

REGULAMENTOS DO CAMPEONATO BRASILEIRO DE MOTOVELOCIDADE 2010

EM ANEXO NESTE DOCUMENTO:

1. Regulamento Esportivo
2. Especificações Técnicas Gerais
3. Categoria 125 cc 4 t - Normas Técnicas Específicas
4. Categoria 250 cc 4 t - Normas Técnicas Específicas
5. Categoria 600 Sport - Normas Técnicas Específicas
6. Categoria Superbike (SBK) - Normas Técnicas Específicas
7. Categoria Superbike Light (SBKL) - Normas Técnicas Específicas

1. CAMPEONATO BRASILEIRO DE MOTOVELOCIDADE – 2010

Regulamento Esportivo

ART. 01 CBM

A **CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE MOTOCICLISMO** é a única entidade habilitada por lei a autorizar, aprovar e supervisionar atividades motociclísticas em território nacional e, em consequência, elabora o presente regulamento.

ART. 02 PRAZO

Este regulamento entrará em vigor a partir do momento de sua publicação e divulgação pela CBM junto aos filiados.

Emendas de aperfeiçoamento a este Regulamento estão previstas se necessárias no decorrer do Campeonato.

ART. 03 ABRANGENCIA

O presente regulamento é válido para todo o território nacional.

ART. 04 ORGANIZAÇÃO DA COMPETIÇÃO

A) O Campeonato Brasileiro de Motovelocidade será realizado em até doze etapas, nos autódromos aprovados pela CBM.

B) As competições somente podem ser organizadas e promovidas por entidades ou empresas devidamente credenciadas pela CBM.

C) A CBM se reserva o direito, em comum acordo com os organizadores, de adiar, suspender e alterar horários e circuitos.

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

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

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

ART. 05 AUTORIDADES DA PROVA

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

B) Todas as consultas dos pilotos e equipes às autoridades de prova devem ser feitas por escrito, através da secretaria de prova, e as respostas serão expedidas por escrito, e assinadas pelo diretor de prova, cópias dos documentos ficarão arquivadas.

C) Questionamentos verbais às autoridades de prova, com respostas verbais, não podem ser utilizados para autorizar, desautorizar, justificar, protestar, etc...

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

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

ART. 07 INSCRIÇÕES

A) Todos os pilotos deverão ser titulares de uma licença nacional, expedida pela CBM, para o ano de 2010.

B) As inscrições deverão ser feitas antecipadamente **ATRAVÉS DO SITE www.cbm.esp.br**, até a **QUARTA-FEIRA** que antecede a prova. Qualquer inscrição realizada após este prazo terá um acréscimo de 50%. O prazo final de inscrição é sábado anterior à etapa, na secretaria de prova, no local do evento. As inscrições feitas antecipadamente somente terão validade após pagamento do boleto bancário.

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

D) Para cada equipe caberão 9 credenciais, sendo uma de piloto, quatro de grid, quatro de Box e uma de credenciamento de estacionamento. Perante a organização, as credenciais serão de responsabilidade do piloto.

E) A participação de pilotos estrangeiros em equipe está sujeita à apresentação dos documentos abaixo enumerados:

- Visto de trabalho temporário ou permanente, conforme art. 41, item II do decreto 2.574, de 29/04/98.

- Apólice de seguro esportivo, conforme código esportivo da Federação Internacional de Motociclismo (FIM).
- Autorização de desimpedimento da federação de origem, válida para o ano vigente.
- Contrato registrado de trabalho/prestação de serviço e/ou patrocínio, de acordo com o artigo 354 da seção I, do capítulo II, do título III, da CLT. “Decreto Lei 5452 de 01/05/43”
- Contrato de trabalho/prestação de serviço e/ou patrocínio, de 02 (dois) pilotos brasileiros, nas mesmas condições de proporcionalidade, de acordo com o artigo 354 da seção I, do capítulo II, do título III, da CLT. “Decreto Lei 5452 de 01/05/43”.
- Licença de Filiação Nacional Válida para o ano.

F) É obrigatória a apresentação de exame médico de aptidão para prática de esportes na primeira participação no campeonato.

ART. 08 APRESENTAÇÃO DO EVENTO

A) As equipes devem zelar pelo aspecto estético dos seus integrantes e das instalações de seus boxes, observando, para tal, o que se segue:

- Todos os integrantes da equipe, bem como os convidados presentes nos boxes devem estar uniformizados, constituindo o uniforme mínimo, para o ano de 2010, de camiseta da qual conste o nome da equipe, gravado mediante processo de silk-screen, serigrafia, bordado ou outro processo industrial similar;
- As equipes deverão informar à secretaria de prova os nomes e informações de contato de todas as pessoas que portarão suas credenciais, em cada prova;
- As equipes deverão designar uma área para exposição das motocicletas, quando prontas para entrar na pista, devendo os trabalhos de manutenção e ajustes serem realizados fora do campo de visão de pessoas posicionadas à frente dos boxes. Para tal, deverá ser providenciada barreira física tal como divisória, biombo ou cortina, na qual poderão ser expostos os logotipos e banners dos patrocinadores da equipe, fotos promocionais e currículos dos pilotos;
- Nos casos em que a área de trabalho dos boxes seja usada para quaisquer outras atividades que não a manutenção/preparação das motos, tal área deverá ser isolada visualmente também das pessoas posicionadas atrás dos boxes, utilizando-se de barreira semelhante à descrita acima.

B) Haverá um período de visitação do público aos boxes, a ser determinado no regulamento particular de cada etapa. Tal período visa proporcionar ao público presente um momento de interação com as equipes, no qual são distribuídos autógrafos, suvenires e material promocional das equipes.

C) A escolha de Box será decidida através de um sistema de ranking definido pela Comissão de Motovelocidade da CBM.

ART. 09 TREINOS E VISTORIA DE SEGURANÇA E TÉCNICA

- 1) A VISTORIA DE SEGURANÇA é obrigatória e deverá ser realizada por categoria, conforme previsto no regulamento suplementar.
- 2) A apresentação da motocicleta às vistorias de segurança que antecedem os treinos livres, oficiais (cronometrados) warm up ou corrida é considerada como a aceitação explícita do piloto e equipe do Regulamento Esportivo e Técnico em vigor.
- 3) As motocicletas inscritas no Campeonato Brasileiro de Motovelocidade devem estar de acordo com o regulamento técnico e obedecer às exigências e aos procedimentos a serem seguidos durante as vistorias técnicas.
- 4) As vistorias de segurança não apontarão irregularidades técnicas ou itens de preparação irregulares, somente itens de segurança, podendo a moto ser aprovada nos itens de segurança e, posteriormente, ser reprovada por motivos técnicos.
- 5) As vistorias poderão ser realizadas a cada dia do evento antes da entrada na pista tanto para treinos livres como para treinos cronometrados. Essas vistorias terão caráter de segurança onde os pilotos são obrigados a apresentar a motocicleta e seus respectivos equipamentos pessoais de segurança como: Capacete com selo de homologação (**Snell** / DOT / Inmetro / CE...), botas, luvas, macacão integral em bom estado de conservação e protetor de coluna, apropriados para a prática do motovelocidade.
- 6) Não é autorizado o uso de macacão de 02 partes.
- 7) Documento ou nota fiscal original da motocicleta poderá ser exigido e fazer parte de qualquer vistoria durante as etapas do Campeonato. Na nota fiscal devera constar o nº do quadro da motocicleta.

- 8) As motocicletas deverão entrar e sair da área da vistoria técnica com o motor desligado.
 - 9) A motocicleta deverá ser apresentada à vistoria de segurança limpa e completa, em conformidade com o regulamento da respectiva categoria.
 - 10) A motocicleta somente entrará na pista com o transponder devidamente instalado o que só ocorrerá depois da motocicleta ser vistoriada e aprovada na Vistoria de segurança.
 - 11) O transponder só poderá ser retirado da motocicleta por integrantes da equipe da CBM.
 - 12) A reincidência na não aprovação, por um mesmo item, em três vistorias de segurança seguidas, numa mesma etapa, poderá excluir a referida motocicleta dessa etapa.
 - 13) As equipes podem vistoriar uma ou mais motos reserva, com ou sem o numeral afixado, em nome da equipe, desde que não haja mais de duas motocicletas disponíveis por piloto. Caso uma moto reserva venha a ser usada, a equipe deverá, previamente, comunicar por escrito à Direção de Prova o nome do piloto que a usará naquele evento, apresentando-a para vistoria do numeral e instalação do transponder de cronometragem. A instalação, transferência ou remoção do transponder só poderá ser efetuada por integrantes da equipe da CBM.
 - 14) Nos casos de uso de moto reserva em treino classificatório, a motocicleta substituída deverá ficar à disposição da Comissão Técnica, que determinará, a seu critério, o procedimento para vistoria da mesma, caso necessário.
 - 15) Nos casos de uso de moto reserva em treino classificatório, as equipes poderão solicitar vistoria das motos substituídas, nos mesmos moldes dos protestos ao final de cada etapa, sendo o prazo para apresentação dos mesmo contado a partir do término da seção de treinos oficial em que ocorreu a substituição.
 - 16) Se forem verificadas infrações ao Regulamento Técnico durante as vistorias, o piloto e sua equipe têm a oportunidade de reparar as infrações apontadas e reapresentar a referida motocicleta e/ou equipamento de acordo com o regulamento em uma nova vistoria marcada e acordada com o Comissário Técnico que, em atenção, deve permitir que o piloto realize, no mínimo, uma sessão de treinos oficiais (cronometrados).
 - 17) Sempre que uma motocicleta se acidente durante os treinos ou warm-up está deve ser tecnicamente avaliada no estado de acidentada e aprovada em vistoria após os reparos efetuados e necessários de acordo com este regulamento para continuar participando do evento.
 - 18) Todo Piloto que não se apresente às Vistorias de segurança durante o horário para a sua categoria fica sujeito a uma próxima Vistoria, que será aberta, extraordinariamente, ao final das restantes categorias.
 - 19) A qualquer momento os pilotos e equipes estão sujeitos à convocação da Vistoria para eventual coleta de amostras de combustível ou qualquer outra verificação considerada necessária.
 - 20) Os pilotos e equipes se obrigam a submeter suas motocicletas assim como o referido equipamento de segurança particular do piloto à inspeção e verificação técnica pelos comissários técnicos da CBM sempre que solicitados.
 - 21) Sempre que os pilotos e equipes forem solicitados para se submeterem a uma Vistoria não poderão, estando sujeitos a desclassificação a critério do júri de prova, recusarem-se ou obstruírem as ações de verificação devendo ainda disponibilizar equipamentos e ferramentas além de integrantes de sua equipe devidamente credenciados e capacitados para procedimentos de desmontagem e montagem mecânicas, que correrão por sua conta e risco.
 - 22) As motocicletas, logo após cada treino classificatório, serão encaminhadas diretamente à Vistoria Técnica para eventuais inspeções (não será necessária a presença do Piloto).
 - 23) Ao final da corrida de cada Bateria as motocicletas ficarão em parque fechado por 30 minutos a partir do final da corrida, ou até o Diretor de Prova autorizar a retirada.
 - 24) As motocicletas participantes ficarão sujeitas a inspeções técnicas, a critério do Júri de prova, ou mediante a interposição de recursos, podendo ocorrer durante o evento até o prazo máximo de 30 minutos após o término da prova.
 - 25) Essas vistorias podem ser acompanhadas por dois integrantes da equipe desde que devidamente credenciados e autorizados pelo Comissário Técnico (não é necessária a presença do piloto) com a incumbência de auxiliarem e/ou representarem o piloto e equipe na apresentação da motocicleta e equipamentos de segurança do piloto até ao final da Vistoria Técnica.
 - 26) A organização se reserva o direito de vistoriar as motos, a qualquer momento, no decorrer de cada etapa. O piloto que não submeter sua motocicleta e equipamento pessoal de segurança à vistoria técnica não poderá participar dos treinos da referida etapa.
- Caso o piloto ou equipe se recuse a submeter sua motocicleta à Vistoria Técnica após o final da

competição será punido a critério do júri de Prova.

27) A CBM disporá de dinamômetro para efetuar medição de potência nas motocicletas vistoriadas visando aferir sua conformidade com o limite de potência da categoria. As únicas medições consideradas para tal aferição são as realizadas em cada vistoria específica, por um preposto da CBM.

28) A tolerância para os limites de potência medida na roda, peso e cilindrada especificados para cada categoria é zero.

29) As motocicletas deverão ser capazes de efetuar três passagens no dinamômetro ao entrar na área de box antes da vistoria.

30) Não é permitido reabastecimento ou alteração de qualquer espécie nas motos antes da vistoria.

31) Motos que, por qualquer motivo, não concluíam três passagens de medição no dinamômetro oficial do evento, são sujeitas a desclassificação a critério do júri de prova.

32) Testes adicionais no dinamômetro poderão ser solicitados, mediante pagamento de uma taxa a ser definida no regulamento particular da prova, condicionados à disponibilidade na agenda do operador credenciado. Tais testes destinam-se a dar uma indicação para a equipe da conformidade da motocicleta com o limite de potência da categoria com a regulagem, o grau de amaciamento e as condições atmosféricas específicas daquele momento, não substituindo, em hipótese alguma, o teste realizado quando da vistoria técnica.

33) TREINOS PARTICULARES: Estão proibidos treinos particulares nos autódromos que receberão as etapas do Brasileiro no período de 15 dias antes de cada etapa. O piloto poderá participar de competições regionais oficiais neste período. As denúncias de treinos particulares em períodos inferior a 15 dias deverão ser comprovadas por provas documentais ou imagens que comprovem a data do treino.

34) TREINOS LIVRES: Não haverá treinos livres oficiais na sexta-feira. A Federação organizadora da etapa poderá promover no máximo dois dias de treinos livres coletivos, na semana da etapa, abertos aos pilotos inscritos no evento, que devem ser mencionados nos regulamentos suplementares.

35) TREINO CLASSIFICATÓRIO: Os treinos para composição do grid de largada deverão ser realizados com duração máxima de 30 minutos e mínima de 15 minutos, para cada classe. Cada piloto deverá concluir ao menos uma volta cronometrada para ser classificado. Ao sair para o treino classificatório a moto não mais poderá retornar para o Box da equipe, seguindo direto para o parque fechado, onde serão permitido pequenos ajustes por parte das equipes, neste treino não é permitido o reabastecimento de combustível, lubrificantes e água do radiador. Se por motivo de força maior o treino classificatório não for realizado o grid de largada será formado com os tempos dos treinos livres.

36) A velocidade máxima permitida no Box/Pit Line é de 60 Km/h, caso o radar registre velocidade maior, o piloto será punido a critério do Júri de Prova.

ART. 10 RESULTADO DOS TREINOS

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

Para as categorias Superbike (SBK) e Superbike Light (SBKL) será aplicado um índice de corte de 112%.

Para as demais categorias será aplicado um índice de corte de 120 %.

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

ART. 11 TREINOS LIVRES NO DIA DA PROVA

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

ART. 12 GRID DE LARGADA

O Grid será formado da seguinte forma: 4x4x4... Ou definido pelo diretor de prova na reunião com os Pilotos. Para as categorias que tiverem duas baterias, a largada da segunda bateria será de acordo com o resultado da primeira bateria.

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

O número máximo de motocicletas por bateria será definido no regulamento suplementar ou durante a reunião com os pilotos. O critério geral é 11,5 pilotos por km de extensão do circuito. O grid não será formado por menos que seis motos. Não haverá largada com menos de seis motos, o Diretor de prova poderá juntar as categorias neste caso.

Os integrantes das equipes que estejam acompanhando os pilotos somente acessarão a pista se uniformizados e munidos de credencial específica.

ART. 13 PROVAS

A) A duração de cada prova será definida no regulamento suplementar. O número de voltas poderá ser alterado para cada circuito, respeitando a quilometragem para cada categoria.

B) A seqüência das provas durante o evento será:

Bateria 1 – SUPERBIKE e SUPERBIKE LIGHT.

Bateria 2 – 125cc.

Bateria 3 – 250cc.

Bateria 4 – 600 SPORT.

Bateria 5 – SUPERBIKE e SUPERBIKE LIGHT.

C) Se os horários disponíveis para cobertura ao vivo de TV não forem adequados, a ordem das provas será alterada conforme necessário.

D) Cada bateria das categorias SUPERBIKE e SUPERBIKE LIGHT valerá por uma etapa do campeonato.

ART. 14 PROCEDIMENTOS DE LARGADA

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

12 minutos antes da volta de aquecimento, os Boxes serão abertos durante 5 minutos para que os pilotos se dirijam ao Grid.

Placas 5, 4, 3, 2, 1 min indicarão tempo de fechamento dos boxes

Pilotos podem realizar mais de uma volta de aquecimento passando através do pit lane (box) em velocidade reduzida, onde poderão fazer ajustes, trocar de moto e reabastecer.

Não é permitida a entrada de motos no Grid pelo portão lateral nos autódromos que possuem esta facilidade.

Reabastecimento é proibido no grid de largada

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

Pilotos que fizeram sua volta de apresentação deverão se posicionar em sua posição pré definida pelo grid. (serão permitidos apenas 4 pessoas por piloto no grid, sendo uma a que segura o guarda sol)

Comissários mostrarão placas indicativas das filas para orientação dos pilotos.

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

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

Aquecedores de pneus podem ser usados no grid

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

Geradores deverão ser posicionados atrás da motocicleta

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

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

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

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

Pilotos que completarem a volta de apresentação após a chegada e parada do medical, atrás do grid, deverão permanecer na última posição do grid seguindo orientação do comissário de largada.

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

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

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

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

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

Após a volta de aquecimento, todos os pilotos deverão se realinhar conforme sua posição no grid. Os pilotos que chegarem ao Grid, depois do Safety Car, deverão largar da última linha do grid, perdendo a sua posição original. O comissário de largada, com bandeira vermelha, se posicionará a frente do Grid. No final do Grid, o comissário com bandeira verde passará para avisar que todos estão prontos.

Neste momento,

a medida que as filas forem sendo completas o comissário baixará a placa indicativa da fila. A placa não baixará caso o comissário percebe que existe um problema com alguma moto na fila.

O comissário da bandeira vermelha se deslocará para o lado de fora da pista e será ligada a luz vermelha. Após 2 a 5 segundos, a luz vermelha se apagará, dando a largada.

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

Queima de largada: Queima de largada é definida pela motocicleta se mover para frente enquanto a luz vermelha estiver acesa. A Direção de Prova decidirá se cabe penalidade (acréscimo de tempo ou stop and go de 5 segundos) e deverá providenciar para que a equipe seja informada através do som de box.

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

Caso não esteja disponível a luz vermelha, a largada será dada com a bandeira quadriculada.

ART. 15 CORRIDA WET OU DRY

Todas as corridas serão classificadas como wet ou dry

Corridas DRY: caso as condições climáticas se alterem a ponto de haver necessidade de troca de pneus, a prova será interrompida para troca de pneus e uma nova largada será feita.

Corridas WET: As corridas não se interrompem em função de mudanças climáticas

Uma corrida interrompida por condições climáticas a relargada será obrigatoriamente em WET.

ART. 16 STOP AND GO

A penalidade de STOP and GO será cumprida ao final do pit lane sob coordenação do fiscal de box. Após a parada total da motocicleta, e só então, o comissário contará 5 segundos, liberando então a motocicleta para reingresso na pista.

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

ART. 17 TREINO DE LARGADA

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

ART. 18 BANDEIRAS

VERDE

Pista livre.

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

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

Deve ser usada agitada na abertura do pit Lane.

Deve ser usada na largada da volta de warm up.

AMARELA

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

Ultrapassagens são proibidas até o ponto onde a bandeira verde é mostrada. Infração a esta regra nos treinos incidirá em perda do tempo na volta da infração, infração durante as corridas incidirá em stop and GO ou penalidade de tempo.

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

Deve ser mostrada parada no posto anterior a bandeira agitada.

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

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

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

AMARELA COM LISTRAS VERMELHAS

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

BANDEIRA BRANCA COM DIAGONAIS VERMELHAS

Deve ser mostrada parada indicando início de chuva fraca.

BANDEIRA BRANCA COM DIAGONAIS VERMELHAS + AMARELA COM LISTRAS VERMELHAS

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

BANDEIRA AZUL

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

BANDEIRA BRANCA

Veículo médico na pista (ambulância e/ou medical car) reduza velocidade ultrapassagem proibida.

Mesmo critério da bandeira amarela.

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

Ultrapassagens permitidas somente após a ambulância.

BANDEIRA QUADRICULADA BRANCA E PRETA

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

BANDEIRA QUADRICULADA BRANCA E PRETA + AZUL

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

BANDEIRA VERMELHA

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

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

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

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

BANDEIRA PRETA

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

BANDEIRA PRETA COM BOLA LARANJA

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

ART. 19 INTERRUÇÃO DE CORRIDA

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

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

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

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

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

Caso uma corrida interrompida venha a ser novamente interrompida após a relargada, sem que 2/3 das voltas seja cumprida, a corrida será declarada nula, não podendo ser considerada nem para descarte.

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

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

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

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

ART. 20 PONTUAÇÃO

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

B) A pontuação para cada prova será como segue:

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

5° 16 pontos 10° 11 pontos 15° 6 pontos 20° 1 ponto

D) Será concedido um ponto extra na prova ao Pole de cada categoria. Para as categorias que tiverem duas baterias será concedido ponto da pole somente no treino cronometrado de sábado. A largada da segunda bateria será feita de acordo com o resultado da primeira bateria (bateria = etapa).

E) Será concedido um ponto extra na prova ao piloto que liderar o maior numero de voltas em cada categoria.

ART. 21 CLASSIFICAÇÃO FINAL DO CAMPEONATO

O campeonato terá um mínimo de quatro etapas válidas. Todos os resultados das provas organizadas serão levados em consideração para o estabelecimento da classificação final de pilotos. Caso haja mais de oito etapas, para as categorias SUPERBIKE e SUPERBIKE LIGHT haverá descarte obrigatório de uma etapa (N – 1), isto é, descartar-se-á o pior resultado, das etapas, participadas ou não. Para a categoria 125cc serão realizadas seis etapas em três eventos, sendo uma etapa no sábado e uma no domingo. Em caso de empate, o desempate será como segue, por ordem de prioridade:

A) Número de melhores resultados nas corridas.

B) Melhor posição na última bateria do campeonato

ART. 22 DISCIPLINAR

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

B) As punições possíveis são:

- Advertência: Pública ou não.

- Stop And Go: Procedimento conforme descrito no regulamento.

- Troca de posição: Altera a colocação do piloto na prova.

- Punição em tempo de prova: Normalmente de 20 segundos, mas pode ser elevada a critério da Direção de Prova.

- Desclassificação da etapa.

- Retirada parcial de pontos do Campeonato.

- Suspensão nacional não superior a 30 dias.

- Encaminhar solicitação de punição maior à Comissão Disciplinar.

C) Quantidade de penalidades:

- Podem ser aplicadas mais de uma penalidade, avaliadas de acordo com a circunstância.

- O piloto que for desclassificado pela segunda vez, será suspenso automaticamente da próxima etapa.

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

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

ART. 23 PROTESTO, RECLAMAÇÕES E RECURSOS.

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

B) Os prazos para protesto:

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

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

C) Todos os protestos devem ser ESPECÍFICOS POR ITEM e acompanhados de uma taxa em dinheiro, conforme a classe da motocicleta protestada:

250cc / 125cc - R\$ 500,00

600 Sport - R\$ 1.000,00

SBK / SBK Light - R\$ 1.500,00

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

Depois de protocolados, os protestos serão levados pelo piloto, ou seu representante legal por

procuração, até o Diretor de Prova, que fará a avaliação se está corretamente explicado o(s) motivo(s) e/ou

o(s) item(s) do regulamento em questão.

Caso o protesto não seja aceito pelo Diretor de Prova, este será devolvido imediatamente ao piloto, e a decisão comunicada a secretaria para que a taxa seja devolvida.

D) Os protestos serão avaliados pelo Diretor de Prova ou pelo Júri de Prova; no caso de procedência, o valor será reembolsado ao reclamante, caso contrário, reverterá em favor da CBM. No caso de reclamação técnica, 50% irá para a equipe da moto reclamada. A motocicleta do protestante também será vistoriada, no mesmo item da do protestado.

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

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

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

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

ART. 24 MOTOCICLETAS E CATEGORIAS

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

B) São as seguintes as categorias do Campeonato Brasileiro de Motovelocidade 2010:

125cc

250cc

600 SPORT

SUPERBIKE LIGHT

SUPERBIKE

C) A categoria SUPERBIKE LIGHT está reservada para pilotos **novatos**. São pré-requisitos para o piloto:

- Que tenha participado de, no máximo, duas etapas do Campeonato Brasileiro de Motovelocidade 2008 e 2009 na categoria superbike.
- Os pilotos de outras categorias (250cc, 600 sport e 600 sport i), que não tenham se classificado entre os 5ª primeiros do Campeonato Brasileiro de Motovelocidade 2008 e 2009.
- Carta de aptidão, expedida pela federação a qual esta filiada, com seu currículo esportivo no motovelocidade, constando os campeonatos ou numero de provas que participou.
- Caso não tenha participado de competições regionais devesse apresentar certificado, de cursos de pilotagem em escolas homologadas pelas CBM, que habilite o piloto a participar de competições.

D) Os cinco primeiros no campeonato da categoria SUPERBIKE LIGHT deverão obrigatoriamente trocar de categoria no próximo ano, escolhendo entre SUPERBIKE, 250cc, 600 SPORT.

E) Os pilotos estreantes em Campeonato Brasileiro de Motovelocidade nas categorias, 125cc, 250cc, 600 SPORT deveram apresentar:

- Carta de aptidão, expedida pela federação a qual esta filiado, com seu currículo esportivo no motovelocidade, constando os campeonatos ou numero de provas que participou.
- Caso não tenha participado de competições regionais devesse apresentar certificado, de cursos de pilotagem em escolas homologadas pelas CBM, que habilite o piloto a participar de competições.

F) Os pneus homologados para todas as categorias do Campeonato Brasileiro de Motovelocidade 2010 são os da marca Pirelli, e deverão ser comprados do lote fornecido para a etapa em questão. É obrigatória a utilização de 02 (dois) adesivos da Pirelli fornecidos pela organização, nas carenagens das motocicletas em local determinado. Fica estabelecida uma multa de R\$ 1.000,00 para o piloto que se recusar a utilizar os adesivos, podendo adicionalmente sofrer outro tipo de penalização.

Comissão de Motovelocidade e Supermoto

2. Campeonato Brasileiro de Motovelocidade 2010

Especificações Técnicas Gerais

Índice

Artigo nº	página
1 - Numerais	2
2 - Sistema elétrico	3
3 - Guidão / Direção	3
4 - Acelerador e Manetes (freio e embreagem)	3
5 - Suportes de pedaleiras, pedaleiras e pedais de câmbio e freio.	3
6 - Rodas e aros	4
7 - Transmissão secundária (coroa / corrente / pinhão)	4
8 - Escapamento	4
9 - Pneus	4
10 - Suspensão traseira	5
11 - Suspensão dianteira	5
12 - Instrumentos de carburação/injeção de combustível	5
13 - Combustível	5
14 - Freios	5
15 - Carenagens	5
16 - Chassis	6
17 - Tanque e linhas de gasolina	7
18 - Pesos mínimos	7
19 - Motor	7
20 - Instrumentos	7
21 - Radiadores de água e de óleo	7
22 - Itens que podem ser substituídos ou alterados	7
23 - Itens que podem ser removidos	8
24 - Itens de remoção obrigatória	8
25 - Itens proibidos	8

Campeonato Brasileiro de Motovelocidade

Todas as motocicletas admitidas no Campeonato Brasileiro de Motovelocidade devem preencher os requisitos deste regulamento.

Este Regulamento Técnico esclarece os limites, alterações e modificações comuns a todas as categorias.

Nos casos em que haja conflito entre este conjunto de normas gerais e as normas específicas de cada categoria, prevalece o regulamento específico da categoria.

Todas as motocicletas aceitas no Campeonato Brasileiro devem ter a motorização original do fabricante e ser comercializadas para uso urbano por representantes da referida marca com rede de assistência técnica no território nacional.

Cabe às equipes certificar-se de que as motocicletas estejam em condições mecânicas satisfatórias para serem submetidas aos testes de dinamômetro a serem efetuados pela CBM quando de qualquer das vitórias a serem realizadas no decorrer das etapas, estando a CBM isenta de toda e qualquer responsabilidade quanto a eventual dano sofrido pelas motocicletas.

ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS GERAIS.

1. Numerais:

As cores empregadas nos numerais e nos seus planos de fundo são livres e devem ser contrastantes, cabendo a aprovação do grau de contraste e da legibilidade dos números ao Comissário Técnico. As dimensões e estilo dos numerais devem seguir o padrão descrito a seguir:

Dimensões mínimas do numeral dianteiro	
Altura mínima	160 mm
Largura mínima	80 mm
Largura mínima de traço	28 mm
Espaço mínimo entre numerais	15 mm
Espaço mínimo entre numerais e fundo	15 mm

Dimensões mínimas dos numerais traseiros ou laterais	
Altura mínima	120 mm
Largura mínima	60 mm
Largura mínima de traço	25 mm
Espaço mínimo entre numerais	10 mm
Espaço mínimo entre numerais e fundo	10 mm

- a) Para efeito de identificação, as motocicletas, tanto nos treinos oficiais como nas provas, deverão possuir o numeral de identificação em três espaços distintos: um na dianteira e um em cada lateral (direita e esquerda). O número dianteiro, se não colocado no centro, deverá ser colocado voltado para o lado da torre de cronometragem.
- b) Como alternativa aos dois números traseiros, pode ser usado um único número na traseira, com sua parte superior voltada para o piloto, visível de um plano superior à motocicleta, e sendo as suas dimensões mínimas as mesmas do número dianteiro
- c) A numeração e de escolha do piloto e no caso de dois pilotos optarem pelo mesmo número terá prioridade ao número o piloto melhor colocado no ranking da CBM.

2. Sistema elétrico:

- a) É permitido o uso de fiação elétrica não original simplificada que atenda às exigências deste regulamento com segurança, sendo a sua aprovação a critério da CBM.
- b) Os piscas, buzina, farol completo, suporte do farol, lanterna traseira e suporte, comando de luzes direito e esquerdo, interruptores de freio dianteiro e freio traseiro devem ser retirados.
- c) A chave geral de ignição original pode ser substituída por outra de outro tipo desde que desempenhe as funções da original.
- d) O interruptor do corta motor é obrigatório e deve estar instalado no guidão, no lado interno da manopla direita ou esquerda, podendo ser acionado sem que as mãos deixem as manoplas.
- e) Ligações elétricas dentro dos Box tais como: extensões para cobertor de pneus, fiações elétricas para lâmpadas, compressores e todos os outros equipamentos elétricos, devem ser com fios tipo PP anti chamas.

3. Guidão / Direção:

- a) O guidão é de livre escolha, sujeito à aprovação pelo Comissário técnico, e seu comprimento mínimo deverá ser de 450 mm entre suas duas extremidades que devem terminar em formato arredondado de alumínio, nylon ou teflon, fixadas às extremidades do guidão **conforme diagrama 01**, ou cobertos com borracha pelas manoplas.
- b) É permitido alterar os ressaltos dos batentes da direção na mesa inferior e no chassi, sendo estes os limitadores exclusivos do ângulo de abertura da direção além de limitarem a aproximação das manoplas com as laterais do tanque de gasolina e do chassi, em ambos os lados em, no mínimo, 30 mm **conforme diagrama 03**.
- c) A direção deve ter um curso mínimo total de 30° (15° para cada lado) **conforme diagrama 03**,
- d) As mesas superior e inferior da direção permanecem conforme as originais sem qualquer modificação além da remoção de suportes de acessórios. A única exceção são as motos que originalmente não permitem a regulagem da altura da suspensão dianteira, que neste caso poderão ter apenas a mesa superior modificada (exemplo CG 125 2009).
- e) Não são permitidos soldas e desempenos ou qualquer outro tipo de conserto ou recuperação do guidão.
- f) É permitido o uso de amortecedor de direção, e seu corpo ou extremidades não poderão despontar para o lado externo da carenagem.

4. Acelerador e Manetes (freio e embreagem):

- a) As manetes (embreagem e freio) são de livre escolha, devendo suas extremidades terminar em forma de esfera com 16 mm de diâmetro podendo as referidas esferas ser achatadas, sendo suas extremidades mantidas com formato arredondado e com espessura mínima de 14 mm. As referidas extremidades arredondadas devem ser parte integral das manetes.
- b) As manetes, em hipótese alguma, podem tocar qualquer parte da carenagem, em qualquer que seja a posição do guidão.
- c) Não é permitido o uso de manetes quebradas, serradas, empenadas ou emendadas.
- d) É permitido o uso de acelerador do tipo punho rápido.
- e) É obrigatório que o punho do acelerador tenha o seu retorno livre.

5. Suportes de pedaleiras, pedaleiras e pedais de câmbio e freio:

- a) Os suportes, assim como as pedaleiras, podem ser substituídos ou reposicionados.
- b) As pedaleiras devem ter um comprimento mínimo de 70 mm e máximo de 90 mm, **conforme diagrama 01**.
- c) A hastes acionadoras do câmbio e freio traseiro podem ser modificados e/ou substituídas.
- d) As pedaleiras do tipo dobrável deverão ter incorporado dispositivo de retorno automático (mola) à posição horizontal e as pedaleiras fixas devem possuir as extremidades em formato semi-esférico em alumínio, nylon ou teflon firmemente fixadas em suas extremidades.
- e) As pedaleiras do tipo fixo (sem dispositivo de dobra) devem possuir as extremidades em formato esférico com um diâmetro mínimo de 16 mm.

6. Rodas e aros:

- a) Não é permitido retirar ou anular o sistema de coxins do conjunto do flange (suporte da coroa) da transmissão da roda traseira devendo ser mantido original conforme homologado pelo referido

fabricante.

- b) As porcas dos eixos das rodas dianteira e traseira terão de estar travadas por meio de contrapinos ou pelo uso de porcas autotravantes.
- c) Os pesos de balanceamento das rodas são livres e, quando presentes, devem estar devidamente fixados.
- d) As rodas e aros devem ser mantidos com as medidas originais da marca e modelo.

1. Transmissão secundária (coroa / corrente / pinhão):

- a) O estado e desgaste desse conjunto será avaliado e aprovado, ou não, em todas as vistorias técnicas.
- b) É proibido o uso de porcas ou parafusos de alumínio para fixação da coroa.
- c) A parte inferior da corrente de transmissão e a coroa da transmissão final devem receber um dispositivo que minimize a possibilidade de contato com partes do corpo do piloto e de terceiros ainda que acidentalmente, caso a região não seja coberta por carenagem.
- d) O referido dispositivo de proteção, cujo formato é sugerido no **diagrama 05**, é de construção livre, devendo sua eficiência ser evidente e aprovada após avaliação quando das Vistorias de segurança além de ser regida por dois critérios referente à sua construção e montagem:
 1. Deve proteger a área de risco em causa devendo possuir e garantir uma robustez eficaz e ainda ser fixada de forma definitiva e eficiente.
 2. O material usado na construção da referida proteção deverá ser nylon, plástico, alumínio ou materiais compostos como fibra de vidro ou carbono e não podem possuir arestas ou extremidades cortantes.

2. Escapamento:

- a) Os escapamentos devem ser homologados e fabricados por empresas credenciadas pela CBM.
- b) A emissão de ruído não pode ultrapassar o valor de 107 dB/A + 3 dB/A de tolerância.
- c) A extremidade da ponteira do escapamento não poderá ultrapassar a linha perpendicular tangente à banda de rodagem do pneu traseiro, **conforme diagrama 01**.
- d) A extremidade da ponteira do escapamento deve terminar em formato arredondado sem arestas **conforme diagrama 04** e os gases expelidos por ela devem ser direcionados para trás.

3. Pneus:

- a) É obrigatório o uso de pneus do fabricante da marca **PIRELLI**, escolhido pela CBM como fornecedor oficial e exclusivo do Campeonato Brasileiro de Motovelocidade.
- b) Os representantes da **PIRELLI** presentes no evento farão a instalação dos referidos pneus nos aros e darão assessoria a pilotos e equipes inscritos nas etapas do campeonato.
- c) Não é permitido fazer sulcos extras (frisos) nos pneus ou aprofundamento dos originais.
- d) Não é permitido usar pneus com sulcos com profundidade inferior a 2,5 mm antes do início das provas.
- e) Os pneus só serão fornecidos a pilotos e equipes após apresentarem o comprovante da inscrição para a referida etapa.
- f) A venda e distribuição dos pneus aos pilotos e equipes será realizada a partir do sábado antes do início dos treinos oficiais até o domingo.
- g) Haverá duas identificações exclusivas nos pneus distribuídos em cada etapa: na banda lateral direita de cada pneu **PIRELLI** adquirido, serão aplicadas, no ato da aquisição, uma identificação exclusiva constando o numeral do referido piloto adquirente e uma 2ª marcação exclusiva referente à etapa em curso.
- h) É permitido o uso de cobertores térmicos de pneus.
- i) O piloto deverá fazer o pedido dos pneus ao fornecedor oficial Pirelli por email, logo após efetuar a sua inscrição.
- j) O fornecedor oficial Pirelli só levará para a pista os pneus pré reservados, principalmente os de chuva.

10. Suspensão traseira:

- a) Os componentes internos do sistema hidráulico do amortecedor, assim como a viscosidade do óleo são de livre preparo e escolha.

- b) É permitido o uso de orifício rosqueado, na base do corpo do amortecedor, que permita o abastecimento e substituição do óleo ou nitrogênio.
- c) É permitido o uso de calços e trabalho na mola do amortecedor.
- d) É permitido o uso de acessórios que permitam o uso de cavaletes para suspender a roda traseira, desde que tenham formato arredondado e sejam fixados ao corpo da balança por parafusos embutidos no referido acessório.
- e) A balança traseira deve ser original da marca e modelo não podendo ser alterada em suas dimensões inclusive nos furos.

11. Suspensão dianteira:

- a) O aspecto externo da suspensão dianteira deverá permanecer conforme o modelo original.
- b) É permitida a preparação dos componentes internos das suspensões.
- c) Não é permitido incorporar qualquer recurso que permita limitar o curso da suspensão, que será mantida conforme homologada pelo fabricante do referido modelo.
- d) A marca, tipo e viscosidade do óleo são livres.

12. Combustível:

- a) O combustível é a gasolina ou álcool automotivo, destinado ao consumidor final, comercializada por agentes e postos de abastecimento, em todo o território nacional, conforme norma ANP 309.
- b) É proibido adicionar ou acrescentar qualquer tipo de produto ao combustível.
- c) No decorrer das etapas poderão ser recolhidas amostras de prova e contraprova de combustível para posterior análise.
- d) Poderá ser obrigatório o uso de combustível vendido pela organização da etapa.
- e) O limite de octanagem da gasolina é de 100 octanas, sem tolerância.
- f) Todos os galões de combustíveis das equipes devem ser metálicos e de capacidade máxima de 50 litros. Os galões com mais de 20 litros devem ter suporte que mantenha a torneira a 1 metro do chão e uma bandeja para retenção de possíveis vazamentos.

13. Freios:

- a) O cilindro-mestre e pinça do freio dianteiro permanecem originais, sem qualquer tipo de alteração, conforme homologado pelo fabricante do referido modelo.
- b) As pastilhas ou sapatas de freio são de livre escolha, assim como o fluido de freio.
- c) As linhas hidráulicas ou flexíveis dos freios podem ser substituídas desde que estes sejam guiados de modo a não produzirem saliências pronunciadas no seu trajeto entre a bomba hidráulica e pinça dos freios.

14. Carenagens:

- a) As carenagens devem ser homologadas e fabricadas por empresas credenciadas pela CBM.
- b) A carenagem, o pára-lama dianteiro e a rabeta são de uso obrigatório.
- c) A bolha ou pára-brisa da carenagem frontal é livre, devendo ser incolor, transparente e de material não cortante como o vidro.
- d) Não é permitido o uso de carenagens que se apresentem comprometidas visualmente com rachaduras e/ou quebras e em mau estado de conservação, incluindo sua pintura.
- e) A carenagem frontal (principal) deve ser construída em duas peças de modo que a parte inferior possa ser retirada independentemente da parte frontal. A carenagem é fixada a seus suportes, e entre si, exclusivamente por parafusos metálicos de cabeça chata ou arredondada do lado externo.
- f) A parte mais avançada da carenagem frontal não poderá ultrapassar uma linha imaginária traçada perpendicularmente ao solo e tangenciando a superfície do pneu dianteiro, **conforme diagrama 02**, e a largura máxima não poderá ser superior a 600 mm, **conforme diagrama 03**.
- g) A fim de evitar acionamento acidental das manetes de freio e embreagem em caso de toque entre motocicletas, recomenda-se que suas extremidades não fiquem para fora da carenagem.
- h) A largura máxima da rabeta não poderá exceder 450 mm, **conforme diagrama 03**.
- i) Nenhum ponto da rabeta poderá ser mais elevado do que 150 mm em relação ao assento, **conforme diagrama 02**.
- j) A parte inferior da carenagem central ou quilha deverá ser construída em uma única peça e em forma de reservatório, de modo a poder reter, em caso de quebra de motor, a soma da capacidade de óleo e

água do motor. As bordas do anteparo traseiro e dianteiro do compartimento de contenção de fluidos devem ter no mínimo 80mm de altura e a parede do anteparo traseiro deve ter um ângulo fechado com mais de 90° **conforme diagrama 06.**

- k) A parte inferior ou quilha da carenagem deve ter incorporados dois (2) furos cegos de no máximo 25 mm de diâmetro. Tais furos deverão ser mantidos fechados, em condições de tempo seco, só podendo ser abertos, em caso de competição sob chuva, após autorização prévia do Diretor de Prova.
- l) É permitido o uso de pára-lama traseiro, desde que sua fixação ao garfo da suspensão traseira seja considerada segura pelo Comissário Técnico.
- m) Todas as bordas expostas da carenagem e bolha devem ser arredondadas com um raio de, no mínimo, 4 mm.
- n) É permitido o uso de acessórios instalados nas laterais da motocicleta, para proteção, do tipo *slider* desde que não sejam de material metálico, tenham formato cilíndrico com a borda externa arredondada (sem arestas) e tenham no máximo 40 mm de comprimento externo (para fora da carenagem) **conforme diagrama 01.** A fixação desses acessórios ao chassi e fixados com parafusos embutidos no próprio acessório.
- o) A distância livre da parte inferior da quilha da carenagem ao solo deve ser de no mínimo 100 mm sem o peso do piloto, **conforme diagrama 02.**
- p) A pintura e os grafismos das carenagens devem reservar um espaço de 600 cm² de cada lado para os patrocinadores do Novo Campeonato Brasileiro de Motovelocidade.

15. Chassis:

- a) O chassi na sua totalidade permanece original, conforme homologado pelo fabricante do referido modelo, sem qualquer alteração em sua geometria e dimensões, sendo permitido retirar(cortar e limar) suportes de acessórios não utilizados em pista, desde que não prejudique a estrutura do chassi.
- b) Todo chassi deverá ser documentado com o CERTIFICADO de REGISTRO e LICENCIAMENTO de VEICULO, ou com a nota fiscal da motocicleta, emitida por concessionário, com a numeração original completa do fabricante aparente e legível ou, em caso de motocicletas compradas em leilões será obrigatório à apresentação da NOTA FISCAL de compra do referido Leiloeiro, com uma CARTA de LIBERAÇÃO do VEICULO CARIMBADA pelo DETRAN onde o referido chassi foi comprado e no mínimo com os quatro (04) últimos números do fabricante gravados no chassi LEGÍVEIS. Em caso de substituição do chassi, o piloto ou equipe se obriga a apresentar à vistoria técnica da CBM a referida motocicleta completamente montada acompanhada da Nota Fiscal de compra do chassi, procedente de uma revenda autorizada da referida marca, em território Nacional.

16. Tanque e linhas de gasolina:

- a) O tanque de gasolina poderá ser substituído por similar ao original e de fabricação nacional. Esta substituição depende de aprovação na vistoria de segurança.
- b) As abas de acabamento esquerda e direita do tanque de gasolina fixadas, originalmente, no tanque, podem ser retiradas.
- c) As mangueiras de ventilação do tanque são mantidas e direcionadas para o fundo da carenagem inferior, na área de retenção de fluidos do motor.
- d) É permitido usar e/ou acrescentar filtros de gasolina ao sistema de alimentação do motor.
- e) Dispositivos do tipo engate rápido podem ser usados nas linhas de alimentação e retorno do sistema.

17. Pesos mínimos:

- a) Os pesos mínimos das diferentes motocicletas são listados nas normas técnicas específicas de cada categoria.
- b) Os pesos mínimos das motocicletas são determinados em kg.
- c) O peso total da motocicleta incluindo combustível, água do radiador e lubrificantes, em hipótese alguma e a qualquer momento (treinos e corrida) não deverá ser inferior ao mínimo descrito na planilha de sua categoria, com zero por cento de tolerância.
- d) É permitido acrescentar lastro às motocicletas, caso estas estejam abaixo do peso mínimo para a categoria. O lastro deverá ser metálico e fixado ao chassi da motocicleta por meio de parafusos.

- e) Os limites de pesos por categoria poderão ser revistos, durante o campeonato, inclusive ser diferenciados para cada modelo, a critério da CBM.
- f) As motocicletas serão pesadas na condição em que ingressarem na área de Box. No procedimento de pesagem, as motocicletas escolhidas serão pesadas na exata condição em que terminarem a corrida ou treino, sem acrescentar ou adicionar qualquer tipo de fluido ou artefato às referidas motocicletas.

18. Motor:

- a) A capacidade cúbica do motor não poderá exceder o limite homologado para a categoria.
- b) A potência medida no dinamômetro oficial da CBM, quando das vistorias após treinos e provas, não poderá exceder o limite homologado para a categoria.
- c) Os limites de potência por categoria poderão ser revistos, durante o campeonato, inclusive ser diferenciados para cada modelo, a critério da CBM.
- d) Bujões, tampas de abastecimento de óleos, filtros de óleo externos assim como todos os parafusos de fixação dos circuitos externos de lubrificação e arrefecimento deverão estar travados e lacrados.

19. Instrumentos:

- a) O uso do conta-giros em bom funcionamento é obrigatório, sendo a marca e tipo do referido instrumento livres, assim como o uso de instrumentos de monitoramento do sistema elétrico e/ou mecânico.
- b) O painel de instrumentos é livre.

20. Radiadores de água e de óleo:

- a) Não é permitido substituir, modificar, reposicionar ou adicionar radiadores de óleo. O radiador de água pode ser aumentado ou adicionado radiador de água auxiliar, a instalação deve ser aprovada na vistoria.
- b) As mangueiras do sistema de refrigeração do motor (água) podem ser substituídas por outras similares se específicas para esse fim e suas extremidades fixadas por abraçadeiras metálicas.
- c) O ventilador do radiador de água pode ser retirado assim como a tela de proteção, sensor de temperatura, interruptor térmico de acionamento do ventilador e a válvula termostática inerente ao sistema de refrigeração.
- d) O reservatório expensor do sistema de refrigeração não poderá ser eliminado, porém poderá ser reposicionado ou substituído por similar desde que sua capacidade interna seja igual ou maior que o referido reservatório original. O tubo de respiro do reservatório expensor deve terminar na quilha da carenagem inferior, área destinada à contenção de vazamentos de fluidos do motor.
- e) Não é permitido o uso de qualquer solução ou aditivo no sistema de refrigeração, que usará exclusivamente água (H²O).
- f) A seu critério e por escrito, o Diretor de prova pode autorizar o uso de uma mistura de álcool etílico à água.

21. Itens que podem ser substituídos ou alterados

- a) Instrumentos, e seus respectivos cabos e fiações.
- b) Punho de acelerador.
- c) Chave geral original da ignição
- d) Qualquer marca e tipo de lubrificante para motor, freio e suspensão.
- e) Qualquer marca e tipo de vela de ignição.
- f) Os pesos de balanceamento das rodas podem ser descartados, substituídos ou adicionados.

22. Itens que podem ser removidos

- a) Equipamentos elétricos e mecânicos, e seus respectivos cabos e fiações que não sejam de uso obrigatório.
- b) Ventilador do radiador e peças correlatas, protetor de corrente de transmissão (se não for integrada ao pára-lama traseiro), interruptores de freio e embreagem, termostato do radiador e peças correlatas.

23. Itens de remoção obrigatória

- a) Suportes de capacetes e fixadores de bagagem e espelhos retrovisores.

- b) Placa da licença e suporte, estojo de ferramentas.
- c) Suportes e pedaleiras do garupa, cavalete central e lateral.
- d) Alças de segurança do garupa.
- e) Farol, lanterna traseira, piscas, velocímetro e peças correlatas.

24. Itens proibidos

- a. Não é permitido o uso de titânio em peças e ou componentes do chassi, guidão, eixo da balança da suspensão traseira eixo das rodas ou que não sejam homologadas pelo fabricante das referidas marcas e modelo.
- b. Não é permitido o uso de alumínio ou suas ligas para os eixos das rodas, eixo da balança.
- c. Não é permitido o uso de qualquer peça ou proteção que contenha amianto.
- d. Não é permitido o uso de qualquer lubrificante, combustível, fluido, solução ou aditivo que contenha metanol.

Comissão de Motovelocidade e Supermoto

3. Campeonato Brasileiro de Motovelocidade 2010

Categoria 125 cc 4 t

Normas Técnicas Específicas

Motocicletas desta categoria, embora não sejam originalmente homologadas e comercializadas com carenagem integral, só poderão participar deste campeonato se equipadas com este item aerodinâmico conforme previsto e descrito neste regulamento.

Motos produzidas por empresas com rede de concessionárias no Brasil, aprovadas pela CBM.

Limite de potência	Limite de cilindrada	Peso mínimo
14,0 hp	129 cc	90 kg

4. Pneus:

5. Cada concorrente (piloto) poderá usar no máximo, dois pares (2 dianteiros e 2 traseiros) de pneus da marca **PIRELLI**. Fornecidos pelo fabricante em cada etapa;

2. Freios:

d) É permitido o intercâmbio de peças de um mesmo fabricante a fim de equipar com sistemas de freio a disco as motocicletas originalmente equipadas com freio dianteiro a tambor.

3. Motor:

e) A preparação do motor é livre.

f) Carburador livre.

g) É permitido efetuar mudanças no motor a fim de reduzir a cilindrada original da moto, visando seu enquadramento na capacidade cúbica máxima permitida.

4. Rodas e aros:

a) As rodas e aros são livres, desde que mantenham as medidas originais do fabricante e modelo da motocicleta.

Comissão de Motovelocidade e Supermoto

4. Campeonato Brasileiro de Motovelocidade 2010

Categoria 250 cc 4 t

Normas Técnicas Específicas

Motocicletas desta categoria, embora não sejam originalmente homologadas e comercializadas com carenagem integral, só poderão participar deste campeonato se equipadas com este item aerodinâmico conforme previsto e descrito neste regulamento.

Motos produzidas por empresas com rede de concessionárias no Brasil, aprovadas pela CBM.

Limite de potência	Limite de cilindrada	Peso mínimo
30,0 hp	256 cc	120 kg

Categoria 250 - Modelos aprovados	
Fabricante	Modelo
Honda	Twister 250
Kasinski	Comet 250
Kasinski	GTR 250
Kawasaki	Ninja 250
Shineray	SY 200 III
Shineray	SY 200.5
Yamaha	Fazer 250

6. Pneus:

7. Cada concorrente (piloto) poderá usar no máximo, dois pares (2 dianteiros e 2 traseiros) de pneus da marca **PIRELLI**. Fornecidos pelo fabricante em cada etapa;

5. Freios:

e) É permitido o intercâmbio de peças de um mesmo fabricante a fim de equipar com sistemas de freio a disco as motocicletas originalmente equipadas com freio dianteiro a tambor.

6. Motor:

h) A preparação do motor é livre.

i) Carburador / injeção livre.

j) O CDI / centralina original poderá ser substituído por CDI / centralina homologado pela CBM.

Comissão de Motovelocidade e Supermoto

5. Campeonato Brasileiro de Motovelocidade 2010

Categoria 600 Sport

Normas Técnicas Específicas

Motocicletas desta categoria, ainda que não sejam originalmente comercializadas com carenagem integral, só poderão participar deste campeonato se equipadas com este item aerodinâmico homologado pela CBM conforme previsto e descrito neste regulamento.

Motos produzidas por empresas com rede de concessionárias no Brasil, equipadas com sistema de injeção de combustível, aprovadas pela CBM.

Limite de potência	Limite de cilindrada	Peso mínimo
95,0 hp	Conforme modelo	160 kg

ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS.

Categoria 600 Sport – Modelos aprovados	
Fabricante	Modelo
Ducati	Monter 695 – cilindrada máxima 720cc
Honda	CB 600 Hornet – cilindrada máxima 620cc
Kasinski	Comet 650 R – cilindrada máxima 675cc
Suzuki	Bandit 650 – cilindrada máxima 675cc
Triumph	Street Triple 675 – cilindrada máxima 700cc
Yamaha	FZ 6 – cilindrada máxima 620cc
Kawasaki	Z 750 – cilindrada máxima 760cc

1. Pneus:

- a) Serão usados pneus do fabricante da marca **PIRELLI**, fornecedor oficial e exclusivo de pneus para todas as categorias do Campeonato Brasileiro de Motovelocidade;
- b) Cada concorrente (piloto) poderá usar no máximo, dois pares (2 dianteiros e 2 traseiros) de pneus da marca **PIRELLI**. Fornecidos pelo fabricante em cada etapa;
- c) Pneus de chuva serão da marca **PIRELLI** e cada concorrente poderá adquirir até 2 pares por evento e podem ser adquiridos em qualquer etapa do Campeonato ainda que não usados nessa etapa.
- d) Pneus de chuva só poderão ser usados durante os treinos e corrida após o Diretor de Prova declarar condição de chuva.

7. Motor:

- k) A preparação do motor é livre.
- l) Sistema de Injeção ou carburação são livres.
- m) A centralina original poderá ser substituído por centralina homologado pela CBM.

3. Rodas

- b) As rodas deverão ser originais ou substituídas por rodas homologadas pela CBM.

6. Campeonato Brasileiro de Motovelocidade 2010

Categoria Superbike (SBK)

Normas Técnicas Específicas

Índice

Artigo nº	página
1 - Titânio	3
2 - Telemetria	3
3 - Pesos mínimos das motocicletas	3
4 - Reservatório suplementar	3
5 - Chassis	3
6 - Suspensão dianteira	3
7 - Amortecedor traseiro	3
8 - Freios	3
9 - Pneus	4
10 - Carenagens, rabeta e pára-lama.	4
11 - Tanque de gasolina	4
12 - Caixa e filtro de ar	4
13 - Sistemas de injeção de gasolina	4
14 - Motor	5
15 - Coroas de comando	5
16 - Bomba de óleo e dutos de óleo	5
17 - Câster e tampas do motor	5
18 - Transmissão final e câmbio	5
19 Embreagem	5
20 Ignição	5
21 Radiadores suplementares	5
22 Rodas	5

Os modelos das motocicletas permitidas a participarem do Campeonato Brasileiro de Motovelocidade na categoria Superbike (SBK) são os constantes da lista abaixo:

CATEGORIAS SUPERBIKE – MODELOS APROVADOS

Aprilia	RSV 1000 RR
Aprilia	RS-V4
Bimota	Tesi 3D
Bimota	DB5
Bimota	DB5S
Bimota	DB6
Bimota	DB6R
Bimota	DB7
BMW	S 1000 RR
Ducati	749 R
Ducati	999 S
Ducati	1098 S
Ducati	1098 R
Ducati	1198 R
Honda	CBR 600 RR
Honda	CBR 1000 RR
Kawazaki	ZX 6
Kawazaki	ZX 10 R
KTM	1090 RC8
KTM	1091 RC8 R
MV Agusta	F4 1000S
MV Agusta	F4 1000 R312
Suzuki	GSX 600 R
Suzuki	GSX R 750
Suzuki	GSX R 1000
Triumph	Daytona 675
Triumph	Daytona 955
Yamaha	YZF R6
Yamaha	YZF R1
Yamaha	YZF R1 SP

A aparência da motocicleta pronta para competição deve ser o mais fiel e aproximado possível das marcas e modelos originais disponíveis e comercializados ao público.

Todas as motocicletas aceitas nesta categoria devem ter motorização 4 T, apropriadas para uso urbano e comercializadas com representante e assistência técnica no Brasil.

Nº de cilindros	Cilindrada	Peso mínimo	Motorização
2 cilindros	1200 cc	168 kg	4 Tempos
2 e 3 cilindros	De 650 cc a 1000 cc	162 kg	4 Tempos
4 cilindros	De 600 cc a 1000 cc	162 kg	4 Tempos

Na categoria **Superbike (SBK)** a potência máxima será de **165 hp**.

Todos os itens não mencionados e não descritos neste regulamento terão de ser mantidos originais conforme produzidos e homologados pelos respectivos fabricantes das motocicletas, sem qualquer tipo de alteração, modificação ou substituição.

1. Titânio

- a) Não é permitido o uso de titânio em peças e/ou componentes do chassi, guidão, eixo da balança da suspensão traseira e eixos das rodas ou que não estejam homologadas pelo fabricante das referidas marcas e modelos.
- b) Não é permitido o uso de alumínio ou suas ligas para os eixos das rodas, eixo da balança, porém, o uso de titânio é permitido em porcas e parafusos.

2. Telemetria

- a) Informações poderão ser transmitidas por qualquer via da equipe para a motocicleta ou da motocicleta para a equipe.
- b) Dispositivos de transmissão de dados e/ou imagem a partir da motocicleta podem ser usados pela organização do evento.
- c) Dispositivos do tipo LAP TIMING não podem, em hipótese alguma, ter seus resultados confrontados com resultados dos equipamentos oficiais ou causar qualquer tipo de interferência na transmissão de dados dos equipamentos da organização do evento.
- d) São permitidos dispositivos de captação e registro de dados dinâmicos da motocicleta (comportamento de suspensões, motor, dados de GPS) para posterior leitura, nos boxes.
- e) Todas as motos da equipe deverão possuir transponder de cronometragem personal AMB Tranx 260 inclusive as motos reservas.

3. Pesos mínimos das Motocicletas

- a) Os pesos mínimos das motocicletas são determinados em Kg.
- b) O peso mínimo permitido para cada marca de motocicleta é demonstrado na planilha exibida acima, neste Regulamento Técnico.
- c) O peso total da motocicleta (incluindo o tanque de gasolina), em hipótese alguma e a qualquer momento no decorrer da(s) etapa(s) do Campeonato Brasileiro de Motovelocidade deve ser inferior ao mínimo descrito naquela planilha, com 0% de tolerância.
- d) No procedimento de pesagem, quando da Vistoria Técnica ao final da corrida ou treino, as motocicletas escolhidas serão pesadas na exata condição em que terminarem a corrida ou treino sem acrescentar ou adicionar qualquer tipo de fluido ou artefato às referidas motocicletas.

4. Reservatório suplementar

- a) É obrigatório o uso de um reservatório suplementar ao sistema de respiro do tanque de gasolina, que deverá ser fixado em local de fácil acesso para inspeção, com capacidade mínima de 250 cc.
- b) O sistema de recuperação de gases do motor das motocicletas originalmente equipadas e homologadas com este sistema pode ser desativado e/ou suprimido.

5. Chassis

- a) É permitido alterar ou substituir a parte traseira removível do chassis por peça que utilize os mesmos pontos de fixação e mantenha a estética original da moto.
- b) As partes expostas do chassis podem ser protegidas com acessórios fabricados em materiais compostos desde que estes reproduzam o formato original da referida parte coberta e estejam fixados com segurança.

6. Suspensão dianteira

- a) O conjunto de garfos da suspensão dianteira é livre.

7. Amortecedor traseiro

- a) O conjunto do amortecedor traseiro (amortecedor e mola) é livre, mantendo-se os pontos de fixação do conjunto do amortecedor assim como tirantes e linques originais conforme homologado pelos fabricantes do referido modelo.

8. Freios

- a) Os discos de freios podem ser substituídos por outros não originais da marca e modelo da motocicleta, porém, o diâmetro permanece o mesmo dos originais substituídos e devem ser de material ferroso.

- b) É permitido substituir a bomba do freio dianteiro por outra similar.
- c) Não é permitido o uso de sistemas hidráulicos em que uma das pinças de freio seja alimentada por outra. As pinças deverão ser alimentadas por linhas hidráulicas independentes de uma das duas (02) formas a seguir:
 - 1 Duas linhas independentes diretas da bomba do freio para cada uma das pinças.
 - 2 Uma linha única de saída da bomba do freio com uma bifurcação fixada à mesa inferior da direção com duas saídas independentes e diretas para cada uma das pinças de freio.
- e) Os pinos de fixação das pastilhas de freio no corpo da pinças podem ser modificados.

9. Pneus

- a) Cada concorrente (piloto) poderá usar no máximo, quatro pares de pneus da marca PIRELLI do tipo DOT, por evento (etapa).
- b) Pneus de chuva serão da marca PIRELLI, cada concorrente poderá adquirir até quatro pares por evento, podem ser adquiridos na primeira etapa do Campeonato ainda que não usados nessa etapa.
- c) Pneus de chuva só poderão ser usados durante os treinos e corrida após o Diretor de Prova declarar condição de chuva.

10. Carenagem, rabeta e pára-lamas.

- a) Carenagem, pára-lama dianteiro e traseiro, se homologado, e rabeta (assento) são obrigatórios, porém podem ser substituídos desde que mantenham a aparência e dimensões idênticas à original (réplica) do referido modelo conforme produzido e homologado por cada fabricante.
- b) É permitido que, na reprodução da réplica da rabeta, o assento destinado ao passageiro (garupa) seja eliminado, porém, a aparência dessa carenagem deve ser similar à original homologada pelo referido fabricante.
- q) A bolha ou pára-brisa da carenagem frontal pode ser substituída, devendo ser incolor, transparente e de material não cortante como o vidro.
- c) As motos aprovadas para competição e que não disponham de carenagem inferior deverão ter esse item providenciado, em conformidade com as normas técnicas de âmbito geral deste Regulamento.

11. Tanque de gasolina:

- a) A tampa do tanque de gasolina pode ser substituída por outra que garanta, com segurança, a estanqueidade.
- b) Válvulas do tipo sem retorno (*one way*) podem ser intercaladas nas mangueiras de ventilação.
- c) Não é permitido uso de respiros no tanque que não os originais homologados pelo fabricante.

13. Caixa do filtro de ar

- a) Os dutos de pressurização das tomadas de ar dianteiras que correm entre a tomada de ar frontal e a caixa do filtro de ar serão mantidos os originais, porém, as câmaras de ressonância podem ser retiradas e seus furos de conexão anulados (tampados).

14. Sistemas de injeção de gasolina

- a) Os funis ou coletores de admissão de ar devem permanecer os originais sem qualquer modificação conforme homologados por cada um dos referidos fabricantes.
- b) A bomba de gasolina e o regulador de pressão permanecem originais conforme homologados por cada um dos referidos fabricantes.
- c) É permitido substituir a centralina original homologada pelo fabricante por outra similar ou modificar o chip de programação da injeção (EPROM).
- d) É permitido o uso do FLASH RAM para modificar o mapeamento base do sistema de injeção de gasolina.
- e) É permitido adicionar equipamento eletrônico de controle de mistura combustível.

14. Motor

- n) A preparação do motor é livre.

15. Coroas de comando (distribuição)

- a) É permitido alterar o posicionamento e fixação das coroas ou engrenagens de distribuição originais de modo a permitir novo enquadramento das válvulas.

16. Bomba de óleo e dutos de óleo

- a) Somente os dutos de óleo flexíveis externos são permitidos substituir. Os dutos de óleo que tenham pressão positiva, se substituídos devem ser do tipo reforçado com arame de aço trançado e com terminais do tipo rosqueados.

17. Carter e tampas do motor

- a) Tampas do motor expostas podem ser substituídas por outras feitas especificamente para competição desde que apresentem resistência a impactos e abrasão maior do que as tampas originais do modelo, Tal resistência é geralmente declarada pelo fabricante e as referidas tampas deverão ser vistoriadas e aprovadas pelo Comissário Técnico.
- b) Tampas do motor expostas podem ser protegidas por capas protetoras que reproduzam o formato original da parte coberta, A fixação das referidas proteções será feita no mínimo em dois pontos por parafusos travados com arame.
- c) Bujões, tampas de abastecimento de óleos, filtros de óleo externos assim como todos os parafusos de fixação dos circuitos externos de lubrificação e arrefecimento deverão estar travados.

18. Transmissão final e câmbio

- a) É permitido o uso de equipamentos tais como **Quick shift** e ou outros para facilitar a troca de marchas.
- b) O conjunto da transmissão final (corrente coroa e pinhão) é livre.

19. Embreagem

- a) As molas, discos e separadores da embreagem são livres.
- b) Não é permitida a substituição do sistema de acionamento original da embreagem, inclusive mudando-se de acionamento por cabo para hidráulico ou vice-versa.

20. Ignição

- a) O sistema de ignição podem ser substituídas.

21. Radiadores

- a) É permitido o uso de radiadores com dimensões maiores e suplementares de água desde que sua fixação e posicionamento sejam satisfatórios ao Comissário Técnico, que deverá ser informado da adição quando da primeira vistoria técnica à qual a motocicleta for submetida.

22. Rodas

- c) As rodas são livres, desde que mantenham as medidas originais do fabricante e modelo da motocicleta.

Comissão de Motovelocidade e Supermoto

7. Campeonato Brasileiro de Motovelocidade 2010

Categoria Superbike Light (SBKL)

Normas Técnicas Específicas

Índice

Artigo nº	página
1 - Titânio	3
2 - Telemetria	3
3 - Pesos mínimos das motocicletas	3
4 - Reservatório suplementar	3
5 - Chassis	3
6 - Suspensão dianteira	3
7 - Amortecedor traseiro	3
8 - Freios	3
9 - Pneus	4
10 - Carenagens, rabeta e pára-lama.	4
11 - Tanque de gasolina	4
12 - Caixa e filtro de ar	4
13 - Sistemas de injeção de gasolina	4
14 - Motor	5
15 - Coroas de comando	5
16 - Bomba de óleo e dutos de óleo	5
17 - Cáster e tampas do motor	5
18 - Transmissão final e câmbio	5
19 Embreagem	5
20 Ignição	5
21 Radiadores suplementares	5
22 Rodas	5

Os modelos das motocicletas permitidas a participarem do Campeonato Brasileiro de Motovelocidade na categoria Superbike light (SBKL) são os constantes da lista abaixo:

CATEGORIAS SUPERBIKE LIGHT – MODELOS APROVADOS

Aprilia	RSV 1000 RR
Aprilia	RS-V4
Bimota	Tesi 3D
Bimota	DB5
Bimota	DB5S
Bimota	DB6
Bimota	DB6R
Bimota	DB7
BMW	S 1000 RR
Ducati	749 R
Ducati	999 S
Ducati	1098 S
Ducati	1098 R
Ducati	1198 R
Honda	CBR 600 RR
Honda	CBR 1000 RR
Kawazaki	ZX 6
Kawazaki	ZX 10 R
KTM	1090 RC8
KTM	1091 RC8 R
MV Agusta	F4 1000S
MV Agusta	F4 1000 R312
Suzuki	GSX 600 R
Suzuki	GSX R 750
Suzuki	GSX R 1000
Suzuki	TL 1000
Triumph	Daytona 675
Triumph	Daytona 955
Yamaha	YZF R6
Yamaha	YZF R1
Yamaha	YZF R1 SP

A aparência da motocicleta pronta para competição deve ser o mais fiel e aproximado possível das marcas e modelos originais disponíveis e comercializados ao público.

Todas as motocicletas aceitas nesta categoria devem ter motorização 4 T, apropriadas para uso urbano e comercializadas com representante e assistência técnica no Brasil.

Nº de cilindros	Cilindrada	Peso mínimo	Motorização
2 cilindros	1200 cc	168 kg	4 Tempos
2 e 3 cilindros	De 650 cc a 1000 cc	162 kg	4 Tempos
4 cilindros	De 600 cc a 1000 cc	162 kg	4 Tempos

Na categoria **Superbike Light (SBKL)** a potencia máxima será de **155 hp**.

Todos os itens não mencionados e não descritos neste regulamento terão de ser mantidos originais conforme produzidos e homologados pelos respectivos fabricantes das motocicletas, sem qualquer tipo de alteração, modificação ou substituição.

1. Titânio

- a) Não é permitida a substituição de componentes originais da motocicleta por outros feitos com titânio, exceto escapamento completo.

2. Telemetria

- f) Informações não poderão ser transmitidas por qualquer via da equipe para a motocicleta ou da motocicleta para a equipe.
- g) Dispositivos de transmissão de dados e/ou imagem a partir da motocicleta podem ser usados somente pela organização do evento.
- h) Dispositivos do tipo LAP TIMING não podem, em hipótese alguma, ter seus resultados confrontados com resultados dos equipamentos oficiais ou causar qualquer tipo de interferência na transmissão de dados dos equipamentos da organização do evento.
- i) Dispositivos de captação e registro de dados dinâmicos da motocicleta (comportamento de suspensões, motor, dados de GPS) para posterior leitura, nos boxes, não são permitidos.

7. Pesos mínimos das Motocicletas

- a) Os pesos mínimos das motocicletas são determinados em Kg.
- b) O peso mínimo permitido para cada marca de motocicleta é demonstrado na planilha exibida acima, neste Regulamento Técnico.
- c) O peso total da motocicleta (incluindo o tanque de gasolina), em hipótese alguma e a qualquer momento no decorrer da(s) etapa(s) do Campeonato Brasileiro de Motovelocidade deve ser inferior ao mínimo descrito naquela planilha, com 0% de tolerância.
- d) No procedimento de pesagem, quando da Vistoria Técnica ao final da corrida ou treino, as motocicletas escolhidas serão pesadas na exata condição em que terminarem a corrida ou treino sem acrescentar ou adicionar qualquer tipo de fluido ou artefato às referidas motocicletas.

8. Reservatório suplementar

- c) É obrigatório o uso de um reservatório suplementar ao sistema de respiro do tanque de gasolina, que deverá ser fixado em local de fácil acesso para inspeção, com capacidade mínima de 250 cc.
- d) O sistema de recuperação de gases do motor das motocicletas originalmente equipadas e homologadas com este sistema pode ser desativado e/ou suprimido.

9. Chassis

- a) É permitido alterar ou substituir a parte traseira removível do chassis por peça que utilize os mesmos pontos de fixação e mantenha a estética original da moto.
- b) As partes expostas do chassis podem ser protegidas com acessórios fabricados em materiais compostos desde que estes reproduzam o formato original da referida parte coberta e estejam fixados com segurança.

10. Suspensão dianteira

- b) É permitido substituir ou modificar as porcas (tampas) dos amortecedores dianteiros.
- c) É permitido substituir ou modificar as molas dos amortecedores dianteiros.
- d) É permitido substituir os componentes hidráulicos internos da suspensão, porém não é permitido adicionar qualquer tipo de equipamento suplementar pneumático e/ou hidráulico externo que possa interferir no funcionamento e/ou desempenho dos amortecedores dianteiros.

10. Amortecedor traseiro

- b) O conjunto do amortecedor traseiro (amortecedor e mola) é livre, mantendo-se os pontos de fixação do conjunto do amortecedor assim como tirantes e linques originais conforme homologado pelos fabricantes do referido modelo.

11. Freios

- d) Os discos de freios podem ser substituídos por outros não originais da marca e modelo da motocicleta, porém, o diâmetro permanece o mesmo dos originais substituídos e devem ser de material ferroso.

- e) É permitido substituir a bomba do freio dianteiro por outra similar.
- f) Não é permitido o uso de sistemas hidráulicos em que uma das pinças de freio seja alimentada por outra. As pinças deverão ser alimentadas por linhas hidráulicas independentes de uma das duas (02) formas a seguir:
 - 3 Duas linhas independentes diretas da bomba do freio para cada uma das pinças.
 - 4 Uma linha única de saída da bomba do freio com uma bifurcação fixada à mesa inferior da direção com duas saídas independentes e diretas para cada uma das pinças de freio.
- e) Os pinos de fixação das pastilhas de freio no corpo da pinças podem ser modificados.

12. Pneus

- d) Cada concorrente (piloto) poderá usar no máximo, quatro pares de pneus da marca PIRELLI do tipo DOT, por evento (etapa).
- e) Pneus de chuva serão da marca PIRELLI, cada concorrente poderá adquirir até quatro pares por evento, podem ser adquiridos na primeira etapa do Campeonato ainda que não usados nessa etapa.
- f) Pneus de chuva só poderão ser usados durante os treinos e corrida após o Diretor de Prova declarar condição de chuva.

11. Carenagem, rabeta e pára-lamas.

- d) Carenagem, pára-lama dianteiro e traseiro, se homologado, e rabeta (assento) são obrigatórios, porém podem ser substituídos desde que mantenham a aparência e dimensões idênticas à original (réplica) do referido modelo conforme produzido e homologado por cada fabricante.
- e) É permitido que, na reprodução da réplica da rabeta, o assento destinado ao passageiro (garupa) seja eliminado, porém, a aparência dessa carenagem deve ser similar à original homologada pelo referido fabricante.
- r) A bolha ou pára-brisa da carenagem frontal pode ser substituída, devendo ser incolor, transparente e de material não cortante como o vidro.
- f) As motos aprovadas para competição e que não disponham de carenagem inferior deverão ter esse item providenciado, em conformidade com as normas técnicas de âmbito geral deste Regulamento.

12. Tanque de gasolina:

- d) A tampa do tanque de gasolina pode ser substituída por outra que garanta, com segurança, a estanqueidade.
- e) Válvulas do tipo sem retorno (*one way*) podem ser intercaladas nas mangueiras de ventilação.
- f) Não é permitido uso de respiros no tanque que não os originais homologados pelo fabricante.

15. Caixa do filtro de ar

- a) Os dutos de pressurização das tomadas de ar dianteiras que correm entre a tomada de ar frontal e a caixa do filtro de ar serão mantidos os originais, porém, as câmaras de ressonância podem ser retiradas e seus furos de conexão anulados (tampados).

16. Sistemas de injeção de gasolina

- f) Os funis ou coletores de admissão de ar devem permanecer os originais sem qualquer modificação conforme homologados por cada um dos referidos fabricantes.
- g) A bomba de gasolina e o regulador de pressão permanecem originais conforme homologados por cada um dos referidos fabricantes.
- h) É permitido substituir a centralina original homologada pelo fabricante por outra similar ou modificar o chip de programação da injeção (EPROM).
- i) É permitido o uso do FLASH RAM para modificar o mapeamento base do sistema de injeção de gasolina.
- j) É permitido adicionar equipamento eletrônico de controle de mistura combustível.

15. Motor

- o) A preparação do motor é livre.

16. Coroas de comando (distribuição)

- b) É permitido alterar o posicionamento e fixação das coroas ou engrenagens de distribuição originais de modo a permitir novo enquadramento das válvulas.

17. Bomba de óleo e dutos de óleo

- b) Somente os dutos de óleo flexíveis externos são permitidos substituir. Os dutos de óleo que tenham pressão positiva, se substituídos devem ser do tipo reforçado com arame de aço trançado e com terminais do tipo rosqueados.

18. Carter e tampas do motor

- d) Tampas do motor expostas podem ser substituídas por outras feitas especificamente para competição desde que apresentem resistência a impactos e abrasão maior do que as tampas originais do modelo, Tal resistência é geralmente declarada pelo fabricante e as referidas tampas deverão ser vistoriadas e aprovadas pelo Comissário Técnico.
- e) Tampas do motor expostas podem ser protegidas por capas protetoras que reproduzam o formato original da parte coberta, A fixação das referidas proteções será feita no mínimo em dois pontos por parafusos travados com arame.
- f) Bujões, tampas de abastecimento de óleos, filtros de óleo externos assim como todos os parafusos de fixação dos circuitos externos de lubrificação e arrefecimento deverão estar travados.

19. Transmissão final e câmbio

- c) É permitido o uso de equipamentos tais como **Quick shift** e ou outros para facilitar a troca de marchas.
- d) O conjunto da transmissão final (corrente coroa e pinhão) é livre.

20. Embreagem

- c) As molas, discos e separadores da embreagem são livres.
- d) Não é permitida a substituição do sistema de acionamento original da embreagem, inclusive mudando-se de acionamento por cabo para hidráulico ou vice-versa.

21. Ignição

- b) O sistema de ignição podem ser substituídas.

22. Radiadores

- b) Devem ser mantidos os radiadores originais.

22. Rodas

- d) As rodas deverão ser originais ou substituídas por rodas homologadas pela CBM.

Comissão de Motovelocidade e Supermoto