

Campeonato Brasileiro de Motovelocidade (CBMV) - 2018 Regulamento Desportivo

ART. 01

A Confederação Brasileira de Motociclismo divulga o presente regulamento, entrando em vigor imediatamente a partir de sua publicação e divulgação. O regulamento se apresenta baseado nas **normas da FIM para Motovelocidade**.

O piloto no ato de sua inscrição declara estar ciente do presente regulamento e das normas/critérios utilizados no campeonato.

ART. 02 PRAZO

O presente regulamento é **válido para todo o ano de 2018**, e quaisquer modificações só poderão acontecer através de adendo.

ART. 03 ORGANIZAÇÃO DA COMPETIÇÃO

A) O Campeonato será realizado em até 05 etapas nos Circuitos homologados com pelo menos uma bateria para cada categoria.

B) A Organização se reserva ao direito de adiar, suspender e alterar horários.

C) Se por qualquer motivo de força maior ou de segurança a etapa ou bateria não se realizar, os organizadores não serão responsáveis perante os participantes, nem serão obrigados a nenhum tipo de indenização, estando à mesma automaticamente cancelada.

ART. 04 AUTORIDADES DA PROVA

São: o Júri, o Diretor de Prova e o Comissário Técnico.

ART. 05 INSCRIÇÕES

A) As inscrições deverão ser feitas antecipadamente, no evento sede da etapa até a quarta-feira. Após este prazo as inscrições serão feitas na secretaria de prova com 20% de acréscimo.

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

C) É possível a participação de pilotos convidados em provas do campeonato.

D) É obrigatória a apresentação de exame médico de aptidão, para prática de esportes na primeira participação no campeonato, assim como todos outros documentos solicitados pela organização.

E) É obrigatória a apresentação de licença esportiva CBM válida para 2018.

F) As categorias admitidas para o CBMV 2018 são:

- Superbike;
- Superbike Master (pilotos nascidos até 1973);
- Supersport;
- 300 Sport;
- 300 Master (pilotos nascidos até 1973).

ART. 06 TREINOS E VISTORIA TÉCNICA

A) A VISTORIA TÉCNICA é obrigatória. Os critérios e itens de vistoria estão detalhados nos regulamentos técnicos das categorias. **Não serão vistoriadas motocicletas que não apresentarem a ficha de vistoria e o comprovante do pneu do lote da referida etapa.**

B) TREINOS LIVRES: os organizadores promoverão treinos livres, para a participação nestes treinos é obrigatório que os pilotos estejam inscritos no evento e com a motocicleta vistoriada.

C) TREINOS CLASSIFICATÓRIOS: É obrigatório que o piloto dê pelo menos uma volta completa para ser classificado. No caso de mais de uma sessão de treino classificatório o tempo válido para a formação do grid é o melhor tempo do piloto registrado na somatória destas sessões. Em caso de empate no tempo entre 02 pilotos o critério de desempate é a segunda melhor volta. **O júri de prova em casos excepcionais poderá realocar um piloto de categoria por critério de desempenho.**

D) A organização se reserva ao direito de vistoriar as motos, a qualquer momento, no decorrer de cada etapa.

ART. 07 GRID DE LARGADA

A formação do Grid será determinada pelo melhor tempo de cada piloto durante os treinos classificatórios. O Grid será formado da seguinte forma: **3x3x3...** Ou definido pelo diretor de prova. Não é permitido o abastecimento de combustível e ou lubrificantes no grid de largada. É permitida a substituição dos pneus da motocicleta no grid de largada até a placa de 03 minutos. Um piloto que não tenha tempo válido em seu treino classificatório **poderá ser colocado na última posição do grid a critério da direção de prova/júri.**

ART. 08 PROVAS

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

No caso de parada de uma prova (bandeira vermelha) fica estabelecido que:

- **Até 50% das voltas completadas – nova largada para finalizar as voltas restantes determinadas. O grid será formado pela posição dos pilotos na volta anterior a paralização.**
- **De 50% a 75% das voltas completadas – prova válida sendo atribuído metade dos pontos aos pilotos participantes.**
- **Mais de 75% das voltas completadas – Prova válida sendo atribuído a totalidade dos pontos aos participantes.**

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

ART. 09 PROCEDIMENTOS DE LARGADA.

10 minutos antes da volta de aquecimento, os Boxes serão abertos durante **3 minutos** e os pilotos deverão se dirigir diretamente para o Grid.

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

Os pilotos que não saírem dos boxes até o fechamento, poderão levar a moto para o Grid empurrando-a.

Placa de 5 minutos - No Grid, e até a placa de 3', os pilotos poderão receber assistência de no máximo 2 pessoas, mais uma promotora.

Placa de 3 minutos - Todas as pessoas deverão sair do Grid, ficando autorizado, **apenas um mecânico** para ajudar a ligar o motor.

Placa de 1 minuto - ligar motor.

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 largada para não atrapalhar.

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

Após a volta de aquecimento, todos os pilotos deverão se realinhar conforme posição 3x3x3... O comissário de largada, com bandeira vermelha, passa na frente do Grid conferindo se todos estão prontos. No final do Grid, o comissário, com bandeira verde, passará para avisar que todos estão prontos. Neste momento, o comissário da bandeira vermelha, estará posicionado do lado de fora da pista e será ligada a luz vermelha. Com 2 a 5 segundos, a luz vermelha se apagará, dando a largada.

Os pilotos que chegarem ao Grid, depois do carro da direção da prova (Medical Car), deverão largar da última linha do grid, perdendo a sua posição original.

ART. 10 PONTUAÇÃO

A) Para obter classificação o piloto deverá:

Completar o mínimo de 50% 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:

01º Lugar - 25 Pts	06º Lugar - 15 Pts	11º Lugar - 10 Pts	16º Lugar – 05 Pts
02º Lugar - 22 Pts	07º Lugar - 14 Pts	12º Lugar - 09 Pts	17º Lugar – 04 Pts
03º Lugar - 20 Pts	08º Lugar - 13 Pts	13º Lugar - 08 Pts	18º Lugar – 03 Pts
04º Lugar - 18 Pts	09º Lugar - 12 Pts	14º Lugar - 07 Pts	19º Lugar – 02 Pts
05º Lugar - 16 Pts	10º Lugar - 11 Pts	15º Lugar - 06 Pts	20º Lugar – 01 Pto

ART. 11 CLASSIFICAÇÃO FINAL DO CAMPEONATO

Todos os resultados das provas organizadas serão levados em consideração para o estabelecimento da classificação final de pilotos. Em caso de empate, no final do campeonato, o desempate será como segue, por ordem de prioridade:

- A) maior número de vitórias.
- B) maior numero de 2 lugares, e assim sucessivamente.

ART. 12 DISCIPLINAR

Conforme código disciplinar, o Júri e a direção de prova poderão tomar decisões sobre as infrações e punir, imediatamente, o Piloto, durante a etapa do Campeonato.

As punições possíveis são:

- Advertência.
- Multa de até R\$ 2500,00.
- Penalidades de tempo ou pontos.
- Exclusão da etapa.
- Suspensão do campeonato não superior a 30 dias.
- Encaminhar solicitação de punição maior à Comissão Disciplinar.

Abaixo, exemplos de punições:

1. Não respeitar a sinalização:

Drivethrough ou penalização em tempo.

2. Ultrapassagem em pista, sob-bandeira amarela:

Drivethrough ou penalização em tempo.

3. Queimar largada:

Drivethrough ou penalização em tempo.

4. Não respeitar regulamentos do Campeonato:

Exclusão do treino ou da etapa.

Como funciona a penalidade de “Drivethrough”:

Será mostrada uma placa com o número do piloto e a sigla “DT”, por um máximo de três voltas no PSDP. Se o piloto não efetuar 1 passagem por dentro do pitlane , será desclassificado da etapa. Em caso de não haver tempo para o cumprimento da penalidade, o piloto terá 30 segundos acrescentados a seu tempo de prova e será reclassificado, de acordo com seu novo tempo total.

O piloto que for desclassificado por duas vezes durante o campeonato por problemas técnicos, será suspenso automaticamente da próxima etapa.

A velocidade máxima permitida nos Boxes/ Pit Lane é de 50km/h.

ART. 13 PROTESTO, RECLAMAÇÕES E RECURSOS.

A) Os protestos contra pilotos, motocicletas e atitude antidesportiva deverão ser feitos por escrito, pelo piloto e protocolado na secretaria da prova, até 30 min. após o encerramento da cronometragem, no respectivo treino ou corrida. Pilotos não classificados na etapa não poderão impetrar protestos técnicos nesta etapa do campeonato.

B) Protestos contra resultados deverão ser feitos por escrito, pelo piloto e entregues na secretaria da Prova até 30 minutos após a divulgação do resultado final.

C) Todos os protestos devem ser ESPECÍFICOS POR ITEM e acompanhados de uma taxa de R\$ 2000,00 (dois mil reais).

D) Os protestos serão avaliados pelo Júri da Prova; no caso de procedência, o valor será reembolsado ao reclamante, caso contrário, reverterá a favor da organização. No caso de

reclamação técnica, 100% do valor irão para a equipe da moto reclamada no caso de improcedência. A motocicleta do protestante, também, será vistoriada, no mesmo item da do protestado.

E) Não cabem protestos contra decisões das autoridades da prova.

ART. 14 MOTOCICLETAS E PNEUS.

As Motocicletas / Pneus admitidos para o CBMV são;

- Superbike / Superbike Master (Pirelli SuperCorsa 120/200):
 - Motocicletas 04 cilindros até 1000cc;
 - Motocicletas 02 cilindros até 1300cc.

- Supersport (Pirelli SuperCorsa 120/180):
 - Motocicletas 04 cilindros até 600cc;
 - Motocicletas 03 cilindros até 675cc.

- 300 Sport / 300 Master (Pirelli Diablo Rosso II 110/140):
 - Kawasaki Ninja 300;
 - Yamaha R3.

Casos omissos a este regulamento serão julgados de acordo com os regulamentos da Federação Internacional de Motociclismo - FIM.

REGULAMENTO TÉCNICO GERAL

1. ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS GERAIS

As normas neste documento só podem ser suplantadas pelas normas descritas no Regulamento Técnico específico de cada categoria.

1.1. Telemetria

É proibida a transmissão de informação por qualquer forma (da ou para uma moto) em movimento. Os sinais de dispositivos automáticos de cronometragem não são considerados telemetria.

Os dispositivos automáticos de cronometragem não devem interferir com o sistema oficial de cronometragem do circuito. Se o mesmo interferir no funcionamento o piloto, ou o seu representante, será notificado pelo Diretor de prova para retirar/desligar o sistema da respectiva moto.

Toda transmissão de dados do equipamento de aquisição de dados ou (ECU) deverá ser realizada dentro do BOX.

A telemetria não é autorizada.

1.2. Materiais

É proibido o uso de titânio na fabricação do chassi, do garfo, do guidão, do braço oscilante e dos eixos das rodas. É igualmente proibido o uso de ligas leves para os eixos das rodas. É autorizada a utilização de parafusos e porcas em liga de titânio.

Para verificar a utilização de titânio podem ser realizados, no circuito, os seguintes testes:

teste magnético - o titânio não é magnético; teste com ácido nítrico a 3% - o titânio não reage, o metal e o aço ficam manchados.

1.3. Proteção do pinhão da transmissão secundária

O pinhão da transmissão secundária, se exposto, deve estar protegido por um dispositivo (proteção) que evite que o piloto ou mecânico entre em contato, mesmo que acidental.

1.4. Proteção da coroa da transmissão secundária

Todas as motos devem possuir uma proteção na coroa, que evite o esmagamento das extremidades dos membros do piloto (mãos e pés), especialmente em caso de acidente.

Esta proteção deve impedir à eventual introdução dos membros tanto inferiores como superiores. Essa proteção pode ser de construção livre, mas a sua eficácia deve ser evidente, devendo obedecer aos quatro seguintes critérios de avaliação:

- a) Deve proteger a zona perigosa em causa, deve ter a robustez adequada ao efeito, e fixa de uma forma consideradamente adequada (através de ligação mecânica);
- b) Os materiais a utilizar podem ser o aço, alumínio, plástico etc, não podendo apresentar arestas ou extremidades cortantes, e estar solidamente fixos ao braço oscilante;
- c) A sua fixação deverá ser feita com no mínimo 2 (dois) parafusos;
- d) Poderá ser parte integrante da proteção do braço oscilante. Neste caso a mesma deverá estar colada com Silicone de alta temperatura e devidamente frenada.

1.5. Escapamento

O coletor e os silenciosos devem cumprir com as normas referentes ao controle de ruído.

A extremidade do tubo de escape, em uma distância de 30 mm, deve ser horizontal e paralela ao eixo central da moto, com uma tolerância de + 10°.

Os gases do escape devem ser expelidos para trás de forma a não levantarem poeira, não sujarem os pneus e os freios e não incomodar os outros pilotos.

A extremidade da ponteira de escape não pode ultrapassar a linha definida pela tangente à vertical do pneu traseiro (salvo se o modelo original for fabricado desta forma).

Os suportes de escape podem ser em material composto.

Os escapes podem incorporar aplicações em carbono.

1.6. Guidão

A largura entre as pontas dos guidões não deve ter menos de 450 mm.

As extremidades expostas do guidão têm de ser arredondadas com material sólido ou cobertas com borracha.

O ângulo mínimo de esterço do guidão para cada lado da linha central ou posição intermédia é de 15° (quinze graus).

Qualquer que seja a posição do guidão a roda da frente nunca deve tocar a carenagem.

Os batentes de direção devem ser colocados de forma a garantir, com o ângulo de esterço máximo, um espaço mínimo de 30 mm entre o guidão e o tanque de combustível, para prevenir o esmagamento dos dedos do piloto.

É proibida a reparação por solda de um guidão.

1.7. Manetes e pedais

Os manetes (freios ou embreagem) devem ter a extremidade em forma de esfera, com diâmetro mínimo de 19 mm.

Esta esfera pode ter a forma achatada, mas não pode ter arestas vivas. A espessura desta forma achatada deve ter no mínimo 14 mm. As extremidades devem ser fixas e constituir parte integrante dos manetes.

O pedal do freio traseiro, se junto com o apóia-pés, deve trabalhar mesmo que este esteja quebrado ou deformado.

1.8. Punho do acelerador e interruptor de corte de ignição ou corrente

O punho do acelerador tem de ter recuperação automática para a posição de fechado, quando for acionado.

O punho do acelerador deve garantir que as borboletas fecham automaticamente, quando não estiver acionado, contendo assim dois cabos (acelerador e retorno).

Um interruptor de corte do circuito de ignição ou um interruptor capaz de parar o motor deve ser instalado em qualquer dos lados do guidão, mas ao alcance do dedo do piloto em posição de pilotagem.

1.9. Bombas elétricas de combustível

As bombas elétricas de combustível devem parar o seu funcionamento automaticamente após um acidente.

1.10. Pedaleiras

As pedaleiras podem ter o apóia-pés de recolher, mas neste caso, devem ter um dispositivo que automaticamente os faça voltar a sua posição normal. As extremidades devem ser arredondadas em forma abaulada.

Se os apóia-pés não forem do tipo de recolher devem ter uma extremidade fixa fabricada em plástico, Teflon® ou em material de tipo semelhante.

1.11. Freios

Todas as motos devem possuir dois freios (um em cada roda), concêntricos com as rodas.

1.12. Tanque de combustível e de óleo

O combustível deve estar contido num único tanque fixo corretamente a moto. São proibidos tanques auxiliares.

O tanque de combustível pode ser completamente preenchido com espuma para carburante (de preferência Explosafe®).

As motos devem ter um sistema de respiro de óleo fechado. Os tubos de respiro de óleo e combustível podem escoar para um tanque localizado em lugar de fácil acesso, sendo o seu material resistente aos fluidos. Este tanque deve ser despejado antes de qualquer entrada em pista.

Devem ser tomadas todas as medidas para prevenir o possível vazamento de óleo da moto, de forma a não comprometer a segurança dos outros concorrentes.

Os tanques de gasolina equipados com tubos de respiro devem possuir válvulas não reversíveis e ligados a um tanque feito em material resistente a gasolina e com a capacidade mínima de 250 cc.

1.13. Tampa de tanque de combustível, óleo e água.

As tampas do tanque de combustível, óleo e água, quando fechados, devem ser à prova de vazamento. Além disso, eles têm de estar solidamente frenados ou travados para prevenir a abertura acidental, a qualquer momento.

1.14. Bujões e tubos diversos

Todas as tampas e bujões de enchimento ou dreno, filtros de óleo exteriores (do tipo cartucho), têm de estar, obrigatoriamente, frenados.

1.15. Amortecedor de direção

Não pode sobressair de forma a constituir um perigo para o piloto e para os outros concorrentes. Também não pode atuar como batente de direção.

1.16. Combustível

O combustível é gasolina vendida em território nacional.

1.17. Líquidos de refrigeração

O único líquido de refrigeração autorizado além do óleo de lubrificação é água (H₂O). Assim, fica proibido o uso de aditivo de radiador.

O uso de álcool no radiador será permitido apenas mediante à expressa autorização por escrito do Vistoriador Técnico ou da Direção de Provas.

1.18. Pára-lama

O pára-lama dianteiro é obrigatório, podendo ser substituído por uma copia fiel do modelo da moto homologada.

O pára-lama traseiro fixo no braço oscilante pode ser modificado excluído ou alterado, se mantido o perfil original deve ser respeitado.

1.19. Carenagem

A roda da frente com exceção da parte oculta pelo pára-lama deve ser visível de ambos os lados.

Os pára-lamas não são considerados como carenagens.

A parte inferior da carenagem (spoiler) deve ser construída de forma a poder reter no seu interior em caso de falha do motor pelo menos metade da capacidade total de óleo e líquido de refrigeração do motor.

A parte inferior da carenagem (spoiler) deve ter uma ou duas aberturas com diâmetro máximo de 25 mm, uma na parte anterior e outra na parte posterior, as quais devem permanecer fechadas em condições de piso seco, sendo autorizada a retirada apenas nos treinos ou corridas com piso molhado, condição esta que será determinada pelo Diretor de Prova. As aberturas laterais da carenagem inferior devem estar localizadas a uma distância mínima de 50 mm acima do fundo da carenagem.

Os suportes das carenagens podem ser fabricados em material composto.

1.20. Números de competição

Os números de competição da moto devem ser expostos de forma clara e visível e do seguinte modo:

a) Um adesivo, na frente, na parte central da carenagem ou quando descentrada, deve ser fixado do lado em que se encontra a torre de Direção de Provas na reta principal;

b) Dois adesivos, laterais, um de cada lado da carenagem ou, em alternativa aos dois laterais, um número sobre a cobertura do banco com o topo do número virado para o piloto. Neste caso, a dimensão do número traseiro deve ser igual à do número da frente.

Os números de competição devem ter as seguintes dimensões mínimas:

Frontal Lateral

Altura mínima: 120 mm 120 mm

Largura mínima: 80 mm 60 mm

Espessura mínima: 25 mm 25 mm

Espaçamento entre números: 15 mm 15 mm

Os números têm de ter fácil leitura sendo obrigatório que a (s) cor (es) do seu contorno e fundo sejam perfeitamente contrastantes com a cor do número e, ainda, com a (s) cor (es) envolventes.

Nas carenagens de cor semelhante ao fundo da placa de números, o perímetro do fundo deve ser contornado por uma linha de cor contrastante com pelo menos 8 mm de espessura.

Se nas verificações técnicas preliminares for verificado que os números não cumprem como descritos acima, a motocicleta não será aceita. Caso o concorrente queira participar na manifestação desportiva deverá corrigir as anomalias e acordar com o comissário técnico uma nova verificação.

1.21. PNEUS

Será instituída uma marca específica de pneus a serem utilizados no campeonato, com medidas e modelos específicas por categoria.

1.22. SLIDER

O uso de Slider é permitido, mediante à aprovação prévia na vistoria de segurança.

1.21. EQUIPAMENTO DOS PILOTOS

Qualquer questão sobre a adequação ou condição do equipamento do piloto será decidida pelo Comissário técnico que, na dúvida, poderá consultar o fabricante do equipamento antes de tomar uma decisão final.

1.21.1. Macacão

1.21.1.1. Os pilotos têm de usar um macacão completo em couro com proteções adicionais em couro ou de outros materiais nos principais pontos de contato (joelhos, cotovelos, ombros, as duas zonas do dorso e articulação da bacia etc).

1.21.1.2. Os pilotos devem utilizar luvas de proteção em couro.

1.21.1.3. As botas dos pilotos devem ser de couro ou em material de substituição aprovado e ter

uma altura mínima 200 mm, de modo a que, em conjunto com o macacão e as luvas esteja assegurada uma proteção completa.

1.21.1.4. Equipamentos feitos com materiais de substituição do couro podem ser utilizados, desde que autorizados pelo Comissário Técnico.

1.21.1.5. É obrigatória a utilização de uma proteção lombar (protetor de coluna).

1.21.1.6. Os fabricantes dos equipamentos de vestuário devem assegurar que os produtos e os materiais que utilizam atendem a qualidade mínima de segurança. A organização do campeonato não pode ser tida como responsável se, num acidente ou em qualquer outra situação, um piloto se machuque devido à utilização destes equipamentos.

1.21.2. Capacete

1.21.2.1. É obrigatória a utilização de um capacete em bom estado de conservação e que deve estar convenientemente apertado e ajustado durante as sessões de treinos, warm-up e corrida. O capacete deve ter um sistema de fixação pela jugular.

1.21.2.2. Os capacetes devem ser do tipo integral e estar conforme com umas das seguintes Normas Nacionais e Internacionais Oficiais.

1.21.2.2.1. Européia ECE 22-05 'P'

A etiqueta encontra-se fixa nas cintas de aperto do capacete, devendo estar intacta e legível. Dentro do círculo o E significa Europa e o número o país de fabricação. O número deve começar por 05. Se começar por 03 ou 04 o capacete não cumpre as normas internacionais.

E1 Alemanha, França E2, E3 Itália, Holanda E4, E5 Suécia, E6 Bélgica, Hungria E7, E8 República Tcheca, E9 Espanha, Iugoslávia E10, E11 Reino Unido, Áustria E12, E13 Luxemburgo, Suíça E14, E15 (- não utilizado), E16 Noruega, E17 Finlândia, E18 Dinamarca, E19 Romênia, E20 Polónia, E21 Portugal, E22 Rússia, E23 Grécia, E24 Irlanda, E25 Croácia, Eslovênia E26, E27 Eslováquia, E28 Bielo Rússia, E29 Estónia, E30 (- não utilizado), E31 Bósnia e Herzegovina, E32 Letónia, E34 Bulgária, E37 Turquia, E40 Macedónia, E43 Japão, E44 (- não utilizado), E45 Austrália, E46 Ucrânia, E47 África do Sul, E48 Nova Zelândia.

1.21.2.2.2. Japão JIS 8133-2007

A etiqueta encontra-se fixa nas correias de aperto do capacete, devendo estar intacta e legível. Na etiqueta deve-se encontrar o seguinte código 8133-2007.

1.21.2.2.3. USA SNELL M 2005

A etiqueta encontra-se fixa nas correias de aperto do capacete, devendo estar intacta e legível. Na etiqueta deve-se encontrar o seguinte código Snell M 2005.

Na etiqueta deve-se encontrar o seguinte código Snell M 2010.

1.21.2.2.4. Brasil Inmetro.

A etiqueta deverá estar colada no capacete

1.21.3. Viseiras

Proteções descartáveis para a viseira são autorizadas. As viseiras dos capacetes devem ser fabricadas em material SECURIT® (shatterproof), a prova de estilhaçamento.

1.22. PROCEDIMENTOS PARA VISTORIA TÉCNICA PRELIMINAR

Aprovação de uma moto na vistoria técnica preliminar considera que a mesma está em conformidade com as condições visuais de segurança expressas no conjunto de Regulamentos Técnicos, não garantindo que a mesma esteja totalmente enquadrada nas normas técnicas exigidas no conjunto de Regulamentos Aplicáveis no Campeonato.

Para a vistoria técnica preliminar o concorrente deve apresentar:

- a) Uma moto limpa e com o número de chassi visível;
- b) O equipamento do piloto (capacete, macacão, protetor de coluna, luvas e botas);
- c) A ficha de vistoria técnica, recebida no ato da inscrição e o comprovante do pneu específico da etapa;

O número máximo de pessoas presentes às verificações técnicas é de 3 (três), o piloto e mais dois assistentes.

Após as verificações acima mencionadas será realizada a inspeção visual a todos os elementos de segurança, à correta colocação do transponder, ao equipamento do piloto.

Concluídas as verificações acima descritas e se tudo estiver conforme o regulamento é colocado um adesivo e/ou uma cinta plástica identificada e numerada que indica que a moto passou nas

verificações técnicas preliminares.

Só a motocicleta que possui adesivo e/ou a cinta plástica acima referida, pode participar nas sessões de treinos e na corrida.

Imediatamente após o final das verificações técnicas preliminares de cada categoria o Comissário Técnico deve entregar na Secretaria da prova uma lista com as motos presentes às verificações, com os resultados encontrados.

Sempre que ocorrer um acidente o Comissário técnico deve verificar a moto, contudo, é da responsabilidade do Piloto/equipe apresentar a moto e o equipamento do piloto para nova verificação. Motos que forem resgatadas na pista pela organização serão sempre destinadas a vistoria técnica.

1.23. PROCEDIMENTOS PARA A VISTORIA TÉCNICA FINAL

Imediatamente após o final dos Treinos classificatórios e as corridas todos os pilotos têm de conduzir as suas motos para o Parque Fechado. O Comissário técnico deve assegurar que todas as motos classificadas deram entrada no Parque Fechado e que nenhum tipo de alteração ou remoção de equipamento tenha sido realizada e que aí permanecem por um período nunca inferior a 30 minutos.

A não entrada em Parque Fechado imediatamente após a corrida assim como retirar a moto do Parque Fechado sem autorização do Júri implica a aplicação da penalização de desclassificação.

São efetuadas verificações técnicas finais às motos classificadas nos 3 (três) primeiros lugares da categoria e a quaisquer outras propostas pelo Comissário Técnico.

As verificações técnicas finais incidem na verificação da conformidade do:

a) Pneus;

b) Elementos requeridos pelo regulamento técnico específico da categoria;

c) Teste em dinamômetro.

d) Quaisquer outros elementos da moto por proposta do Comissário Técnico.

Os testes em dinamômetro somente serão realizados pela Comissão Técnica, seguindo os procedimentos abaixo:

a) É de responsabilidade do piloto ou equipe que as motos estejam em condições de serem impostas ao teste, a Organização e a Comissão Técnica não podem ser responsabilizadas por eventuais danos ocorridos durante os testes, todas as motos devem estar equipadas com um conta-giros e este deve funcionar corretamente;

b) Será considerada a maior potência aferida, independente da passagem, temperatura ou condição realizada;

c) Em caso de dúvida ou imprecisão no ensaio o Comissário Técnico poderá repetir o teste;

d) O Comissário Técnico irá definir e informar a marcha em que será realizada os testes;

e) No caso de condições climáticas em que a moto esteja equipada com pneus de chuva, o comissário poderá solicitar a troca por pneus de seco antes de realizar os testes;

f) A motocicleta do concorrente deve subir no dinamômetro desligada e entrar em funcionamento para o teste através da partida elétrica;

g) Os testes no dinamômetro serão realizados dentro do padrão SAE J 1349 (2004).

1.27. COLOCAÇÃO DO TRANSPONDER NAS MOTOS

O transponder deve ser fixado na moto na posição determinada pelo do Comissário técnico.

Não são admitidas fixações tendo como base Velcro® ou somente fita adesiva.

1.28. INSTALAÇÃO DE CÂMERA DE VÍDEO NAS MOTOS

Não é permitida a instalação de câmera de vídeo e/ou fotográfica no capacete dos pilotos, exceto com a autorização da direção de prova.

A instalação de câmera de vídeo nas motos dos pilotos deverá ser comunicada obrigatoriamente à organização.

As câmeras não poderão ser retiradas das motos antes da moto ser encaminhada ao parque fechado e somente poderão ser retiradas após a autorização da direção de prova.

As imagens recolhidas por câmeras vídeo instaladas nas motos pelas equipes ou pilotos, poderão ser solicitadas pela direção de prova a qualquer momento, as equipes e pilotos serão obrigados a fornecer na íntegra o arquivo com o conteúdo solicitado, caso não atendam a solicitação da direção

de prova, o piloto da moto equipada com o equipamento será penalizado.

Regulamento Técnico Específico Categoria Superbike

1.1. PREPARAÇÃO

A preparação para a categoria SBK e suas subcategorias é livre desde que seja mantida a cilindrada original da moto e respeite o limite de potência descrito neste regulamento.

LIMITE DE POTENCIA SUPERBIKE = 200 WHP

2.1. CATEGORIA SUPERBIKE

Categoria para motos vendidas no comércio nacional com rede de assistência técnica.

1000cc – 4 Cilindros

1300cc – 2 Cilindros

3.1 ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS

3.1.1. Deverá ser mantido motor de partida e alternador ligado. O motor de partida deve funcionar antes depois da corrida por ocasião das vitorias.

3.1.2. Rodas: Não é permitido modificar as rodas originais. É permitido o uso de rodas de competição desde que sejam mantidas as medidas das rodas originais.

3.1.3. Pneus: É obrigatório o uso de Pneus da marca “Pirelli” vendidos pelo fornecedor oficial do evento. Para corrida sob chuva serão autorizados os pneus de chuva. Existe a obrigatoriedade de compra mínima de um par de pneus por etapa, do fornecedor Pirelli do evento. Pneus adquiridos em uma etapa podem ser reutilizados para treinos em outra etapa desde que ainda apresentem boas condições. A vistoria dos pneus será feita no parque imediatamente após a prova.

3.1.4. Suspensão dianteira: O aspecto externo da suspensão dianteira deverá permanecer conforme o modelo original. É permitida substituição ou a preparação dos componentes internos das suspensões. Os cartuchos podem ser trocados. A marca, tipo e viscosidade do óleo são livres.

3.1.5. Suspensão traseira: Livre, inclusive permitida sua substituição.

Regulamento Técnico Específico Categoria Supersport 600

1.1. PREPARAÇÃO

A preparação para a categoria SuperSport e suas subcategorias é livre desde que seja mantida a cilindrada original da moto e respeite o limite de potência descrito neste regulamento.

LIMITE DE POTENCIA SUPERSPORT 600 120 WHP

2.1. CATEGORIA SUPERSPORT 600

Categoria para motos vendidas no comércio nacional com rede de assistência técnica.

600cc – 4 Cilindros

675cc – 3 Cilindros

3.1 ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS

3.1.1. Deverá ser mantido motor de partida e alternador ligado. O motor de partida deve funcionar antes depois da corrida por ocasião das vitorias.

3.1.2. Rodas: Não é permitido modificar as rodas originais. Não é permitido o uso de rodas de competição.

3.1.3. Pneus: É obrigatório o uso de Pneus da marca “Pirelli” vendidos pelo fornecedor oficial do evento. Para corrida sob chuva serão autorizados os pneus de chuva . Existe a obrigatoriedade de compra mínima de um par de pneus por etapa, do fornecedor Pirelli do evento. Pneus adquiridos em uma etapa podem ser reutilizados para treinos em outra etapa desde que ainda apresentem boas condições. A vistoria dos pneus será feita no parque imediatamente após a prova.

3.1.4. Suspensão dianteira: O aspecto externo da suspensão dianteira deverá permanecer

conforme o modelo original. É permitida a substituição ou a preparação dos componentes internos das suspensões. Os cartuchos podem ser trocados. A marca, tipo e viscosidade do óleo são livres.
3.1.5. Suspensão traseira: Livre, inclusive permitida sua substituição.

Regulamento Técnico Específico

Categoria Sport 300cc

A preparação para esta categoria é restrita, essencialmente original. Todos os itens que não estejam aqui explicitamente mencionados devem obrigatoriamente ser mantidos originais como saem de fábrica, não cabendo nenhuma interpretação deste item, tão pouco nenhuma alteração, modificação ou preparação de nenhum item. As motos devem ser originais. Sem qualquer reparação ou alteração que interfiram no desempenho do motor original.

Motocicletas homologadas para a categoria

- **Kawasaki Ninja 300cc;**
- **Yamaha R3.**

1 – Motor: Seus complementos e ramificações

- a) Motor – A preparação do motor é totalmente restrita, proibida, e sem margens de tolerância.
- b) Comandos - Originais.
- c) Ângulos de Válvula - Originais
- d) Cabeçote, Dutos e demais – Originais sem tolerância.
- e) Juntas - Originais
- f) Virabrequim - Original
- g) Carcaça do Motor - Original
- h) Velas - Originais
- i) Óleo do Motor - livre
- j) Pistão - Original
- k) Frição - Original
- l) Corpo e Modulo de Injeção – ECU deve ser mantida original, assim como todo o restante do conjunto composto por bicos, pressão, bomba de gasolina e todos os itens não relacionados aqui, mas que fazem parte do conjunto.
- m) Caixa de filtro de ar deverá permanecer original, assim como filtro e condutores de ar.

2– Partes

- a) Freio – Deve ser mantido original. Apenas a substituição das linhas (ou flexíveis) será permitida;
- b) Pinças – Originais;
- c) Cilindro Mestre - Original;
- d) Discos – Originais;
- e) Pastilhas – Podem ser trocadas por modelos similares do mesmo tamanho e encaixe;
- f) Amortecedor traseiro- Todo conjunto deve ser mantido original, somente seu preparo interno é livre, não será permitido uso de orifício externo ou bico suplementar;
- g) Suspensão dianteira – Todo o conjunto de suspensões deve ser mantido original, obrigatoriamente. Sem acoplamento de sistemas, peças e formas de interferência em seu funcionamento. Somente seu preparo interno é livre, através da alteração da viscosidade do óleo, calços, válvula, mantendo-se as características externas originais e o modelo de funcionamento interno. A substituição completa do cartucho interno é proibida;
- h) Escapamento – O sistema de escape está liberado para a troca desde o coletor até a ponteira, ficando a cargo do piloto optar pelo conjunto que melhor lhe servir. É proibido o uso de mantas térmicas, tais quais como termo tape;

i) Fuel Management (Gerenciador de Combustível) PowerCommander

Não é permitida a instalação de um módulo gerenciador de combustível.

Nada além da ECU original deve estar em funcionamento na moto. Assim como a troca da ECU por outra através da contrafação inclusive da aparência é absolutamente vetada;

j) Transmissão - Corôa, corrente e pinhão, são de livre escolha desde que se mantenham o passo original/520;

k) Amortecedor de direção - permitido o uso.

Obs.: A Organização do Campeonato se reserva o direito de durante o final de semana de prova, substituir aleatoriamente as ECU's das motos entre si sem aviso prévio, com a reposição da ECU original ao final da prova.

3- Potência - A potência máxima permitida medida na roda é de 40,00 WHP, sem tolerância, medida em dinamômetro oficial da prova para a Yamaha R3 e Kawasaki Ninja 300 .

PNEUS

1. Serão permitidos os pneus da marca **PIRELLI** homologados e do lote destinado a aquela etapa do campeonato com suas devidas marcações.

2. Pneus de etapas anteriores podem ser reutilizados para treinos desde que ainda apresentem boas condições de uso. Não é permitido inverter o sentido de rodagem do pneu.

CARENAGEM

As motos deverão manter a aparência do modelo original podendo ser substituída a carenagem por modelo Racing que respeite este critério.