

Campeonato Brasileiro de Motovelocidade - 2023 Regulamento Desportivo

ART. 01 GENERALIDADES.

A Confederação Brasileira de Motociclismo - CBM, estabelece a Techttime Ltda como promotora do campeonato e divulga o presente regulamento, entrando em vigor imediatamente a partir de sua publicação e divulgação. 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 2023, e quaisquer modificações só poderão acontecer através de adendo.

ART. 03 ORGANIZAÇÃO DA COMPETIÇÃO.

A) O Campeonato será realizado em até 06 etapas nos circuitos selecionados, com duas corridas para as categorias R3 CUP, R3 Talent, 600 Supersport e Superbike além de 01 corrida para a categoria 300 Supersport.

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 E CATEGORIAS.

A) As inscrições deverão ser feitas antecipadamente até a terça-feira da semana do evento. Após este prazo as inscrições serão feitas na secretaria de prova com 30% de acréscimo. **Equipes/Pilotos participantes de pacote anual (SBK e R3) tem sua inscrição assegurada em todas etapas.**

B) Para os pilotos menores de 18 anos, é obrigatória, a apresentação de autorização dos pais ou responsáveis, assinada igual ao documento de identificação do responsável que deve ser anexado.

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

D) É obrigatória a apresentação de licença esportiva CBM válida para 2023.

E) As categorias admitidas e suas subcategorias são:

- Superbike STOCK;
- Superbike MASTER (pilotos nascidos até 1978);
- Superbike OPEN;
- 600 Supersport;
- 600 Light;
- 300 Supersport;
- 300 Master (pilotos nascidos até 1983);
- R3 CUP (monomarca maior de 23 anos) selecionados pela organizadora;
- R3 Talent (monomarca até 23 anos) selecionados pela organizadora,

Normas para admissão de inscrição:

- O Piloto deverá apresentar seu histórico para avaliação da comissão de motovelocidade do campeonato e serão alocados de acordo com seu histórico esportivo e as possibilidades deste regulamento.
- Para a categoria Superbike fica estabelecido o número máximo de 30 (trinta) inscrições por etapa.

Podem ser admitidas dentro do Campeonato Brasileiro de Motovelocidade outras categorias referidas como "COPA", estando estas sob as normas regulamentações FIM/CBM, porém o título de campeão de uma "COPA", não outorga ao vencedor o título de Campeão Brasileiro.

ART. 06 TREINOS E VISTORIA TÉCNICA.

A) A VISTORIA TÉCNICA é obrigatória. Os critérios e itens de vistoria estão detalhados no artigo 16 deste regulamento. Não serão vistoriadas motocicletas que não apresentarem a ficha de vistoria, o controle de pneus ou apresentarem pendências junto à secretária de prova. A organização se reserva ao direito de vistoriar as motos, a qualquer momento, no decorrer de cada 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) TREINO CLASSIFICATÓRIO: É obrigatório que o piloto dê pelo menos uma volta completa para ser classificado. **No caso de um piloto em um treino classificatório não aferir um tempo válido para a formação do grid, o tempo registrado nos treinos livres, poderá ser considerado para posicioná-lo após os pilotos que tem tempo válido no treino classificatório, desde que autorizado pelo júri de prova. O júri de prova em casos excepcionais poderá realocar um piloto de categoria por critério de desempenho. Pilotos que não atingirem o tempo mínimo de 112% do tempo do Pole Position (considerando minutos e segundos) serão excluídos do grid de largada. Para obtenção da marca de 112% do tempo do Pole Position serão considerados todos os treinos oficiais do piloto no evento.**

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.

Fica estabelecido que o número máximo de 36 pilotos em um grid do campeonato. Caso uma categoria exceda esse número de inscritos, o resultado do treino classificatório determinará os 36 pilotos participantes.

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 seu fechamento ou retornarem aos boxes por qualquer motivo deverão largar dos Boxes.

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 procedimento. 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 E PÓDIO.

A) **Será atribuído 01 ponto para o piloto Pole Position (P1) por categoria.**

B) A pontuação para cada prova será como segue:

01º Lugar - 25 Pts	06º Lugar - 13 Pts	11º Lugar - 05 Pts
02º Lugar - 22 Pts	07º Lugar - 11 Pts	12º Lugar - 04 Pts
03º Lugar - 19 Pts	08º Lugar - 09 Pts	13º Lugar - 03 Pts
04º Lugar - 17 Pts	09º Lugar - 07 Pts	14º Lugar - 02 Pts
05º Lugar - 15 Pts	10º Lugar - 06 Pts	15º Lugar - 01 Pt.

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).

Os 05 primeiros pilotos de cada categoria (03 primeiros no caso da R3 CUP e R3 Talent), devem comparecer obrigatoriamente ao pódio para a cerimônia de premiação. Bonés de patrocinadores do campeonato, caso fornecidos, devem ser utilizados neste momento. O não cumprimento deste levará a punição indicada pelo júri de prova.

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) melhor posição na última bateria do campeonato.

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\$ 3000,00.**
- **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:

Não respeitar a sinalização:

Em caso de ultrapassagem em pista, sob bandeira amarela, o piloto terá que cumprir uma penalidade de "Ride thru": será mostrada uma placa com o número do piloto e a sigla "RT", por um máximo de três voltas no

PSDP. Se o piloto não cumprir a penalidade, 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.

Ultrapassar a velocidade permitida nos Boxes ou acessos; - 1ª – Advertência, 2ª – penalidade de tempo ou pontos...

Queimar largada: "Ride thru". Após 03 passagens será mostrada a Bandeira Preta.

Não respeitar regulamentos do Campeonato: - Exclusão da Etapa.

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). Testes de combustível deverão ser custeados pelo reclamante.

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) Protestos contra combustível terão seu custo de realização completamente cobertos pelo protestante.

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

ART. 14 MOTOCICLETAS.

As Motocicletas admitidas são;

- Superbike Stock / Superbike Master / Superbike Open:
 - Motocicletas 04 cilindros até 1103cc;
 - Motocicletas 02 cilindros até 1300cc.
- 600 Supersport:
 - Motocicletas 04 cilindros até 636cc;
 - Motocicletas 03 cilindros até 675cc.
- 300 Supersport / 300 Master:
 - Kawasaki Ninja 300;
 - Yamaha R3;
 - Kawasaki Ninja 400.
- R3 CUP / R3 Talent:
 - Yamaha R3 exclusiva da categoria.

ART.15 PNEUS.

É obrigatório o uso de Pneus da marca PIRELLI homologados para cada categoria, sendo proibida a utilização de pneus de outra marca, modelo ou compostos que não os listados neste regulamento.

Os modelos de pneus admitidos para cada categoria são:

• **Superbike Stock / Superbike Master / Superbike Open:**

Dianteiros: PIRELLI DIABLO SUPERBIKE 120/70R17 SC1 DSBK-F

Traseiros: PIRELLI DIABLO SUPERBIKE 200/60R17 SC2 DSBK-R

• **600 Supersport / 600 Light**

Dianteiros: PIRELLI DIABLO SUPERBIKE 120/70R17 SC1 DSBK-F

Traseiros: PIRELLI DIABLO SUPERBIKE 190/60R17 SC1 DSBK-R

• **300 Supersport / 300 Master / R3 CUP**

Dianteiros: PIRELLI DIABLO SUPERCORSA 110/70R17 SC1 DSC3-F

Traseiros: PIRELLI DIABLO SUPERCORSA 140/70R17 SC3 DSC3-R

Para corridas sob condições de chuva serão obrigatórios os pneus PIRELLI DIABLO RAIN que são de responsabilidade de cada piloto/equipe sendo:

- **300 Supersport / 300 Master / R3 CUP**
110/70R17 (Dianteiro) e 140/70R17 (Traseiro);
- **Superbike Stock / Superbike Master / Superbike Open / 600 Supersport / 600 Light**
120/70R17 (Dianteiro) e 190/60R17 ou 200/60R17 (Traseiro).

O Campeonato terá um fornecedor oficial de pneus para venda no autódromo, mas pneus de chuva devem ser encomendados com antecedência.

Nas etapas do Campeonato Brasileiro de Motovelocidade, fica estabelecido a obrigatoriedade de compra mínima de 01 par de pneus e máxima de 03 pares de pneus do lote destinado a prova (não inclui pneu de chuva). Este par deverá ser usado a partir dos treinos classificatórios.

Os pneus das motocicletas são elementos de segurança, portanto, é terminantemente proibida a utilização dos pneus no sentido contrário de rodagem indicada no próprio pneu, será também verificado o TWI, que indica se o pneu está em condição de uso. Caso identificado a utilização indevida do pneu, o piloto será desclassificado da sessão de treinos ou corrida em questão.

Técnicos da Pirelli poderão a qualquer momento e local do evento, aferir pressões e temperaturas, além de coletar dados com o piloto/equipe.

Caso sugerida pela Pirelli uma calibragem mínima, esta deverá ser respeitada. Em caso de não cumprimento da calibragem mínima sugerida, o piloto será advertido e orientado a ajustar a calibragem, e em caso de reincidência punido.

ART. 16 VISTORIA TÉCNICA PRELIMINAR E FINAL.

A aprovação de uma moto na vistoria técnica preliminar considera que a mesma está em conformidade com as **condições visuais de segurança** expressas no regulamento, não garantindo que a mesma esteja totalmente enquadrada nas normas técnicas exigidas.

Para a vistoria técnica preliminar o concorrente deve apresentar sua moto limpa, o controle de pneus e a ficha de vistoria técnica recebida na secretaria de prova.

O numeral da motocicleta será verificado na vistoria preliminar, sendo que o mesmo deverá estar legível para a equipe de cronometragem.

Após as verificações se tudo estiver conforme o regulamento é colocado um adesivo que indica que a moto passou nas verificações técnicas preliminares. Só a motocicleta que possui o adesivo acima referido, pode participar nas sessões de treinos e na corrida.

Imediatamente após o final dos Treinos classificatórios e as corridas os pilotos selecionados têm de conduzir as suas motos para o Parque Fechado. A não entrada em Parque Fechado assim como retirar a moto do Parque Fechado sem autorização do comissário responsável implica na penalização de desclassificação.

As verificações técnicas finais incidem na verificação da conformidade de:

- 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.**

ART. 17 PARAMETROS DOS TESTES EM DINAMÔMETRO.

O dinamômetro será usado nas vistorias técnicas.

A potência máxima na roda para cada categoria segue a relação abaixo:

- Superbike Stock / Superbike Master / Superbike Open
200 CV na roda.
- 600 Supersport / 600 Light
125 CV na roda.
- 300 Supersport / 300 Master
52 CV na roda.

- R3 CUP / R3 Talent
Sem teste de dinamômetro.

Será considerada uma margem de tolerância de 2% (dois por cento) nas medições realizadas. As motocicletas que mesmo com a aplicação da margem de tolerância ultrapassarem a cavalaria máxima serão penalizadas em tempo (01 segundo por décimo de cavalo a mais que o limite da categoria) na corrida referente a medição.

EXEMPLO 01:

Categoria 600 Supersport – Limite 125 CV
Resultado do teste de Dinamômetro – 126, 2 CV
Sem Penalização

EXEMPLO 02:

Categoria Superbike Master – Limite 200 CV
Resultado do teste de Dinamômetro – 205,2 CV
Penalização – 52 Segundos

Em caso de reincidência em ultrapassar a cavalaria máxima permitida a penalização será exclusão da etapa e suspensão da próxima prova do campeonato.

Qualquer piloto cuja motocicleta tiver detectado qualquer tipo de artifício para “enganar” o dinamômetro será eliminado do campeonato.

É obrigatório que a motocicleta tenha combustível suficiente para a realização do teste de dinamômetro em treinos de classificação e corridas. A falta de combustível para a realização do teste será considerada como infração e penalizada com o acréscimo de 60 segundos no tempo do piloto na sessão em questão.

REGULAMENTO TÉCNICO

1.0. Motores e Preparação

A preparação dos motores para as categorias e suas subcategorias é livre desde que seja mantida a cilindrada original da moto e respeite o limite de potência descrito neste regulamento. A única exceção a esta regra é a categoria SUPERBIKE STOCK, onde nenhum tipo de preparação de motor é permitida.

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. Chassis, Balanças, Quadro B e Materiais

Os chassis e as balanças devem permanecer originais do modelo da motocicleta. O quadro B poderá ser substituído por modelo compatível ao modelo da motocicleta. É proibido o uso de ligas leves ou titânio para os eixos das rodas. É autorizada a utilização de parafusos e porcas em liga de titânio.

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 a 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 consideravelmente 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

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. 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 (freio 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 apoio-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. Chicote/ECU e Parte elétrica

O chicote elétrico e a ECU podem ser substituídos por um modelo Racing compatível com a motocicleta. Deverá ser mantido motor de partida e alternador ligado. O motor de partida deve funcionar antes depois da corrida por ocasião das vitorias.

1.10. 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.

1.11. Suspensões

Suspensão dianteira: Livre, inclusive permitida sua substituição. Os pontos de fixação permanecem originais.

Suspensão traseira: Livre, inclusive permitida sua substituição. Os pontos de fixação permanecem originais

1.12. Freios

Todas as motos devem possuir dois freios (um em cada roda), concêntricos com as rodas. A linha de freio pode ser substituída por linha do tipo aeroquip. As bombas de freio e reservatório de fluido poderão ser substituídas por modelos compatíveis. Os discos podem ser substituídos porem as medidas e espessura dos

discos de freio devem ser mantidas originais do modelo. Discos de carbono não são permitidos. As pastilhas são livres.

1.13. Tanque de combustível e de óleo

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

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.

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 a gasolina automotiva, destinada ao consumidor final, comercializada por agentes e postos de abastecimento, em todo o território nacional, conforme norma ANP. Como oxidante, apenas o ar ambiente pode ser misturado com a gasolina.

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. Para-lama

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

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

1.19. Carenagem

Os para-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. 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 peça única 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 umas das normas nacionais e internacionais oficiais.

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. Câmeras de Vídeo

Não é permitida a instalação de câmera de vídeo nos pilotos e seus equipamentos.

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

As imagens recolhidas por câmeras de 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.

Todos estes casos, apelos ou dúvidas na sua interpretação são julgados e resolvidos pelas normas da Federação Internacional de Motociclismo.

Regulamento Técnico Específico R3 CUP

Por se tratar de categoria monomarca de responsabilidade do fabricante toda parte técnica, de pontuação e de parâmetros das motocicletas são de responsabilidade da organização da R3 CUP sob supervisão da YAMAHA.

Comissão de Motovelocidade
Confederação Brasileira de Motociclismo
28 fevereiro de 2023.

Todos os casos omissos, apelos ou dúvidas de interpretação, são julgados e resolvidos pelas normas da Federação Internacional de Motociclismo.