça. Em caso de perda de boia, o piloto obrigatoriamente deverá fazer a BÓIA CASTIGO / BÓIA DE PENALIZAÇÃO e **não poderá refazer a perda de forma alguma**. A critério da Direção de Prova, acertado no Briefing (reunião de pilotos que antecede o início das competições), o piloto que perdeu a boia, deverá fazer a BÓIA CASTIGO, até 2 voltas depois da ocorrência, caso não a faça nesse tempo, será considerada boia perdida.

ATENÇÃO: "Atalhos não serão permitidos". Caso a Direção de Prova entenda que o piloto agiu de má fé, perdendo propositadamente uma ou mais boias, mesmo ele fazendo a(s) BÓIA(s) CASTIGO poderá ser DESCLASSIFICADO da Competição;

Para cada boia perdida, não refeita, o piloto receberá penalização de 01 volta a menos na sua contagem total de bateria. Se o piloto deixar de fazer (comer) 03 boias, este será desclassificado automaticamente, na mesma volta ou não;

Identificação de boias: boias vermelhas sinalizam curva a esquerda e boias amarelas sinalizam curva a direita. Caso a direção de prova utilize outra cor de boia por qualquer outro motivo, ele indicará e explicará aos pilotos. Haverá uma boia castigo, onde sua localização e cor serão avisadas no Briefing.

A linha de chegada é determinada pela posição do Diretor de Prova que na maioria das vezes estará na linha do oficial responsável cronometragem (Torre de Cronometragem).

O Piloto e sua embarcação são considerados como uma unidade para efeito de chegada. Caso ocorra queda do piloto da embarcação antes da linha de chegada e sua embarcação "escorregue" sozinha para a linha de largada sem o piloto, este não será considerado.

O piloto que comemorar sua vitória após a bandeira quadriculada deverá fazê-lo com a máxima cautela sob pena de desclassificação da bateria;

Depois de terminada a corrida, o piloto deverá retornar ao Box após uma volta a mais no circuito, com segurança, baixa velocidade e bom senso;

Os 03 (três) primeiros colocados de cada categoria deverão trazer os jets para a área de inspeção determinada pelos oficiais de prova.

O piloto deverá estar no local do evento com 1 hora de antecedência à Programação original da etapa em todos os dias de evento;

O Briefing é a reunião de pilotos, oficiais e direção de prova que antecede os trabalhos e início das competições. É dever do piloto se fazer presente nesta reunião e aos ausentes nesta, será retirado 1 ponto.

O piloto poderá se dirigir a seu Box, durante a corrida para efeito de manutenção de seu equipamento.

O piloto não poderá em hipótese alguma trocar de embarcação durante a corrida.

Caso o piloto/equipe forem responsabilizados pelos danos ou destruição de quaisquer boias ou flutuantes, equipamentos de box, materiais do evento em geral, deverá arcar financeiramente com a reparação dos danos, sem prejuízo de eventual punição administrativa disciplinar.

Expressamente proibido bater na boia (pois elas são para contornar)

Expressamente proibido o uso, treino, teste de motos aquáticas antes do amanhecer ou após o por do sol. Embarcações identificadas em tal procedimento, estão sujeitas as penas da Lei da Marinha Brasileira e a perda de até 5 pontos na etapa, a critério da Direção de Prova. Reincidência será punida com até 10 pontos.

O piloto que não fizer o treino será obrigado a sair com o jet desligado e com a chave na cabeça.

É obrigatório o uso de colete salva vida homologado pela Marinha Brasileira. O uso de coletes importados, homologados pela guarda costeira ou Marinha dos EUA serão aceitos (US Coast Guard). Uso obrigatório de roupas de Neoprene. Entrar na água para competir utilizando Bermudas ou sungas gera desclassificação automática do piloto.

11- FREESTYLE - Considerações:

O Freestyle é uma categoria onde o piloto mostra sua habilidade sobre sua embarcação, o piloto se apresentará sozinho nesta categoria. A ordem de entrada será indicada aos participantes desta categoria por ordem de sorteio. A contagem do tempo de 2 minutos se inicia com a primeira manobra do piloto. Uma apresentação com maior número de manobras e com maior grau de dificuldade receberá notas maiores do que apresentações com poucas e fáceis manobras. A apresentação do piloto terminará quando o juiz marcar os 02 minutos. Em caso de empate, os pilotos farão nova apresentação de 1 minuto para os juízes. Caso a embarcação que está se apresentando tenha problemas mecânicos, NENHUMA outra poderá ser utilizada sob pena de desclassificação. O tempo de 2 minutos será respeitado, jet funcionando ou não. Manobras mesmo com jet desligado podem contar pontos.

É obrigatório estar habilitado como Arrais Amador / Motonauta para essa competição ou com autorização judicial caso menor (Norman 03). A Marinha sempre se faz presente durante os eventos. Em havendo corum, serão 2 (Duas) Categorias, Amador e Profissional. A critério da Direção de provas poderá ter apenas uma única categoria;

AMADOR, todo e qualquer piloto com habilidade para este fim, ou falta de habilidade para a categoria profissional;

PROFISSIONAL; piloto deverá ter muita prática e alto desempenho, apresentar manobras de alta dificuldade e complexidade, caso contrário, a critério dos jurados, não poderá concorrer nesta categoria.

12 – OBSERVAÇÕES RELEVANTES:

Todas as pessoas envolvidas direta ou indiretamente nos eventos e competições devem conhecer este regulamento e obedecê-lo.

Qualquer mudança, alteração ou complementação de regra deverão ser anunciadas aos pilotos através de boletim oficial ou de reunião oficial. É de responsabilidade de o piloto obter as informações pertinentes à competição.

Todas as correções, mudanças ou complementações de regras serão consideradas como legais depois de anunciadas.

Adendos que complementem e alterem o presente regulamento serão permitidos, informados, divulgados e publicado no grupo Oficial, previamente a data da competição em que se farão vigentes.

13- REGRAS TÉCNICAS:

Todos os pilotos são obrigados a utilizar capacete com queixeira, colete salva-vidas aprovado pela Marinha do Brasil, tanto para as competições, quanto para treinos e acerto de motor. Coletes Estrangeiros serão aceitos desde que homologados pela US Coast Guard.

Na categoria Runabout Turbo GP, o uso do colete cervical é RECOMENDADO;

Todos os pilotos deverão obrigatoriamente utilizar capacetes com queixeira e óculos de proteção durante as competições e treinos. Luvas e calçados adequados são recomendados. Na categoria Freestyle, é facultativo aos pilotos o uso de capacete.

Proteções como óculos, sapatos ou botas especiais não são de utilização obrigatória, porém, são recomendados.

Não é obrigatório o uso de roupas de borracha tipo neoprene, porém é uma SUGESTÃO da Direção de Prova para sua segurança. Não serão aceitas bermudas de nylon ou sungas em hipótese alguma. A Direção de Prova poderá não aprovar capacete, colete salva-vidas, protetor de coluna e qualquer tipo de vestimentas, que não achar que reúnam condições favoráveis de segurança.

Nenhum piloto sob influência de drogas ou bebidas alcoólicas poderá participar do evento.

A Direção de Prova poderá proibir a participação de um piloto enfermo ou psicologicamente alterado, que ofereça perigo a si, aos outros participantes, pessoas envolvidas ou espectadores.

Durante todo o expediente da competição, até o horário do término da última bateria do dia, fica TERMINANTEMENTE proibido a presença e consumo de bebida alcoólica nos boxes, mesmo que por familiares, mecânicos e outros. É Zero o consumo de bebida alcoólica nos boxes durante o andamento da competição.

Qualquer piloto demonstrando falta de conduta esportiva em qualquer momento poderá ser penalizado, inclusive retirado do Evento.

Todas as embarcações deverão estar equipadas com a PULSEIRA CORTA CIRCUITO EM FUNCIONAMENTO, que deverá estar plugada na embarcação e ao mesmo tempo no piloto (seja no pulso ou no colete salvavidas). Nenhum tipo de modificação do tipo adesivo, arames e outros materiais que possam ser retirados durante ou logo após o término da corrida serão aceitos. Embarcações antigas que não tenham originalmente o dispositivo de corta circuito deverão ser atualizadas para que tenham um dispositivo que desligue a moto aquática após queda do piloto.

Todas as embarcações deverão passar pela Vistoria de Segurança previa a corrida. A Direção de Prova poderá remover qualquer embarcação da corrida que julgue não atender os requerimentos técnicos exigidos.

O equipamento que for quebrado ou danificado durante a corrida, não será penalizado, a não ser que a penalização venha a acontecer durante a corrida;

Todas as embarcações deverão portar o para-choque dianteiro perfeitamente instalado, evitando prejuízo físico para os outros participantes.

A Direção de Prova poderá parar qualquer evento que julgue necessário, em qualquer momento, para garantir a segurança dos participantes, pessoas envolvidas e público presente.

A cordinha para reboque, presa na frente do jet é obrigatória.

14- REGRAS GERAIS PARA O LOCAL DO EVENTO:

Reunião de Pilotos: serão realizadas em todos os eventos, em dias e horários pré-determinados e publicados aos pilotos.

Somente poderão ser utilizados veículos de reboque de embarcações, do tipo ATV e motos quando autorizados pela Direção de Prova.

Galões de gasolina deverão estar com as seguintes indicações: "Gasolina" ou "Inflamável", e deverão estar em locais seguros. Não serão aceitos derramamento de gasolina em áreas de boxes, água, areia, calçadas ou qualquer local da competição.

A Direção de Prova poderá inspecionar os galões de combustíveis. Há certos estados/cidades onde não será permitido deixar os galões de combustíveis na área do evento e quando isso acontecer, todos os pilotos serão avisados e deverão obedecer às regras locais.

Áreas para acerto de motores e testes serão designadas pela Direção de Prova. Caso, em algum evento não haja espaço físico para área de teste e acertos, os pilotos deverão ter autorização especial da Direção de Prova para adentrar na água para efetuar testes, sob risco de penalização.

O retorno para área dos boxes deverá ser somente pelo local demarcado, quando demarcado.

É terminantemente PROIBIDO acender qualquer tipo de chama, sendo fogueira, fogões, churrasqueiras, etc, além de fumar cigarros, charutos, cachimbos, enfim qualquer tipo de propagação de chamas ou fagulhas além de bebidas alcoólicas dentro da área de BOX, atividades estas passíveis de DESCLASSIFICAÇÃO de toda a EQUIPE responsável pelo ato.

15- REGRAS DE INSCRIÇÃO:

Qualquer categoria requer o mínimo de 05 (cinco) pilotos inscritos para que a categoria seja aberta. No caso da categoria Freestyle, a inscrição de somente 01 (um) piloto permite a abertura da categoria. No caso de evento que não reúna mais de 05 pilotos em várias categorias, a Direção de Prova poderá juntar ou não, categorias para que o evento possa acontecer, sendo que a pontuação e premiação (se houver) serão separadas. A abertura de Categorias não anunciadas ficará a critério da Direção de Prova.

O valor da inscrição será determinado pela Direção de Prova.

Os pilotos poderão participar em quantas categorias desejarem, com exceção de novatos e iniciantes.

Se o piloto tem dúvidas com relação a sua categoria é de sua inteira responsabilidade esclarecê-las com a Direção de Prova. Antes do início da sua bateria / categoria.

A quantidade de credenciais por piloto será determinada pela Direção da Prova e Promotores do evento.

16- SISTEMA DE PONTUAÇÃO:

Em provas classificatórias (qualify) não há distribuição de pontos, há somente a seleção dos pilotos para compor o grid de largada. Em caso de Qualify, serão os primeiros de cada bateria eleitos a participar da mesma. A Direção de Prova definirá formato e quantidade de pilotos a alinhar após a Qualify, podendo inclusive definir sorteio caso "empate" entre os últimos qualificados para competir na bateria.

O método que determina o posicionamento na linha de largada será por SORTEIO na primeira Etapa do Campeonato. O número sorteado indicará a posição na linha de largada.

A divisão dos pilotos no grid em função da torre de largada será determinada pelo Oficial responsável durante o sorteio ou posicionamento do grid. Deverá sempre haver um equilíbrio das embarcações no lado direito e esquerdo do grid (grid bipartido). A partir da Segunda etapa, a ordem de largada (escolha de posição no grid) será determinada pela classificação do campeonato para as duas baterias da etapa em curso. Pilotos não classificados serão posicionados por sorteio ou não.

Depois de formado o grid de Largada, todas as categorias disputarão no máximo duas (2) baterias conforme programação divulgada, sendo que os pontos serão somados a fim de determinar a colocação dos pilotos naquela etapa. O piloto que por qualquer motivo seja desclassificado não tem direito a pontos;

No caso de empate na etapa, o resultado da última bateria servirá como critério para desempate.

Todos os pilotos que completarem pelo menos 02 (duas) voltas, já terão direito a pontos, mesmo que não complete o restante das voltas estipuladas para cada bateria;

O piloto que não completar 01 volta, ou seja, não passar pela cronometragem pelo menos uma vez, não receberá pontos.

Para efeito de colocação em cada etapa serão somados os pontos das baterias em cada classe, no caso de empate o melhor resultado na segunda bateria servirá para desempatar.

Fica a critério da Direção de Prova, definir a Classificação geral de etapa ou campeonato, salvo por razões de força maior, qualquer bateria não seja realizada.

17- CLASSIFICAÇÃO GERAL:

Observando o previsto a seguir, a classificação Geral de um campeonato será dada pela soma de todas as baterias de todas as etapas, com descarte ou não, a critério da Direção de Prova. O critério de descarte será anunciado antes da última etapa do campeonato em curso, visando o número de etapas ocorridas, suas praças, onde o piloto poderá descartar uma bateria ou uma etapa, a critério da Direção de Prova. O anunciado pela Direção de Prova terá validade para todos os competidores.

Em caso de empate na Classificação Geral após todas as etapas, para efeito de desempate será considerado o que segue:

1) Maior número de primeiros lugares, segundos lugares, terceiros lugares e assim sucessivamente.

2) Caso ainda persista o empate, o desempate terá por base o maior número de pontos obtidos na última bateria da última etapa;

3) Para efeito de pontuação da etapa a classificação será dada pela somatória das duas baterias. Se houver empate nesta somatória, o maior número de pontos da segunda bateria servirá como desempate;

4) Sistema de Pontuação:

1º) 60 pontos, 2º) 53 pontos, 3º) 48 pontos, 4º) 43 pontos, 5º) 39 pontos,
6º) 36 pontos, 7º) 33 pontos, 8º) 30 pontos, 9º) 27 pontos, 10º) 24 pontos,
11º) 22 pontos, 12º) 20 pontos, 13º) 18 pontos, 14º) 16 pontos, 15º) 14 pontos,
16º) 12 pontos, 17º) 10 pontos, 18º) 8 pontos, 19º) 6 pontos, 20º) 4 pontos.

Fica com zero pontos o piloto inscrito que não competiu ou que foi desclassificado / penalizado por algum motivo. Fica com X o piloto que não compareceu ao evento.

18- NÚMEROS DAS EMBARCAÇÕES, ADESIVOS E JALECOS:

Todas as embarcações deverão conter numeral tipo "impresso" sem qualquer estilização, de no mínimo 25 (vinte e cinco) centímetros de altura nos padrões desenhados, dos dois lados. Referência folha de A4 sulfite.

O numeral tem que ser preto sob fundo branco em todas as categorias.

Tanto para treinos como para competições, todas as embarcações deverão contar com os numerais bem como o número de registro da embarcação na Marinha do Brasil;

Se solicitado, todas as embarcações deverão ter adesivos do patrocinador do evento e /ou da ASSEEMG e os pilotos também deverão utilizar os jalecos do patrocinador em caso de ter na etapa.

Pilotos patrocinados por marcas concorrentes ao patrocinador maior do evento poderão participar do evento utilizando jalecos especiais, a serem confeccionados pela Organização do evento, para isso o piloto deverá solicitar à empresa promotora, por escrito, com 15 dias de antecedência com devida comprovação contratual;

A exceção do previsto no item anterior fica terminantemente proibida alterações, danos ou adulterações dos jalecos fornecidos pela Organização do evento;

É de inteira responsabilidade do piloto o jaleco promocional fornecido pelo Promotor do evento. O piloto deve encarar o jaleco promocional como seu próprio equipamento de corrida. O jaleco poderá ser pedido de volta pela organização do evento e caso não o seja, será cobrado o valor estipulado anteriormente ao competidor;

Numerais sem condições de visualização pelos oficiais de prova ou pela cronometragem deverão ser substituídos imediatamente antes das provas.

19- AUTORIDADE DO DIRETOR DE PROVA:

O Diretor de Prova é responsável pela condução do evento e designa autoridade aos Oficiais de Prova;

O Diretor de Prova tem autoridade para disciplinar piloto e equipes por violação de regras. A disciplina poderá ser desclassificação, exclusão do evento e/ou expulsão do local do evento;

Os resultados oficiais serão assinados pelo Diretor de Prova, após de serem divulgados;

O Diretor de Prova poderá cancelar ou interromper qualquer corrida ou evento por questões de segurança ao piloto e pessoas direta ou indiretamente envolvidas.

O Diretor de Prova poderá cancelar ou interromper a competição, após por do sol.

O Diretor de Prova poderá também diminuir o número de baterias ou de voltas caso a situação requeira.

É do Diretor de Prova a tarefa de definir o melhor e mais seguro tipo de largada a ser utilizada em determinado evento e ainda pode solicitar inspeção técnica de qualquer embarcação a qualquer momento.

20- CONDUTA DO PILOTO:

O desrespeito às regras, mau comportamento, tumulto, agressões físicas ou verbais, atitudes antiesportivas geradas, dirigidas ou causadas a qualquer pessoa envolvida, direta ou indiretamente, ou ao evento, pelo piloto, familiares, amigos ou membros de sua equipe poderão causar penalização e ou desclassificação do piloto infrator. Isso inclui grupos ou conversas por whatsapp ou outro aplicativo, basta um print para a BJSa / Brazil Cup / Asseemg para que possamos aplicar as medidas punitivas em pontos, desclassificação e/ou restritivas a participação futura de pilotos em eventos homologados.

As jogadas de equipe não são permitidas, tais quais, troca de posições, impedimentos de ultrapassagens, etc. Se a Direção de Prova perceber este tipo de atitude vinda de algum piloto ou equipe, este ou esta poderão ser penalizados e/ou desclassificados;

Quando em hospedagens oficiais, os pilotos deverão se utilizar o bom senso e comportamento como se estivesse no próprio recinto de competição. O Piloto que desrespeitar esta regra será penalizado a critério da Direção de Prova;

A Divulgação de resultados e vantagens irreais por parte do piloto à Imprensa ou qualquer outro órgão ou empresa, acarretará penalização ao piloto;

Somente o piloto ou representante legal (portador de instrumento de procuração firmada e reconhecida em cartório) responde por seus atos e condutas, durante o evento. Assim sendo, qualquer reclamação ou protesto deverá ser feito pelo próprio piloto à Secretaria do Evento. Caso esta regra não seja cumprida, o piloto será penalizado e seu protesto não será aceito. Os Oficiais de Prova devem atender apenas às dúvidas e/ou reclamações solicitadas ou dirigidas somente pelo piloto ou seu representante legal;

O piloto é totalmente responsável pela sua equipe, ou seja, ele é responsável por todos os atos e por todas as pessoas que o mesmo permitiu entrar em seu Box;

As credenciais são de propriedade dos organizadores e são utilizadas para dar acesso às áreas restritas a quem de direito, sendo permitido aos organizadores apreender as mesmas, se constatada qualquer irregularidade ou infração por parte do piloto ou equipe que contrarie o bom andamento do evento;

Nenhum piloto ou integrante de equipe poderá subir nas torres de júri ou largada, ou adentrar em áreas oficiais sem prévia autorização, sob pena de desclassificação do piloto. Inflamação ou geração de boatos dentro ou fora do recinto de competição não será permitida, podendo o piloto infrator ser penalizado. Qualquer boato proferido pelo piloto ou equipe deverá ser provado pelo mesmo perante a Direção de Prova.

O abuso verbal ou físico a qualquer oficial gerará penalização e/ou desclassificação do piloto infrator, sendo que a penalização dada ao piloto não poderá ser apelável em qualquer instância. A destruição ou danos as bóias e quaisquer outros equipamentos de sinalização serão cobradas taxas a serem fixadas a cada evento pela Direção de provas.

IMPORTANTE: O piloto autoriza a ASSEEMG, no ato de sua Inscrição, a emitir Boletos de cobrança em seu nome, a fim de receber multas e reparações de danos a qualquer tempo, servindo esta como confissão de dívida.

A Direção de Prova poderá proceder a modificações no esquema de treinos livres acima previstos, BEM COMO ALTERAR HORÁRIOS DAS CATEGORIAS, bastando para tanto comunicar o fato com antecedência através de Adendo fixado no quadro de avisos ou através da Locução do evento.

PROIBIDO TREINO, PRÁTICA OU TESTES DE EMBARCAÇÕES DURANTE A SITUAÇÃO DE RAIÁ FECHADA!! Penalizações como largar com a mão na cabeça e jet desligado, a perda de pontos e/ou desclassificação serão aplicadas.

Entrar no percurso (circuito) não é permitido sob hipótese alguma, a não ser que seja expressamente autorizado pela Direção de Prova;

O Piloto e equipe devem obedecer à sinalização demarcatória da área do evento, sob pena de desclassificação.

Pilotos punidos em outras competições, quanto a sua conduta, terão sua participação condicionada a aprovação especial da direção de prova e organizadores.

21- PUBLICIDADE NA ÁREA DO EVENTO:

Fica a critério do Promotor/Organizador do evento o direito de exploração de merchandising e ações promocionais dentro do evento;

Fica resguardada as equipes a instalação de tendas ou guarda-sol dentro da área de Box, guardadas as proporções e desde que não ultrapassem 2 (dois) metros de altura. Poderão ainda utilizar cercas de isolamento interno de Box, uniformizar equipes e equipamentos. Balões ou infláveis não serão permitidos a não ser com autorização da Direção de Prova, do Promotor/Organizador do evento ou da ASSEMG por escrito.

Qualquer alteração fora destas regras tais como, a distribuição de brindes, folhetos, etc., deverá ser autorizada pelo Promotor do evento por escrito. A distribuição do espaço físico dentro do Box para cada equipe será determinada pela Direção de Prova.

22- ORDEM, DISCIPLINA E VIOLAÇÕES:

Infrações de regras: Todas as infrações de regra relatadas pelo oficial pertinente, ao piloto, corredor ou equipamento, resultando ou não em desclassificação de ambos durante o evento, serão arquivadas no relatório dos pilotos envolvidos (Currículo). Se o piloto infringir a mesma regra mais de uma vez, este poderá receber penalizações adicionais julgadas pela Direção de Prova.

Expulsão do local de Corrida: A Direção de Prova tem total autoridade de expulsar qualquer pessoa, seja piloto ou membro de equipe, da área do evento, do percurso (raia) ou de dependências do evento pelo não cumprimento ou infração das regras aqui estabelecidas.

Disciplina: O Piloto é responsável pelas suas atitudes e as de sua equipe, conforme disposto anteriormente, sob pena de desclassificação.

23- PROCEDIMENTOS TÉCNICOS - VERIFICAÇÃO E CONTROLE:

Embarcações bem como equipamentos de segurança estão sujeitos à verificação por parte da Direção de Prova. São de total responsabilidade do piloto, submeter todo o seu equipamento e moto-aquática a inspeção de Segurança Pré-Corrida e Pós-Corrida quando da determinação. A falta desta poderá acarretar punições ao próprio piloto;

Inspeção de Segurança Pré-Corrida;

A Vistoria de segurança Pré-Corrida é obrigatória em todas as etapas. Esta inspeção não certifica que a motoaquática está apta e tecnicamente legal a participar de determinada categoria.

A inspeção de Pré-Corrida tem caráter de segurança e determina o bom estado da embarcação. É de total responsabilidade do piloto, apresentar-se para vistoria de segurança Pré-Corrida nos locais e horários pré-determinados.

Todo o equipamento incluindo capacete, protetores de coluna, coletes salva-vidas e numerais devem encontrar-se a disposição da Inspeção de Pré-Corrida.

Se alguma modificação for feita depois da inspeção de Pré-Corrida, esta deverá ser avisada à Direção de Prova, sob pena de desclassificação;

Somente as embarcações vistoriadas poderão adentrar no Grid de Largada e participar das competições e treinos;

Todas as embarcações integrantes do evento deverão ter sua checagem de segurança;

Somente o piloto e o seu mecânico são admitidos no Parque de Vistoria sob pena de desclassificação. No parque de vistoria a ordem deverá ser mantida e a equipe que gerar qualquer tipo de tumulto será penalizada e/ou desclassificado. Cabe somente aos Oficiais de Prova, piloto e/ou mecânico protestado o direito de presenciar a vistoria de Pós-corrida de sua embarcação;

i) Qualquer peça da embarcação pode ser requerida para inspeção Pós-corrida. A mesma poderá ser lacrada para posterior medição ou análise, inclusive por empresas fabricantes, institutos de análise oficiais ou não e ainda empresas ou técnicos credenciados ou requisitados pela Direção de Prova para tal. Ocorrendo a necessidade de lacrar peças ou mesmo a embarcação pela Direção de Prova para posterior análise, fica o piloto proprietário responsável pelo transporte e entrega dos produtos lacrados e intactos em local indicado pela Direção de Provas.

Embarcação fora das especificações técnicas: Qualquer competidor que for encontrado competindo com uma embarcação com algum item irregular em relação às especificações técnicas constantes deste regulamento em uma determinada categoria (segundo inspeções da Direção de Prova) será desclassificado da bateria em que foi constatada a irregularidade. Nas demais baterias competidas com a mesma embarcação irregular em categorias que a mesma não se enquadre, a critério da Direção de Prova e seus Oficiais, poderão perder todos os pontos acumulados dessas categorias da etapa, além da desclassificação e da perda dos pontos, o piloto poderá também ser suspenso por 30 (trinta) dias, a critério da Direção de Prova.

24- PROTESTOS:

Para protesto o PILOTO deve se dirigir a SECRETARIA e solicitar papel e caneta, onde deve REDIGIR seu protesto que posteriormente será analisado pelos Oficiais e Direção de prova. O protesto somente se torna válido se assinado pelo PILOTO. Tumultos na secretaria, ou protesto por discussões, ou protestos verbais, tornam-se nulos se por qualquer meio que não por escrito. Piloto ou membro da equipe que atrapalhar os trabalhos da secretaria, serão punidos a cargo da Direção de Prova.

Os protestos para o campeonato vigente serão divididos em protestos GRAVES, MEDIOS E LEVES.

Os GRAVES são os que envolvem abertura de motor para medição e conferência de itens, os MÉDIOS para questões elétricas como módulo e outros itens que possam ser verificados no mesmo dia e LEVES, sem custo, como queimas de boia e condutas de piloto.

O VALOR DO PROTESTO MECANICO GRAVE para a Temporada proposta é de R\$ 3.400,00. (TRES MIL E QUATROCENTOS REAIS). O VALOR DO PROTESTO MECANICO MEDIO para a temporada 26/27 e posteriores é

de R\$ 1.500,00 (UM MIL E QUINHENTOS REAIS). O VALOR DO PROTESTO LEVE é de R\$ 600,00 (SEISCENTOS REAIS), que será isentado caso comprovado por vídeo a ser mostrado / anexado a secretaria como prova (enviado por whatsapp a algum(a) Oficial da secretaria).

Todo e qualquer protesto e reclamação deverão ser feitos por escrito na secretaria do evento até 20 (vinte) minutos após o horário da "Bandeira de chegada" do 1º (primeiro) colocado. O Protestante deverá obrigatoriamente depositar o VALOR DO PROTESTO. O piloto somente pode protestar piloto/moto aquática que participa da mesma categoria que a sua;

A moto aquática protestada terá a solicitação de vistoria por parte do Oficial, onde o mecânico ou piloto responsável pela embarcação deve desmontar e remontar para inspeção do oficial. O Oficial tem autoridade para proceder com desmontagem caso necessário – na presença do piloto e mecânico, ou apenas um destes.

O Protestado será chamado à diretoria de Prova, e deverá igualmente depositar o VALOR DO PROTESTO, e somente após este pagamento, apresentar seu equipamento para perícia técnica pela direção de prova ou quem esta indicar, sob pena de imediata desclassificação;

Do valor depositado pelo Protestante ou pelo Protestado, 50% será devolvido para a parte vencedora sendo que a outra cota do valor depositado pela parte perdedora será creditada para a ASSEEMG;

Somente o piloto ou representante legal, munido de instrumento de procuração firmada e reconhecido, pode protestar outro piloto/moto-aquática, não sendo admitido qualquer outro membro de equipe.

São considerados protestos GRAVES as reclamações que envolvam / necessitem vistoria de aspectos técnicos por parte dos Oficiais, podendo o Protestante a seu critério, apontar em seu protesto (por escrito) o item que acredita no equipamento do Protestado estar fora do regulamento, podendo ser escolhidos até 02 (dois) itens abaixo: ♦♦♦♦ Sistema elétrico ♦♦♦♦ Motor ♦♦♦♦ Cabeçote – válvulas maiores ou de titanium ou preparação especial ♦♦♦♦ Casco (runaboat) ♦♦♦♦ Sistema de escapamento ♦♦♦♦ Sistema de alimentação (carburador, coletor, válvula(s) de admissão, filtro, bomba, pressão de bomba, bicos, etc.)

São considerados protestos MÉDIOS as reclamações que envolvam / necessitem vistoria de aspectos técnicos por parte dos Oficiais, podendo o Protestante a seu critério, apontar em seu protesto (por escrito) o item que acredita no equipamento do protestado estar fora do regulamento, podendo ser escolhidos até 02 (dois) itens abaixo: ♦♦♦♦ Modulo não permitido ou com Remapeamento quando não disposto para a categoria ♦♦♦♦ Rotor do Supercharger ou polias maiores - presença em desacordo com a categoria ♦♦♦♦ Cabeçote – quanto a preparação de dutos, que puderem ser inspecionados apenas destacando o coletor de admissão. ♦♦♦♦ Comando de válvulas não original ou modificado. ♦♦♦♦ Helice em desacordo. ♦♦♦♦ Sistema de refrigeração.

São considerados protestos LEVES as reclamações leves, que isentem necessidade de desmontagem de componentes e partes mecânicas como ♦♦♦♦ Queima de boias por outro piloto (apenas se dirigir a secretaria com vídeo ou filmagem que comprove) ♦♦♦♦ Casco (stand up), quilhas laterais em materiais ou com medidas em desacordo, placa, captador, etc. ♦♦♦♦ Ausência de Mangueiras dos dutos de entradas de ar, geladeiras (porta objetos dianteiro). ♦♦♦♦ Sistema de direção ♦♦♦♦ Má conduta de pilotos (comprovada por vídeo) ♦♦♦♦ Consumo de bebida Alcóolica por piloto entre o horário de início dos trabalhos e término dos mesmos – inclusive durante o almoço (comprovado por vídeo).

Não serão tolerados protestos informais em público. Aquele que assim proceder inclusive membros de equipe a qual o piloto pertencer, e dependendo da gravidade e da forma que foram proferidos, poderão ser impostas penalidades a critério da Direção de Prova.

Se o piloto não permitir a inspeção de Pré ou Pós-corrida, este será desclassificado imediatamente pela Direção de Prova;

A decisão da Direção de Prova, baseada no exercício de suas funções não pode ser contestada verbalmente diante de qualquer circunstância. Passível de penalização pela direção de prova.

Se um piloto utilizar do direito de protesto e ficando evidenciado qualquer tipo de má-fé, o mesmo será considerado infrator das regras de Protesto e será penalizado por tal atitude; Eventuais protestos desportivos (leves) que não envolvam sob qualquer hipótese a vistoria de aspectos técnicos são isentos do pagamento da taxa (desde que não incorram em despesas com terceiros, que lhes será cobrada), contudo obedecem aos mesmos critérios de formalidade e prazos anteriormente mencionados.

Quaisquer tipos de provas poderão ser analisados pela Direção de prova, sem a obrigatoriedade de uma decisão imediata sobre estas.

25- PENALIDADES:

As penas aplicáveis por parte da Direção de Prova são as de advertência, suspensão, penalização de tempo ou de 1 volta no circuito e suas consequências, desclassificação, perda dos pontos e prêmios obtidos na etapa e no campeonato em vigência e aplicação de multas;

As penas de suspensão ou eliminação dos campeonatos só podem ser decididas pela Direção de Prova;

Fica garantido ao interessado o direito de defesa, quando o assunto será objeto de deliberação por parte dos membros da Direção de Prova.

26- APELOS E PETIÇÕES:

O piloto prejudicado pela decisão da Direção de Prova, envolvendo violação de equipamento terá o direito de apelação junto à Direção de Prova. Não obstante o fato de o piloto abdicar do direito de recorrer à Justiça Comum quando do ato de sua inscrição nas provas, fica este, caso ocorra tal fato, impedido de participar de qualquer outra prova no território nacional, enquanto durar o processo que der causa. A Direção de Prova tem o direito de publicar qualquer julgamento no que diz respeito a protestos ou apelações e usar os nomes das partes envolvidas. As partes envolvidas não têm direito de recorrer contra a Direção de Prova ou Conselho Técnico nesta circunstância.

27- RESPONSABILIDADES:

Ao assinar a Ficha de Inscrição o piloto e equipe eximem e isentam a Direção de Prova, Clubes, Associações, empresa promotora, patrocinadores e autoridades de toda e qualquer pessoa e/ou empresa envolvida nos eventos, de toda e qualquer responsabilidade civil ou penal por danos de qualquer espécie que venham a sofrer ou causar a terceiros, seus equipamentos de competição e veículos, antes, durante e após o evento. Ainda assumem o conhecimento na íntegra deste Regulamento e seus Adendos;

O piloto e sua equipe se responsabilizam por todos os atos que praticarem e/ou acidentes que venham a causar ou sofrer durante o evento. Esta responsabilidade será exclusiva daquelas

que tenham praticado o ato ou causada o acidente, isentando as pessoas mencionadas no item anterior, bem como a Direção de Prova de qualquer responsabilidade.

Os participantes e suas equipes autorizam expressamente a fotografia e filmagem de todos os treinos, classificatórios e provas finais, solenidades e afins, autorizando desde já a utilização das imagens fixas ou cinéticas assim obtidas para promoção e/ou publicidade da competição, da Promotora, da Associação e dos patrocinadores, sem qualquer ônus.

A autorização acima implica também a utilização das imagens ali referidas na propaganda de qualquer dos produtos ou marcas patrocinadoras existentes ou que venham a existir, inclusive por mídia impressa (imprensa, cartazes, outdoor), eletrônica (TV, Internet e cinema) e o que mais houver, ficando autorizada a criação de todas as peças publicitárias para tal. A utilização das imagens poderá ser feita durante seis anos, a contar da data do encerramento da competição.

A ASEEMG mantém infra-estrutura de resgate e primeiro e pronto atendimento na realização dos eventos. A responsabilidade da ASEEMG é resumida no resgate, pronto atendimento no local e remoção para o hospital de apoio mais próximo, determinado pela Prefeitura do local do evento podendo este ser municipal, estadual, federal ou particular. A seleção do hospital de apoio nas diversas competições é dada pela menor distância, melhor qualidade de atendimento ou melhores condições de atendimento. Havendo local onde a Associação remova o piloto para hospitais particulares, a seu pedido, será de total responsabilidade do piloto ou de seu plano de saúde, qualquer tipo de despesas junto ao hospital (radiografias, exames, UTI, internação, etc.). Ao assinar a Ficha de Inscrição da competição, o piloto isenta a ASEEMG de qualquer responsabilidade e de qualquer tipo de despesas junto a hospitais municipais, estaduais, federais e ou particulares, além dos transportes aero médicos ou terrestres.

28- CATEGORIAS:

Cabe a Direção de Prova determinar quais as categorias serão abertas em Campeonatos; Cabe a Direção de Prova alterar, incluir, adequar, homologar, juntar, separar quaisquer categorias de forma a melhor conduzir o evento e sua segurança.

Para haver uma categoria é preciso ter o mínimo de 5 (cinco) pilotos;

A Direção de Prova poderá realizar teste de aptidão com qualquer piloto que esteja iniciando em uma determinada categoria.

Em casos omissos será respeitada a decisão final da Direção de Prova;

Categorias Supercourse serão apenas uma bateria por etapa. Ou Sábado, ou Domingo, decidiremos no Briefing do Sábado pela manhã. Categoria Endurance apenas uma bateria por categoria, uma bateria por etapa, no domingo, fim dos trabalhos.

Categoria Freestyle com treinos livres no sábado por 5 minutos, e competição no domingo durante o intervalo de almoço.

As categorias abertas para o presente ano, serão disponibilizadas para inscrição na primeira etapa do Campeonato, que está se confirmando ser ARARUAMA RJ. Categorias com mínimo de inscritos ou sem inscrições, serão extintas para as etapas seguintes.

Estamos estudando cobrança de inscrições, onde visamos retornar esses valores com premiações em dinheiro.

Este regulamento será usado em sua íntegra no BJSa / BRAZIL CUP “Campeonato Brasileiro de Jet Ski” vigente, podendo após seu término, ser reavaliado.

28- CATEGORIAS (continuação):

A BJSa E BRAZIL CUP EM SUA TERCEIRA EDIÇÃO – 2026/27, ELEGEM AS SEGUINTEs CATEGORIAS PARA DIVIDIR E CLASSIFICAR PILOTOS E MOTOS AQUÁTICAS:

RUNABOUT PRO: TURBO LIMITED:

Apenas Pilotos Profissionais, ou Amadores muito experientes (Direção de Prova aprova ou não). Modelos homologados para esta categoria: SEA DOO RXP-X 300, 325, 350hp, GTR-X, RXT-X, GTX 3, YAMAHA 1.9 VXR, 1.8 HO, 1.8 SHO, 1.8 SVHO (todos) e KAWASAKI (todos), sobrealimentados ou não com SUPERCHARGER. Parta de uma moto aquática totalmente original e instale ou não, os itens listados abaixo que descrevemos como permitidos: ESCAPAMENTO FREE FLOW OU REAR EXHAUST, PERMITIDO DUAL REAR EXHAUST, (obrigatório uso do Waterbox original do modelo do jet). MÓDULO DE INJECAO PODE SER REMAPEADO desde que seja o original da moto aquática. FILTRO DE AR até 4 polegadas. BICOS INJETORES de qualquer tipo, REGULADOR DE PRESSAO DE COMBUSTÍVEL, HÉLICE substituir ou modificar, CAPTADOR DE AGUA e PLACA ESTABILIZADORA. CAPA DO BANCO ANTI DERRAPANTE, REFRIGERAÇÃO aberta de qualquer tipo. GUIDÃO E A MESA podem ser trocados desde que sejam encapados com materiais que absorvam impactos. O ROTOR DO SUPER CHARGER PODE SER TROCADO desde que seja do diâmetro original. PODE SER TROCADO O INTERCOOLER. PERMITIDO SUBSTITUIR POLIAS DOS KAWASAKI. O CABEÇOTE PODERÁ SER MODIFICADO sendo o original do motor (pode trocar válvulas, comando, sede guia, mola, pratinho, polimento e redimensionamento dos dutos). VALVULAS DO CABEÇOTE NÃO PODEM SER DE TITANIUM SOMENTE SE FOR AS ORIGINAIS DA MOTO-AQUÁTICA. BLOCO, VIRABREQUIM E BIELAS DEVERÃO TER AS MEDIDAS E DIMENÇÕES ORIGINAIS DE FABRICA, *NÃO PODERÁ SER FEITO NENHUM TIPO DE FURO NO CASCO DA MOTO AQUÁTICA PARA ENTRADA DE AR A MAIS, A NÃO SER OS FUROS ORIGINAIS DA MOTO AQUATICA.* PODE REMOVER REALOCAR OS TUBOS DE ENTRADA DE AR ORIGINAIS.

RUNABOUT PRO TURBO GP:

Apenas Pilotos Profissionais, ou Amadores muito experientes (Direção de Prova aprova ou não). Modelos homologados para esta categoria: Todos os modelos de jet equipados com Supercharger ou Turbo. Vetada a instalação de motores que não de Motos-Aquáticas pré-existentes, tendo neste motor a livre preparação / aumento de cilindrada / substituição das peças originais por de performance. Sistema elétrico / ignição pode ser substituído. Construção de casco e modificação do casco original, bem como seu material (fibra ou fibra de carbono é liberado). Obrigatório pulseira corta corrente em pleno funcionamento, preso ao piloto, que corte imediatamente ignição e injeção em caso de queda. Obrigatório que a moto tenha todas as suas modificações dispostas de maneira segura, a fim de garantir integridade do piloto e demais envolvidos no evento.

RUNABOUT AM ASPIRADO 1630cc:

Modelos homologados para esta categoria: Todos os modelos de Moto Aquática com cilindrada inferior ou igual a 1630cc. Livre preparação das peças originais. Obrigatório o uso do waterbox original que deverá permanecer o original do modelo, livre de soldas e modificações. Vetado uso de motores que não de Motos Aquáticas pré existentes. Liberado retroceder modulo / chicote painel em Sea Doo GTI 2024/25/26/27 para modulo Bosch e chicote original BRP anos 2020-2023. Obrigatório pulseira corta corrente em pleno funcionamento. Vetado ignições programáveis.

RUNABOUT INIC AM ASPIRADO 1100cc:

Pilotos Iniciantes e Amadores. Modelos homologados para esta categoria: Todos os modelos de Moto Aquática ou Jet Ski com cilindrada inferior ou igual a 1100cc, sendo 4T – Sea Doo Gti 90hp, Yamaha EX Tr1, Yamaha VX110hp, Yamaha Vx Tr1, Yamaha VX700cc, Sea Doo Spark (todos) e demais respeitando o limite de cc da categoria.

Liberado hélice, placa, captador, cinta de turbina, remapeamento modulo original, guidon, sponson lateral, filtro de ar, escape rear exhaust. Waterbox deverá estar no jet, sem modificações.

RUNABOUT PRO ASPIRADO GP:

Vetado pilotos iniciantes. Modelos homologados para esta categoria: Todos os modelos de Moto Aquática Aspirados existentes, 2T ou 4T. Apenas Motores de Moto aquáticas.

Liberado neste motor a livre preparação / substituição das peças originais por de performance. Sistema elétrico / ignição pode ser substituído. Construção do casco e material (fibra ou fibra de carbono é liberado) Obrigatório pulseira corta corrente em pleno funcionamento, preso ao piloto, que corte imediatamente ignição e injeção em caso de queda. Obrigatório que a moto tenha todas as suas modificações dispostas de maneira segura, a fim de garantir integridade do piloto e demais envolvidos no evento. Vetado participação de pilotos iniciantes.

FREESTYLE AMADOR:

Nesta categoria, liberada toda e qualquer moto aquática STAND UP. Vetado uso de motores com cilindros power valve, CDI original modificado ou do mesmo tipo, máximo MSD Enhancer.

FREESTYLE EXPERT:

Nesta categoria, liberada toda e qualquer moto aquática STAND UP. Liberado uso de motores com cilindros power valve, virabrequim cursado, ignição programável tipo MSD Total Loss ou qualquer outra.

VINTAGE X2 GP:

Parta de um jet ski ou moto aquática pré existente, modelo X2. • Livre preparação das peças originais e/ou substituição das mesmas por de performance. • Obrigatório motores 2 tempos, 2 cilindros, de qualquer fabricante, com preparação livre.

VINTAGE AM SKI:

Apenas Pilotos iniciantes e amadores. Apenas Ski / Stand Up, 2 Tempos de 2 cilindros com escape original do modelo. Vetado escapamento tipo Factory Pipe. Placa, captador, hélice, braço, sponson frontal, sponson traseiro. Pode casco cópia dos modelos originais (Kawasaki/Yamaha).

SUPER JET AM SKI CUP:

Apenas Modelos Yamaha Super Jet, 2 e 4 tempos. Liberado 2 cilindros com qualquer preparação, qualquer ignição e qualquer tipo de escape. Modificações de sistema direção, hélice, captador, placa, etc – são todos permitidos. Yamaha SJ 4 tempos pode remap do modulo original, filtro de ar, escapamento, quilhas, placa, captador, sponson casco frente, sponson “asinha” traseira, hélice, guidon, braço. Pode retirar restritor admissão e escape. Não pode substituir ou alterar o coletor escape ou partes do escape original. Não pode modificações internas no motor Tr-1.

SKI CUP 2T e 4T:

SKI GP 2T e 4 tempos. Modelos homologados para esta categoria: Todos os modelos Ski / Stand up existentes 2T e 4T. • Ski 2 tempos, de 2 cilindros – com livre preparação. Pode casco réplica. • Ski 2 tempos, de 3 cilindros – com livre preparação. Pode casco réplica. • Ski 4 tempos Yam SJ com preparação igual da AM SKI CUP. Ski Kaw SXR 160 liberado nessa categoria, não pode tocar no cabeçote desse jet.

SKI GP :

SKI GP 2T e 4 tempos. Preparação livre. Liberados cascos FAST Powersports.

SPORT GP :

Nessa categoria correm Yamaha Blaster e HX, com preparação ilimitada. Liberado pilotos Amadores e Profissionais. É Obrigatório pulseira corta corrente em pleno funcionamento, preso ao piloto, que corte imediatamente ignição e injeção em caso de queda. Obrigatório que a moto tenha todas as suas modificações dispostas de maneira segura, a fim de garantir integridade do piloto e demais envolvidos no evento.

SUPERCOURSE INICIANTES ATÉ 1630cc:

Pilotos iniciantes, jets até 1630cc.

SUPERCOURSE AM ASP 1630cc:

Pilotos Amadores e Profissional (Direção de Prova aprova ou não). Mesmo regulamento da Runabout Aspirado 1630cc.

SUPERCOURSE PRO ASP GP:

Pilotos Profissionais e Amadores experientes (Direção de Prova aprova ou não). Mesmo regulamento da Runabout Aspirado GP.

SUPERCOURSE PRO TURBO GP:

Pilotos Profissionais e Amadores experientes (Direção de Prova aprova ou não). Mesmo regulamento da Runabout Turbo GP.

ENDURANCE PRO-AM ASPIRADO GP:

Pilotos Amadores e Profissionais. Mesmo regulamento da Runabout Aspirado GP.

ENDURANCE PRO-AM TURBO GP:

Pilotos Amadores e Profissionais. Mesmo regulamento da Runabout Turbo GP.