



Campeonato Nacional de Velocidade
Regulamento 2026

Aprovado pela Direção a 18 de abril de 2026

Alteração da alínea i) do artigo 19.1

Anexo F - atualizado

ÍNDICE

1. Condições Gerais, Obrigações e Responsabilidade
2. Evento ou Prova
3. *Paddock e Boxes*
4. Oficiais e Procedimentos
5. Júri de Prova
6. Direção de Corrida
7. Classes
8. Pilotos admitidos
9. Inscrições
10. Números de competição
11. Horário Tipo
12. Regulamento Particular
13. Verificações Documentais
14. Verificações Técnicas
15. Briefing
16. Treinos e qualificação para a corrida
17. Grelha de partida
18. Corridas
19. Procedimento de partida
20. Penalizações em corrida (*Ride Through e Long Lap*)
21. Corrida com piso molhado ou seco
22. Comportamento durante as sessões de treinos e a corrida
23. Sinais – bandeiras e sinais luminosos
24. Final da corrida e classificação
25. Interrupção de uma corrida e nova partida
26. Reinício de uma corrida interrompida
27. Parque Fechado
28. Comportamento à chegada
29. Pontuação e classificação no campeonato
30. Instruções e comunicados aos pilotos
31. Regras a observar no *pit-lane* e nas boxes
32. Protestos e reclamações
33. Recurso
34. Sistema de cronometragem
35. Credenciais de acesso
36. Publicidade
37. Equipamento dos pilotos

1. CONDIÇÕES GERAIS, OBRIGAÇÕES E RESPONSABILIDADE

Todos os eventos ou provas (manifestações desportivas) do Campeonato Nacional de Velocidade têm de respeitar e cumprir os seguintes códigos e regulamentos (doravante e no seu conjunto referidos como “Regulamentação de Velocidade”):

- Regulamento Particular do evento (RP);
- Regulamento do Campeonato Nacional de Velocidade;
- Código Desportivo FMP;
- Regulamento Disciplinar FMP;
- Código Médico FMP;
- Regulamento Antidopagem FMP;
- Código Ambiente FMP;
- Regulamento de Prevenção de Manifestações de Violência no Motociclismo;
- Regulamento de Imagem FMP.

O Regulamento do Campeonato Nacional de Velocidade (RCNV) estabelece o quadro regulamentar aplicável a todos os eventos do Campeonato Nacional de Velocidade e compreende, sob a forma de anexos, os regulamentos técnicos das classes do Campeonato Nacional de Velocidade (CNV) e os regulamentos dos Troféus que se disputam com o CNV.

A regulamentação desportiva e técnica que vigora é a que está publicada no site oficial da Federação de Motociclismo de Portugal (FMP) (www.fmp.pt).

Todos os pilotos, equipas e seus elementos, organizadores, oficiais e outros participantes nos eventos do CNV comprometem-se a respeitar e cumprir a “Regulamentação de Velocidade”, e aceitam submeter-se à jurisdição e poder disciplinar da FMP.

É da responsabilidade de cada piloto garantir que todas as pessoas envolvidas na sua participação no evento cumprem a “Regulamentação de Velocidade”, podendo o piloto ser penalizado pelo comportamento indevido dessas pessoas.

Os pilotos, os elementos das suas equipas, e demais intervenientes nas provas do CNV exoneram a FMP, o Organizador, bem como os seus colaboradores ou representantes, de qualquer responsabilidade por qualquer perda, dano ou lesão corporal que possam sofrer, ou causar a terceiros, no decurso ou em consequência dos eventos do CNV, renunciando ao eventual direito de reclamação ou ação.

Os pilotos, os elementos das suas equipas, e demais intervenientes nas provas do CNV reconhecem e concordam que participam nas provas do CNV por sua própria conta e risco e assumem toda a responsabilidade por qualquer perda, dano ou lesão corporal que possam sofrer, ou causar a terceiros, no decurso ou em consequência das provas do CNV.

É interdita a presença de animais nas boxes, *pit-lane* e pista, exceto os utilizados pelas forças de segurança.

O Regulamento do Campeonato Nacional de Velocidade inclui os seguintes anexos:

Anexo A – Regulamento Técnico - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a Todas as Motos (ETGCM)

Anexo B – Regulamento Técnico - Campeonato Nacional de Velocidade – Classe Superbikes

Anexo C – Regulamento Técnico - Campeonato Nacional de Velocidade – Classe SuperSport

Anexo D – Regulamento Técnico – Campeonato Nacional de Velocidade – Classe SportBike

Anexo E – Regulamento Técnico – Campeonato Nacional de Velocidade – Classe Supersport 300

Anexo F – Regulamento Técnico - Campeonato Nacional de Velocidade – Classe Moto4

Anexo G – Regulamento Técnico - Campeonato Nacional de Velocidade – Classe CNV Jr

Anexo H – Regulamento Técnico - Campeonato Nacional de Velocidade – Classe de Naked Bikes

Anexo J – Regulamento Desportivo e Técnico da Copa Dunlop Motoval

2. EVENTO OU PROVA

2.1. Um evento ou uma prova do CNV compreende uma ou mais corridas, que podem decorrer no mesmo dia ou em dias consecutivos.

Para efeitos do presente regulamento corrida é a competição que se realiza em circuito fechado entre duas ou mais motos, competindo ao mesmo tempo num mesmo percurso em que o tempo/velocidade é o fator de classificação.

2.2. Os circuitos onde decorrem as corridas têm de ter homologação da Federação Internacional de Motociclismo (FIM) ou da FMP, para cada evento.

2.3. Por princípio, uma corrida é limitada a uma classe de motos. No entanto, é possível reunir mais do que uma classe numa corrida.

Classe é o agrupamento de motos regulado por um Regulamento Técnico específico.

Sempre que uma classe tiver menos de 6 pilotos inscritos ou qualificados para a corrida o Júri deverá proceder, nos treinos e nas corridas, à junção dessa classe com outra(s) de performances mais próximas.

2.4. Um evento começa com as verificações documentais e termina com a publicação dos resultados oficiais, expirados os prazos para reclamações e protestos e terminadas as verificações desportivas e técnicas.

2.5. A entidade organizadora pode autorizar a circulação de bicicletas sem motor na pista, para reconhecimento da mesma.

2.6. A entidade organizadora de um evento do CNV tem de assegurar:

- a. Um circuito com as infraestruturas e as facilidades que dele fazem parte integrante nas condições mencionadas no relatório de homologação do circuito;
- b. A contratação de um seguro de responsabilidade civil nos termos da legislação em vigor, atualmente DL 291/97, de 21 de Agosto, cuja apólice tem de enviar à FMP junto com o Regulamento Particular.
- c. A presença de comissários nos postos de sinalização e de intervenção, em número e nos locais definidos no relatório de homologação do circuito;
- d. Um dispositivo médico e de segurança de acordo com o definido no relatório de homologação do circuito e com um sistema de comunicações rádio com canal próprio;
- e. Um posto médico devidamente equipado para primeiros socorros e a funcionar durante todo o evento;
- f. Um serviço eletrónico de cronometragem com capacidade de medição até ao milésimo de segundo (ver artigo 33);
- g. Um sistema de *photo-finish*;
- h. Um sistema de comunicações rádio entre os postos de sinalização e de intervenção e o Diretor de Prova;
- i. Um sistema de conta-voltas decrescente (eletrónico ou manual) junto à linha de chegada;
- j. Um equipamento destinado ao controlo de velocidade no *pit-lane*;

- k. Um secretariado necessário à preparação e ao acompanhamento do evento;
 - l. Pelo menos uma sala para reuniões, com o material adequado ao efeito e com monitores de TV que apresentem os dados emitidos pela cronometragem;
 - m. Um espaço para o Parque Fechado, com uma entrada e uma saída não comuns, na proximidade das boxes;
 - n. Meios para a recolha das motos que no final das sessões de treinos, *warm-up* e corrida tenham, por qualquer motivo, ficado em pista.
 - o. A colocação do Quadro Oficial do evento físico ou digital;
 - p. A colocação dos painéis publicitários e de quaisquer outros meios de promoção e publicidade exigidos contratualmente pelos patrocinadores da FMP;
 - q. A promoção do evento nos órgãos de comunicação social e nas redes sociais;
 - r. O envio para a FMP das listas de inscritos e das classificações das corridas, após a conclusão do evento;
 - s. A divulgação dos resultados aos pilotos e aos órgãos de comunicação social;
 - t. A entrega dos troféus no local e em hora indicada no Regulamento Particular;
 - u. O envio à FMP de toda a documentação oficial produzida durante do evento, até 5 (cinco) dias úteis após a sua realização.
- 2.7.** A entidade organizadora de um evento do CNV liquidará à FMP uma taxa de prova no valor de 350,00€ (trezentos e cinquenta Euros), aquando do envio do Regulamento Particular para aprovação.
- 2.8.** Se o evento for de carácter extracampeonato a taxa acima referida é no valor de 500,00€ (quinhentos Euros).
- 2.9.** A anulação de eventos calendarizados, quer sejam do CNV quer extracampeonato, ficam sujeitas às seguintes multas:
- a. anulação com mais de 60 dias de aviso: 450,00€ (quatrocentos e cinquenta Euros);
 - b. anulação com menos de 60 dias de aviso: 900,00€ (novecentos Euros).

3. Paddock e Boxes

- 3.1** Compete à entidade organizadora a atribuição das boxes aos pilotos e equipas.
- 3.2.** A entidade organizadora deve permitir o acesso ao paddock e às boxes pelos pilotos e equipas durante a tarde do dia anterior ao início do evento.
- 3.3.** Todas as atividades publicitárias, promocionais ou de relações públicas dentro do circuito, caminhos de serviço, *paddock* têm de ser do prévio conhecimento da FMP.
- 3.4.** A entidade organizadora pode fixar um preço pela utilização das boxes desde que este seja mencionado no Regulamento Particular.
- 3.5.** Durante o evento é proibido ligar motores das motos de competição entre as 21H00 e as 08H00 podendo este horário ser alargado pelo Regulamento Particular.
- 3.6.** É proibido conduzir motos ou outros veículos de forma imprudente no *paddock*. Entende-se por condução imprudente, nomeadamente, não ter simultaneamente as duas rodas no chão, ter uma velocidade inadequada e transportar mais passageiros do que os permitidos por lei.
- 3.7.** É obrigatório o uso de capacete na circulação em veículos motorizados de uma ou duas rodas.
- 3.8.** É proibido andar no *paddock* e no *pit-lane* em tronco nu.

- 3.9. É proibido ocupar uma boxe que não tenha sido atribuída pela entidade organizadora.
- 3.10. É proibido fumar ou fazer fogo, bem como cozinhar com lume, fumos ou cheiros nas boxes.
- 3.11. É proibido pernoitar nas boxes.
- 3.12. No final do evento é da responsabilidade dos pilotos e das equipas retirar os seus pneus usados, contentores de gasolina, de óleo e de outros lubrificantes do circuito.

4. OFICIAIS E PROCEDIMENTOS

A direção, supervisão e acompanhamento do evento é assegurada pelos oficiais de prova a seguir indicados e que deverão estar nomeados no Regulamento Particular:

- Delegado da FMP;
- Comissários Desportivos;
- Delegado Técnico da FMP;
- Diretor de Prova (*Clerk of Course*);
- Comissário Técnico;
- Secretário;
- Chefe da equipa de cronometragem;
- Relações com os concorrentes;
- Outros Oficiais.

4.1. Delegado da FMP

O Delegado da FMP é titular de licença desportiva de diretor de prova e compete-lhe:

- a. presidir às reuniões do Júri e da Direção de Corrida;
- b. assegurar o cumprimento da Regulamentação de Velocidade;
- c. supervisionar todos os aspetos relacionados com a segurança;
- d. fixar as horas das reuniões do Júri, convocar reuniões extraordinárias e definir a agenda;
- e. convidar para participar nas reuniões do Júri, sem direito a voto, quem entender necessário.

4.2. Comissários Desportivos

Os Comissários Desportivos são titulares de licença desportiva de Oficial ou de Comissário Desportivo e devem assegurar que a Regulamentação de Velocidade é respeitada. São nomeados pela FMP, sendo um deles proposto pela entidade organizadora.

4.3. Delegado Técnico FMP

O Delegado Técnico FMP é titular de licença de comissário técnico FIM e tem por função assegurar a correta aplicação dos regulamentos técnicos, supervisionar os protestos sobre as motos e propor ao Júri quais as motos que serão objeto de verificações técnicas finais ou suplementares.

4.4. Diretor de Prova (*Clerk of the Course*)

O Diretor de Prova é indicado pela entidade organizadora. É titular de licença desportiva de diretor de prova FIM e compete-lhe:

- a. assegurar que o circuito/pista está em boas condições e que todos os imperativos legais para a realização do evento estão cumpridos;

- b. assegurar que os comissários e os serviços de segurança e médico estão nos locais indicados no relatório de homologação até 15 minutos antes do horário de início das atividades em pista de cada dia do evento;
- c. realizar com os elementos da Direção de Corrida uma volta de inspeção ao circuito antes do início das atividades de cada dia e com o dispositivo mencionado em b. *supra*;
- d. propor ao Júri que um piloto, por razões de segurança, não participe no evento;
- e. fazer cumprir com a Regulamentação de Velocidade;
- f. receber os protestos e as reclamações e remetê-los sem demora ao Júri;
- g. receber os relatórios dos comissários, bem como todos os dados necessários para apresentar o seu relatório ao Júri;
- h. quando entender necessário e em qualquer momento do evento, solicitar a um piloto que se submeta a um exame médico e fazer chegar o resultado desse exame ao Júri;
- i. aprovar, assinar e mandar publicar, com indicação da hora, os resultados provisórios (treinos, *warm-up*, grelhas de partida e corridas) do evento;
- j. atuar como *starter*.

4.5. Comissário Técnico

O Comissário Técnico é indicado pela entidade organizadora. É titular da licença desportiva de comissário técnico FIM e compete-lhe:

- a. verificar que as motos e os equipamentos dos pilotos estão conforme o definido nos regulamentos aplicáveis;
- b. comunicar o resultado das suas verificações apenas ao Delegado Técnico FMP.

4.6. Secretário

O Secretário é indicado pela entidade organizadora e compete-lhe:

- a. providenciar que os elementos do Júri e da Direção de Corrida são adequadamente assistidos durante o evento;
- b. secretariar as reuniões do Júri;
- c. manter atualizado o Quadro Oficial;
- d. controlar as presenças dos pilotos no briefing.

4.7. Chefe da equipa de cronometragem

Os principais deveres do chefe da equipa de cronometragem são:

- a. no final de cada sessão de treinos entregar ao Diretor de Prova um registo ordenado, por ordem crescente, do melhor tempo por volta de cada piloto;
- b. no final da última sessão de treinos cronometrados entregar ao Diretor de Prova um registo com o conjunto dos tempos das sessões de treinos cronometrados ordenado por ordem crescente do melhor tempo por volta de cada piloto incluindo o limite para a qualificação calculado sobre o melhor tempo como determina este Regulamento;
- c. no final de cada corrida entregar ao Diretor de Prova um registo com a classificação da corrida, de acordo com o definido no artigo 24º, complementado com a indicação do melhor tempo por volta de cada piloto e com o tempo que cada piloto demorou para completar a corrida;
- d. entregar no Secretariado o registo dos tempos realizados pelos pilotos em cada volta (volta-a-volta) nas sessões de treinos, *warm-up* e na corrida;

- e. sempre que um piloto exceder o limite de velocidade no *pit-lane* entregar ao Diretor de Prova documento comprovativo.

4.8. Relações com os Concorrentes

O Relações com os Concorrentes tem como principais tarefas prestar informações aos pilotos e manter com eles um papel de concertação, nomeadamente:

- a. responder às questões dos pilotos e equipas;
- b. dar informações complementares, relativas à regulamentação e ao desenrolar da corrida;
- c. auxiliar a Direção de Corrida em todos os processos de notificação e convocação de pilotos;
- d. evitar que cheguem ao Diretor de Prova quaisquer pedidos que possam encontrar solução satisfatória através das suas explicações precisas. Excluem-se desta ação, os casos de reclamação e protesto.

4.9 Outros oficiais

Médico chefe e outro pessoal técnico de saúde, comissários de pista, de parques e de boxes, pessoal de segurança necessários e exigidos para que do evento decorra de forma eficiente e fluída.

5. JÚRI

5.1. O Júri é composto pelos seguintes oficiais:

- a. Delegado FMP, que preside às reuniões
- b. Director de Prova (*Clerk of the Course*)
- c. Comissário Desportivo FMP
- d. Comissário Desportivo indicado pela entidade organizadora
- e. Delegado Técnico FMP

5.2. As decisões do Júri são tomadas por votação por maioria simples e todos os elementos têm direito de voto. Em caso de empate o Delegado da FMP tem voto de qualidade.

5.3. O quórum para uma reunião do Júri é de 3 (três) elementos.

5.4. O Júri deve reunir antes da primeira sessão de treinos, no final de cada dia de treinos, no final das corridas e sempre que necessário. Das reuniões têm de ser lavradas as respetivas atas.

5.5. O Júri tem as seguintes funções:

- a. assegurar que o evento se realiza de acordo com as regras e procedimentos estabelecidos neste Regulamento;
- b. aprovar emendas ou aditamentos ao Regulamento Particular e certificar que estes são divulgados aos pilotos e equipas;
- c. receber os relatórios dos vários officas de prova referentes, nomeadamente, às verificações documentais e técnicas, treinos e corridas;
- d. decidir sobre os protestos e reclamações apresentados durante o evento;
- e. cancelar o evento, no todo ou em parte, por razões de segurança;
- f. recusar a participação de um piloto no evento por razões de segurança;
- g. homologar as classificações das corridas.

6. DIREÇÃO DE CORRIDA

- 6.1.** A Direção de Corrida é composta pelos seguintes oficiais:
- Delegado FMP, que preside às reuniões
 - Diretor de Prova (*Clerk of Course*)
 - Comissários Desportivos
- 6.2.** As decisões da Direção de Corrida são tomadas por votação, por maioria simples, e todos os elementos têm direito de voto. Em caso de empate o Delegado FMP tem voto de qualidade.
- 6.3.** O quórum para uma reunião da Direção de Corrida é de 2 (dois) elementos. Em caso de empate o Delegado da FMP tem voto de qualidade.
- 6.4.** A Direção de Corrida reúne sempre que necessário.
- 6.5.** A Direção de Corrida tem as seguintes funções:
- supervisionar os aspetos operacionais para assegurar o funcionamento seguro e eficiente do evento de acordo com a Regulamentação de Velocidade.
 - aplicar as penalizações por infrações aos Regulamentos.
 - alterar horários e interromper os treinos, *warm-up* e corrida, por razões de segurança, assegurando o procedimento correto para o recomeço das corridas.

7. CLASSES

- 7.1** O CNV 2026 compreende as seguintes competições:

Campeonato / Troféu	Classe e Categorias
Campeonato	Superbikes
Campeonato	SuperSport
Campeonato	SportBike
Campeonato	Supersport 300
Campeonato	Moto4
Campeonato	CNV Jr
Campeonato	Naked Bikes NB1, NB2 e NB3
Troféu	Copa Dunlop Motoval CDM2 e CDM1

Os Regulamentos Técnicos das classes são anexos a este Regulamento.

7.2 TROFÉUS MONOMARCA

- Todas as classes dos Campeonatos aceitam Troféus monomarca assentes em motos enquadráveis nas classes.
- Os Troféus pressupõem um promotor e devem apresentar um regulamento próprio, sempre subordinado a este regulamento e ao regulamento técnico da classe em que se inserem.
- Esses regulamentos próprios deverão regulamentar aspetos específicos aos Troféus que não colidam nem se sobreponham aos estabelecidos para a classe, sendo apenas como adenda a este regulamento.
- Para serem reconhecidos enquanto Troféus, o promotor deverá assegurar um mínimo de 4 participantes inscritos na modalidade de tipo Epc até duas semanas antes do primeiro evento do Calendário.

- e Os participantes nesses Troféus concorrem em simultâneo com os participantes das classes ao título de campeão nacional da classe, desde que tecnicamente as motos ou os pneus sejam de performance inferior às estabelecidas para a classes.

8. PILOTOS ADMITIDOS

8.1. O CNV é um Campeonato Open e nele podem participar os pilotos titulares Licença Desportiva de Piloto de Velocidade ou Geral emitida pela FMP e os pilotos estrangeiros titulares de licença internacional da FIM ou da FIM Europa ou de licença desportiva de velocidade da respetiva federação nacional acompanhada da autorização de participação (*start permission*).

8.2. Idades

As idades mínima e máxima para a participação nas classes do CNV e Troféus são as seguintes:

Campeonato / Troféu	Classe	Idade mínima	Idade máxima
Campeonato	Superbikes e Naked Bikes 1	17 anos	
Campeonato	Naked Bikes 2	16 anos	
Campeonato	SuperSport, SportBikes e Naked Bikes 3	15 anos	
Campeonato	Supersport 300	14 anos	
Campeonato	Moto4	13 anos	24 anos
Campeonato	CNV Jr	12 anos	16 anos
Troféu	Copa Dunlop Motoval	15 anos	

A idade mínima afere-se na data do início do evento (verificações documentais).

O limite da idade máxima afere-se no dia 1 janeiro do ano do campeonato ou troféu (o piloto pode participar até ao final do ano em que atinge a idade máxima).

Pilotos com idade superior a 50 anos têm de juntar ao pedido da licença desportiva o atestado médico de aptidão para a prática desportiva de motociclismo, em impresso do IPDJ acompanhado de um eletrocardiograma com prova de esforço.

9. INSCRIÇÕES

9.1. As inscrições podem ser de dois tipos: do tipo Epc ou do tipo PaP. As inscrições do tipo Epc (à época) são idealizadas para aqueles que ambicionam ser Campeões nas Classes em que se inscrevem e comportam vantagens para os pilotos comprometidos com o Campeonato na sua totalidade. As inscrições do tipo Epc são feitas na FMP recorrendo a formulário próprio publicado no seu site oficial (www.fmp.pt). As inscrições do tipo PaP (prova-a-prova) são idealizadas para os restantes pilotos.

9.2. As entidades organizadoras recebem da FMP a lista dos inscritos Epc até 24h antes da realização do primeiro evento da época. As entidades organizadoras devem acrescentar prioritariamente estes inscritos à lista de inscritos de cada evento.

9.3. Todo o piloto não inscrito com a inscrição do tipo Epc, que deseje participar num evento recorre à inscrição do tipo PaP enviando à entidade organizadora o boletim de inscrição publicado com o Regulamento Particular, devidamente preenchido, até 6ª feira da semana anterior à do evento acompanhado do pagamento da taxa de inscrição.

9.4. No boletim de inscrição têm de constar os nomes do piloto e dos elementos da sua equipa se tiver equipa, bem como a indicação de quem representa o piloto perante a Direção de Corrida quando ele estiver em competição (treinos, *warm-up* e corrida).

9.5. O valor máximo da taxa de inscrição nas classes do CNV e nos Troféus é o que a seguir se indica:

Campeonato / Troféu	Classe	Inscrição valor máximo	
		Época	Prova a prova
Campeonato	Superbikes	1.280,00€	250,00€
Campeonato	SuperSport	1.280,00€	250,00€
Campeonato	SportBike	1.010,00€	190,00€
Campeonato	Supersport 300	1.010,00€	190,00€
Campeonato	Moto4	1.010,00€	190,00€
Campeonato	CNV Jr	1.010,00€	190,00€
Campeonato	Naked Bikes 1 e Naked Bikes 2	1.515,00€	250,00€
Campeonato	Naked Bikes 3	1.245,00€	190,00€
Troféu	Copa Dunlop Motoval	Ver anexo J	

9.6. Se um piloto solicitar a inscrição fora do prazo estabelecido em 9.3., mas até 48 horas antes da realização do evento, essa inscrição poderá ser aceite, mas poderá também ter um acréscimo de 50% do seu valor à discrição da entidade organizadora.

9.7. Após o fecho das inscrições, um piloto pode mudar de moto até ao momento das verificações técnicas iniciais.

9.8. Só os detentores de licença desportiva de equipa podem inscrever uma equipa no evento.

9.9. A entidade organizadora deve enviar à FMP e colocar à disposição dos pilotos e equipas a lista de inscritos, até ao final do dia anterior ao do início do evento.

9.10. Os boletins de inscrição têm de ficar arquivados e disponíveis na entidade organizadora, para consulta posterior.

10. NÚMEROS DE COMPETIÇÃO

10.1. O número 1 está reservado para o campeão de cada classe do CNV do ano transato exceto na Classe de Naked Bikes (ver anexo H). O número escolhido por cada piloto tem de ser solicitado e registado na FMP e é atribuído prioritariamente aos que repetem a Classe e depois atribuídos por ordem da solicitação tendo em conta o Grupo em Pista em que a Classe se insere.

10.2. O número escolhido pelo piloto deve ser utilizado durante toda a época.

10.3. O detalhe do número de competição consta dos regulamentos técnicos de cada classe.

11. HORÁRIO

11.1. As entidades organizadoras deverão ter como base na elaboração dos horários dos eventos o horário tipo tal como apresentado a seguir, podendo este ser ajustado em função dos Grupos em Pista finais a definir pelo Júri do evento que os definirá em função da quantidade de participantes, os tempos tipo e a idade tipo dos participantes de cada Classe do CNV

1º DIA		
Verificações documentais e técnicas	Todas classes do CNV e Troféus	
TREINOS CRONOMETRADOS		
Grupo 1 - CNV Jr	00:25	Sessão 1
Grupo 2 - NB 1 + NB2 + NB3	00:25	Sessão 1
Grupo 3 - Moto4 + SSP300 + SportBikes	00:25	Sessão 1
Grupo 4 - SBK + SuperSport + CDM1 + CDM 2	00:25	Sessão 1
Grupo 1 - CNV Jr	00:25	Sessão 2
Grupo 2 - Moto4 + SSP300 + SportBikes	00:25	Sessão 2
Grupo 3 - NB 1 + NB2 + NB3	00:25	Sessão 2
Grupo 4 - SBK + SuperSport + CDM1 + CDM 2	00:25	Sessão 2
CORRIDAS		
Grupo 1 - CNV Jr	Corrida 1	
Grupo 2 - NB 1 + NB2 + NB3	Corrida 1	
Grupo 3 - Moto4 + SSP300 + SportBikes	Corrida 1	
Grupo 4 - SBK + SuperSport + CDM1 + CDM 2	Corrida 1	
2º DIA		
WARM UP/ SPRINTS		
Grupo 1 - CNV Jr	00:15	
Grupo 2 - NB 1 + NB2 + NB3	00:15	
Grupo 3 - Moto4 + SSP300 + SportBikes	00:15	
Grupo 4 - SBK + SuperSport + CDM1 + CDM 2	00:15	
CORRIDAS		
Grupo 1 - CNV Jr	Corrida 2	
Grupo 2 - NB 1 + NB2 + NB3	Corrida 2	
Grupo 3 - Moto4 + SSP300 + SportBikes	Corrida 2	
Grupo 4 - SBK + SuperSport + CDM1 + CDM 2	Corrida 2	

12. REGULAMENTO PARTICULAR

12.1. O Regulamento Particular é o documento emitido pela entidade organizadora do evento regulamentando os seus detalhes.

12.2. O horário do evento e o boletim de inscrição do tipo PaP são anexos ao Regulamento Particular.

12.3. Nenhuma disposição deste Regulamento pode ser revogada pelo Regulamento Particular ou pelos seus aditamentos ou anexos.

12.4. O Regulamento Particular tem de ser apresentado para aprovação pela Comissão de Velocidade até 30 (trinta) dias antes da realização do evento. Após a aprovação do Regulamento Particular só a Comissão de Velocidade ou o Júri podem autorizar, sob a forma de aditamento, qualquer alteração.

13. VERIFICAÇÕES DOCUMENTAIS

13.1. As verificações documentais são obrigatórias e são realizadas de acordo com o horário publicado no Regulamento Particular.

13.2. As verificações documentais consistem: na verificação do boletim de inscrição do tipo PaP; na finalização de qualquer assunto administrativo que esteja pendente; no levantamento do transponder da entidade organizadora, se necessário; e na entrega ao piloto da ficha para as verificações técnicas.

13.3. A apresentação da Licença Desportiva de Piloto ou a comprovação da sua emissão pela FMP e a Licença de Equipa, quando aplicável, é obrigatória, assim como documento de identificação civil do Piloto e do representante da Equipa, quando aplicável.

13.4. Os pilotos que não se apresentem às verificações documentais no horário indicado no Regulamento Particular para a sua classe ficam sujeitos à aplicação de uma multa de 30,00€ (trinta Euros). Além do pagamento desta multa os pilotos apenas poderão efetuar a verificação documental após autorização do Júri.

14. VERIFICAÇÕES TÉCNICAS

Um piloto não pode recusar, sob pena de desclassificação, as ações de verificação à sua moto solicitadas pelo Comissário Técnico em qualquer altura do evento, devendo ainda disponibilizar alguém da sua confiança para proceder às desmontagens e montagens que decorrem por sua conta e risco.

14.1. Verificações técnicas iniciais

- a. As verificações técnicas iniciais são obrigatórias, são realizadas de acordo com o horário publicado no Regulamento Particular e incidem sobre a moto e o equipamento do piloto, conforme Regulamento Técnico.
- b. A apresentação de uma moto às verificações técnicas iniciais é a aceitação implícita pelo piloto da conformidade da moto com o Regulamento Técnico aplicável.
- c. Só as motos aprovadas nas verificações técnicas iniciais podem participar nas sessões de treinos cronometrados, *warm-up* e corrida.
- d. Se forem detetadas infrações ao Regulamento Técnico e for intenção do piloto participar no evento uma nova verificação técnica pode ser marcada pelo Comissário Técnico, tendo em atenção que esta deve permitir a realização de pelo menos uma sessão de treinos cronometrados.
- e. Um piloto só pode verificar 1 (uma) moto em cada classe.
- f. É proibido dois pilotos verificarem a mesma moto.
- g. O piloto que não se apresente às verificações técnicas iniciais no horário indicado no Regulamento Particular para a sua classe, fica sujeito à aplicação de uma multa de 30,00€ (trinta Euros).

14.2. Verificações técnicas finais

- a. Imediatamente após a corrida todas as motos têm de entrar em Parque Fechado, de onde só poderão ser retiradas com autorização do Júri. Os pilotos que não dirijam as suas motos para o Parque Fechado ou que de lá as retirem sem autorização do Júri podem ser penalizados com desclassificação à discricção do Júri
- b. No final da corrida são efetuadas verificações técnicas às motos classificadas nos 3 (três) primeiros lugares da classe e àquelas que o Delegado Técnico propôs na primeira reunião do Júri para verificações suplementares.

- c. Qualquer infração ao Regulamento Técnico, que rege a conformidade das motos, implica a penalização de desclassificação.

15. BRIEFING

15.1. Na primeira corrida que se disputar num circuito ou aos pilotos que se estreiam na época nesse circuito e antes das sessões de treinos cronometrados será efetuado um briefing aos pilotos. Nas restantes corridas disputadas nesse circuito poderá ser realizado um briefing se tiver ocorrido uma alteração às características da pista, ou quando o Diretor de Prova entender conveniente.

15.2. Sempre que convocado, a presença no briefing é obrigatória para todos os pilotos a que se aplica a obrigação. É autorizada a presença dos diretores de equipa mas a sua presença não substitui a do piloto.

15.3. O local e a hora da realização do briefing deve constar do Regulamento Particular.

15.4. A entidade organizadora deve permitir o acesso à sala onde se realiza o briefing 10 (dez) minutos antes da hora marcada para o seu início e conceder uma tolerância, por atraso, de 5 (cinco) minutos.

15.5. Os pilotos devem, à entrada da sala de briefing, assinar a folha de presenças que será disponibilizada pelo Secretário e que constitui a única prova da presença do piloto no briefing.

15.6. Após os 5 (cinco) minutos de tolerância não é permitida a entrada na sala de briefing. Os pilotos que faltarem ao briefing podem ser impedidos de entrar em pista e podem ser penalizados com uma multa de 75,00€ (setenta e cinco Euros), que tem de ser liquidada no Secretariado antes da primeira sessão de treinos cronometrados.

15.7. O Diretor de Prova convocará os pilotos faltosos a fim de lhes comunicar os detalhes do briefing antes da última sessão de treinos cronometrados. A falta a esta convocatória pode ser penalizada pela Direção de Corrida com as sanções do ponto anterior e outras adicionais à discipção da Direção de Corrida.

15.8. Se por responsabilidade da entidade organizadora o briefing não tiver início à hora prevista a entidade organizadora é multada em 250,00€ (duzentos e cinquenta Euros), salvo motivos de força maior devidamente reconhecidos pelo Delegado da FMP.

16. TREINOS CRONOMETRADOS E QUALIFICAÇÃO PARA A CORRIDA E *SPRINT*

16.1 Treinos cronometrados e *warm-up*

- a. O horário e o número máximo de pilotos permitidos simultaneamente em pista durante os treinos cronometrados, nas sessões de *warm-up* e nas corridas devem constar no Regulamento Particular.
- b. Só são admitidas nas sessões de treinos cronometrados e nas sessões de *warm-up* as motos aprovadas nas verificações técnicas.
- c. Os pilotos começam as sessões de treinos cronometrados e *warm-up* do final do *pit-lane*, quando o semáforo aí colocado apresentar a luz verde e/ou o comissário apresentar a bandeira verde.
- d. O final das sessões de treinos e *warm-up* é sinalizado pela exibição da bandeira de xadrez na linha de chegada, pela luz vermelha no semáforo do final do *pit-lane* e pela luz vermelha no semáforo da linha de chegada. Após a exibição da bandeira de xadrez os pilotos devem completar essa volta e entrar no *pit-lane*. Não é permitido passar a bandeira de xadrez mais do que uma vez.
- e. Se uma sessão de treinos cronometrados ou de *warm-up* for interrompida a bandeira vermelha ou a luz vermelha dos semáforos será exibida na linha de chegada, em todos os postos dos comissários e na saída do *pit-lane*. Os pilotos devem regressar cuidadosamente para o *pit-lane*.

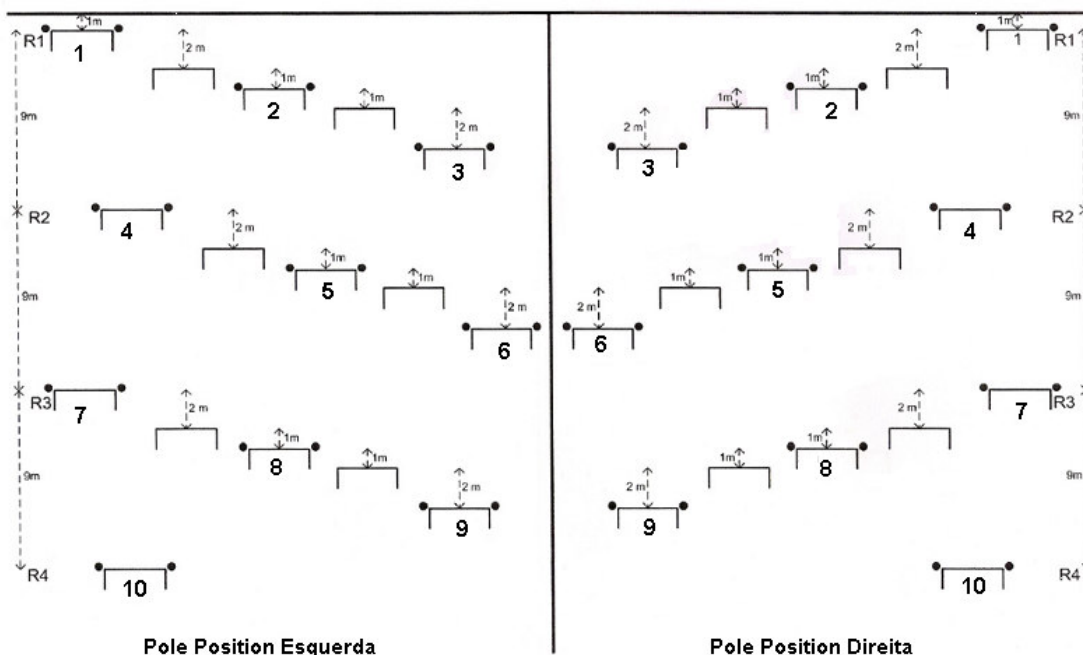
- f. O reinício de uma sessão de treinos cronometrados ou de *warm-up* têm de ser comunicado pelo sistema sonoro e/ou através dos monitores do sistema de cronometragem. O intervalo de tempo entre a comunicação e o reinício da sessão de treinos não deve ser inferior a 3 minutos.
- g. No final de cada sessão de treinos cronometrados e de *warm-up* será afixado o resultado ordenado, por ordem crescente, do melhor tempo por volta realizado por cada piloto. Sempre que existir mais do que uma sessão de treinos cronometrados será também afixado o resultado do conjunto das sessões indicando o limite de qualificação calculado sobre o melhor tempo registado no conjunto das sessões.

16.2. Qualificação para a corrida ou *sprint*

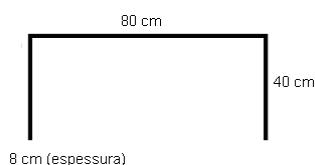
- a. O resultado dos treinos cronometrados qualifica os pilotos para as corridas ou *sprint*. Independentemente de o piloto estar dentro do número máximo de pilotos permitido simultaneamente em pista durante a corrida e só pode alinhar na corrida se o seu melhor tempo por volta não exceder em 15% o melhor tempo por volta dos treinos cronometrados das classes em competição no mesmo Grupo em Pista.
- b. Se um piloto com experiência num circuito (com corridas aí realizadas na época ou na época anterior e nelas tendo já cumprido o tempo para qualificação no Grupo em Pista em que compete e que por motivo de avaria ou queda não realize o tempo para qualificação, a Direção de Corrida pode autorizar a sua participação, se este a solicitar, atribuindo-lhe o último lugar na grelha de partida nas Corridas ou na *sprint*. A qualquer outro piloto poderá ser dada autorização de participação desde que na sessão de *warm-up* ou na *sprint*, cumpra com o tempo para qualificação determinado nas sessões de treinos cronometrados do Grupo em Pista em que compete, sendo atribuído o último lugar na grelha de partida. A atribuição destes lugares no final da grelha de partida será função do melhor tempo obtido, no primeiro caso, na corrida em que participou ou, no segundo caso, na sessão de *warm-up* ou na *sprint*.
- c. Quando um piloto participar em mais do que uma classe o tempo de qualificação é o exigido para cada Grupo em Pista onde essa classe compete.

17. GRELHA DE PARTIDA

- a. A *pole position* é atribuída ao piloto mais rápido no conjunto das sessões de treinos cronometrados de cada Grupo em Pista independentemente da classe ou troféu ou ao vencedor da *sprint* se esta existir. Os restantes pilotos são ordenados sucessivamente pelos outros lugares da grelha de partida por ordem crescente dos tempos obtidos independentemente da classe ou troféu exceto se houver uma *sprint* onde os primeiros 6 lugares são determinados pelo resultado obtido na *sprint*. Em caso de igualdade de tempos entre dois ou mais pilotos serão considerados os segundos melhores tempos e caso ela se mantenha os seguintes até esta se desfazer.
- b. A *pole position* encontra-se definida no relatório de homologação do circuito.
- c. A grelha de partida é formada por linhas equidistantes de 9 metros com 3 posições em escalão por linha.



d. As posições em cada linha da linha grelha são indicadas da seguinte forma:



e. Quando uma classe for dividida por dois grupos de treinos cronometrados, a composição de cada um deve ser determinada por sorteio na primeira reunião do Júri. Cada grupo deve ser composto pelo mesmo número de pilotos, arredondado para o número inteiro mais próximo.

A seleção dos pilotos qualificados para a corrida faz-se em função dos tempos conjuntos registados em cada grupo até ao limite da capacidade determinada no relatório de homologação do circuito.

As posições da grelha de partida serão atribuídas como descritas na alínea a) deste ponto.

Em caso de empate entre dois ou mais pilotos devem ser considerados os segundos melhores tempos e caso a igualdade se mantenha os tempos seguintes até esta se desfazer. O mesmo sistema de desempate é aplicado sempre que houver necessidade de completar a grelha de partida por se terem verificado desistências ou impedimentos de participação de pilotos qualificados para a corrida.

f. A grelha de partida para cada corrida deve ser publicada após a sessão ou sessões de treinos cronometrados ou do *warm-up* ou da *sprint*, até 1 (uma) hora antes do início da corrida.

g. Os pilotos que, por qualquer motivo, não possam tomar parte na corrida devem informar atempadamente o Diretor de Prova, por forma a não existirem lugares vagos na grelha de partida e permitir a participação dos pilotos qualificados que excedem o número máximo de pilotos permitidos simultaneamente em pista.

18. CORRIDAS E SPRINT

As distâncias em número de voltas e em quilómetros para as corridas das classes do CNV e para os Troféus no Circuito do Estoril (CE) e no Autódromo Internacional do Algarve (AIA) são as que a seguir se indicam.

Grupos em Pista	Campeonatos/ Troféus	CORRIDAS - Distância em voltas (km)
-----------------	----------------------	-------------------------------------

		Estoril	AIA
Grupo 4	SBK + SSP + CDM1 + CDM2	14 (58,548 km)	12 (55,100 km)
Grupo 3	Moto4 + SSP300 + SPB	14 (58,548 km)	12 (55,100 km)
Grupo 2	NB1 + NB2 + NB3	10 (41,820 km)	10 (45,920 km)
Grupo 1	CNV Jr	10 (41,820 km)	9 (41,328 km)
		SPRINT - Distância em voltas (km)	
Grupo 4	SBK + SSP + CDM1 + CDM2	7 (29,274 km)	6 (27,550 km)
Grupo 3	Moto4 + SSP300 + SPB	7 (29,274 km)	6 (27,550 km)
Grupo 2	NB1 + NB2 + NB3	5 (20,910 km)	5 (22,960 km)
Grupo 1	CNV Jr	5 (20,910 km)	4 (18,368 km)

19. PROCEDIMENTOS DE PARTIDA

19.1. Procedimento normal de partida

- a. 15 minutos antes do início da corrida. O semáforo do final do *pit-lane* apresenta a luz verde, significando que a pista se encontra aberta para a volta de reconhecimento. A entrada em pista será possível durante 5 minutos e serão exibidos painéis de contagem decrescente minuto a minuto (5,4,3,2,1) e, cumulativamente, pode ser utilizado o sistema sonoro para informar o tempo que falta para o encerramento do *pit-lane*.

Os pilotos só podem efetuar uma volta de reconhecimento.

A volta de reconhecimento não é obrigatória. No entanto, os pilotos que não a fizerem partem para a volta de aquecimento do final do *pit-lane*, quando o semáforo apresentar a luz verde e ocuparão os últimos lugares da grelha de partida. O piloto que não respeitar este posicionamento na grelha de partida será penalizado com *Ride Through*.

Após a volta de reconhecimento os pilotos ao chegarem ao final da grelha de partida, onde estará um comissário com uma bandeira vermelha, têm de parar e desligar o motor. A moto será empurrada pelo piloto ou por um seu assistente e até à sua posição na grelha de partida.

Os pilotos podem ser assistidos por 4 (quatro) pessoas.

Ao lado de cada linha da grelha de partida está colocado um comissário com uma placa que indica o número da linha, por forma a auxiliar os pilotos a localizar a sua posição na grelha de partida.

Os pilotos que na volta de reconhecimento se depararem com problemas técnicos devem dirigir-se para o *pit lane* para aí fazerem os ajustamentos necessários.

- b. 10 minutos antes do início da corrida. O semáforo do final do *pit lane* apresenta a luz vermelha. A entrada em pista não é autorizada.

O Diretor de Prova tem, nesta fase, que decidir se a corrida é classificada “corrida com piso seco” (*dry race*) ou “corrida com piso molhado” (*wet race*) e indicar essa decisão aos pilotos na grelha de partida e àqueles que estiverem no *pit lane*, através da exibição de uma placa. Se não for mostrada nenhuma placa a corrida é considerada “corrida com piso seco” (*dry race*).

Nesta fase e até à apresentação da placa de 3 MINUTOS, é permitido aos pilotos fazerem ajustamentos na sua moto e mudar pneus. Podem utilizar um gerador para as mantas de aquecer pneus, auxiliares para colocar os motores em marcha e ventoinhas. Os geradores e os auxiliares

para colocar os motores em marcha devem estar posicionados atrás da moto. Não é permitido o reabastecimento nem a troca do depósito de gasolina na grelha de partida.

Todos os ajustamentos devem estar concluídos até à apresentação da placa 3 MINUTOS.

c. 5 minutos antes do início da volta de aquecimento. É apresentada a placa 5 MINUTOS.

d. 3 minutos antes do início da volta de aquecimento. É apresentada a placa 3 MINUTOS.

Os geradores devem ser desligados das mantas de aquecer pneus, pneus de reserva e todos os outros equipamentos devem ser retirados da grelha de partida, o mais rapidamente possível.

Os pilotos que necessitem de continuar a trabalhar na sua moto devem imediatamente retirá-la da grelha de partida e empurrá-la para o *pit lane* onde podem continuar a trabalhar. Todos os pilotos nestas condições partem para a volta de aquecimento do final do *pit lane*, quando o semáforo aí colocado passar a verde e ocuparão os últimos lugares da grelha de partida ordenados sucessivamente pelos tempos obtidos na qualificação ou, na ausência destes, pela ordem descrita na alínea b) do ponto 16.2. Se o piloto não respeitar este posicionamento na grelha de partida será penalizado com *Ride Through*.

Só 2 assistentes por piloto podem permanecer na grelha de partida.

Os pilotos devem ter o capacete colocado.

Trabalhar na moto na grelha de partida após a apresentação da placa de 3 MINUTOS poderá ser penalizado pela Direção de Corrida.

e. 1 minuto antes do início da volta de aquecimento. É apresentada a placa 1 MINUTO.

As mantas para aquecer pneus devem ser retiradas rapidamente, tanto das motos que estão na grelha de partida como no *pit lane*, os assistentes devem auxiliar o piloto a colocar o motor da moto a trabalhar e assim que este pegar colocar a moto na sua posição e abandonar rapidamente a grelha de partida.

Atrasar o procedimento da placa de 1 MINUTO pelo retardar do tirar das mantas ou por qualquer outro motivo poderá ser penalizada pela Direção de Corrida.

f. 30 Segundos antes do início da volta de aquecimento. É apresentada a placa 30 SEGUNDOS.

Todos os pilotos devem estar na sua posição na grelha de partida com os motores a trabalhar.

Não é permitida qualquer assistência.

Os pilotos que não forem capazes de colocar o motor da moto a trabalhar devem sinalizar imediatamente a situação levantando o braço e retirá-la para o *pit lane*, onde podem fazer os ajustamentos necessários. Estes pilotos podem partir para a volta de aquecimento do final do *pit lane*, quando o semáforo aí colocado apresentar a luz verde e ocuparão os últimos lugares da grelha de partida ordenados sucessivamente pelos tempos obtidos na qualificação ou, na ausência destes, pela ordem descrita na alínea b) do ponto 16.2 deste Regulamento. Se o piloto não respeitar este posicionamento na grelha de partida será penalizado com *Ride Through*

g. 2 Minutos antes do início da corrida. É dada a partida para a volta de aquecimento pela exibição da bandeira verde.

Os pilotos realizam uma volta seguidos por um carro de segurança que deve ultrapassar os pilotos lentos.

No interesse da segurança se após o sinal de partida para a volta de aquecimento uma moto ficar imobilizada na grelha de partida, os comissários devem intervir de imediato empurrando a moto para pôr o motor a trabalhar. Se o motor não pegar devem empurrar a moto para o *pit lane*

(princípio ou fim, conforme o que estiver mais próximo), de modo a que os mecânicos possam intervir e solucionar o problema.

Após a passagem da totalidade dos pilotos em pista ao lado da saída do *pit lane* o semáforo do *pit lane* passará a verde durante 30 segundos para dar a partida para a volta de aquecimento aos pilotos que aí se encontram e depois passará a vermelho encerrando a entrada em pista.

De regresso à grelha de partida os pilotos devem retomar a sua posição, colocando a roda da frente entre as linhas laterais e sem tocar na linha horizontal que definem a posição na grelha de partida e mantendo os motores a trabalhar. O pneu da frente não pode estar fora da área que define a posição na grelha de partida.

Os pilotos que partiram para a volta de aquecimento do final do *pit lane* ocupam os últimos lugares da grelha de partida tal como se descreve acima na alínea f). Se um piloto não cumprir com esta regra será penalizado com *Ride Through*.

Os pilotos que encontrem problemas com a sua moto durante a volta de aquecimento ou que cheguem à entrada do *pit lane* após o carro de segurança devem dirigir-se para o *pit lane* e partir para a corrida do final do *pit lane*. Caso haja mais do que um piloto nesta situação, estes serão ordenados em linha sucessivamente pelos tempos obtidos na qualificação ou, na ausência destes, pela ordem descrita na alínea b) do ponto 16.2 deste Regulamento.

Um comissário estará à frente da grelha de partida empunhando uma bandeira vermelha.

Após todas as motos de uma determinada linha terem parado nos seus lugares, o comissário dessa linha retira a placa que a indica. A placa não será retirada quando o motor de uma moto deixar de trabalhar ou o piloto tiver qualquer outra dificuldade. Quando todas as placas tiveram sido retiradas e o carro de segurança estiver imobilizado, o comissário que está no final da grelha de partida agitará a bandeira verde.

Os pilotos que deixem calar o motor ou tenham qualquer outro problema na grelha de partida, devem manter-se na moto e sinalizar imediatamente a situação levantando o braço. Não é permitido tentar colocar o motor a trabalhar e sob a ajuda de um comissário o piloto e a moto devem ser retirados para o *pit lane*, onde os mecânicos podem prestar assistência.

O *Starter* indicará então ao comissário que se encontra no princípio da grelha de partida com a bandeira vermelha para se deslocar para o lado da pista.

- h. As luzes vermelhas do semáforo da linha de partida serão ligadas entre 2 (dois) a 5 (cinco) segundos e será dada a partida para a corrida pelo apagar das luzes vermelhas.

Todo o piloto que antecipe a partida ou que não esteja colocado dentro área que define a sua posição na grelha de partida será penalizado pela Direção de Corrida.

A antecipação da partida, vulgarmente designada por FALSA PARTIDA, é definida pelo movimento da moto para a frente enquanto as luzes vermelhas do semáforo da linha de partida estiverem ligadas.

No caso de um movimento menor e subsequente paragem quando as luzes vermelhas estiverem ligadas é a Direção de Corrida que decide se o piloto tirou vantagem com este movimento e se aplica uma penalização.

A penalização por FALSA PARTIDA é 2 *Long Laps*, de acordo com o procedimento definido no artigo 20.2. As 2 *Long Laps* devem ser cumpridas durante as 5 voltas em que é apresentado ao piloto o painel de informação da penalização.

- i. Se após o sinal de partida uma moto ficar imobilizada na grelha de partida, os comissários devem intervir de imediato empurrando a moto para pôr o motor a trabalhar. Se o motor não pegar devem empurrar a moto para o *pit lane* (princípio ou fim, conforme o que estiver mais próximo), de modo a que os mecânicos possam intervir e solucionar o problema.

Depois da passagem da totalidade dos pilotos em pista ao lado da saída do *pit lane* será apresentada a luz verde do semáforo do *pit lane* para ser dada a partida aos pilotos que aí se encontrem, passando depois a azul intermitente.

Estes pilotos podem então iniciar a corrida até ao momento em que o piloto líder tenha cruzado a linha de chegada para completar a primeira volta de corrida.

Um carro de segurança seguirá atrás das motos durante a primeira volta ultrapassando os pilotos lentos.

19.2. Partida retardada

Se na grelha de partida ocorrer uma situação que possa por em causa a segurança do procedimento de partida o *Starter* deve abortar o procedimento como segue:

- a. agitar a bandeira vermelha, acender as luzes vermelhas do semáforo da linha de partida e exibir a placa PARTIDA RETARDADA (*Start Delayed*);
- b. os comissários de cada linha da grelha de partida devem agitar a bandeira amarela;
- c. os pilotos devem manter a sua posição na grelha com os capacetes colocados e parar os motores;
- d. as motos dos pilotos que provocaram a interrupção do procedimento de partida serão retiradas pelos comissários para o *pit lane* onde poderá ser prestada assistência técnica e podem partir para a volta de aquecimento do final do *pit lane*, ocupando os últimos lugares da grelha de partida ordenados sucessivamente pelos tempos obtidos na qualificação ou, na ausência destes, pela ordem descrita na alínea b) do ponto 16.2;
- e. 2 (dois) assistentes por piloto podem entrar na grelha de partida podendo levar as mantas de aquecer pneus, auxiliares para colocar os motores em marcha e a caixa de ferramentas. Não é autorizado levar geradores;
- f. o procedimento de partida será retomado na placa de 3 MINUTOS e a distância da corrida será encurtada em uma volta;
- g. um piloto que pelo seu comportamento na grelha de partida seja responsável por uma PARTIDA RETARDADA poderá ser penalizado pela Direção de Corrida.

19.3. Procedimento de partida retardada, chuva na grelha de partida

Se após a abertura da pista para a volta de reconhecimento com a pista seca e começar a chover com os pilotos na volta de reconhecimento ou na grelha de partida a Direção de Corrida deve aplicar o procedimento seguinte:

- a. apresentar o painel PARTIDA RETARDADA (*START DELAYED*);
- b. a partir desse momento os pilotos terão 10 (dez) minutos para mudar pneus e fazer os ajustes necessários;
- c. passado esse intervalo de tempo será mostrado a placa 5 MINUTOS e seguir-se-à o procedimento normal de partida;
- d. a corrida terá 2/3 da distância original.

19.4. Procedimento de partida para uma corrida com piso molhado (*wet race*) após os treinos com piso seco

Quando uma classe teve todos os treinos e *warm-up* com piso seco e a corrida for declarada como corrida com piso molhado (*wet race*) antes da abertura da saída do *pit-lane* para a volta de reconhecimento será aplicado o procedimento de partida seguinte:

- a. o *pit-lane* abrirá à hora prevista e permanecerá aberto durante 10 minutos;
- b. os pilotos podem fazer mais do que uma volta de reconhecimento passando pelo *pit-lane*;
- c. os ajustes nas motos e o reabastecimento são permitidos no *pit-lane* durante as voltas de reconhecimento;
- d. na saída do *pit-lane* devem ser exibidos painéis de contagem decrescente 10,5,4,3,2,1 minutos ou, em alternativa, pode ser utilizado o sistema sonoro, indicando o tempo que falta para o encerramento do *pit-lane*.
- e. 3 minutos depois do encerramento do *pit-lane* terá início o procedimento de partida normal na placa de 5 MINUTOS ;
- f. a corrida terá 2/3 da distância original.

19.5. Procedimento rápido de partida

- a. O semáforo do final do *pit-lane* apresenta a luz verde durante 60 (sessenta) segundos, significando que a pista se encontra aberta para a volta de reconhecimento. Neste momento entrará em pista o carro de segurança.
- b. Os pilotos completam uma volta de reconhecimento e ocuparão o seu lugar na grelha de partida. Qualquer piloto que efetue a volta de reconhecimento de forma lenta será ultrapassado pelo carro de segurança e partirá para a volta de aquecimento do final do *pit-lane*.
- c. Os pilotos que não entrarem em pista partirão para a volta de aquecimento do final *pit-lane* e ocuparão os últimos lugares da grelha de partida ordenados sucessivamente pelos tempos obtidos na qualificação ou, na ausência destes, pela ordem descrita na alínea b) do ponto 16.2. Se o piloto não respeitar este posicionamento na grelha de partida será penalizado com *Ride Through*.
- d. Só é permitida a entrada na grelha de partida de 1 (um) assistente por piloto sem ferramentas e apenas para indicar o lugar do piloto na grelha de partida.
- e. Os pilotos ocupam a sua posição na grelha de partida com o motor a trabalhar, não sendo permitida qualquer assistência.
- f. Assim que o carro de segurança chegar à grelha de partida será mostrada a placa 30 SEGUNDOS e nesse momento os mecânicos devem abandonar rapidamente a grelha de partida.
- g. Assim que a grelha de partida estiver desimpedida será dada a partida para a volta de aquecimento pela exibição da bandeira verde. Os pilotos realizarão uma volta seguidos por um carro de segurança.
- h. Após a passagem da totalidade dos pilotos em pista ao lado da saída do *pit-lane* o semáforo do *pit-lane* passará a verde para dar a partida aos pilotos que aí se encontrem para a volta de aquecimento. Trinta (30) segundos após o semáforo passará a vermelho, para fechar novamente a saída do *pit-lane*.
- i. Os pilotos que partirem para a volta de aquecimento do final do *pit-lane* ocuparão os últimos lugares da grelha de partida ordenados sucessivamente pelos tempos obtidos na qualificação ou, na ausência destes, pela ordem descrita na alínea b) do ponto 16.2 ou em caso de reinício de uma corrida de acordo com o artigo 25.2.
- j. De regresso à grelha de partida os pilotos devem retomar a sua posição, colocando a roda da frente entre as linhas laterais e sem tocar na linha horizontal que definem a posição na grelha de partida

e mantendo os motores a trabalhar. O pneu da frente não pode estar fora da área que define a posição na grelha de partida e seguir-se-á o normal procedimento de partida.

- k. Depois da passagem da totalidade dos pilotos em pista ao lado da saída do *pit-lane* será apresentada a luz verde do semáforo do *pit-lane* para ser dada a partida aos pilotos que aí se encontrem, passando depois a azul intermitente.
- l. Um carro de segurança seguirá atrás das motos durante a primeira volta ultrapassando os pilotos lentos.
- m. A distância da corrida é definida de acordo com o artigo 25.2
- n. O procedimento rápido de partida pode ser utilizado sempre que a Direção de Corrida o entender e não apenas para o reinício de uma corrida interrompida.
- o. O Grupo em Pista 2 com a classe de Naked Bikes adota este procedimento como procedimento normal de partida nas corridas e, na *sprint*, todos os Grupos em Pista adotam este procedimento.

20. PENALIZAÇÕES EM CORRIDA (*RIDE THROUGH* E *LONG LAP*)

Entre outras penalizações a Direção de Corrida pode aplicar as seguintes:

20.1. Penalização *Ride Through*

- a. Durante a corrida um piloto pode ser penalizado com uma passagem pelo *pit-lane* (*Ride Through*) não sendo permitido parar. Após a passagem pelo *pit-lane* o piloto pode retomar a corrida.
- b. Na passagem pelo *pit-lane* os pilotos devem cumprir o limite de velocidade de 60 Km/h, sob pena de nova penalização *Ride Through*. No caso de uma segunda infração ao limite de velocidade o piloto será penalizado com 2 Long Laps.
- c. No final do cumprimento do procedimento de *Ride Through* a equipa de cronometragem deve entregar à Direção de Corrida documento com a velocidade no *pit-lane* do piloto penalizado.
- d. Se a corrida for interrompida antes de um piloto cumprir a penalização *Ride Through* e existindo uma segunda corrida o piloto penalizado deve cumprir o procedimento *Ride Through* na segunda corrida.
- e. A penalização *Ride Through* é indicada ao piloto através de um painel amarelo (100cm horizontal x 80cm vertical) com o número, em cor preta, do piloto penalizado, mostrado na linha de chegada ao nível da pista. Adicionalmente esta informação deve ser apresentada nos monitores de cronometragem.
- f. Se o piloto não cumprir a penalização *Ride Through* durante as 3 (três) voltas em que o painel acima mencionado for apresentado será desclassificado pela apresentação da bandeira preta.
- g. Quando um piloto não puder cumprir a penalização *Ride Through* antes do final da corrida, uma penalização em tempo será adicionada ao seu tempo de corrida. Esta penalização será calculada com o tempo que se demora a percorrer o *pit-lane* à velocidade de 60 Km/h +20% arredondado para o segundo inferior. O tempo desta penalização deverá constar no Regulamento Particular.

20.2. Penalização *Long Lap*

- a. Durante a corrida, um piloto pode ser penalizado com 1 ou de 2 *Long Laps* (Voltas Longas). Neste caso o piloto deve percorrer um percurso predefinido, geralmente numa escapatória asfaltada e delimitado por linhas brancas contínuas.

- b. A penalização é indicada ao piloto através de um painel exibido na linha de chegada ou em outro local predefinido. Adicionalmente esta informação deve ser apresentada nos monitores de cronometragem.
- c. O piloto tem 3 (três) voltas para cumprir a penalização de 1 *Long Lap* após apresentação do painel acima mencionado. Caso não a cumpra será penalizado com 2 *Long Laps*, ou com outra penalização decidida pela Direção de Corrida.
- d. O piloto têm 5 (cinco) voltas para cumprir a penalização de 2 *Long Laps*. Caso não a cumpra será penalizado com *Ride Through* ou com outra penalização definida pela Direção de Corrida.
- e. O piloto deve permanecer dentro das linhas que definem o percurso da penalização *Long Lap*. Não respeitar este percurso pode resultar na repetição da penalização ou em outra penalização decidida pela Direção de Corrida.
- f. Após percorrer o percurso da *Long Lap* o piloto é responsável por voltar à pista, de uma maneira segura e sem perturbar ou colocar em risco os outros pilotos. A infração a este ponto será fortemente penalizada.
- g. É proibido ultrapassar no percurso da penalização *Long Lap*.
- h. A penalização não pode ser cumprida quando houver a apresentação de bandeiras amarelas no setor da área da *Long Lap* e, neste caso, serão adicionadas voltas às permitidas para cumprir a penalização.
- i. No caso da Direção de Corrida não ter a possibilidade de mandar executar a penalização de *Long Lap* antes do final da corrida, o piloto em questão terá uma penalização em tempo equivalente à *Long Lap*.
- j. No caso de uma corrida ser interrompida antes do piloto cumprir a penalização *Long Lap*, o piloto terá de cumprir a penalização na segunda corrida se esta for reiniciada, ou outra penalização decidida pela Direção de Corrida como por exemplo uma penalização em tempo equivalente à *Long Lap*.
- k. A penalização em tempo equivalente a uma *Long Lap* deverá constar no Regulamento Particular.

21. CORRIDAS COM PISO MOLHADO OU SECO

21.1. As corridas são classificadas como “corrida com piso molhado” ou “corrida com piso seco”. A informação aos pilotos e equipas desta classificação é feita pela apresentação de uma placa na grelha de partida. Se nenhuma placa for mostrada a corrida é classificada como “Seca”. A finalidade desta definição é indicar aos pilotos a consequência das alterações das condições meteorológicas durante a corrida.

21.2. Corrida com piso seco (*dry race*): será interrompida pela Direção de Corrida se as condições meteorológicas alterarem o estado de aderência do piso

21.3. Corrida com piso molhado (*wet race*): começa com condições meteorológicas instáveis ou de chuva. Não é interrompida por razões atmosféricas e os pilotos que desejarem trocar de pneus podem fazê-lo por sua iniciativa.

21.4. Os treinos e o *warm-up* também são definidos como com piso molhado ou com piso seco pelo Diretor de Prova.

21.5. Quando a corrida for interrompida por razões atmosféricas, a segunda corrida será declarada como “*wet race*”.

22. COMPORTAMENTO DURANTE AS SESSÕES DE TREINOS E A CORRIDA

Serão penalizados os pilotos que violem as regras a seguir apresentadas.

22.1. É obrigatório cumprir com as informações e/ou instruções transmitidas pelas bandeiras, pelos sinais luminosos e pelos oficiais de prova. As infrações serão penalizadas de acordo com o definido no artigo 23º.

22.2. As penalizações impostas durante a corrida são comunicadas aos pilotos por um painel na linha de chegada. Estas penalizações podem ser 1 *Long Lap*, 2 *Long Laps*, *Ride Through*, mudança de posição e penalização em tempo.

22.3. Os pilotos devem conduzir em pista e no *pit-lane* de forma responsável e sem perigo para os outros pilotos, elementos das equipas, oficiais de prova e demais pessoas presentes no *pit-lane*. A infração a esta regra poderá ser sancionada com mudança de posição, 1 ou 2 *Long Laps*, *Ride Through*, penalização em tempo ou desclassificação.

22.4. Os pilotos só devem utilizar a pista e o *pit-lane*. No entanto, se um piloto acidentalmente deixar a pista deve a ela regressar no local onde a deixou ou num local que não lhe traga vantagem ou onde os comissários lhe indicarem. A infração a esta regra poderá ser sancionada com mudança de posição, 1 ou 2 *Long Laps*, *Ride Through* ou penalização em tempo..

22.5. Um piloto que exceda os limites da pista pode ser penalizado.

- a. Os corretores são parte da pista
- b. Os corretores duplos assim como a parte asfaltada pintada de verde não são considerados pista
- c. Exceder os limites de pista é considerado quando um pneu estiver fora da pista
- d. Penalização por exceder os limites de pista:
 - (1) durante as sessões de treinos cronometrados: anulação do tempo dessa volta.
 - (2) em corrida:
 - (i) o piloto perdeu tempo, não tirou vantagem: não é penalizado;
 - (ii) não há certeza do piloto ter ganho vantagem, no entanto a frequência em exceder os limites de pista dá vantagem em relação aos outros pilotos que apenas utilizam a pista. Assim, após 5 infrações o piloto será penalizado com 1 *Long Lap*;
 - (iii) o piloto ganha vantagem é penalizado: com 1 *Long Lap*;
 - (iv) na última volta quando há pilotos disputando de perto uma posição: exceder o limite da pista mas sem se verificar uma desvantagem clara para o piloto que excedeu os limites da pista resultará numa penalização de mudança de posição ou penalização em tempo. O princípio é que um piloto que exceda os limites de pista durante a última volta deve ficar numa posição pior do que o piloto ou pilotos com quem está a competir diretamente.
- e. A decisão se um piloto excedeu os limites de pista é da Direção de Corrida e sobre a qual não há reclamação

22.6. Circular em pista devagar, esperar ou perturbar outros pilotos é perigoso e inaceitável. A Direção de Corrida penalizará estas situações e comportamentos perigosos.

22.7. Na sequência de uma avaria, despiste, queda ou acidente, onde a moto não seja capaz de arrancar imediatamente pelos seus próprios meios, é obrigatório ter em conta os seguintes pontos tanto por pilotos como pelos comissários de pista:

- a. Motos avariadas - remoção das motos
 - (1) se a moto avariar na pista, nas escapatórias ou nas zonas de gravilha, a moto deve ser

imediatamente levada para trás da primeira linha de proteção ou via de serviço, pelo piloto, se este estiver capaz, com o auxílio dos comissários de pista ou levada pelos comissários de pista se o piloto não estiver capaz.

- (2) os comissários de pista não podem empurrar ou auxiliar na colocação em marcha das motos, seja na pista, nas escapatórias, nas zonas de gravilha ou na primeira linha de proteção.
- (3) os pilotos, com os meios de que são portadores, sem ajuda exterior exceto a prestada voluntariamente pelos comissários de pista, podem reparar ou fazer ajustes à moto fora da primeira linha de proteção ou nas vias de serviço.
- (4) os comissários de pista podem auxiliar o piloto a colocar a moto em marcha, nomeadamente, empurrar a moto para colocar o motor em funcionamento, somente nas vias de serviço.

b. Motos a funcionar

- (1) As motos que permanecerem em funcionamento ou forem capazes de arrancar imediatamente pelos seus próprios meios, podem continuar a sessão
- (2) Se os comissários de pista chegarem à moto com o motor ainda a trabalhar, devem verificar se existe algum perigo evidente, como danos significativos ou fugas de fluidos e, se a moto não for considerada segura para continuar, devem avisar claramente o piloto disso pedindo para que ele pare, desligue a moto e auxilie os comissários de pista a retirar a moto do local.

22.8. Se um piloto tiver intenção de abandonar os treinos, o *warm-up* ou a corrida deve colocar a moto numa área segura, de acordo com as instruções dos comissários.

22.9. Se um piloto encontrar um problema mecânico que implique o abandono dos treinos, *warm-up* ou da corrida não deve tentar, mesmo a velocidade reduzida, atingir a sua boxe. Deve parar a moto em local seguro, de acordo com as instruções dos comissários.

22.10. Todos os pilotos que regressem às boxes com velocidade reduzida devem utilizar a pista fora das trajetórias ideais e sinalizar o seu andamento lento, levantando um braço.

22.11. Durante a corrida os pilotos podem entrar no *pit-lane* para fazer ajustamentos às motos ou para trocar de pneus. Todos estes trabalhos devem ser efetuados na área em frente à sua boxe. Não é permitido entrar na boxe nem no *paddock*. É proibido o reabastecimento. A infração as estas regras incorre na penalização de desclassificação.

22.12. Os pilotos que deixarem calar o motor da moto no *pit-lane* podem ser assistidos pelos mecânicos para o colocar de novo a trabalhar.

22.13. É proibido a um piloto transportar na sua moto outra pessoa ou ser transportado por outro piloto, durante o evento, exceto o transporte de outro piloto após a apresentação da bandeira de xadrez ou bandeira vermelha).

22.14. É proibido circular na pista e no *pit-lane* com o motor da moto em funcionamento em sentido contrário ao que está indicado no Regulamento Particular, a menos que seja feito com a autorização e acompanhamento de um comissário.

22.15. Não é permitida a transmissão de qualquer tipo de sinal entre o piloto/moto em movimento e a sua equipa, ou a alguém com ela relacionado, exceto os sinais do transponder de cronometragem, de um conta-voltas, mensagens de texto em painel no muro das boxes ou por movimentos de corpo do piloto ou dos elementos das equipas.

22.16. A circulação no *pit-lane* durante todo o evento (sessões de treinos, *warm-up*, procedimento de partida e corrida) deve ser efetuada com a máxima precaução e segurança e a uma velocidade máxima de 60 km/h. O incumprimento desta limitação de velocidade durante os treinos e *warm-up* será penalizada da seguinte forma:

Velocidade	Penalização
De 60 a 85 Km/h	1ª vez: repreensão
	2ª vez: descida de 3 (três) lugares na grelha de partida
Mais de 85 Km/h	Descida de 6 (seis) lugares na grelha de partida ou penalização Long Lap ou outra decidida pela Direcção de Corrida.

A penalização por exceder o limite de velocidade *no pit lane* durante a corrida é *2 Long Laps*, sem embargo da Direcção de Corrida poder aplicar penalizações adicionais (por exemplo por exceder largamente o limite de velocidade causando perigo).

22.17. É proibido parar em pista durante as sessões de treinos, *warm-up* e corrida.

22.18. É permitida a prática de arranques no final das sessões de treinos e *warm-up*, na volta de regresso às boxes, apenas em zona determinada pelo Diretor de Prova. A infração a esta regra poderá ser penalizada com 1 ou 2 *Long Laps*, perda de posições, *Ride Through*, penalização em tempo ou desclassificação.

22.19. Os pilotos não devem abrandar imediatamente após terem recebido a bandeira de xadrez a não ser que seja seguro fazê-lo e a uma distância da linha de chegada que não coloque em perigo ou prejudique os outros pilotos.

É proibido parar na reta da meta depois da bandeira xadrez, nomeadamente para celebrações de qualquer tipo.

22.20. As motos de corrida só podem ser conduzidas no *pit-lane*, nos caminhos de serviço, na pista e apenas durante as sessões de treinos, *warm-up* e corrida.

22.21. Os pilotos depois de receberem a bandeira de xadrez não devem tirar os capacetes até estarem parados no *pit-lane* ou no parque fechado.

22.22. Um piloto que derrame óleo na pista provocando a interrupção da corrida duas vezes no mesmo evento pode ser penalizado pela Direcção de Corrida.

22.23. É proibida a prática de condução antidesportiva.

22.24. Durante o reabastecimento, somente autorizado nas sessões de treinos e *warm-up*, o motor tem de estar desligado.

22.25. Nos treinos, *warm-up* e corrida um piloto apenas pode utilizar a moto que verificou em seu nome nas verificações técnicas iniciais. A troca de motos entre pilotos é interdita.

23. SINAIS – BANDEIRAS E SINAIS LUMINOSOS

As bandeiras e os sinais luminosos são utilizados durante as sessões de treinos, *warm-up* e a corrida para transmitir instruções e/ou informações aos pilotos.

23.1. Bandeiras e sinais luminosos utilizados para transmitir informações

a. Bandeira verde: informa os pilotos que a pista está livre. Será mostrada agitada:

- (1) em todos os postos de comissários durante a primeira volta das sessões de treinos e de *warm-up*, na volta de reconhecimento e na volta de aquecimento;

- (2) no posto de comissários que indica o final de uma zona de perigo sinalizada por bandeiras amarelas.
 - (3) na saída do *pit-lane* para informar que o acesso à pista é permitido;
 - (4) na linha de partida para dar início à volta de aquecimento;
 - (5) no final da grelha de partida para informar que todos os pilotos estão prontos para a partida da corrida.
- b. Luz verde: no semáforo da saída do *pit-lane* informa o início das sessões de treinos, do *warm-up*, da volta de reconhecimento, da volta de aquecimento ou de partida para a corrida.
 - c. Bandeira amarela com riscas vermelhas: informa os pilotos que as condições de aderência da pista estão deterioradas por motivo diferente de chuva (i.e. óleo, gravilha, relva ou outros detritos). Deve ser mostrada agitada nos postos de comissários onde se verificar essa situação.
 - d. Bandeira branca com cruz vermelha em diagonal: informa os pilotos que existem chuviscos nessa secção da pista que afetam as condições de aderência da pista. Será mostrada agitada nos postos de comissários onde se verificar essa situação.
 - e. Bandeira branca: é mostrada agitada em todos os postos de comissários e informa os pilotos que está a chover em algumas secções da pista. A apresentação desta bandeira é decisão da Direção de corrida.
 - f. Bandeira azul: é mostrada agitada e informa um piloto que está prestes a ser ultrapassado.

Nas sessões de treinos o piloto lento deve manter a sua trajetória.

Durante a corrida informa um piloto que está prestes a ser dobrado (a perder uma volta) e que deve manter a trajetória, mas cedendo as trajetórias ideais até ao posto de comissários em que já não seja mostrada.

Os pilotos que estão a ser dobrados não se podem ultrapassar quando a bandeira azul estiver a ser exibida.

Esta bandeira deve, ainda, ser mostrada agitada a um piloto na saída do *pit-lane* quando existirem motos na pista em aproximação.

A infração a estes procedimentos pode ser penalizada pela Direção de Corrida.

- g. Bandeira de xadrez (aos quadrados pretos e brancos): informa os pilotos do final da corrida ou da sessão de treinos ou *warm-up*. É mostrada agitada na linha de chegada e ao nível da pista.
- h. Bandeira de xadrez + Bandeira azul: estas duas bandeiras (a bandeira de xadrez agitada e a bandeira azul agitada) são mostradas na linha de chegada e ao nível da pista quando na última volta e antes da linha de chegada um piloto retardatário preceder de perto o primeiro classificado. Informam que a corrida terminou para o primeiro classificado e que o outro piloto, se cortar a meta antes do vencedor, para completar a corrida, deverá efetuar mais uma volta.
- i. Luzes azuis intermitentes: no semáforo da saída do *pit-lane*, indicam que é autorizada a entrada em pista e devem estar sempre ligadas durante as sessões de treino, *warm-up* e corridas.

23.2. Bandeiras e sinais luminosos utilizados para transmitir informações e instruções

- a. Bandeira amarela:

- (1) A bandeira amarela exibida agitada em todas as linhas da grelha de partida durante o procedimento de partida informa que a partida foi retardada.

Se apresentada agitada apenas numa linha da grelha de partida informa que há um piloto dessa linha com problemas.

(2) A bandeira amarela deve ser exibida agitada em todos os postos de comissários na volta de inspeção ao circuito.

(3) Uma bandeira amarela exibida agitada em um ou mais postos de comissários informa os pilotos que há perigo junto à pista no sector onde é exibida.

A apresentação de duas bandeiras amarelas agitadas em um ou mais postos de comissários informa que há perigo que bloqueia total ou parcialmente a pista no sector onde é exibida.

A exibição de uma ou de duas bandeiras amarelas não indica a gravidade do perigo, apenas indica o seu local.

Os pilotos devem abrandar e prosseguir com precaução. É proibido ultrapassar até ao posto de comissários onde for mostrada a bandeira verde. Porém, se um piloto ultrapassar outro piloto num sector onde a(s) bandeira(s) amarela(s) estão exibida(s) deve de imediato levantar o braço e, de forma intencional e visível, deixar passar o piloto ultrapassado (repor a situação que existia antes da ultrapassagem entre bandeira amarela). Neste caso não será aplicada qualquer penalização.

O incumprimento destas instruções:

i. durante as sessões de treinos, anula o tempo cronometrado realizado na volta em que foi cometida a infração.

ii. durante a corrida, incorre numa das penalizações a seguir indicadas *Long Lap*, *2 Long Laps Ride Through*, ou penalização em tempo

b. Bandeira vermelha e luzes vermelhas: informa os pilotos que a sessão de treinos, *warm-up* ou corrida foi interrompida. A bandeira deve ser exibida agitada em todos os postos de comissários e simultaneamente as luzes vermelhas ao longo do circuito deverão ser ligadas.

(1) Os pilotos devem abrandar e dirigir-se lentamente para o *pit-lane*.

(2) Quando a saída do *pit-lane* estiver fechada, a luz vermelha do semáforo do final do *pit-lane* deverá estar ligada em conjunto com a bandeira encarnada apresentada pelo comissário aí colocado. A entrada em pista não é autorizada.

(3) No final das sessões de treinos e *warm-up* as luzes vermelhas do semáforo da linha de chegada deverão ser ligadas.

(4) A infração a estes procedimentos incorre em penalização pela Direção de Corrida.

(5) A bandeira vermelha é apresentada estática no início da grelha de partida no final da volta de reconhecimento e no final da volta de aquecimento. A bandeira vermelha também pode ser utilizada para fechar o circuito.

(6) As luzes encarnadas do semáforo da linha de partida devem ser ligadas entre 2 e 5 segundos e desligadas para dar a partida para a corrida.

c. Bandeira preta: é utilizada para transmitir instruções a um só piloto e é apresentada agitada em todos os postos de comissários de pista juntamente com uma placa com o número do piloto. O piloto deve parar nas boxes no final da volta em curso e não pode recomeçar, quando esta bandeira resulta de uma penalização.

Esta bandeira também pode ser apresentada a um piloto por um motivo que não seja uma penalização, por exemplo, para retificar um problema técnico não perigoso, como um transponder ou para indicar a um piloto na volta de aquecimento que chega à entrada do *pit-lane* após o *safety car*, que deve entrar no *pit-lane*.

Esta bandeira só será mostrada por ordem do Diretor de Prova e após a notificação da equipa do piloto em causa.

A infração a este procedimento pode ser penalizada pela Direção de Corrida.

- d. Bandeira preta com círculo cor de laranja: é utilizada para transmitir instruções a um só piloto e é apresentada agitada em todos os postos de comissários de pista, juntamente com uma placa com o número do piloto. Esta bandeira informa o condutor que a sua moto tem problemas mecânicos suscetíveis de pôr em perigo a si próprio ou a outros, e que deve abandonar imediatamente a pista. O piloto não pode voltar a entrar em pista a não ser que seja autorizado por um oficial. A infração a este procedimento pode ser penalizada pela Direção de Corrida.

Esta bandeira só será mostrada por ordem do Diretor de Prova

23.3. Dimensões das bandeiras

Todas as bandeiras devem ter as seguintes dimensões: 100 cm horizontal x 80 cm vertical

23.4. Cores das bandeiras

Laranja:	Pantone	151C
Preto:	Pantone	Black C
Azul:	Pantone	298C
Vermelho:	Pantone	186C
Amarelo:	Pantone	Yellow C
Verde	Pantone	348C

23.5. Placa com o número de competição do piloto

Placa em cor preta (70 cm horizontal x 50 cm vertical) com o número do piloto em cor branca. A espessura do traço deve ter o mínimo de 4 cm e uma altura mínima de 30 cm.

Esta placa deve estar disponível em cada posto de comissários.

24. FINAL DA CORRIDA E CLASSIFICAÇÃO

24.1. Quando o piloto primeiro classificado tiver percorrido o número de voltas previsto ser-lhe-á mostrada a bandeira de xadrez na linha de chegada. Esta bandeira continuará a ser mostrada a todos os outros pilotos.

Depois da bandeira de xadrez ter sido mostrada ao piloto primeiro classificado mais nenhum piloto pode entrar em pista, devendo, portanto, ser ligada a luz vermelha do semáforo na saída do *pit-lane*.

Se na última volta e antes da linha de meta um piloto retardatário preceder de perto o piloto primeiro classificado o comissário que está na linha de chegada deverá apresentar a ambos os pilotos e em simultâneo a bandeira de xadrez e a bandeira azul. Quer isto dizer que a corrida terminou para o primeiro classificado e que o outro piloto, se cruzar a linha de meta antes do vencedor, deverá efetuar mais uma volta e levar a bandeira de xadrez para completar a corrida.

24.2. Para um piloto ser classificado na corrida é necessário que satisfaça as condições a seguir indicadas:

- ter cumprido uma distância igual ou superior a 75% da distância percorrida pelo primeiro classificado (arredondada para baixo para o número inteiro mais próximo);
- franquear a linha de chegada (a passagem pelo *pit-lane* não conta) até 5 (cinco) minutos após o primeiro classificado. No caso de o piloto não estar em contato com a moto o seu tempo de

chegada é determinado pela primeira parte do piloto ou da moto que cruze a linha da meta em último lugar.

24.3. Os pilotos são classificados pela ordem de passagem pela linha de chegada e pelo número de voltas completas efetuadas ao circuito.

24.4. No caso de *photo finish* entre dois ou mais pilotos a decisão será tomada a favor daquele em que a parte mais avançada da roda da frente atravessar a linha de chegada primeiro. Se persistir a igualdade, o desempate far-se-à pelo melhor tempo de volta na corrida.

24.5. No final da corrida será publicada uma classificação provisória, que deverá ser afixada até 10 (dez) minutos após ter sido mostrada a bandeira de xadrez ao piloto último classificado. A classificação oficial será publicada depois de terem expirado os prazos para a apresentação de protestos e reclamações e, quando estes existirem, após a sua resolução e a consequente homologação dos resultados pelo Júri.

25. INTERRUPÇÃO DE UMA CORRIDA E NOVA PARTIDA

25.1. Interrupção de uma corrida

- a. Se a Direção de Corrida decidir interromper uma corrida devido a um incidente ou à alteração das condições meteorológicas será exibida a bandeira vermelha na linha de chegada e em todos os postos de comissários e os semáforos apresentarão a luz vermelha. Os pilotos devem imediatamente abrandar e dirigir-se lentamente para o *pit-lane*.

A classificação será ordenada com base na classificação da última volta completada pelo líder antes de ser mostrada a bandeira vermelha.

Não são classificados os pilotos que:

- (1) não cumpriram uma distância igual ou superior a 75% da distância percorrida pelo primeiro classificado (arredondada para baixo para o número inteiro mais próximo)
 - (2) não entraram no *pit-lane* usando o percurso definido a pilotar ou a empurrar a sua moto nos 5 (cinco) minutos seguintes à apresentação da bandeira vermelha.
 - (3) não estavam a competir ativamente quando foi mostrado a bandeira vermelha.
- b. Se os resultados indicarem que o piloto líder da corrida completou menos de 3 (três) voltas, a corrida será considerada nula e uma nova corrida, se as condições o permitirem, deverá ser realizada.
- c. Se os resultados indicarem que o piloto líder da corrida completou 3 ou mais voltas mas menos de 2/3 (dois terços) da distância inicial da corrida, arredondada para baixo para o número inteiro de voltas, uma segunda corrida terá lugar. Se as condições não permitirem realizar esta segunda corrida os pontos para o campeonato serão atribuídos de acordo com o seguinte:
- (1) se foi completada 50% da distância inicial da corrida metade dos pontos;
 - (2) se foi completada 50% ou mais da distância inicial da corrida a totalidade dos pontos.
- d. Se o piloto líder da corrida completou 2/3 (dois terços) ou mais da distância inicial da corrida, arredondada para baixo para o número inteiro de voltas, a corrida é considerada como terminada e os pontos para o Campeonato são atribuídos na sua totalidade.
- e. Para efeitos de presente regulamento “ativo” e a “competir ativamente” significa que o piloto está a conduzir a moto na pista, ou a tentar reparar/colocar em marcha a moto, ou a regressar à pista ou ao *pit-lane* com a moto em condições de regressar à pista. A decisão de um piloto estar a competir ativamente, incluindo a condição da moto, compete à Direção de Corrida e não é passível de reclamação.

25.2. Partida de uma corrida que foi interrompida

- a. O reinício de uma corrida deve ocorrer o mais rapidamente possível. Depois dos pilotos terem regressado ao *pit-lane* a Direção de Corrida deve anunciar a nova hora do procedimento de partida. Os resultados da primeira corrida devem estar disponíveis antes do início da segunda corrida.
- b. O procedimento de partida é o procedimento rápido de partida (artigo 19.5.).
- c. As condições para a partida de uma corrida interrompida são as seguintes:
 - (1) No caso da situação descrita em 25.1.b. (menos de 3 três voltas completadas)
 - i. Todos os pilotos podem participar, incluindo os que não participaram na volta de reconhecimento ou de aquecimento na primeira corrida;
 - ii. As motos podem ser reparadas.
 - iii. O reabastecimento é permitido;
 - iv. O número de voltas da nova corrida é igual a $2/3$ (dois terços) da distância inicial da corrida arredondada para baixo para o número inteiro de voltas;
 - v. As posições na grelha de partida são as da corrida inicial.
 - vi. As penalizações existentes devem ser cumpridas pois é uma nova corrida. Com exceção das penalizações por falsa partida e exceder os limites de pista, que não transitam para a nova corrida.
 - (2) No caso da situação descrita em 25.1.c. (3 ou mais voltas, mas menos de $2/3$ da distância inicial):
 - i. Só são admitidos os pilotos classificados na primeira corrida (artigo 25.1.a);
 - ii. As motos podem ser reparadas.
 - iii. O reabastecimento é permitido;
 - iv. O número de voltas da segunda corrida é o que falta para cumprir $2/3$ da distância inicial da corrida, com um mínimo de 5 (cinco) voltas;
 - v. As posições na grelha de partida são estabelecidas com base na classificação da primeira corrida;
 - vi. Os pilotos classificados na primeira corrida com 1 (uma) volta a menos partem para a segunda corrida da saída do *pit-lane*. Os pilotos classificados com 2 (duas) ou mais voltas a menos não são elegíveis para participar na nova corrida.
 - vii. A classificação final é o resultado desta nova corrida, conforme artigo 24.2.
 - viii. As penalizações aplicadas antes do início da primeira corrida (como por exemplo alteração de posição na grelha ou iniciar a corrida da saída do *pit-lane*) consideram-se cumpridas na primeira corrida e não transitam para a nova corrida.
 - ix. As penalizações 1 *Long Lap*, 2 *Long Laps*, *Ride Through* transitam para a segunda corrida, se não tiverem sido cumpridas na primeira corrida.

26. REINÍCIO DE UMA CORRIDA INTERROMPIDA

Se uma corrida reiniciada (corrida 2) for interrompida e a Direção de Corrida considerar possível uma nova corrida, as condições para o recomeço seguem o exposto nos números seguintes:

Nota: Em todos os casos de corridas reiniciadas, o cálculo da distância da corrida necessária para declarar um resultado ($2/3$ da distância) é baseado no número de voltas da corrida atual e não na distância original da corrida 1.

26.1. Se a corrida 2 for interrompida quando o líder da corrida tiver percorrido pelo menos 2/3 da distância da corrida 2, arredondada para baixo para o número inteiro de voltas, a corrida é dada como concluída e os pontos para o Campeonato são atribuídos na totalidade.

26.2. Se a corrida 2 for interrompida antes líder da corrida ter percorrido 2/3 da distância da corrida 2, arredondada para baixo para o número inteiro de voltas, a corrida deve ser recomeçada com o mesmo número de voltas da corrida 2.

26.3. Se não for possível recomeçar a corrida, os resultados serão determinados pela última corrida em que pelo menos 5 voltas foram completadas pelo líder da corrida. Neste caso os pontos para o Campeonato serão atribuídos na totalidade. Um piloto para ser elegível para a atribuição dos pontos para o Campeonato tem de ser classificado na última corrida.

26.4. Se a primeira corrida foi reiniciada e nenhuma das corridas (corrida original e/ou subsequentes) tiver completado 5 ou mais voltas a corrida será considerada cancelada e não serão atribuídos pontos para o Campeonato.

27. PARQUE FECHADO

27.1. Depois de franquear a linha de chegada, os pilotos têm de cumprir mais uma volta, após o que devem dirigir as suas motos para o Parque Fechado. É responsabilidade dos pilotos assegurarem-se que a moto é entregue no Parque Fechado. A não entrada em Parque Fechado implica a aplicação da penalização de desclassificação.

27.2. Durante um intervalo de tempo nunca inferior a 30 (trinta) minutos as motos ficarão à disposição dos Comissários Técnicos. As motos só podem ser retiradas de Parque Fechado com autorização do Júri. A violação desta regra implica a aplicação da penalização de desclassificação.

27.3. Qualquer piloto classificado que seja incapaz de alcançar o Parque Fechado pelos seus próprios meios deverá entregar a moto aos comissários que a transportarão para o Parque Fechado.

27.4. A entrada no Parque Fechado está reservada aos elementos do Júri, da Direção de Corrida, aos comissários técnicos e aos comissários responsáveis pelo Parque Fechado.

28. COMPORTAMENTO À CHEGADA

28.1. Os três primeiros classificados e o diretor de equipa do piloto primeiro classificado devem, obrigatoriamente, dirigir-se para o pódio, a fim de se proceder à cerimónia de entrega de prémios e de consagração dos vencedores.

28.2. A presença no pódio é obrigatória.

28.3. Os pilotos na cerimónia de pódio devem ter o fato apertado.

28.4. Caso haja alteração na classificação final provisória dos três primeiros classificados, os pilotos devem colocar os troféus à disposição da entidade organizadora.

29. PONTUAÇÕES E CLASSIFICAÇÃO NO CAMPEONATO OU TROFÉU

29.1. Em cada corrida *sprint* são atribuídos pontos aos pilotos classificados (artigo 24.2.) segundo a seguinte tabela:

Corrida				Sprint	
Classificação	Pontos	Classificação	Pontos	Classificação	Pontos
1º	25	10º	6	1º	12
2º	20	11º	5	2º	9
3º	16	12º	4	3º	7
4º	13	13º	3	4º	6
5º	11	14º	2	5º	5
6º	10	15º	1	6º	4
7º	9			7º	3
8º	8			8º	2
9º	7			9º	1

29.2. A última corrida da época atribuirá mais pontos abrangendo mais pilotos em todas classes e troféus mantendo as diferenças relativas atribuindo os seguintes pontos do 1º classificado ao 20º classificado: 30; 25; 21; 18; 16; 15; 14; 13; 12; 11; 10; 9; 8; 7; 6; 5; 4; 3; 2; 1

29.3. Todas as corridas e *sprints* contam para a classificação do Campeonato ou Troféu.

29.4. Ao piloto que no final do Campeonato somar o maior número de pontos em cada classe Campeonato será atribuído o título de Campeão Nacional de Velocidade.

29.5. Ao piloto da classe CNV Jr que no final do Campeonato somar o maior número de pontos do total dos pontos obtidos no CNMV (Campeonato Nacional de Mini-Velocidade) e no CNV, será atribuída a TAÇA CNV Jr Absoluto.

29.6. Ao piloto que no final do Troféu somar o maior número de pontos será atribuído o título de Vencedor do Troféu.

29.7. Para uma corrida ser pontuável para uma classe do Campeonato ou Troféu é necessário que pelo menos 4 (quatro) pilotos se qualifiquem para a corrida.

29.8. Para ser atribuído o título de Campeão Nacional é necessário que tenham sido realizadas pelo menos 4 (quatro) corridas pontuáveis.

29.9. Em caso de empate na classificação do Campeonato entre dois ou mais pilotos, serão utilizados sucessivamente e pela ordem indicada os seguintes critérios de desempate:

- a. o maior número de vitórias;
- b. o maior número de segundos lugares, e assim sucessivamente até desfazer o empate;
- c. caso ainda persista o empate, a classificação na última prova.

29.10. Para a classificação das Marcas e das Equipas nas classes do CNV contam as classificações (pontuações) de todas as motos inscritas pelas Marcas ou inscritas por cada Equipa classificadas em cada corrida.

29.11. O Campeonato Nacional é um Campeonato Open e, portanto, os pilotos estrangeiros têm direito à atribuição de pontos para a classificação no Campeonato.

29.12. No final do Campeonato será realizada uma Cerimónia Oficial de Entrega de Prémios onde serão atribuídos Diploma e Troféu aos Pilotos Campeões Nacionais de Velocidade e Diploma à Marca e à Equipa Campeãs Nacionais. A presença dos Pilotos Campeões na Cerimónia Oficial de Entrega de Prémios é obrigatória. O piloto que não esteja presente, sem justificar a sua ausência, pode perder direito ao Troféu e ao Diploma.

30. INSTRUÇÕES E COMUNICADOS AOS PARTICIPANTES

30.1. Se a Direção de Corrida decidir aplicar uma penalização a um piloto tem de o notificar por escrito, com a maior brevidade. A notificação deverá ser entregue ao piloto ou ao diretor de equipa, o qual deverá confirmar, por assinatura, o seu recebimento. A recusa por parte do piloto ou do diretor de equipa em confirmar por assinatura o seu recebimento, confirmado por um Oficial de Prova, não invalida a notificação nem poderá servir de alegação de desconhecimento da penalização aplicada.

A decisão será colocada no Quadro Oficial, podendo complementarmente ser transmitida pelos monitores de cronometragem, começando a partir desse momento a contar o prazo para a apresentação de reclamação.

30.2. As instruções, comunicados, resultados e classificações referentes a um evento devem ser em papel ou suporte digital com os logótipos da FMP e da entidade organizadora, elementos de identificação do evento, data, hora e respetivas assinaturas e devem ser colocados no Quadro Oficial. A colocação destes documentos com a respetiva hora e data de afixação, fará prova da sua divulgação.

30.3. As comunicações entre o Júri ou a Direção de Corrida e os pilotos devem ser por escrito.

31. REGRAS A OBSERVAR NO *PIT-LANE* E NAS BOXES

31.1. Durante as sessões de treinos cronometrados, *warm-up* e corrida só devem permanecer no *pit-lane* os elementos das equipas das classes que estão em competição. Contudo, os elementos das outras equipas podem estar no *pit-lane* se necessitarem de fazer ajustamentos e/ou reparações às suas motos.

31.2. A zona de trabalho em frente à boxe está limitada a 4 (quatro) mecânicos por piloto.

31.3. Na plataforma de sinalização (muro das boxes) somente podem estar 2 (duas) pessoas por piloto.

31.4. Não é permitido colocar o motor da moto de competição a trabalhar dentro da boxe. Os motores devem ser colocados a trabalhar no *pit-lane*, com os escapes apontados para o exterior.

31.5. Por razões de segurança não é permitido ter o motor em marcha durante a troca de rodas.

31.6. Os pilotos são os únicos responsáveis pelo controlo do espaço e passagem pelas suas boxes.

32. PROTESTOS E RECLAMAÇÕES

32.1. Protestos sobre motos

- a. Até 30 (trinta) minutos após a publicação dos resultados provisórios e estando as motos em Parque Fechado um piloto pode apresentar por escrito e dirigido ao Diretor de Prova o protesto sobre as seguintes três áreas da moto de outro piloto – ciclística, motor (inclui caixa de velocidades) e elétrica/eletrónica.
- b. O protesto deve ser acompanhado de um depósito caução de 1.000€ (mil euros) para a área de motor e caixa de velocidades e de 600€ (seiscentos euros) para cada uma das outras duas áreas.
- c. Ao apresentar o protesto, a moto do piloto protestante também é verificada.
- d. Depois de elaborado o protesto proceder-se-á à verificação da conformidade da moto com o regulamento técnico aplicável à área sob protesto (caso esta não possa ser executada de imediato, a moto será selada, para posterior verificação). A verificação técnica é efetuada pelo Comissário Técnico e por um membro da equipa protestada, que, obrigatoriamente, deverá estar presente para proceder à desmontagem e montagem da(s) área(s) da moto sob protesto, bem como de todos os outros pedidos de verificação feitos pelo Comissário Técnico.

- e. As partes envolvidas num protesto (o protestante e o protestado) podem assistir às verificações técnicas das motos, só podendo manifestarem-se quando a verificação técnica estiver concluída.
- f. Se os resultados da verificação técnica vierem a dar razão ao protestante o depósito caução por ele entregue ser-lhe-á devolvido. Caso contrário, o depósito caução será entregue ao protestado.

32.2. Protestos sobre a gasolina

- a. Até 30 (trinta) minutos após a publicação dos resultados provisórios e estando as motos em Parque Fechado um piloto pode apresentar por escrito e dirigido ao Diretor de Prova o protesto sobre a gasolina da moto de outro piloto. Este protesto deve ser acompanhado de um depósito caução de 1.000,00€ (mil Euros).
- b. Ao apresentar um protesto, a gasolina da moto do piloto protestante é também verificada.
- c. Se os resultados da análise à gasolina vierem a dar razão ao protestante o depósito caução por ele entregue ser-lhe-á devolvido e o custo das análises será suportado pelo protestado, devendo o seu pagamento ser efetuado na FMP até 15 (quinze) após a notificação do resultado das análises.
- d. Se os resultados da análise à gasolina vierem a dar razão ao protestado o depósito caução entregue pelo protestante suportará o custo das análises.

32.3. Reclamações sobre classificações

Até 30 (trinta) minutos após a publicação dos resultados provisórios um piloto pode apresentar por escrito e dirigido ao Diretor de Prova a reclamação sobre uma classificação ou sobre o comportamento de outro piloto. Esta reclamação deve ser acompanhada de um depósito caução de 500,00€ (quinhentos Euros), que será devolvido se vier a ser dada razão ao reclamante.

32.4. Exceções de reclamação

Estão excluídas de reclamação as penalizações que resultam das seguintes decisões da Direção de Corrida:

- a. Falsa partida;
- b. Excesso de velocidade no *pit-lane*;
- c. *Ride Through*;
- d. 1 ou 2 *Long Lap(s)*;
- e. Mudança de posição em corrida;
- f. Desclassificação pela apresentação da bandeira preta ou da bandeira preta com círculo laranja.
- g. *Photo finish*;
- h. Piloto exceder os limites de pista;
- i. Piloto estar a competir ativamente, no caso de uma corrida ser interrompida.

33. RECURSO

Todo o piloto tem o direito de recorrer das decisões do Júri sobre protestos e reclamações, tendo para isso que apresentar o recurso por escrito no Secretariado da FMP e dirigido à Direção da FMP, até 5 (cinco) dias úteis após a publicação dos resultados oficiais.

- a. O recurso deve ser acompanhado de um depósito caução de 800€ (oitocentos euros).
- b. Se o recurso der razão ao requerente, o depósito caução por ele entregue ser-lhe-á devolvido. Caso contrário, o depósito caução será entregue à FMP.

34. SISTEMA DE CRONOMETRAGEM

34.1. Nas sessões de treinos cronometrados, *warm-up* e corrida deve ser utilizado um sistema eletrónico de cronometragem com capacidade de medição até ao milésimo de segundo e em que o registo de tomada de tempos (início e final) não seja comandado manualmente.

34.2. O sistema de cronometragem deve utilizar transponders AMB/My Laps (TranX260, TranXPro), X2 ou TR2 Transponder.

34.3. Um sistema alternativo, por célula ou outro (não dependente do sistema eletrónico principal), deve ser utilizado para reconfirmação e para o caso de eventual avaria do sistema principal. No caso de perda ou avaria do transponder é válida a cronometragem pelo sistema alternativo.

34.4. Os pilotos têm de utilizar nas sessões de treinos cronometrados, *warm-up* e corrida, um transponder do tipo indicado em 34.2., distribuído pela entidade organizadora ou transponder próprio.

34.5. O transponder pode ser levantado no decurso das verificações documentais, mediante a entrega da licença desportiva que será devolvida no final da corrida contra a entrega do transponder em perfeito estado de utilização.

34.6. A entidade organizadora pode cobrar uma taxa pela utilização do transponder, a qual deverá constar do Regulamento Particular.

34.7. Os pilotos que utilizem transponder próprio devem durante as verificações documentais informar a entidade organizadora do seu número de identificação para que o mesmo possa ser registado no sistema de cronometragem. Os pilotos com a inscrição do tipo Epc que utilizem transponder próprio, podem informar no acto de inscrição, o número de identificação do transponder que será transmitido depois à entidade organizadora. Nestes casos não é necessário efetuar o pagamento da taxa de utilização, se aplicável, nem entregar a licença desportiva.

34.8. Qualquer deficiência verificada num transponder próprio não poderá ser imputada à entidade organizadora, assumindo o piloto as consequências resultantes do seu mau funcionamento.

34.9. O piloto deve apresentar-se na partida para as sessões de treinos cronometrados, *warm-up* e corrida com o transponder corretamente instalado na moto.

34.10. A falta de atribuição de tempos nos treinos cronometrados por razões que se prendam com a entrada em pista da moto sem transponder ou com ele mal colocado é da responsabilidade do piloto.

34.11. A verificação da correta colocação do suporte do transponder é da responsabilidade do Comissário Técnico durante as verificações técnicas iniciais. Contudo, a colocação do transponder é da responsabilidade do piloto.

35. CREDENCIAIS DE ACESSO

35.1. Um piloto inscrito num evento terá direito a 5 (cinco) passes de identificação pessoal - 3 (três) de acesso geral e 2 (dois) de *paddock* - e a 2 (dois) passes de viatura (1 para viatura particular e outro para viatura de apoio técnico).

35.2. Uma equipa inscrita num evento, detentora de licença de equipa, terá direito a 5 (cinco) passes de identificação pessoal e a 1 (um) passe para viatura particular.

35.3. Os pilotos e as equipas são responsáveis pelos passes atribuídos. É responsabilidade dos pilotos e das equipas assegurar que todas as pessoas abrangidas pela sua inscrição no evento cumpram com este Regulamento, devendo a identificação daquelas pessoas estar mencionada no boletim de inscrição.

36. PUBLICIDADE

Os pilotos do Campeonato Nacional de Velocidade (CNV) devem colocar nas motos autocolantes da marca de pneus oficial, a Dunlop, nos locais indicados. Aos pilotos que não coloquem estes autocolantes será aplicada uma penalização de 200% no valor da inscrição.

A marca de pneus oficial reserva-se o direito de não entregar prémios a quem não colocar os autocolantes nas motos, não utilizar boné no pódio e nas entrevistas de final de corrida.

37. EQUIPAMENTO DOS PILOTOS

O não cumprimento das regras abaixo descritas incorre na penalização de desclassificação. Qualquer questão sobre a adequação ou condição do equipamento do piloto será decidida pelo Comissário Técnico. A decisão do Delegado Técnico e dos Comissários Técnicos prevalece em caso de litígio com o equipamento do piloto.

É obrigatório que cada piloto em cada prova apresente nas verificações técnicas iniciais pelo menos um conjunto completo de equipamentos de segurança não danificado, constituído por: capacete, fato, luvas, botas, protetor dorsal e protetor peitoral. O *Airbag* desportivo é opcional, mas recomendado.

Todos os equipamentos que não cumpram as normas estabelecidas, ou em que sejam verificados danos, ficarão até ao final do evento à guarda do Delegado Técnico da FMP ou dos Comissários Técnicos.

37.1. Equipamento

- a. Os pilotos têm de usar um fato completo em cabedal de uma só peça com acolchoamento de couro e proteções adicionais em cabedal ou de outros materiais nos principais pontos de contacto (joelhos, cotovelos, ombros, as duas zonas do torso e articulação da bacia, etc) que estejam em conformidade com a norma EN1621-1:2012s
- b. O uso de deslizadores (peças específicas do equipamento de segurança do piloto, permanentemente fixos ou removíveis, destinados a fazer contato regular com a superfície da pista para auxiliar o piloto nas curvas), é permitido nos joelhos, cotovelos ou qualquer outra parte do fato quando julgar necessário. Eles não devem ser fabricados ou conter qualquer material que, quando em contato com a superfície da pista, possa causar perturbação visual ou de outra natureza aos outros pilotos.
- c. Os pilotos devem utilizar roupa interior completa, se os fatos não forem forrados. A roupa interior adequada é do tipo Nomex®, seda ou, simplesmente, de algodão.
- d. Os pilotos devem utilizar luvas de proteção em cabedal adequadas à modalidade com proteção reforçada na palma das mãos, dedos e punho.
- e. As botas dos pilotos devem ser de couro ou em material de substituição aprovado e ter uma altura mínima 200mm, de modo a que em conjunto com o restante equipamento esteja assegurada uma proteção adequada.
- f. Equipamentos feitos com materiais de substituição do couro podem ser utilizados, desde que autorizados pelo Comissário Técnico.
- g. O uso de proteção peitoral e de proteção dorsal é obrigatório em fatos com ou sem airbag e deve estar claramente marcado com as seguintes normas:
 - (1) protetor dorsal, EN1621-2, CB (central back) ou FB (lateral) nível 1 ou 2;
 - (2) protetor peitoral, EN1621-3 Nível 1 ou 2

Newer Labels (1621-2:2014)			
Full Back Level 1 or 2			
Central Back Level 1 or 2			
Older Labels (1621-2:2003)			
Full Back Level 1 or 2			

- h. O uso de fato com sistema Airbag é altamente recomendável.
- i. Todo o equipamento deve ser usado e corretamente em todos os momentos da atividade na pista. Em certos casos (por exemplo o sistema Airbag) o equipamento deverá estar presente e funcional pelo menos no início de cada sessão em pista.

37.2. Capacete

- a. É obrigatório a utilização de um capacete em bom estado de conservação e que deve estar convenientemente apertado e ajustado durante as sessões de treinos cronometrados, *warm-up* e corrida. O capacete tem de ter um sistema de fixação pela jugular de duplo sistema / dupla anilha do tipo D.
- b. São permitidos capacetes construídos por uma casca formada por mais que uma peça, desde que para o retirar apenas seja necessário desapertar a correia de fixação pela jugular. Não são permitidos capacetes que tenham aplicado suporte para câmara de filmar.
- c. Os capacetes têm de ser do tipo integral e estarem conformes com as normas seguintes:
 - i. Na época 2026 serão aceites as normas ECE 22-05 e ECE 22.06 e FIM na fase de homologação 1 ou 2
 - ii. Da época 2027 em diante, só será aceite a norma ECE 22.06 e FIM na fase de homologação 1 ou 2.

1.1. Europa	1.2. ECE 22-05 or ECE 22.06, 'P'
-------------	----------------------------------

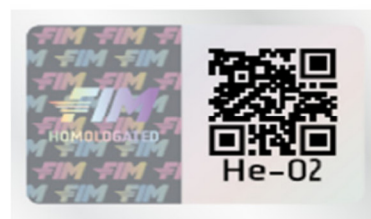
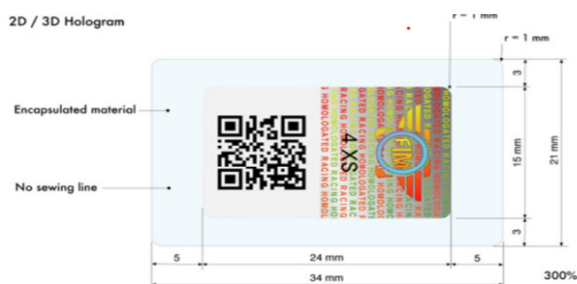


A etiqueta encontra-se cosida nas correias de aperto do capacete, tem de estar intacta e legível.

Dentro do círculo o “E” significa Europa e o número o país de fabrico. O número tem começar por 05. Se começar por 03 ou 04 o capacete não cumpre as normas internacionais.

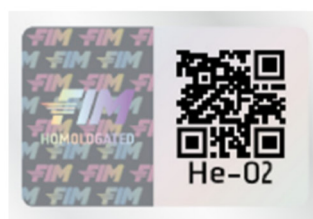


Norma FIM	FRHPhe - 01 ou FRHPhe - 02
-----------	----------------------------



Em <https://www.frhp.org/circuit-helmets/homologated-helmets-frhphe-01> está disponível a lista dos capacetes homologados pela FIM na fase 1 e os da fase 2 em https://www.frhp.org/p/public/Public_Circuit_Helmets_Homologated_Helmets_FRHPhe_02

Para capacetes com a norma FIM, a etiqueta encontra-se cosida nas correias de aperto do capacete, com o logo da FIM e o código QR, tem de estar intacta e legível.



37.3. Viseiras

As viseiras dos capacetes têm de ser feitas em material SECURIT® (*shaterproof*). Proteções descartáveis para a viseira são autorizadas.

38. PROCEDIMENTOS

38.1. Procedimentos para as verificações técnicas iniciais

- a. A apresentação de uma moto às verificações técnicas iniciais é considerada como a aceitação implícita pelo piloto da conformidade dessa moto com o Regulamento Técnico aplicável.
- b. Para as verificações técnicas iniciais o piloto deve apresentar:
 - I. Uma moto limpa, com o número de quadro visível, com a parte inferior da carenagem desmontada, com o depósito de combustível vazio e com a publicidade obrigatória colocada;

- II. O equipamento do piloto (capacete, fato, luvas, proteções peitoral e dorsal e botas);
 - III. O suporte do transponder corretamente colocado;
 - IV. A ficha de verificação técnica, recebida aquando das verificações documentais, preenchida;
 - V. A ficha de marcação de pneus, se aplicável;
 - VI. Os pneus a marcar, se aplicável.
- c. O número máximo de pessoas presentes às verificações técnicas é de 3 (três), o piloto e mais dois assistentes.
 - d. A primeira verificação a ser realizada é ao nível de ruído. Se a moto cumprir com as especificações para a sua classe o escape deve ser marcado e o valor encontrado registado na ficha de verificação técnica.
 - e. De seguida, faz-se a pesagem à moto com o depósito de combustível e o valor encontrado deve ser registado na ficha de verificação técnica.
 - f. Após as duas verificações acima mencionadas é realizada a inspeção visual a todos os elementos de segurança, à correta colocação do suporte do transponder e ao equipamento do piloto.
 - g. De seguida, é feita a verificação e a marcação dos pneus, se tal for exigido pelo regulamento técnico específico da classe da moto.
 - h. Concluídas as verificações acima descritas e se tudo estiver conforme o regulamento é colocado um autocolante e/ou uma cinta plástica identificada e numerada que indica que a moto passou nas verificações técnicas iniciais.
 - i. Só as motos que tenham o autocolante e/ou a cinta plástica atrás referida, podem participar nas sessões de treinos e na corrida.
 - j. Imediatamente após o final das verificações técnicas iniciais de cada classe o Comissário Técnico deve entregar no Secretariado uma lista com as motos presentes às verificações, com os resultados encontrados e com a identificação dos pilotos que verificaram mais do que uma moto.
 - k. Sempre que ocorrer um acidente o Comissário Técnico deve verificar a moto e o equipamento do piloto a fim de assegurar que nenhuma anomalia possa colocar em causa a segurança do piloto. Contudo, é da responsabilidade do piloto apresentar a moto e o equipamento do piloto para nova verificação.
 - l. Em caso de um acidente ou de uma avaria irreparável no circuito o piloto poderá verificar outra moto.

38.2. Procedimentos para as verificações técnicas finais

- a. Imediatamente após o final da corrida 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 aí permanecem por um período nunca inferior a 30 minutos.
- b. 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.
- c. São efetuadas verificações técnicas finais às motos classificadas nos 3 (três) primeiros lugares da classe e a quaisquer outras propostas pelo Comissário Técnico ao Júri.
- d. As verificações técnicas finais incidem na verificação da conformidade do:
 - I. Nível de ruído;
 - II. Pneus;

- III. Peso da moto nas condições em que terminou a corrida. Nada pode ser adicionado ou retirado à moto, incluindo água, óleo e gasolina;
 - IV. Quaisquer outros elementos da moto e à gasolina, por proposta do Comissário Técnico e aprovados na primeira reunião do Júri.
- e. Quando as verificações técnicas exigirem desmontagens o Concorrente tem até 30 (trinta) minutos após a notificação para iniciar as desmontagens sob pena de desclassificação.
 - f. Os 30 (trinta) minutos referidos na alínea anterior podem ser prolongados com a concordância do Delegado Técnico da FMP se suportados tecnicamente.
 - g. Quando as verificações técnicas exigirem desmontagens podem estar presentes 3 (três) elementos/mecânicos por moto, não podendo ser substituídos temporariamente, mas nessa eventualidade devem ser substituídos em definitivo por outro elemento da equipa.
 - h. O Delegado Técnico da FMP decide se outro ou outros elementos podem estar presente nas verificações técnicas finais.

38.3. Instruções práticas para a verificação de capacetes

- a. Durante as verificações técnicas iniciais o Comissário Técnico deve verificar a conformidade dos capacetes com as especificações técnicas.
- b. Se um piloto apresentar um capacete que não está conforme com as especificações técnicas ou está defeituoso, o Comissário Técnico deve retirar todas as marcas de aprovação e retê-lo à sua guarda até ao final do evento desportivo. Após um acidente, o capacete deve ser apresentado ao Comissário Técnico para nova verificação.
- c. Todos os capacetes devem estar intactos e nenhuma alteração à sua construção é permitida.

38.4. Instruções práticas para a medição do ruído

- a. A medição do nível de ruído deve ser efetuada com o sonómetro a uma distância de 50 cm do escape e a um ângulo de 45º graus medidos pela linha central do escape mas a pelo menos 20 cm do solo. Quando tal não for possível a medição deverá ser feita com o sonómetro a 45º graus do solo.
- b. Os escapes após a verificação serão marcados, não sendo autorizada a sua substituição ou alteração. Se após uma queda o escape ficar danificado, o piloto deverá providenciar uma nova verificação.
- c. O piloto deverá acelerar gradualmente o motor até chegar às RPM definidas para cilindrada da moto. A medição deverá ser efetuada quando o motor chegar àquele valor de RPM.
- d. Afirmar que não houve medição do ruído durante as verificações técnicas não será motivo de recurso. A conformidade com as normas é da responsabilidade do piloto.

38.5. Procedimento para a verificação da gasolina

- a. O Delegado Técnico da FMP assegura a supervisão do procedimento de recolha das amostras de combustível.
- b. Por proposta do Comissário Técnico, o Júri aprovará as motos às quais deverá ser feita a análise ao combustível utilizado.
- c. Na presença do piloto, ou do seu representante, a recolha do combustível será feita para 2 (dois) recipientes com a capacidade máxima de 1 (um) litro cada, que serão marcadas como amostra "A" e "B" e identificados com a referência que consta no formulário de recolha de combustível.

Os dois recipientes devem ser fechados, selados e marcados pelo Delegado Técnico da FMP ou pelo Chefe dos Comissários Técnicos.

- d. O formulário de recolha de combustível deve ser preenchido na sua totalidade e assinado pelo Chefe dos Comissários Técnicos e por um representante, perfeitamente identificado, do piloto.
- e. Ambas as amostras são entregues ao Delegado Técnico da FMP.
- f. A amostra "A" será enviada pela FMP a um laboratório credenciado. Os custos da análise da amostra "A" serão suportados pela FMP.
- g. A amostra "B" será guardada na FMP para utilização em caso de pedido de contra-análise.
- h. Os resultados da análise são comunicados pelo laboratório à FMP que os dará a conhecer aos membros do Júri e aos pilotos em questão.
- i. Na eventualidade dos resultados apresentarem uma não conformidade com o regulamento o piloto em questão tem 24 (vinte e quatro) horas após a comunicação dos resultados para requerer a contra-análise (análise à amostra "B"). Os custos da análise à amostra "B" serão suportados pelo requerente.
- j. A verificação da não conformidade da gasolina implica a aplicação da penalização de desclassificação.

ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS GERAIS E COMUNS A TODAS AS MOTOS (ETGCM)

1. TELEMETRIA / EQUIPAMENTOS SUPLEMENTARES

- 1.1. É proibida a transmissão de informação por qualquer forma de e para uma moto em movimento.
- 1.2. Os sinais de dispositivos automáticos de cronometragem não são considerados telemetria
- 1.3. Os dispositivos automáticos de cronometragem não podem interferir com o sistema oficial de cronometragem do circuito. Quando tal se verificar o piloto, ou o seu representante, será notificado pelo Diretor de Prova para retirar/desligar o sistema da moto.
- 1.4. São autorizados dispositivos automáticos de contagem de voltas que não podem interferir com o sistema oficial de cronometragem do circuito.
- 1.5. É autorizada a montagem de um conta-rotações, eletrónico ou analógico.
- 1.6. Os sistemas de aquisição de dados são permitidos.

2. MATERIAIS

- 2.1. É proibido o uso de titânio na fabricação do quadro, do garfo, do guiador, do braço oscilante e dos veios das rodas. É autorizada a utilização de parafusos e porcas em titânio
- 2.2. 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 fica manchado. Caso persistam as dúvidas, deve ser feito um teste em laboratório.
- 2.3. É igualmente interdito o uso de ligas leves para os veios das jantes exceto se estes fizerem parte do equipamento original da moto do modelo homologado na sua versão standard de venda ao público.
- 2.4. As ligas de alumínio podem ser confirmadas visualmente.

3. PROTEÇÃO DA TRANSMISSÃO PRIMÁRIA

A transmissão primária, se exposta, tem de estar protegida por um dispositivo que em caso algum permita que o piloto entre em contacto com a mesma de forma acidental.

4. PROTEÇÃO NA TRANSMISSÃO SECUNDÁRIA

- 4.1. A transmissão secundária, se exposta, tem de estar protegida por um dispositivo que em caso algum permita que o piloto entre em contacto de forma acidental com os seus elementos, nomeadamente se for composta por pinhão, corrente e cremalheira.
- 4.2. As motos têm de possuir uma proteção na corrente de transmissão secundária que evite o esmagamento das extremidades dos membros do piloto (mãos e pés), especialmente em caso de acidente. Esta proteção deve impedir que a zona entre o braço oscilante, a corrente do lado bambo e a roda mandante, solidária com a roda traseira (conhecida por cremalheira), esteja acessível à eventual introdução dos membros tanto inferiores como superiores.
- 4.3. 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 considerada 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;

ANEXO A - REGULAMENTO TÉCNICO – ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS GERAIS E COMUNS A TODAS AS MOTOS (ETGCM)

- c. A sua fixação tem de ser feita com parafusos e abarçadeira plástica;
- d. Poderá ser parte integrante da tampa do braço oscilante. Neste caso a mesma deverá estar colada com silicone de alta temperatura e devidamente freada.

5. ESCAPES

- 5.1. A extremidade do tubo de escape, numa distância de 30 mm, tem de ser horizontal e paralela ao eixo central da moto, com uma tolerância de + 10º.
- 5.2. Os gases do escape têm de ser expelidos para trás de forma a não levantarem poeira, não sujarem os pneus e os travões.
- 5.3. A extremidade da panela de escape não pode ultrapassar a linha definida pela tangente à vertical do pneu traseiro.
- 5.4. Os suportes de escape podem ser em materiais compósitos com a robustez adequada ao efeito e fixos de forma considerada adequada (através de ligação mecânica).
- 5.5. Os escapes podem incorporar aplicações em carbono.

6. DEPÓSITOS DE COMBUSTÍVEL E DE ÓLEO

- 6.1. O combustível deve estar contido num único depósito fixo corretamente à moto. São proibidos depósitos auxiliares. É proibida a utilização de depósitos de colocação rápida.
- 6.2. É proibido a utilização, ainda que temporária, de material de enchimento para reduzir a capacidade do depósito.
- 6.3. O depósito de combustível tem de ser completamente preenchido com espuma para carburante (de preferência Explosafe[®]).
- 6.4. Os tubos de respiração de óleo e combustível devem escoar para um depósito localizado em lugar de fácil acesso, sendo o seu material resistente aos fluidos a conter. Este depósito deve ser despejado antes de qualquer entrada em pista.
- 6.5. As motos com motor a 4 (quatro) tempos devem ter um sistema de respiração de óleo fechado. O tubo do respirador deve estar ligado à caixa-de-ar, não sendo permitido a emissão direta para a atmosfera.
- 6.6. Os depósitos de gasolina equipados com tubos de respiração devem possuir válvulas não reversíveis e ligados a um depósito feito em material resistente à gasolina e com a capacidade mínima de 250 cm³.
- 6.7. As motos que possuam um sistema de recuperação automático têm de o manter.
- 6.8. Os tampões dos depósitos de combustível, óleo e água, quando fechados, devem ser à prova de vazamento. Além disso, os tampões de óleo e água têm de estar solidamente freados para prevenir a abertura acidental.
- 6.9. Todos os tampões e bujões de enchimento ou purga, filtros de óleo exteriores (do tipo automóvel) bem como todos os parafusos de fixação dos circuitos de lubrificação, arrefecimento e assistência hidráulica, tampas de motor, tampas do braço oscilante têm de estar, obrigatoriamente, freados.

7. QUADRO

7.1. Quadro e sub-quadro traseiro

- a. O quadro deve permanecer tal como produzido pelo fabricante para as motos dos modelos homologados em cada classe e não são permitidas quaisquer modificações.

ANEXO A - REGULAMENTO TÉCNICO – ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS GERAIS E COMUNS A TODAS AS MOTOS (ETGCM)

- b. O quadro pode ser perfurado para a fixação de peças aprovadas (e.g. suportes da carenagem e pontos de fixação do amortecedor de direção).
- c. As partes laterais do quadro podem ser protegidas por material plástico ou compósito, nomeadamente fibra de carbono ou *kevlar*®. Estas proteções devem moldar-se ao quadro não podendo alterar a sua forma.
- d. Não é permitido soldar seja o que for ao quadro, nem retirar partes do mesmo por qualquer meio.
- e. Todas as motos devem exibir no quadro o número de identificação de fábrica (número de quadro).
- f. Os suportes do motor ao quadro podem ser modificados ou substituídos, mas o uso de titânio e de fibra de carbono ou de material compósito ou similar é proibido.
- g. A subestrutura frontal / suportes da carenagem pode ser modificada ou substituída.
- h. O sub-quadro traseiro pode ser modificado ou substituído, mas o uso de titânio e de fibra de carbono ou de outro material compósito ou similar é proibido. Reparar ou soldar o sub-quadro é permitido.
- i. Podem ser acrescentados suportes suplementares para o banco, apoios salientes não estruturais podem ser retirados desde que não afetem a segurança da construção do conjunto do quadro. Os acessórios aparafusados ao sub-quadro traseiro podem ser retirados.
- j. Não existem quaisquer restrições relativamente ao esquema de cores, embora seja proibido polir a área do quadro e do sub-quadro.
- k. Protetores de colisão podem ser montados usando os pontos existentes no quadro da moto ou usando os pontos existentes nas extremidades dos eixos das rodas. Todos esses dispositivos devem ser projetados para resistir a choques repentinos, abrasões e danos por queda. Não podem sobressair da carenagem mais de 30 mm, ou se montados nos eixos das rodas, estes, os eixos, não podem ser modificados.

7.2. Garfos

- a. A estrutura dos garfos (veios, bainhas, jarras, Tês, tampões superiores, etc.) deve permanecer tal como produzida pelo fabricante para a moto do modelo homologado com as seguintes modificações autorizadas:
 - i. Os tampões superiores da forqueta podem ser modificados ou substituídos somente para permitirem afinação pelo exterior.
 - ii. As partes internas originais dos garfos podem ser modificadas, os guarda-pós podem ser modificados ou removidos se o garfo permanecer totalmente selado de óleo.
 - iii. Podem ser instalados kits de suspensão.
 - iv. Não pode ser usado um sistema de suspensão controlado eletronicamente. Caso a moto do modelo homologado utilizar este sistema, ele deve permanecer como homologado. O sistema eletrónico original deve funcionar corretamente em caso de uma falha elétrica ou eletrónica.
 - v. Não existem restrições quanto à quantidade ou qualidade de óleo a ser utilizado nos garfos.
 - vi. A altura e o posicionamento do garfo/forqueta dianteiro relativamente aos Tês são livres.
 - vii. Os Tês do garfo (mesa superior e inferior) assim como qualquer ponto de ligação devem permanecer tal como originalmente produzidos pelo fabricante para a moto do modelo homologado.
 - viii. O eixo de direção deve permanecer na posição homologada (como na moto do modelo homologado). Se a moto homologada possuir casquilhos para regular a orientação do eixo de

ANEXO A - REGULAMENTO TÉCNICO – ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS GERAIS E COMUNS A TODAS AS MOTOS (ETGCM)

direção então a orientação do eixo poderá ser ajustada ou alterada mas os casquilhos não podem ser alterados ou substituídos.

- ix. O amortecedor de direção pode ser substituído ou adicionado, caso não exista no modelo homologado.
- x. O amortecedor de direção substituto não pode sobressair de forma a não constituir um perigo para o piloto e para os outros pilotos
- xi. O amortecedor de direção não pode atuar como batente da direção.

8. BRAÇO OSCILANTE

8.1. O braço oscilante deve ser o da moto do modelo homologada.

8.2. O parafuso do eixo do braço oscilante deve ser o montado na moto do modelo homologado.

8.3. A posição do pivô do braço oscilante deve permanecer na posição da moto do modelo homologado. Se a moto do modelo homologado tiver casquilhos para modificar a sua orientação/posição então a orientação/posição original pode ser alterada, mas estes casquilhos não podem ser alterados ou modificados.

8.4. Os suportes para o descanso traseiro (cavalete) podem ser soldados ou aparafusados ao braço oscilante. Estes devem ter as arestas arredondadas (com um raio amplo). Os parafusos utilizados para a fixação devem ficar embutidos (não salientes).

8.5. Os lados do braço oscilante podem ser protegidos por uma fina cobertura de vinil ou de material compósito com uma espessura inferior a 1,5 mm. Estas proteções devem ter a forma do braço oscilante.

8.6. Por motivos de segurança, é obrigatória a instalação de uma proteção da corrente de forma a não permitir que o pé do piloto ou qualquer outra parte do corpo fique presa entre a parte inferior da corrente e a cremalheira da roda traseira.

9. AMORTECEDOR TRASEIRO

9.1. Os amortecedores traseiros podem ser modificados ou substituídos, mas as fixações originais ao quadro e ao braço oscilante devem ser mantidas.

9.2. A mola ou molas da suspensão traseira podem ser substituídas.

9.3. Nenhum sistema de suspensão controlado eletronicamente pode ser usado. Se a moto do modelo homologado utilizar um destes sistemas deve permanecer como homologado. O sistema eletrónico original deve funcionar corretamente em caso de uma falha elétrica e eletrónica, de outra forma não pode ser homologado para competições FIM.

9.4. Um amortecedor traseiro eletrónico pode ser substituído por um do tipo mecânico.

10. JANTES

10.1. As jantes devem respeitar as características técnicas das produzidas pelo fabricante para a moto do modelo homologado, tais como o diâmetro e a largura das jantes.

10.2. As jantes em carbono não são permitidas.

10.3. O sem-fim do conta-quilómetros pode ser retirado e substituído por uma “bolacha” (*spacer*).

10.4. Se o desenho original da roda traseira incluir um sistema de amortecimento de transmissão (tipo sinobloco ou outro), este deve permanecer tal como produzido pelo fabricante para a moto do modelo homologado.

ANEXO A - REGULAMENTO TÉCNICO – ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS GERAIS E COMUNS A TODAS AS MOTOS (ETGCM)

- 10.5. Não são permitidas quaisquer alterações aos veios das rodas.
- 10.6. As bolachas e entre guias podem ser modificados ou substituídos e são permitidas alterações destinadas a manter os referidos entre guias no seu devido lugar.
- 10.7. As jantes podem ser repintadas, mas o acabamento superficial deve ser mantido como na moto do modelo homologado
- 10.8. Pode ser aplicado um revestimento/tratamento antiderrapante na área de contato entre a jante o pneu.
- 10.9. Os chumbos de equilibragem das rodas podem ser retirados, adicionados ou substituídos.
- 10.10. As válvulas de enchimento devem ser em alumínio ou em aço. Recomenda-se a utilização de válvulas em ângulo.

11. TRAVÕES

- 11.1. Todas as motos devem ter, no mínimo, dois travões (um em cada roda), concêntricos com as rodas e geridos de forma independente.
- 11.2. Se um dos sistemas de travão falhar o outro deve funcionar de forma eficiente.
- 11.3. O pedal do travão de trás, se ancorado no pousa-pés, deve trabalhar mesmo que este esteja partido ou deformado
- 11.4. Os discos de travão podem ser substituídos desde que seja respeitado o seguinte:
 - a. Os discos de travão e os rotores devem permanecer do mesmo material do disco de travão e dos rotores da moto do modelo homologado. O único material aceite para os discos de travão é o aço.
 - b. Diâmetros interiores e exteriores dos discos são limitados aos discos originais do modelo da moto homologada.
 - c. A espessura dos discos pode ser aumentada, mas devem ser compatíveis com as pinças de travão montadas. O número de flutuadores é livre.
 - d. A fixação dos rotores na roda deve permanecer como no disco da moto do modelo homologado.
- 11.5. Os pontos e fixação das pinças dos travões traseiros e dianteiros devem ser os pontos de fixação na moto do modelo homologado.
- 11.6. Por forma a reduzir a transferência de calor do óleo hidráulico é permitido adicionar placas metálicas à pinça dos travões entre a pastilha de travão e as pinças. Podem também ser substituídos os pistões das pinças de travão por outros de aço do mesmo fabricante das pinças de travão originais.
- 11.7. Pinças de travão da frente e traseiro podem ser modificadas ou substituídas.
- 11.8. As bombas de travão dianteiro e traseiro devem ser fixas conforme as da moto do modelo homologado, mas podem ser modificadas ou substituídas.
- 11.9. Os depósitos de óleo dos travões dianteiro e traseiro podem ser modificados ou substituídos.
- 11.10. O acionamento do travão traseiro através da mão pode ser aplicado, com ou sem avionamento pelo pé. Para tal, a bomba de travão de trás pode ser substituída por outra que efetue o bypass.
- 11.11. Os tubos hidráulicos dos travões traseiros e dianteiro podem ser substituídos.
- 11.12. A divisão das ligações do travão dianteiro para ambas as pinças, deve ser efetuada acima do “T” inferior do garfo.
- 11.13. São autorizadas ligações do tipo rápido para os tubos hidráulicos.

ANEXO A - REGULAMENTO TÉCNICO – ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS GERAIS E COMUNS A TODAS AS MOTOS (ETGCM)

11.14. As pastilhas de travão traseiras e dianteiras podem ser substituídas e são de marca livre. É permitida a substituição dos veios de fixação das pastilhas por um sistema rápido.

11.15. Não são autorizadas condutas de ar adicionais para os travões exceto se fizerem parte do equipamento original da moto do modelo homologado.

11.16. O *Antilock Brake System* (ABS) pode ser usado se instalado na moto do modelo homologado. No entanto, ele deve ser completamente de série (qualquer parte mecânica ou eletrónica deve permanecer como na moto do modelo homologado). O software do ABS pode ser modificado.

11.17. O ABS pode ser desligado e o seu ECU pode ser retirado. O *rotor wheel* do ABS pode ser retirado, modificado ou substituído.

12. GUIADOR E COMANDOS MANUAIS

12.1. A largura do guiador, medida entre os seus extremos, não deve ter menos de 450 mm.

12.2. As extremidades expostas do guiador têm de terminar em material sólido ou coberto com borracha.

12.3. O ângulo mínimo de viragem do guiador para cada lado da linha central ou posição intermédia é de 15º (quinze graus).

12.4. Qualquer que seja a posição do guiador a roda da frente nunca deve tocar a carenagem, se esta existir.

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

12.6. É proibida a reparação por soldadura de um guiador em liga leve.

12.7. Os avanços/ guiador da moto do modelo homologado pode ser substituído.

12.8. As manetes (travão ou embraiagem) têm de ter a extremidade em forma de esfera, com diâmetro mínimo de 19mm. 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 das manetes.

12.9. O guiador e os comandos manuais (manetes) podem ser colocados numa posição diferente da moto do modelo homologado.

12.10. O acelerador

a. O acelerador deve voltar automaticamente à sua posição de fechado quando não estiver a ser acionado.

b. O conjunto acelerador e cabos associados podem ser modificados ou substituídos, mas a ligação ao corpo do acelerador e seus controlos devem permanecer como os da moto do modelo homologado.

c. Aceleradores operados por cabo devem estar equipados com um cabo de abertura e outro de fechar mesmo quando atuem um sensor remoto de *drive by wire*.

d. O acelerador deve garantir que os êmbolos ou borboletas fecham automaticamente, quando não estiver a ser acionado.

12.11. Bombas elétricas de combustível

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

12.12. O conjunto acelerador e cabos associados podem ser modificados ou substituídos.

ANEXO A - REGULAMENTO TÉCNICO – ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS GERAIS E COMUNS A TODAS AS MOTOS (ETGCM)

12.13. As manetes de embraiagem e do travão podem ser substituídas por outras. É permitido instalar um afinador da manete de embraiagem e de travão.

12.14. As motos devem estar equipadas com uma proteção da manete do travão para impedir que esta manete seja acionada acidentalmente em caso de colisão. Estas proteções não podem ser do tipo artesanal.

12.15. Os interruptores podem ser substituídos, mas o interruptor do motor de arranque e o do corta-corrente devem ficar localizados no guiador/avanço. O interruptor do corta-corrente deverá ter a cor vermelha.

12.16. O uso de titânio, carbono, fibra, kevlar ou materiais compostos na construção do(s) guiador(es) é proibido.

12.17. As pontas dos avanços/ guiadores devem estar tapadas com material sólido ou com tampas de borracha.

13. POUSA-PÉS E PEDAIS DE CONTROLO

13.1. Os pousa-pés e os pedais de controlo podem ser modificados, substituídos e colocados numa posição diferente da original, mas os suportes devem ser montados no quadro nas suas posições originais da moto do modelo homologado. Os dois pontos de fixação originais (pedal de travão e seletor de mudanças) devem ser respeitados.

13.2. Os pedais de controlo, pedal de travão e seletor de mudanças, devem continuar a ser manualmente operados por pé.

13.3. O pedal do travão de trás, se ancorado no pousa-pés, deve trabalhar mesmo que este esteja partido ou deformado.

13.4. Os pousa-pés podem ser rígidos ou do tipo de recolher, devendo neste caso ter um dispositivo que automaticamente os faça voltar à posição normal. As extremidades devem ser arredondadas em forma de esfera, com um raio mínimo de 8 mm.

13.5. Os pousa-pés fixos devem ter a extremidade redonda fabricada em plástico, Teflon® ou em material de tipo equivalente, com um raio mínimo de 8 mm.

14. DEPÓSITO DE COMBUSTÍVEL

14.1. O combustível deve estar contido num único depósito fixo corretamente à moto.

a. São proibidos depósitos auxiliares.

b. É proibida a utilização de depósitos de colocação rápida.

14.2. O tampão do depósito de combustível pode ser modificado ou substituído por outro do tipo de rosca (*screw-on*) (SAFETY).

14.3. A torneira do depósito, se existir, deve permanecer tal como produzida pelo fabricante para a moto do modelo homologado.

14.4. As partes laterais do depósito de combustível podem ser cobertas/protegidas por peças fabricadas em material compósito. Contudo, estas proteções devem moldar-se ao depósito não podendo alterar a sua forma.

14.5. Um espaçador/almofada pode ser instalado na parte traseira do depósito, fixo com adesivo. Pode ser construído com enchimento de espuma ou material compósito.

ANEXO A - REGULAMENTO TÉCNICO – ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS GERAIS E COMUNS A TODAS AS MOTOS (ETGCM)

14.6. Os depósitos de combustível equipado com tubos de respiração devem estar munidos com válvulas não reversíveis e ligados a um depósito feito de material resistente à gasolina e com capacidade mínima de 250 cm³.

14.7. As motos que possuam um sistema de recuperação automático têm de o manter.

14.8. O depósito de combustível pode ter uma película refletora de calor na sua superfície inferior.

14.9. É proibido a utilização, ainda que temporária, de material de enchimento para reduzir a capacidade do depósito.

14.10. O depósito de combustível tem de ser completamente preenchido com espuma retardante de combustão do tipo Explosafe® ou Explostop).

14.11. Os tubos de respiração de óleo e combustível devem escoar para um depósito localizado em lugar de fácil acesso, sendo o seu material resistente aos fluidos a conter. Este depósito deve ser despejado antes de qualquer entrada em pista.

14.12. Os tampões dos depósitos de combustível, óleo e água, quando fechados, devem ser à prova de vazamento. Além disso, os tampões de óleo e água têm de estar solidamente freados para prevenir a abertura acidental.

14.13. O tubo do respirador deve estar ligado à caixa-de-ar, não sendo permitido a emissão direta para a atmosfera.

14.14. Todos os tampões e bujões de enchimento ou purga, filtros de óleo exteriores (do tipo automóvel) bem como todos os parafusos de fixação dos circuitos de lubrificação, arrefecimento e assistência hidráulica, tampas de motor, tampas do braço oscilante têm de estar, obrigatoriamente, freados.

15. CARENAGEM E GUARDA-LAMAS

15.1. A carenagem pode ser substituída por uma réplica igual à da moto do modelo homologado com pequenas diferenças devida à utilização em corrida (pontos de fixação, fundo da carenagem, etc.). O tamanho e as dimensões devem ser idênticos aos da moto do modelo homologado com uma tolerância de ± 5 mm. As formas das luzes também devem ser respeitadas. O material utilizado na sua construção pode ser diferente da moto do modelo homologado. A utilização de fibra de carbono ou de compostos de carbono não é permitida. Reforços em kevlar ou fibra de carbono são permitidos localmente à volta de buracos e de zonas frágeis.

15.2. O vidro da carenagem pode ser substituído por outro desde que transparente. É autorizado o aumento da altura do vidro e não pode ter arestas salientes.

15.3. Não é permitido montar uma carenagem nas motos que originalmente não se encontrem desta forma equipadas. É apenas permitida a montagem de uma carenagem inferior (quilha). Esta não poderá ultrapassar a linha horizontal que une os eixos traseiros e dianteiro.

15.4. O conjunto das fixações que suportam os instrumentos na carenagem pode ser alterado ou substituído, sendo autorizado o uso de titânio, carbono ou compostos de carbono. Os outros suportes da carenagem podem ser modificados ou substituídos por suportes em materiais compósitos.

15.5. As condutas de ar originais entre a carenagem e a caixa-de-ar podem ser substituídas ou alteradas. A utilização de fibra de carbono ou de compostos de carbono não é permitida. As grelhas e/ou redes de proteção originalmente instaladas nas entradas para as condutas de ar podem ser retiradas.

15.6. As motos podem ser equipadas com condutas de ar internas para melhorar o fluxo de ar para o radiador, mas a aparência da moto do modelo homologado vista de frente, traseira e lateralmente não pode ser modificada.

ANEXO A - REGULAMENTO TÉCNICO – ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS GERAIS E COMUNS A TODAS AS MOTOS (ETGCM)

15.7. A parte inferior da carenagem deve ser construída ou modificada de forma a poder reter, em caso de falha do motor, a totalidade do óleo motor. O bordo superior da parede transversal traseira da carenagem inferior (quilha) deve estar a pelo menos 70 mm acima do fundo.



15.8. A parte inferior da carenagem deve ter uma abertura com um diâmetro de 25 mm, a qual deve permanecer fechada com condições de piso seco, sendo apenas aberta em treinos ou corrida com condições de piso molhado, após determinação do Diretor Prova.

15.9. O guarda-lamas dianteiro é obrigatório e pode ser substituído por uma réplica do modelo da moto homologada, podendo ser reposicionado em altura de forma a oferecer mais espaço para os pneus.

15.10. O guarda-lamas traseiro é obrigatório sempre que a carenagem ou o banco não atinjam a vertical da tangente ao limite exterior do pneu. O guarda-lamas traseiro fixo ao braço oscilante pode ser alterado, modificado ou removido. A proteção da corrente pode ser retirada desde que não se encontre incorporada no guarda-lamas traseiro.

15.11. Asas e outras ajudas aerodinâmicas só são autorizadas se equiparem a moto do modelo homologado na Europa, Japão e América do Norte. Para uso em competição as asas devem seguir as dimensões, perfis e posições da moto do modelo homologado (+ 1 mm).

15.12. Para cópias das peças OEM, os limites principais devem terminar uma circunferência mínima de 4 mm. Todas as asas devem ter uma extremidade arredondada (8 mm de raio) ou estar integradas na carenagem. As peças OEM podem ser usadas "como estão" com exceção da asa de raiz que deve estar a 10 mm a partir da face final, pode ser modificada para permitir a montagem da carenagem à moto. Isso não pode estar na forma de uma extensão e o tamanho da asa será medida, com referência à face da raiz da asa.

15.13. A asa deve ser colocada na mesma posição e o ângulo de ataque deve ser dentro de + 4º do ângulo de ataque original em relação ao quadro. A decisão dos comissários técnicos será a final.

16. BANCO

16.1. O banco, a sua base e a restante estrutura à qual estão ligados podem ser substituídos. A sua aparência, vista da trás, de frente de perfil deve corresponder ao da moto do modelo homologado.

16.2. A parte superior traseira do assento/banco pode ser alterada de forma a se transformar num banco monolugar.

16.3. O sistema de fecho do banco da moto do modelo homologado pode ser retirado.

16.4. Deve ser utilizado o mesmo material da carenagem.

16.5. Todas as áreas expostas devem ser arredondadas.

17. LUZ DE SEGURANÇA TRASEIRA

ANEXO A - REGULAMENTO TÉCNICO – ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS GERAIS E COMUNS A TODAS AS MOTOS (ETGCM)

17.1. Todas as motos devem ter uma luz vermelha em funcionamento montado na parte de trás do assento, para ser utilizado nas Corridas de Chuva ou sempre que declarado pelo Diretor de Prova.

17.2. A luz de segurança traseira, se não for a original, deve cumprir com os seguintes requisitos:

- a. A direção de iluminação tem de ser paralela à linha central da moto e deve ser claramente visível a partir da traseira da moto, pelo menos 15 graus para cada um dos lados da linha central da moto.
- b. Deve ser montada de forma segura no final do assento / parte traseira da carenagem e na linha central da moto. Em caso de litígio sobre a posição de montagem ou visibilidade da luz de segurança, a decisão do Delegado Técnico da FMP prevalece.
- c. A luz deve ser contínua, não é permitido o uso de luz tipo flash que só é autorizada no *pit-lane*, quando o limitador de velocidade estiver ativado.
- d. A fonte de energia da luz traseira pode ser diferente da fonte de energia da moto.
- e. A luz deve ser acionada por um botão on/off colocado no guiador da moto.
- f. O Delegado Técnico da FMP ou o Comissário Técnico podem recusar qualquer sistema que não cumpra com os requisitos de segurança.

18. ELEMENTOS DE FIXAÇÃO

18.1. Os elementos de fixação standard podem ser substituídas por outros de qualquer material ou tipo, não sendo permitida a utilização de peças feitas em titânio. A resistência e o desenho devem ser no mínimo iguais ao da moto do modelo homologado podendo exceder a resistência da fixação substituída.

18.2. Os elementos de fixação podem ser perfurados para receber arame de frear, não sendo permitida a realização de alterações com a finalidade de reduzir peso.

18.3. Os elementos de fixação da carenagem podem ser substituídos por outros do tipo rápido.

18.4. Parafusos de alumínio só podem ser utilizados em zonas não estruturais.

19. OS ELEMENTOS A SEGUIR INDICADOS PODEM SER ALTERADOS OU SUBSTITUÍDOS

19.1. Pode ser utilizado qualquer tipo de lubrificante e de líquido dos travões e suspensão.

19.2. Juntas e materiais das juntas.

19.3. Os instrumentos, os apoios dos instrumentos e cablagens associadas.

19.4. Pintura e acabamento das superfícies exteriores.

19.5. As fixações ao quadro das partes não originais (carenagem, escape, etc.) não podem ser feitas em titânio ou em fibra de carbono, com exceção do suporte da panela de escape que pode ser em fibra de carbono.

19.6. As coberturas para proteção do motor, quadro, corrente, pousa-pés, etc. podem ser feitas em materiais compósitos, se estas não substituírem peças originais montadas na moto do modelo homologado.

20. OS ELEMENTOS A SEGUIR INDICADOS PODEM SER RETIRADOS À MOTO HOMOLOGADA

20.1. Elementos de controlo de antipoluição na caixa de ar ou no motor.

20.2. Velocímetro.

20.3. Acessórios aparafusados ao sub-quadro traseiro.

21. OS ELEMENTOS A SEGUIR INDICADOS DEVEM SER RETIRADOS À MOTO HOMOLOGADA

21.1. Os faróis dianteiros e os piscas devem ser retirados, devendo quando integrados na carenagem ser mantida a mesma aparência vista de frente e de perfil. As aberturas deverão ser cobertas por um material adequado.

- a. Espelhos retrovisores.
- b. Buzina.
- c. Suporte da chapa de matrícula.
- d. Caixa de ferramentas.
- e. Ganchos para capacetes e/ou bagagem.
- f. Pedais e pegas para passageiro.
- g. Barras de proteção e descanso lateral e central (os suportes fixos no quadro devem permanecer).
- h. Catalisadores
- i. Guarda lama traseiro fixo ao banco.

22. DEVEM SER REALIZADAS AS SEGUINTE ALTERAÇÕES À MOTO HOMOLOGADA

22.1. As motos devem estar equipadas com um interruptor de corte do circuito da ignição capaz de parar o motor, o qual deverá ser instalado em qualquer um dos lados do guidador, mas ao alcance da mão, quando em posição de condução. O interruptor deve ter a cor vermelha.

22.2. Todos os tampões e bujões de enchimento ou purga, filtros de óleo exteriores bem como todos os parafusos de fixação dos circuitos de lubrificação, arrefecimento e assistência hidráulica, tampas de motor, tampas do braço oscilante têm de estar freados.

22.3. Os tubos de respiração e escoamento devem escoar através de saídas existentes. Deve ser mantido o sistema de respiração original, não é permitida emissão direta para a atmosfera.

22.4. As motos devem estar equipadas com uma luz vermelha no painel de instrumentos que deverá acender com a queda de pressão do óleo.

23. COMBUSTÍVEL

23.1. Todas as motos têm de utilizar gasolina sem chumbo.

23.2. A gasolina sem chumbo tem de ter um teor máximo de chumbo de 0,005g/l e um índice máximo octano de MON 90, tem que estar disponível para venda ao público e ser homologada pela FIM respeitando a categoria 1 das normas publicadas em:

24. https://www.fim-moto.com/en/fuels_regulations/documents.

24.1. Não é permitida a utilização de um dispositivo para baixar artificialmente a temperatura do combustível.

25. LÍQUIDOS DE REFRIGERAÇÃO

O único líquido de refrigeração do motor permitido é a água.

26. PNEUS

26.1. Os pneus (seco e chuva) são exclusivamente da marca DUNLOP e obrigatoriamente adquiridos ao FORNECEDOR OFICIAL DE PNEUS DO CNV identificado em aditamento a este Regulamento.

ANEXO A - REGULAMENTO TÉCNICO – ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS GERAIS E COMUNS A TODAS AS MOTOS (ETGCM)

26.2. Os modelos e os compostos dos pneus disponibilizados para cada corrida são os indicados pela DUNLOP e só esses podem ser utilizados nas sessões de treinos cronometrados, *warm-up* e corrida. A lista com a indicação desses pneus será publicada em: <https://www.fmp.pt/r-velocidade/ve-documentos-rp/>.

26.3. É da responsabilidade do piloto assegurar-se que os pneus que utiliza nas sessões de treinos cronometrados, *warm-up* e corrida são os disponibilizados pela DUNLOP para essa corrida e que estão prévia e corretamente marcados.

26.4. É permitido o uso de aquecedores térmicos de pneus.

26.5. Assim que o Diretor de Prova apresentar a placa CORRIDA DE CHUVA (*wet race*) podem ser usados pneus de chuva exclusivamente da marca DUNLOP obrigatoriamente adquiridos ao FORNECEDOR OFICIAL DE PNEUS DO CNV.

26.6. O incumprimento das regras acima mencionadas resulta na aplicação das seguintes penalizações:

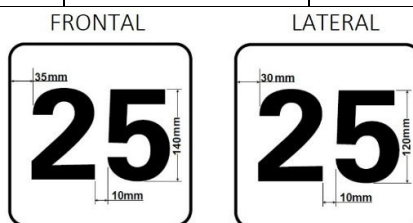
- a. Nos treinos cronometrados - anulação da totalidade dos tempos registados e colocação no último lugar da grelha de partida;
- b. Na corrida – desclassificação;
- c. Adicionalmente, em qualquer dos casos, o Júri poderá ainda aplicar outras penalizações.

27. NÚMEROS DE COMPETIÇÃO

27.1. Os números de competição da moto devem ser expostos de forma clara e visível e conforme diagrama técnico 3 do seguinte modo:

- a. Um na frente, na parte central da carenagem ou ligeiramente descentrado para um dos lados;
- b. Dois laterais, um de cada lado da carenagem de preferência na parte inferior;
- c. A título facultativo poderá ser colocado também no topo da traseira da moto;
- d. Os números de competição devem ter as seguintes dimensões mínimas:

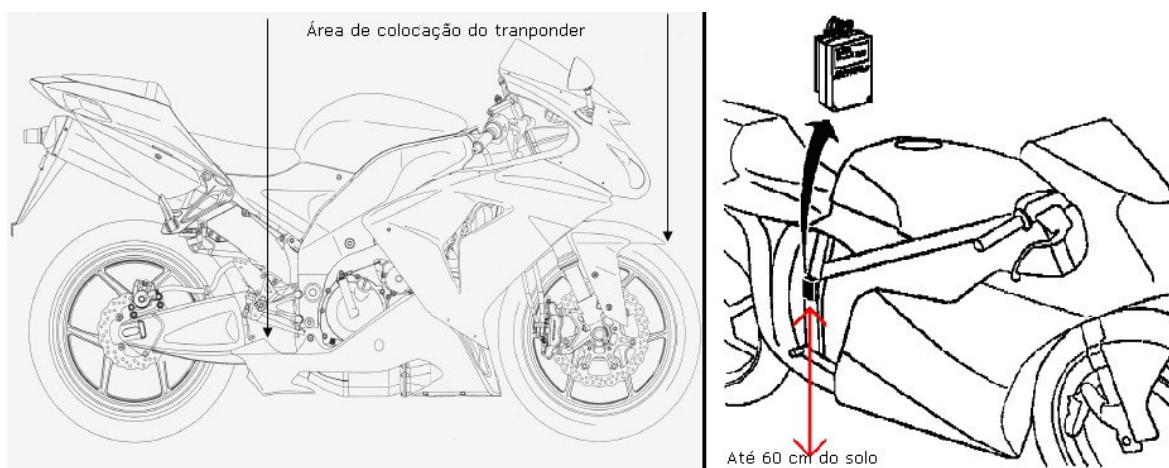
	FRONTAL	LATERAL
Altura Mínima	140 mm	120 mm
Largura Mínima	80 mm	70 mm
Espessura Mínima	20 mm	20 mm
Espaçamento entre números	10 mm	10 mm



28. TRANSPONDER

28.1. Colocação do transponder nas motos

- a. O suporte do transponder deve estar fixamente colocado na moto na posição e com a orientação expressa na figura seguinte e do lado do sistema de cronometragem.



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

29. CAMARAS DE VÍDEO

29.1. A instalação de câmaras de vídeo nas motos deverá ser sempre comunicada ao Júri.

29.2. As imagens recolhidas por câmaras de vídeo instaladas nas motos não podem servir como elemento de fundamentação de um protesto ou reclamação. As únicas imagens de vídeo que servem para apoio à decisão do Diretor de Prova e do Júri são as recolhidas pelo sistema de CTV instalado na sala de controlo.

29.3. Procedimento:

- O(s) piloto(s) que pretendam instalar uma câmara de vídeo na moto deve comunicá-lo por escrito, em formulário próprio, nas verificações técnicas iniciais.
- As câmaras de vídeo deverão estar devidamente fixas à moto. Nas verificações técnicas iniciais, ou no decorrer da corrida, os comissários técnicos deverão verificar se as câmaras de vídeo estão instaladas em condições de segurança.
- As câmaras devem estar instaladas ou por dentro da carenagem ou no topo da carenagem do assento traseiro.
- As câmaras devem estar instaladas com um cabo adicional de segurança.
- No relatório das verificações técnicas deverá ser mencionado quais as motos em que se encontram instaladas câmaras de vídeo.
- O Júri poderá determinar em qualquer momento do evento desportivo a selagem de quaisquer câmaras de vídeo instaladas nas motos e a entrega dos meios de recolha de imagem nelas montadas. Após o seu visionamento o Júri pode reter o meio de recolha de imagem.

30. Casos omissos

Todos os casos omissos, apelos ou dúvidas na sua interpretação são julgados e resolvidos pela Comissão de Velocidade da FMP, em conformidade com os regulamentos aplicáveis.

DIAGRAMA TÉCNICO 1

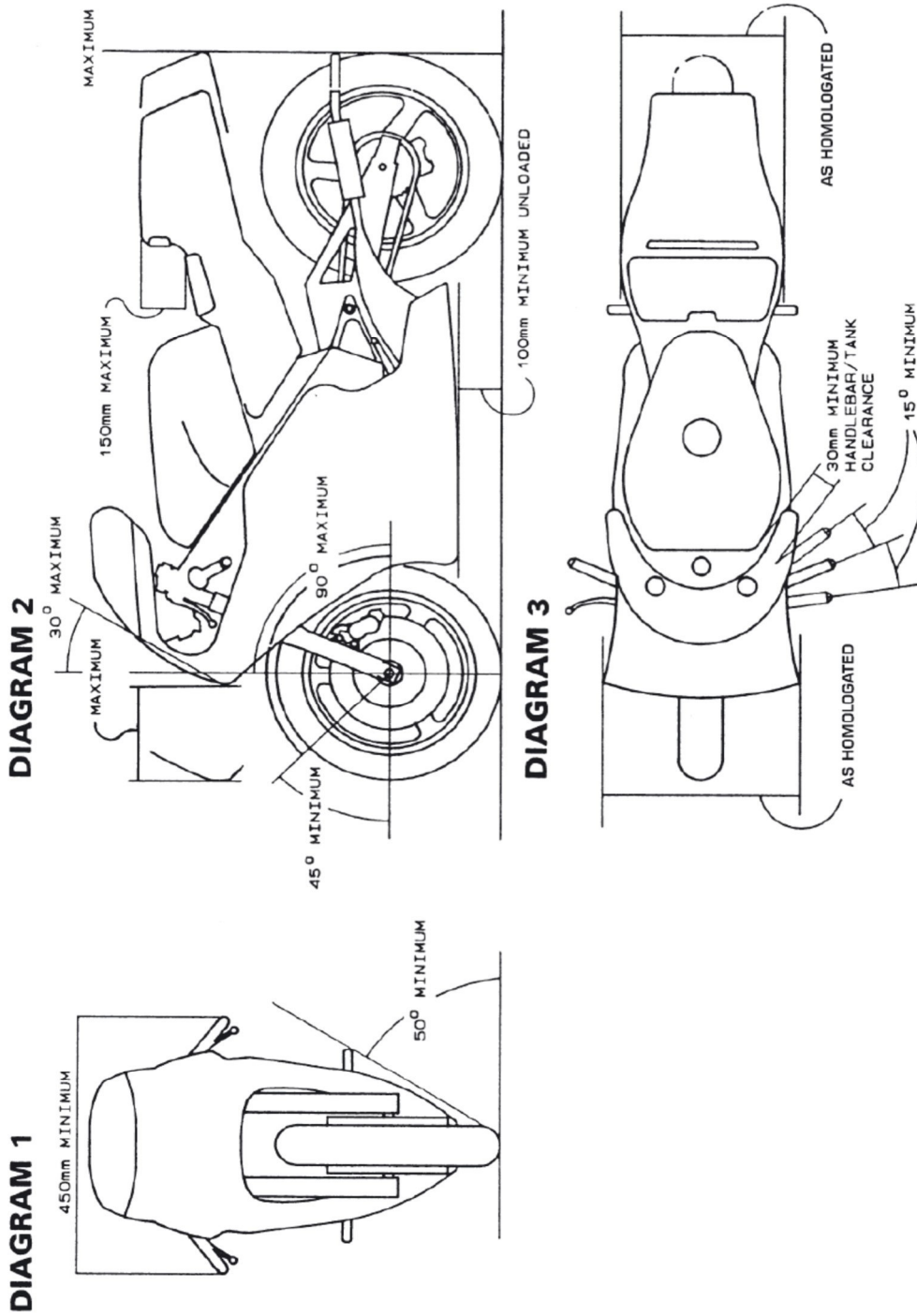
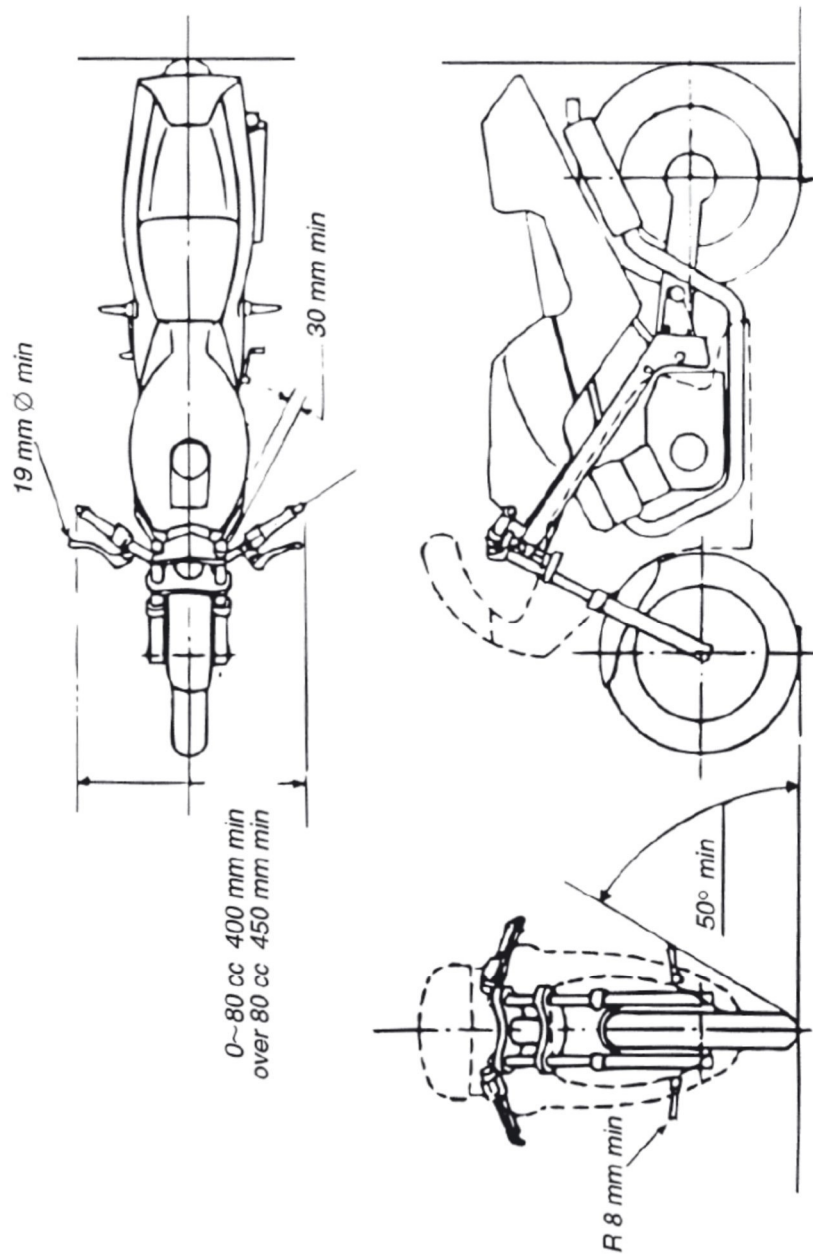


DIAGRAMA TÉCNICO 2



Futura Heavy

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Futura Heavy Italic

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Univers Bold

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Univers Bold Italic

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Oliver Med.

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Oliver Med. Italic

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Franklin Gothic

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Franklin Gothic Italic

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS GERAIS DAS MOTOS DA CLASSE SUPERBIKES

1. As motos da classe SUPERBIKES são motos disponíveis para venda ao público do tipo das aceites na classe Endurance Superstock 1000/ 1100 da FIM, constantes da lista acessível em: <https://www.fim-moto.com/en/news/news-detail/article/listing-of-fim-homologated-motorcycles-for-2026>.
- 1.1. Todas as motos devem cumprir com os artigos deste Regulamento Técnico conforme especificado nestas normas, exceto se estiverem equipadas como na moto do modelo homologado.
- 1.2. Uma vez que um modelo de uma moto obteve homologação para uma classe, ela pode ser usada em competição nessa classe por 8 (oito) anos ou até que a moto do modelo homologado seja ultrapassada por novas regras, requisitos ou alterações nas especificações técnicas da classe.
- 1.3. A aparência das motos do CNV SUPERBIKES conforme são vistas de frente, de trás e de perfil deve respeitar a forma da moto do modelo homologado. O aspeto do sistema de escape está excluído desta regra.
- 1.4. Todos os elementos/peças não mencionados nos artigos que se seguem, devem permanecer tal como produzidos originalmente pelo fabricante para a moto do modelo homologado. Se a alteração de uma peça ou sistema não estiver mencionada nos artigos que se seguem, ela é proibida.

TUDO O QUE NÃO ESTIVER AUTORIZADO E ESPECIFICADO NESTE REGULAMENTO É PROIBIDO.

2. CILINDRADA

A cilindrada é a anunciada originalmente pelo fabricante para as motos aceites na classe Endurance Superstock 1000/ 1100 da FIM

3 ou 4 cilindros	mais de 750 cm ³ até 1.105 cm ³	4 Tempos
2 Cilindros	mais de 850 cm ³ até 1.200 cm ³	4 Tempos

A cilindrada deve permanecer igual à da moto original do modelo homologado. A retificação do bloco de cilindros com o intuito de atingir o limite de cilindrada na classe não é autorizada.

3. PESO MÍNIMO

- 3.1. As motos da classe SUPERBIKES não podem ter um peso inferior a 170 kg.
- 3.2. Não há tolerância no peso mínimo da moto.
- 3.3. O uso de lastro para que a moto cumpra o peso mínimo é autorizado. O uso de lastro deve ser declarado nas verificações técnicas iniciais.
- 3.4. Em qualquer momento do evento desportivo, incluindo na verificação técnica no final da corrida as motos podem ser pesadas nas condições em que se encontrarem. Nada pode ser adicionado ou retirado à moto, incluindo água, óleo e gasolina, não podendo ser inferior ao peso mínimo.

4. NÚMEROS DE COMPETIÇÃO

- 4.1. Os números de competição da moto devem ser expostos de forma clara e visível e cumprir com o Anexo A – Especificações Técnicas Gerais e Comuns a Todas as Motos (ETGCM). Os números terão de ser de cor contrastante com o fundo que deverá ser de uma única cor, preferencialmente números pretos sobre fundo branco. Não é permitido o uso de 3 ou mais dígitos. Em caso de disputa sobre a legibilidade dos números a decisão do Delegado Técnico da FMP será definitiva.

5. COMBUSTÍVEL

As motos têm de utilizar combustível de acordo com o estabelecido no ponto COMBUSTÍVEIS do Anexo A – Especificações Técnicas Gerais e Comuns a Todas as Motos (ETGCM).

6. PNEUS

As motos têm de utilizar os pneus estabelecidos no ponto PNEUS do Anexo A – Especificações Técnicas Gerais e Comuns a Todas as Motos (ETGCM).

As peças e acessórios de competição oferecidos pelas marcas nos seus catálogos para as motos dos modelos homologados, são aceites sem modificação. Os pontos seguintes referem-se aos componentes originais montados nas motos de venda ao público.

7. MOTOR

7.1. Cabeça do cilindro

- a. Deve ser a do moto do modelo homologada e não são permitidas quaisquer alterações. Não pode ser retirado nem adicionado qualquer material à cabeça do cilindro.
- b. A junta da cabeça pode ser mudada.
- c. Apenas são autorizadas intervenções previstas no Manual de Serviço da Moto.
- d. Não são autorizadas anilhas para diminuir o comprimento ou aumentar a carga das molas.

7.2. Árvores de cames

- a. Deve ser a da moto do modelo homologada e não são permitidas quaisquer alterações.
- b. Nas verificações técnicas finais podem ser medidas as árvores de cames e os *lifts* das árvores de cames para verificar a sua conformidade com as da moto do modelo homologado.
- c. O ângulo das árvores de cames é livre. Contudo, o maquinamento da árvore de cames não é autorizado.

7.3. Carretos e engrenagens das árvores de cames

- a. Para permitir a regulação da distribuição (*cam timing*) é permitido alterar as furações dos carretos das árvores de cames.
- a. Os carretos das árvores de cames colocados por pressão podem ser substituídos por carretos reguláveis.
- b. A corrente e o tensor da árvore de cames podem ser modificados ou substituídos.

7.4. Cilindros

Devem ser os da moto do modelo homologado, não são permitidas quaisquer alterações.

7.5. Pistões

Devem ser os da moto do modelo homologado, não são permitidas quaisquer alterações.

7.6. Segmentos

Devem ser os da moto do modelo homologado, não são permitidas quaisquer alterações.

7.7. Cavilhas dos pistões e freios

Devem ser os da moto do modelo homologado, não são permitidas quaisquer alterações.

7.8. Bielas

Devem ser as da moto do modelo homologado, não são permitidas quaisquer alterações.

7.9. Cambota

Deve ser a da moto do modelo homologada, não são permitidas quaisquer alterações.

7.10 Carters de motor e carters anexos (embraiagem, ignição/alternador)

- a. Devem ser os produzidos pelo fabricante para a moto do modelo homologado. Não são permitidas modificações, incluindo o polimento, tratamento, pintura e aligeiramento.
- b. As tampas laterais podem ser alteradas, modificadas ou substituídas. Se alteradas ou modificadas, as tampas devem ter pelo menos a mesma resistência ao impacto que a tampa original. Se forem substituídas, as tampas devem ser feitas em material com peso específico igual ou superior ao das tampas da moto do modelo homologado e o peso da tampa não pode ser inferior ao da original.
- c. Todas as tampas laterais e carters do motor que contenham óleo e que possam estar em contacto com o solo durante uma queda têm de estar protegidas por uma segunda tampa em metal, ou em liga de alumínio ou aço inoxidável..
- d. Estas tampas adicionais devem pelo menos cobrir o mínimo de 1/3 (um terço) da original e não devem ter arestas afiadas que possam danificar a pista.
- e. As tampas laterais que constam da listagem das tampas elegíveis pela FIM (<https://www.fim-moto.com/en/documents>) são permitidas independentemente do material ou dimensões.
- f. Estas tampas devem estar fixas correta e firmemente com o mínimo de 3 (três) parafusos.
- g. Todas as tampas das partes do motor que contenham óleo devem estar fixas com parafusos de aço.
- h. O Comissário Técnico pode recusar qualquer tampa que não satisfaça os requisitos de segurança.

8. TRANSMISSÃO / CAIXA DE VELOCIDADES

- 8.1. A caixa de velocidades deve ser a da moto do modelo homologada sem alterações permitidas, exceto retirar o mecanismo seletor de neutro.
- 8.2. É autorizado um *quick-shift system* associado ao seletor de mudanças.
- 8.3. É permitida a alteração das dimensões da cremalheira, pinhão de ataque e corrente.
- 8.4. A cobertura da corrente pode ser modificada ou eliminada.
- 8.5. É permitido o uso de afinador da corrente.
- 8.6. O uso de controlo de tração é permitido sempre que faça parte da moto do modelo homologado, ou como dispositivo opcional. Pode ser adicionado um controlo de tração com sensores, caso não faça parte da moto do modelo homologado.

9. EMBRAIAGEM

- 9.1. A embraiagem deve ser a da moto do modelo homologado.
- 9.2. Os discos de embraiagem podem ser substituído e o número de discos é livre.
- 9.3. As molas da embraiagem podem ser alteradas e o número de molas é livre.

10. BOMBAS DE ÓLEO E TUBOS DE ÓLEO

- 10.1. A bomba de óleo deve ser a moto do modelo homologado.
- 10.2. A válvula de pressão de óleo é livre.

10.3. Os tubos de óleo podem ser modificados ou substituídos. Na eventualidade da substituição dos tubos de óleo com alta pressão, estes devem ser de metal reforçado com terminais vulcanizados ou enroscados.

11 SISTEMA DE REFRIGERAÇÃO

11.1. Redes/malhas de proteção podem ser acrescentadas na frente dos radiadores de água e/ou de óleo.

11.1. O radiador de água original pode ser modificado ou substituído. Suportes extra para acomodar o radiador podem ser montados. A aparência da moto do modelo homologado conforme é visto de frente, de trás e de perfil deve ser mantida.

11.2. O radiador de óleo original pode ser modificado ou substituído desde que a aparência da moto do modelo homologado conforme é visto de frente, retaguarda e de perfil lateral seja mantida.

11.3. Os tubos dos radiadores de e para o motor podem ser substituídos, mas o sistema deve ser mantido como o da moto do modelo homologado.

11.4. A ventoinha do radiador bem como a sua instalação elétrica podem ser retiradas. Os sensores de temperatura de água e o termóstato podem ser removidos do interior do sistema de arrefecimento.

11.5. A tampa do radiador é livre.

11.6. Radiadores de água ou de óleo adicionais podem ser montados. Suportes adicionais para acomodar estes radiadores são permitidos mas o aparência da moto do modelo homologado conforme é visto de frente, retaguarda e de perfil deve ser mantida.

12. CAIXA-DE-AR

12.1. A caixa-de-ar deve permanecer tal como foi produzida pelo fabricante para a moto do modelo homologado, mas os orifícios de drenagem devem estar selados.

12.2. O filtro de ar pode ser alterado ou substituído mas tem de ser montado na sua posição original.

12.3. Os orifícios de drenagem da caixa-de-ar devem ser fechados.

12.4. Todas as motos devem ter um sistema de respiração de óleo fechado. Os tubos de respiração do óleo do motor devem estar ligados a um depósito que deve escoar na caixa-de-ar.

12.5. A conduta do filtro de ar pode ser substituída por outra em material compósito respeitando as medidas da moto do modelo homologado.

12.6. Não é autorizado um equipamento para aquecer a caixa de ar.

13. SISTEMA DE INJEÇÃO DE COMBUSTÍVEL / ALIMENTAÇÃO DE COMBUSTÍVEL

Sistema de injeção de combustível / Alimentação de combustível refere-se a acelerador, injetores de combustível, dispositivos de admissão de comprimento variável, bomba de combustível e regulador de pressão de combustível.

13.1. O sistema de injeção de combustível deve permanecer como originalmente produzido pelo fabricante para a moto do modelo homologado sem qualquer modificação.

13.2. Os injetores de combustível devem ser os originalmente produzidas pelo fabricante para a moto do modelo homologado sem alterações nas suas especificações.

13.3. As trombetas de admissão de ar devem permanecer como originalmente produzidas pelo fabricante para a moto do modelo homologado.

- 13.4.** As válvulas borboleta devem permanecer como originalmente produzidas pelo fabricante para a moto do modelo homologado.
- 13.5.** Dispositivos de admissão de entrada variável não podem ser adicionados se não estiverem instalados na moto do modelo homologado e devem permanecer e funcionar exatamente como na moto do modelo homologado. Todas as partes do dispositivo de admissão de comprimento variável devem permanecer como na moto do modelo homologado.
- 13.6.** Ar e a mistura de ar/combustível só pode ser admitida na câmara de combustão exclusivamente através das borboletas do corpo do acelerador.
- 13.7.** As válvulas de admissão controladas eletronicamente, conhecidas como *ride by wire*, só podem ser usadas se a moto do modelo homologado estiver equipada com esse sistema. O software pode ser modificado mas todos os sistemas de segurança devem manter-se como na moto do modelo homologado.
- 13.8.** A bomba de combustível e o regulador de pressão de combustível devem ser os da moto do modelo homologado. Não podem ser modificados ou substituídos.
- 13.9.** A pressão do combustível deve ser a da moto do modelo homologado.
- 13.10.** Os tubos de combustível desde o depósito de gasolina até “rampa de injeção” (excluindo esta) podem ser substituídos e devem estar instalados de forma a estarem protegidos em caso de acidente.
- 13.11.** Podem ser utilizadas ligações com encaixe rápido (*quick connectors*).
- 13.12.** Os tubos de respiração podem ser substituídos.
- 13.13.** Podem ser acrescentados filtros de combustível.

14. SISTEMA DE ESCAPE

- 14.1** As painéis de escape e os silenciosos podem ser modificados ou alterados. Os catalisadores devem ser retirados.
- 15.1.** O número de silenciosos do sistema de escape final deve ser o mesmo da moto do modelo homologado. Os silenciosos têm de estar no mesmo lado da moto do modelo homologado.
- 15.2.** Por questões de segurança, as arestas expostas do(s) tubo(s) de escape devem ser arredondadas para eliminar quaisquer arestas cortantes.
- 15.3.** Não é permitido cobrir o sistema de escape, com exceção das áreas junto aos pés do piloto e nas áreas em que há contacto com carenagem para proteção do calor.
- 15.4.** Escapes e silenciosos em titânio e carbono são permitidos

16. NÍVEL MÁXIMO E MEDIÇÃO DO RUÍDO

- 16.1.** O nível de ruído máximo permitido é de 105 dB/A, com uma tolerância de +3 dB/A no final das sessões de treinos e corrida.
- 16.2.** Devido à semelhança do curso do êmbolo nas diferentes configurações de motor, o teste de ruído será realizado em RPM fixo. Para apenas como referência, a velocidade média do pistão em que o teste de ruído é realizado é calculado em 11m/seg.

2 Cilindros	3 Cilindros	4 Cilindros
5.000 RPM	5.500 RPM	5.000 RPM

17. SISTEMA ELÉCTRICO / ELETRÓNICO

17.1. Engine Control Unit (ECU)

- a. O sistema de controlo do motor (ECU) pode ser:
 - i. O sistema da moto do modelo homologado; ou
 - ii. O sistema da moto do modelo homologado (opção (1)) com a instalação de um módulo de ignição e/ou injeção externo.
 - iii. É autorizada a utilização de um adaptador para ligar os módulos e o ECU; ou
 - iv. O *Kit Superstock* com software produzido e/ou aprovado pelo fabricante da moto. Um adaptador especial pode ser usado para ligar o ECU e a cablagem original.
- b. O ECU pode ser reposicionado.
- c. Podem ser adicionadas resistências para substituir as partes elétricas que foram eliminadas (luzes e sensor lambda), para evitar erros na ECU.
- d. Pode ser instalado um *bypass* ao ABS ou desmontar a unidade do ABS e deixar apenas o seu ECU.
- e. O sistema de aquisição de dados é livre. O *logger* não pode aplicar nenhuma estratégia ou ajuste ao ECU, exceto replicar o sinal original do painel de instrumentos caso este tenha sido removido.
- f. A adição de um equipamento de transmissão por infravermelhos entre o piloto/moto e a sua equipa para uso exclusivo de transmissão de informação dos tempos por volta é autorizado.
- g. A adição de um equipamento GPS com a finalidade de informar o tempo por volta e/ou classificação é autorizado.
- h. Não são permitidas ligações remotas com ou sem fio à moto para qualquer troca dados ou de configuração com o motor em funcionamento ou com a moto em movimento.
- i. Os módulos externos não podem alterar o sinal de nenhum sensor relativo ao sistema “*ride by wire*”, nem controlar e/ou atuar sobre qualquer outra parte da moto, exceto nas bobines de ignição e os injetores de gasolina.

Nenhum módulo externo pode adicionar a estratégia de controle de tração, salvo se existir na moto do modelo homologado.
- j. Cablagem
 - i. A cablagem pode ser substituída pela do kit produzido e/ou aprovado pelo fabricante da moto.
 - ii. A cablagem do kit pode incorporar a cablagem de aquisição de dados.
 - iii. O conjunto da chave de ignição (*key/ignition lock*) pode ser reposicionado, substituído ou removido e o(s) seu(s) suportes removido(s) ou suprimido(s).
 - iv. O corte da cablagem original é autorizado.
- k. O painel de instrumentos é livre, no entanto deve apresentar um conta-rotações em funcionamento.
- l. Pode ser adicionado um conta voltas.
- n. É autorizada a utilização de qualquer tipo e marca de velas.
- o. A bateria é livre, pode ser reposicionada. A capacidade máxima é de 10Ah.

17.2. Alternador e motor de arranque

- a. O gerador, o alternador e o arranque elétrico devem ser os da moto do modelo homologado sem modificações permitidas.
- b. O estator (*stator*) deve ser montado na sua posição original e sem compensação.

- c. O arranque elétrico deve operar normalmente e ser capaz de iniciar o motor durante o evento.

18. QUADRO

18.1. Quadro e sub-quadro traseiro

Devem obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto os aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

18.2. Garfos

Devem obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto os aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

18.3. Braço oscilante

Deve obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto os aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

18.4. Amortecedor traseiro

Deve obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto os aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

19. PROTEÇÃO DA TRANSMISSÃO PRIMÁRIA

Devem obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto os aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

20. PROTEÇÃO NA TRANSMISSÃO SECUNDÁRIA

Devem obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto os aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

21. JANTES

Devem obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto os aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

22. TRAVÕES

Devem obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto os aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

23. GUIADOR E COMANDOS MANUAIS

Devem obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto os aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

24. POUSA-PÉS E PEDAIS DE CONTROLO

Devem obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto os aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

25. DEPÓSITO DE COMBUSTÍVEL

Devem obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto os aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

26. CARENAGEM E GUARDA-LAMAS

Devem obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto os aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

27. BANCO

Devem obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto os aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

28. LUZ DE SEGURANÇA TRASEIRA

Devem obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto os aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

29. ELEMENTOS DE FIXAÇÃO

Devem obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto os aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

30. OS ELEMENTOS A SEGUIR INDICADOS PODEM SER ALTERADOS OU SUBSTITUÍDOS

Devem obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto os aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

31. OS ELEMENTOS A SEGUIR INDICADOS PODEM SER RETIRADOS À MOTO HOMOLOGADA

Devem obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto os aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

32. OS ELEMENTOS A SEGUIR INDICADOS DEVEM SER RETIRADOS À MOTO HOMOLOGADA

Devem obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto os aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

33. DEVEM SER REALIZADAS AS SEGUINTE ALTERAÇÕES À MOTO HOMOLOGADA

Devem obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto os aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

34. TELEMETRIA / EQUIPAMENTOS SUPLEMENTARES

Devem obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto os aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

REGULAMENTO DO CAMPEONATO NACIONAL DE VELOCIDADE
ANEXO C - REGULAMENTO TÉCNICO– CLASSE SUPERSPORT (SSP)
ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS GERAIS DAS MOTOS DA CLASSE SUPERSPORT

- 1.1.** O Regulamento Técnico do CNV SUPERPORT tem por referência os regulamentos técnicos do Campeonato da Europa Stock e do Campeonato do Mundo de SuperSport .
- 1.2.** As motos da classe SUPERSPORT são as disponíveis para venda ao público homologadas pela FIM como Supersport 600/ Next Generation (including Superstock 600) fase 1 ou fase 2, constantes da lista acessível em: <https://www.fim-moto.com/en/news/news-detail/article/listing-of-fim-homologated-motorcycles-for-2026>. A Comissão de Velocidade da FMP reserva-se o direito de aceitar outras motos para além destas, com ou sem modificações.
- 1.3.** Todas as motos devem cumprir com os artigos deste Regulamento Técnico conforme especificado nestas normas, exceto se estiverem equipadas como na moto do modelo homologado.
- 1.4.** Uma vez que um modelo de uma moto obteve homologação para uma classe, ela pode ser usada em competição nessa classe por 8 (oito) anos ou até que o modelo homologado seja ultrapassado por novas regras, requisitos ou alterações nas especificações técnicas da classe.
- 1.5.** A aparência das motos da Classe SUPERSPORT conforme são vistas de frente, de trás e de perfil deve respeitar a forma original da moto do modelo homologado. O aspeto do sistema de escape está excluído desta regra.
- 1.6.** Todos os elementos/peças não mencionados nos artigos que se seguem, devem permanecer tal como produzidos pelo fabricante para a moto do modelo homologado. Se a alteração de uma peça ou sistema não estiver mencionada nos artigos que se seguem, ela é proibida.

TUDO O QUE NÃO ESTIVER AUTORIZADO E ESPECIFICADO NESTE REGULAMENTO É PROIBIDO.

2. CILINDRADA

As cilindradas são as definidas nas especificações técnicas do Regulamento Técnico Supersport Next Generation da FIM anunciadas originalmente pelo fabricante para as motos aceites na classe Supersport 600/ Next Generation (including Superstock 600) da FIM

4 Cilindros	mais de 400 cm ³ até 750 cm ³	4 Tempos
3 Cilindros	mais de 500 cm ³ até 800 cm ³	4 Tempos
2 Cilindros	mais de 600 cm ³ até 990 cm ³	4 Tempos

A cilindrada deve permanecer igual à da moto do modelo homologado. A retificação do bloco de cilindros com o intuito de atingir o limite de cilindrada na classe não é autorizada. O sistema BOP – *Balancing Of Performances*, não será adotado.

3. PESO MÍNIMO

3.1. Tabela de pesos mínimos SUPERSPORT

Marca	Peso da Moto		Peso Mínimo combinado (3) Moto + Piloto
	Peso Mínimo (1) (Hard Minimum)	Peso Mínimo com lastro (2) (Soft Maximum)	
Ducati Panigale V2	166 Kg	175 Kg	244 Kg

REGULAMENTO DO CAMPEONATO NACIONAL DE VELOCIDADE
ANEXO C - REGULAMENTO TÉCNICO– CLASSE SUPERSPORT (SSP)

Honda CBR600RR	161 Kg	170 Kg	239 Kg
Kawasaki ZX-6R/ ZX-6R-636	161 Kg	170 Kg	239 Kg
MV Augusta F3/ F3 800/ F3 Superveloce	161 Kg	170 Kg	239 Kg
Suzuki GSX-R600	161 Kg	170 Kg	239 Kg
Triumph Daytona 675R/ StreetTriple 765RS	161 Kg	170 Kg	239 Kg
Yamaha YZF-R6	161 Kg	170 Kg	239 Kg
Yamaha YZF-R9	166 Kg	175 Kg	244 Kg
QJ Motor – QJ800GS-G	161 Kg	170 Kg	

3.2. O “Peso Mínimo Combinado” (3) é o peso do piloto com todo o seu equipamento (fato, luvas, botas e capacete) e da moto, como utilizada em pista.

3.3. Se o peso da moto atingir ou exceder o “Peso Mínimo com Lastro” (2) então o “Peso Mínimo Combinado” (3) não é necessário. A moto não pode em qualquer caso ou situação estar abaixo do “Peso Mínimo” (1). Isto limita a quantidade máxima de lastro que se pode aplicar nas motos.

3.4. Durante a verificação técnica, no final da corrida, as motos elegíveis serão pesadas nas condições que finalizarão a corrida, o limite de peso estabelecido deve ser tomado com esta condição. Nada pode ser adicionado a motor, incluído líquidos.

3.5. Em qualquer momento do evento desportivo, incluindo na verificação técnica no final da corrida, as motos podem ser pesadas nas condições em que se encontrarem. Nada pode ser adicionado ou retirado à moto, incluindo água, óleo e gasolina, não podendo ser inferior ao peso mínimo

3.6. Não há tolerância no peso mínimo da moto.

3.7. O uso de lastro é autorizado, para que a moto cumpra o peso mínimo (2). O uso de lastro deve ser declarado nas verificações técnicas iniciais. O combustível pode ser usado como lastro sem embargo do peso verificado nunca ser inferior ao peso mínimo. O lastro deve ser feito de peças metálicas ligadas de forma firme e segura através de um adaptador ou diretamente no quadro, com no mínimo 2 parafusos de aço. Outras soluções técnicas equivalentes devem ser consultadas ao Delegado Técnico da FMP para a sua aprovação.

4. NÚMEROS DE COMPETIÇÃO

Os números de competição da moto devem ser expostos de forma clara e visível e cumprir com o Anexo A – Especificações Técnicas Gerais e Comuns a Todas as Motos (ETGCM).

Os números terão de ser de **COR AZUL (RAL 5002/ Pantone 285)** sobre fundo branco. Não é permitido o uso de 3 ou mais dígitos. Em caso de disputa sobre a legibilidade dos números a decisão do Delegado Técnico da FMP será definitiva.

5. COMBUSTÍVEL

As motos têm de utilizar combustível de acordo com o estabelecido no ponto COMBUSTÍVEIS do Anexo A – Especificações Técnicas Gerais e Comuns a Todas as Motos (ETGCM).

6. PNEUS

As motos têm de utilizar os pneus estabelecidos no ponto PNEUS do Anexo A – Especificações Técnicas Gerais e Comuns a Todas as Motos (ETGCM).

As peças e acessórios de competição oferecidos pelas marcas nos seus catálogos para as motos dos modelos homologados, são aceites sem modificação. Os pontos seguintes referem-se aos componentes originais montados nas motos de venda ao público.

7. MOTOR

7.1. Sistema de injeção de combustível

- a. O sistema de injeção de combustível deve permanecer como originalmente produzido pelo fabricante para a moto do modelo homologado sem qualquer modificação.
- b. Os injetores de combustível devem ser os originalmente produzidos pelo fabricante para a moto do modelo homologado sem alterações nas suas especificações.
- c. As trombetas de admissão devem permanecer como originalmente produzidas pelo fabricante para a moto do modelo homologado, mas podem ser modificadas para fazerem melhor coincidir o corpo de injeção com a colaça, anulando ressaltos.
- d. As válvulas borboleta devem permanecer como originalmente produzidas pelo fabricante para a moto do modelo homologado.
- e. Todas as partes do dispositivo de entrada variável devem permanecer e operar como originalmente produzidos pelo fabricante para o modelo homologado. Não podem ser adicionados se não constarem na moto do modelo homologado.
- f. Ar e mistura de ar/combustível só pode se admitida na câmara de combustão através das borboletas do corpo do acelerador.
- g. As válvulas de admissão controladas eletronicamente, conhecidas como *ride-by-wire*, só podem ser usadas se a moto do modelo homologado estiver equipada com esse sistema ou caso o modelo tenha sofrido uma atualização pelo fabricante.

7.2. Cabeça do cilindro

- a. A cabeça do motor tem de ser a da moto do modelo homologado sem qualquer outra alteração que o polimento próprio dos fluxos de gases, incluindo a camara de combustão, bem como a retificação da união com o corpo de cilindros. As soldaduras estão proibidas.
- b. A junta da cabeça do cilindro pode ser mudada.
- c. É permitida a modificação das condutas de admissão e escape, retirando ou adicionando material, mas a soldadura está proibida. A utilização de resinas (ex: epóxi) é permitida.
- d. As válvulas têm de ser as da moto do modelo homologado, mas o prato das molas das válvulas pode ser substituído.
- e. As guias de válvulas originais da moto do modelo homologado podem ser modificadas, assim como as molas desde que o número de molas seja o mesmo.
- f. A camara de combustão pode ser polida, mas pode ser preenchida com o objetivo de aumentar a taxa de compressão
- g. Apenas são autorizadas intervenções previstas no Manual de Serviço da Moto.
- h. O sistema de injeção de ar para o escape, pode ser bloqueado com acessórios externos na(s) tampa(s) da came ou ser substituídos por placas.

7.3. Árvores de cames

- a. Deve permanecer como originalmente produzida pelo fabricante para a moto do modelo homologado. Não são permitidas quaisquer alterações.
- b. Nas verificações técnicas finais podem ser medidas as árvores de cames e os *lifts* das árvores de cames para verificar a sua conformidade com as da moto do modelo homologado.

7.4. Carretos (*pignons*) das árvores de cames)

- a. Para permitir a regulação da distribuição (*cam timing*) é permitido alterar as furações dos carretos.
- b. Os carretos colocados sob pressão podem ser substituídos por carretos reguláveis.
- c. A corrente e o tensor devem permanecer como originalmente produzida pelo fabricante para a moto do modelo homologado.

7.5. Cilindros

7.5.1. Devem ser os produzidos pelo fabricante para a da moto do modelo homologado. São permitidas as seguintes alterações:

- a. A superfície da junta do cabeçote pode ser polida de forma a ajustar a taxa de compressão ou para reparar uma deformação da superfície do cilindro

7.6. Pistões

Devem ser os produzidos pelo fabricante para a moto do modelo homologado. Não são permitidas quaisquer alterações.

7.7. Segmentos

Devem ser os produzidos pelo fabricante para a moto do modelo homologado. Não são permitidas quaisquer alterações.

7.8. Cavilhas dos pistões e freios

Devem ser os produzidos pelo fabricante para a moto do modelo homologado. Não são permitidas quaisquer alterações.

7.9. Bielas

Devem ser as produzidas pelo fabricante para a moto do modelo homologado. Não são permitidas quaisquer alterações.

7.10. Cambota

Devem ser a produzida pelo fabricante para a moto do modelo homologado. Não são permitidas quaisquer alterações.

7.11. Carters do motor e carters anexos (embraiagem, ignição/alternador)

- a. Devem ser os produzidos pelo fabricante para a moto do modelo homologado. Não são permitidas quaisquer alterações (incluindo o polimento, tratamento, pintura e aligeiramento).
- b. As tampas laterais podem ser alteradas, modificadas ou substituídas. Se modificadas ou alteradas devem ter pelo menos a mesma resistência ao impacto que a tampa original. Se substituídas devem ser feitas em material com peso específico igual ou superior ao das tampas da moto do modelo homologado e o peso das novas tampas não pode ser inferior ao da original.
- c. Todas as tampas laterais e carters do motor que contenham óleo e que possam entrar em contacto com o solo na sequência de uma queda devem estar protegidas por uma segunda tampa em metal (i.e. de liga de alumínio, aço ou aço inoxidável)..
- d. Estas tampas adicionais devem cobrir, pelo menos, 1/3 (um terço) da tampa original e não devem ter arestas afiadas que possam danificar a pista.

- e. Tampas laterais que constem da listagem das tampas elegíveis pela FIM (<https://www.fim-moto.com/en/documents>) são permitidas independentemente do material ou dimensões.
- f. Estas tampas devem estar fixas correta e firmemente com o mínimo de 3 (três) parafusos.
- g. Todas as tampas das partes do motor que contenha óleo devem estar fixas com parafusos de aço.
- h. O Comissário Técnico pode recusar uma tampa que não satisfaça os requisitos de segurança.

8. TRANSMISSÃO / CAIXA DE VELOCIDADES

- 8.1. Deve ser a produzida pelo fabricante para a moto do modelo homologado. Não são permitidas quaisquer alterações, exceto retirar a posição de neutro.
- 8.2. Para as motos com motores de 4 cilindros em linha, é permitido a substituição dos pinhões da 1ª velocidade.
- 8.3. As tolerâncias laterais entre pinhões podem ser ajustadas com auxílio de anilhas.
- 8.4. Os componentes da caixa de velocidades podem ser polidos e tratados na sua superfície.
- 8.5. É autorizada a instalação de um *quick-shift system* associado ao seletor de mudanças.
- 8.6. É permitida a alteração das dimensões da cremalheira, pinhão de ataque e corrente.
- 8.7. A proteção do pinhão de ataque pode ser removida ou alterada tampa do pinhão de ataque pode ser modificada ou eliminada, sempre que o pinhão seja coberto pela carenagem da moto. Caso não seja a tampa do pinhão é obrigatória.
- 8.8. A proteção de corrente pode ser removida desde que não esteja incorporada no guarda-lamas traseiro.

9. EMBRAIAGEM

- 9.1 Não são permitidas quaisquer alterações.
- 9.2 Os discos de embraiagem podem ser substituídos, mas o seu número deve ser igual ao da moto do modelo homologado.
- 9.3 As molas da embraiagem podem ser alteradas.
- 9.4 A cesta dos discos de embraiagem (externa) deve ser a originalmente homologada, pode ser reforçada.
- 9.5 O conjunto interno de embraiagem original, pode ser modificado ou substituído por uma embraiagem de reposição, incluindo também recurso de torque.
- 9.6 Nenhuma fonte de energia (elétrica ou hidráulica) se pode utilizar para a seleção das mudanças se não estiver instalado no modelo homologado para uso rodoviário. Exceção para a força humana.

10 BOMBAS DE ÓLEO E TUBOS DE ÓLEO

- 10.1. Devem ser as originais montadas na moto do modelo homologado, não são autorizadas alterações, exceto o ajuste da pressão de óleo por substituição da mola ou da válvula.
- 10.2. Os tubos de óleo podem ser modificados ou substituídos. Os tubos de óleo com alta pressão, se substituídos, devem ser de metal reforçado com terminais vulcanizados ou enroscados.

11. RADIADORES DE ÁGUA E DE ÓLEO

- 11.1. O único líquido de refrigeração permitido é água.
- 11.2. A bomba de água deve ser a da moto do modelo homologado.
- 11.3. Redes/malhas de proteção podem ser acrescentadas na frente dos radiadores de óleo e/ou de água.
- 11.4. Os tubos dos radiadores de e para o motor podem ser substituídos.
- 11.5. A ventoinha do radiador bem como a sua instalação elétrica podem ser retiradas. Os sensores de temperatura de água e o termóstato podem ser removidos do interior do sistema de arrefecimento.
- 11.6. A tampa do radiador é livre.
- 11.7. Pode ser montado um radiador de água adicional, mas o perfil da moto do modelo homologado conforme é visto de frente, retaguarda e de perspectiva lateral deve ser mantido. Suportes adicionais para acomodar o radiador são permitidos
- 11.8. O permutador (água e óleo) pode ser substituído por um radiador de óleo e os tubos separados do sistema de arrefecimento. O radiador de óleo, se existe na moto do modelo homologado, pode ser substituído, mas não pode ser montado por cima do guarda-lama traseiro.
- 11.9. O respiro e o excesso do radiador devem descarregar para um depósito apropriado com mais de 250cc.

12 CAIXA-DE-AR

- 12.1. A caixa-de-ar deve permanecer tal como produzida pelo fabricante para a moto do modelo homologado.
- 12.2. O filtro de ar pode ser modificado ou substituído mas tem de ser montado na sua posição original.
- 12.3. Os orifícios de drenagem da caixa de ar devem ser fechados.
- 12.4. Todas as motos devem ter um sistema de respiração de óleo fechado. Os tubos de respiração do óleo do motor devem estar ligados, podem passar por um depósito e devem escoar na caixa-de-ar.
- 12.5. Não é autorizado adicionar um sistema para aquecer a caixa de ar.
- 12.6. A caixa de ar não pode ter qualquer material que seja refletor de calor na sua superfície.

13. ALIMENTAÇÃO DE COMBUSTÍVEL

- 13.1. A bomba de combustível e o regulador de pressão de combustível devem ser os da moto do modelo homologado.
- 13.2. A pressão de combustível deve ser a da moto do modelo homologado.
- 13.3. Os tubos de combustível do depósito para a injeção, esta excluída, podem ser substituídos mas devem ser colocados de forma a estarem protegidos em caso de acidente.
- 13.4. Os sensores de nível de combustível podem ser removidos ou fixados numa posição.
- 13.5. Podem ser utilizadas ligações com encaixe rápido (*quick connectors*).
- 13.6. Os tubos de respiração podem ser substituídos.
- 13.7. Podem ser acrescentados filtros de combustível.

14. SISTEMA DE ESCAPE

- 14.1. As painéis de escape e os silenciosos podem ser modificados ou alterados. Os catalisadores devem ser retirados.
- 14.2. O número de silenciosos do sistema de escape final deve ser o mesmo da moto do modelo homologado. Os silenciosos têm de estar no mesmo lado da moto do modelo homologado.

14.3. Por questões de segurança, as arestas expostas do(s) tubo(s) de escape devem ser arredondadas para eliminar quaisquer arestas vivas.

14.4. Não é permitido cobrir o sistema de escape, com exceção das áreas junto aos pés do piloto e das áreas em que há contacto com carenagem para proteção do calor.

14.5. Escapes em titânio e carbono são permitidos

14.6. O nível de ruído máximo permitido é de 105 dB/A, com uma tolerância de 3 dB/A no final da corrida.

15. NÍVEL MÁXIMO E MEDIÇÃO DO RUÍDO

15.1. O nível de ruído máximo permitido é de 105 dB/A, com uma tolerância de +3 dB/A no final das sessões de treinos e corrida

15.2. Devido à semelhança do curso do êmbolo nas diferentes configurações de motor, o teste de ruído será realizado em RPM fixo. Para apenas como referência, a velocidade média do pistão em que o teste de ruído é realizado é calculado em 11m/seg .

	2 Cilindros	3 Cilindros	4 Cilindros
Até 600 cm ³	5.500 RPM	6.500 RPM	7.000 RPM
Até 750 cm ³	5.500RPM	6.000 RPM	7.000 RM
Acima de 750 cm ³	5.000 RPM	5.000 RPM	5.500M

16. SISTEMA ELÉCTRICO / ELETRÓNICO

16.1. Ignição / Engine Control System (ECU)

- a. O sistema de controlo do motor (ECU) pode ser:
 - i. O sistema original como na moto do modelo homologado, sem alteração do software; ou
 - ii. O sistema original (com o ECU original sem alteração do software, opção (1), com um módulo de ignição e/ou injeção externo. Um adaptador pode ser usado para ligar o ECU a este módulo; ou
 - iii. Um “*Superstock Kit*” com software aprovado (produzido e/ou aprovado pelo fabricante da moto) e indicado em <https://www.fim-moto.com/en/documents>.
 - iv. Outro “*Superstock Kit*” de outros fabricantes pode se utilizado desde que homologados para outros modelos da Classe.
 - v. O software e o firmware deve ser fornecido e aprovado pelo fabricante da moto homologada.
 - vi. O ECU pode ser reposicionado.
 - vii. Podem ser adicionadas resistências para substituir as partes elétricas que foram eliminadas (luzes e sensor lambda), para evitar erros na ECU.
 - viii. Pode ser instalado um bypass ao ABS ou desmontar a unidade do ABS e deixar apenas o seu ECU.
 - ix. O sistema de aquisição de dados é livre. O *logger* não pode aplicar nenhuma estratégia ou ajuste ao ECU, exceto replicar o sinal original do painel de instrumentos caso este tenha sido removido.
 - x. A adição de um equipamento de transmissão por infravermelhos entre o piloto/moto e a sua equipa para uso exclusivo de transmissão de informação dos tempos por volta é autorizado.
 - xi. A adição de um equipamento GPS com a finalidade de informar o tempo por volta e/ou classificação é autorizado.

- xii. Não são permitidas ligações remotas com ou sem fio à moto para qualquer troca de dados ou de configuração com o motor em funcionamento ou com a moto em movimento.
- xiii. Os módulos externos não podem alterar o sinal de nenhum sensor relativo ao sistema “*ride by wire*”, nem controlar e/ou atuar sobre qualquer outra parte da moto, exceto nas bobinas de ignição e os injetores de gasolina.
- xiv. Nenhum módulo externo pode adicionar a estratégia de controle de tração, salvo se existir na moto do modelo homologado

16.2. A cablagem

- a. Pode ser substituída pela do kit produzido e/ou aprovado pelo construtor da moto ou pela do kit mencionado acima
- b. Pode incorporar a cablagem de aquisição de dados.
- c. O conjunto da chave de ignição (*key/ignition lock*) pode ser reposicionado, substituído ou removido e o(s) seu(s) suporte(s) retirado(s) ou suprimido(s).
- d. O corte da cablagem original é autorizado

16.3. O painel de instrumentos é livre, no entanto deve manter a apresentação de um conta-rotações em funcionamento.

16.4. É permitido um módulo externo de “downshift blip”.

16.5. É autorizada a utilização de qualquer tipo e marca de velas.

16.6. A bateria é livre.

16.7. Alternador e motor de arranque

- a. O gerador (ACG) deve ser o da moto do modelo homologado pelo fabricante. Não são permitidas quaisquer alterações.
- b. O estator (*stator*) deve ser montado na mesma posição da moto do modelo homologado e sem compensação.
- c. O motor de arranque deve funcionar como normalmente, devendo ser sempre possível ligar o motor no decurso do evento desportivo.

17. QUADRO

17.1. Quadro e sub-quadro traseiro

Devem obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto outros aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

17.2. Garfos

Devem obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto outros aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

17.3. Braço oscilante

Deve obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto outros aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

17.4. Amortecedor traseiro

Deve obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto outros aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

33. JANTES

33.1. Devem obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto outros aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

34. TRAVÕES

34.1. Devem obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto outros aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

35. GUIADOR E COMANDOS MANUAIS

35.1. Devem obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto outros aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

36. POUSA-PÉS E PEDAIS DE CONTROLO

36.1. Devem obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto outros aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

37. DEPÓSITO DE COMBUSTÍVEL

37.1. Devem obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto outros aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

38. CARENAGEM E GUARDA-LAMAS

38.1. Devem obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto outros aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

39. BANCO

39.1. Devem obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto outros aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

40. LUZ DE SEGURANÇA TRASEIRA

40.1. Devem obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto outros aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

41. ELEMENTOS DE FIXAÇÃO

41.1. Devem obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto outros aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

42. OS ELEMENTOS A SEGUIR INDICADOS PODEM SER ALTERADOS OU SUBSTITUÍDOS

42.1. Devem obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto outros aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

43. OS ELEMENTOS A SEGUIR INDICADOS PODEM SER RETIRADOS À MOTO HOMOLOGADA

43.1. Devem obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto outros aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

44. OS ELEMENTOS A SEGUIR INDICADOS DEVEM SER RETIRADOS À MOTO HOMOLOGADA

44.1. Devem obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto outros aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

45. DEVEM SER REALIZADAS AS SEGUINTE ALTERAÇÕES À MOTO HOMOLOGADA

45.1. Devem obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto outros aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

46. TELEMETRIA / EQUIPAMENTOS SUPLEMENTARES

46.1. Devem obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto outros aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS GERAIS DAS MOTOS DA CLASSE SPORTBIKE (SPB)

- 1.1.** As motos da classe SPORTBIKE necessitam de homologação da FIM e devem constar da lista acessível em www.Listing_of_FIM_homologated_motorcycles_for_2026
- 1.2.** Da lista de motos homologadas pela FIM para SPORTBIKE, só serão aceites as motos com motores de 2 e 3 cilindros e 4 cilindros em linha até 450cc, podendo ser aceites outras motos.
- 1.3.** Todas as motos devem cumprir com os artigos deste Regulamento Técnico conforme especificado nestes artigos.
- 1.4.** Uma vez que um modelo de uma moto obteve homologação para esta classe, ela pode ser usada em competição nesta classe conforme estabelecido pela FIM na sua Homologação 5 (cinco) anos ou até que a moto do modelo homologado seja ultrapassada por novas regras, requisitos ou alterações nas especificações técnicas da classe.
- 1.5.** A aparência das motos da classe SPORTBIKE conforme são vistas de frente, de trás e de perfil deve respeitar a forma original da moto do modelo homologado. O aspeto do sistema de escape está excluído desta regra.
- 1.6.** Todos os elementos/peças não mencionados nos artigos que se seguem, devem permanecer tal como produzidos pelo fabricante para a moto do modelo homologado. Se a alteração de uma peça ou sistema não estiver mencionada nos artigos que se seguem então é proibida.

TUDO O QUE NÃO ESTIVER AUTORIZADO E ESPECIFICADO NESTE REGULAMENTO É PROIBIDO.

2. MOTOS ELEGÍVEIS

Aprilia RS660 (ZD4XGA)

Aprilia RS660 Factory (ZD4XGH)

CF Moto 675 SR-R (-)

Suzuki GSX8-R (M6)

Triumph Daytona 660 (-)

Yamaha YZF R7 (BEB)

Yamaha YZF R7 (D42)

Outras com o binómio arquitectura motor/ cilindrada elegível

2.1. Equilíbrio das motos

A FMP reserva o direito de aplicar medidas para equilibrar a performance das motos admitidas na classe, a fim de manter a igualdade competitiva entre as motos. Os métodos podem incluir, mas não estão limitados, ao seguinte:

- Limite de Rotações
- Alteração do limite de peso

9. PESOS MINÍMOS

9.1. O peso mínimo da moto em condições de funcionamento é o seguinte:

Marca	Peso da Moto		Peso Mínimo combinado (3) Moto + Piloto
	Peso Mínimo (1) (Hard Minimum)	Peso Mínimo com lastro (2) (Soft Maximum)	
Aprilia RS 660	160 Kg	170 Kg	235 Kg

REGULAMENTO DO CAMPEONATO NACIONAL DE VELOCIDADE
ANEXO D - REGULAMENTO TÉCNICO– CLASSE SPORTBIKE(SPB)

CF Moto 675 SR-R	160 Kg	170 Kg	235 Kg
Triumph Daytona 660	165 Kg	175 Kg	240 Kg
Suzuki GSX8-R	169 Kg	179 Kg	244 Kg
Yamaha YZF R7	160 Kg	170 Kg	235 Kg

O “Peso Mínimo Combinado” (3) é o peso do piloto com todo o seu equipamento (fato, luvas, botas e capacete) e da moto, como utilizada em pista.

Se o peso da moto atingir ou exceder o “Peso Mínimo com Lastro” (2) então o “Peso Mínimo Combinado” (3) não é necessário. A moto não pode em qualquer caso ou situação estar abaixo do “Peso Mínimo” (1). Isto limita a quantidade máxima de lastro que se pode aplicar nas motos.

9.2. Em qualquer momento do evento desportivo, os pilotos podem ser chamados a um controlo de peso da moto (incluindo depósito de gasolina), que não pode ser inferior ao peso mínimo.

9.3. O uso de lastro é autorizado para atingir o peso mínimo (2). A utilização de lastro deve ser sempre comunicado ao Comissário Técnico.

9.4. O combustível pode ser usado como lastro sem embargo do peso verificado nunca ser inferior ao peso mínimo.

9.5. O lastro deve ser feito de peças metálicas ligadas de forma firme e segura através de um adaptador ou diretamente no quadro, com no mínimo 2 parafusos de aço.

9.6. a verificação técnica final as motos selecionadas serão pesadas nas condições em que se encontrarem no final da corrida. Nada pode ser adicionado ou retirado à moto, incluindo água, óleo, gasolina ou qualquer outro fluído.

9.7. Todos os pilotos elegíveis para a pesagem devem se dirigir para o Parque Fechado para a pesagem, conforme indiciado pelos Comissários Técnicos. Uma vez pesado o piloto está livre, do controlo dos Comissários Técnicos e não pode ser efetuada nova pesagem do mesmo. O peso registado não pode ser protestado e será considerado o final.

9.8. O incumprimento das regras acima mencionadas resulta na aplicação das seguintes penalizações:

- a. Nos treinos cronometrados - anulação da totalidade dos tempos registados na sessão de treinos cronometrados em que se verificou o incumprimento;
- b. Na corrida – desclassificação;
- c. Adicionalmente, em qualquer dos casos, o Júri da Prova poderá ainda aplicar outras penalizações.

10. NUMEROS DE COMPETIÇÃO

10.1. Os números de competição da moto devem ser expostos de forma clara e visível e cumprir com o Anexo A – Especificações Técnicas Gerais e Comuns a Todas as Motos (ETGCM).

10.2. Os números terão de ser de cor **VERMELHO RAL 3028 COM CONTORNO A PRETO** com o fundo branco.

10.3. Não é permitido o uso de 3 ou mais dígitos.

10.4. O número “1” não é atribuído na época de estreia da classe

10.5. Em caso de disputa sobre a legibilidade dos números a decisão do Delegado Técnico da FMP será definitiva

11. COMBUSTÍVEL

As motos têm de utilizar combustível de acordo com o estabelecido no ponto COMBUSTÍVEIS do Anexo A – Especificações Técnicas Gerais e Comuns a Todas as Motos (ETGCM).

12. PNEUS

As motos têm de utilizar os pneus estabelecidos no ponto PNEUS do Anexo A – Especificações Técnicas Gerais e Comuns a Todas as Motos (ETGCM).

As peças e acessórios de competição oferecidos pelas marcas nos seus catálogos para as motos dos modelos homologados, são aceites sem modificação. Os pontos seguintes referem-se aos componentes originais montados nas motos de venda ao público.

13. MOTOR

13.1. Sistema de injeção de combustível

O sistema de injeção de combustível refere-se ao acelerador, injetor(es) de combustível, dispositivos de admissão variável, bomba de combustível e regulador de pressão de combustível.

- a. O sistema de injeção de combustível da moto do modelo homologado deve ser usado sem qualquer modificação.
- b. Os injetores de combustível devem ser os da moto do modelo homologado sem alterações nas suas especificações.
- c. As trombetas de admissão de ar (cones de admissão - pavilhões de venturi) devem permanecer como as produzidas pelo fabricante para a moto do modelo homologado.
- d. As válvulas de borboleta não podem ser alteradas ou modificadas, devem permanecer como originalmente produzidas pelo fabricante para a moto o modelo homologado.
- e. As placas da válvula de borboleta secundária podem ser removidas ou fixadas na posição aberta e a sua eletrónica pode ser desligada ou removida. O(s) eixo(s) do acelerador secundário(s) deve(m) permanecer no lugar original.
- f. Todas as partes do dispositivo de admissão variável devem permanecer e funcionar exatamente como na moto do modelo homologado. Um dispositivo de admissão de entrada variável não pode ser adicionado se não estiver instalado na moto homologada.
- g. Ar e a mistura de ar/combustível só pode se admitida na câmara de combustão exclusivamente através das borboletas do corpo do acelerador.
- h. As válvulas de admissão controladas eletronicamente, conhecidas como "ride by wire", só podem ser usadas se a moto do modelo homologado estiver equipada com esse sistema. O seu software não pode ser modificado e todos os sistemas de segurança devem manter-se como na moto do modelo homologado.

13.2. Cabeça do Motor

- a. A cabeça do motor tem de ser a da moto do modelo homologado sem qualquer alteração.
- b. O sistema de injeção de ar no escape deve ser bloqueado. As tampas e modo de fixação podem ser substituídas por material metálico.
- c. A junta da cabeça pode ser alterada.

d. As pastilhas das válvulas podem ser substituídas

13.3. Árvore de Cames

- a. As árvores de cames devem ser as da moto do modelo homologado, não sendo permitidas alterações.
- b. Nas verificações técnicas finais podem ser medidas as árvores de cames e os “lifts” das árvores de cames para verificar a sua conformidade com as da moto do modelo homologado.

13.4. Carretos e engrenagens da árvore de cames

Os carretos e engrenagens das árvores de cames devem ser as da moto do modelo homologado, não sendo permitidas alterações

13.5. Cilindros

Os cilindros devem ser os da moto do modelo homologado, não sendo permitidas modificações.

13.6. Pistões

Os pistões devem ser da moto do modelo homologado, não sendo permitidas modificações incluindo o polimento e/ aligeiramento.

13.7. Segmentos

Os segmentos do pistão devem ser os da moto do modelo homologado, não sendo permitidas modificações.

13.8. Pinos e cliques de pistão

Os pinos e cliques do pistão devem ser os da moto do modelo homologado, não sendo permitidas modificações.

13.9. Bielas

As bielas devem ser as da moto do modelo homologado, sem alterações.

13.10. Cambota

A cambota deve ser a da moto do modelo homologado, não sendo permitidas modificações, incluindo o polimento e/ou aligeiramento.

13.11. Carters de motor e carters anexos

- a. Devem ser os da moto do modelo homologado não sendo permitidas modificações.
- b. Coberturas laterais de proteção
 - I. As tampas laterais podem ser alteradas, modificadas ou substituídas. Se alterada ou modificada, a tampa deve ter pelo menos a mesma resistência ao impacto que a original. Se for substituída, a tampa deve ser feita em material com peso específico igual ou superior à da tampa da moto do modelo homologado e o peso da tampa não pode ser inferior ao da moto do modelo homologado.
 - II. Todas as tampas laterais/caixas do motor que contenham óleo e que possam estar em contacto com o solo durante uma colisão devem ser protegidas por uma segunda tampa feita de metal, ou liga de alumínio, aço inoxidável, aço. As tampas feitas em fibra de carbono ou em outros materiais compósitos ou em titânio não são permitidas.
 - III. Estas tampas devem pelo menos cobrir o mínimo de 1/3 (um terço) da original e não devem ter arestas afiadas que possam danificar a superfície da pista.
 - IV. Estas coberturas devem estar fixas correta e firmemente com um mínimo de 3 (três) parafusos.

- V. Todas estas tampas devem ser concebidas para serem resistentes a choques súbitos, abrasões e danos por choque.
- VI. As tampas aprovadas pela FIM são permitidas, independentemente do material ou das suas dimensões.
- VII. Todas as tampas de partes do motor que contenha óleo devem estar seguras com parafusos de aço.
- VIII. O Comissário Técnico tem o direito de recusar qualquer cobertura que não satisfaça os requisitos de segurança.

14. TRANSMISSÃO/ CAIXA DE VELOCIDADES

- 14.1.** Deve ser a produzida pelo fabricante para a moto do modelo homologado. Não são permitidas quaisquer alterações, exceto retirar a posição de neutro.
- 14.2.** As tolerâncias laterais entre pinhões podem ser ajustadas com auxílio de anilhas.
- 14.3.** Os componentes da caixa de velocidades podem ser polidos e tratados na sua superfície.
- 14.4.** É autorizada a instalação de um *quick-shift system* associado ao seletor de mudanças.
- 14.5.** A roda dentada do contra eixo, o pinhão da roda traseira, o passo da corrente e as suas dimensões podem ser alteradas.
- 14.6.** A tampa do pinhão pode ser modificada ou eliminada, desde que fique coberto pela carenagem. No caso em que isto se não verifique a tampa é obrigatória
- 14.7.** O protetor da corrente, desde que não esteja incorporado no guarda-lamas traseiro, pode ser removido ou modificado.

15. EMBRAIAGEM

- 15.1.** O sistema de embraiagem (tipo húmido ou seco) e o método de operação (por cabo ou hidráulico) devem permanecer como os da moto do modelo homologado.
- 15.2.** Os discos de atrito e de acionamento podem ser alterados.
- 15.3.** As molas da embraiagem podem ser trocadas.
- 15.4.** A tampa exterior da embraiagem é da moto do modelo homologado, mas pode ser reforçada.
- 15.5.** A parte interna da embraiagem original pode ser modificada ou substituída, incluindo também capacidades de limitação de binário traseiro (tipo deslizante).

16. BOMBAS DE ÓLEO E LINHAS DE ÓLEO

As bombas de óleo e os tubos de óleo são os da moto do modelo homologado sem modificações permitidas.

17. RADIADOR DE ÁGUA E DE ÓLEO

- 17.1.** O único líquido de refrigeração do motor permitido é a água.
- 17.2.** Malhas de proteção podem ser adicionadas à frente do(s) radiador(es) de óleo e/ou água.
- 17.3.** Os tubos do radiador de e para o motor assim como os depósitos de captura podem ser alterados.
- 17.4.** A ventoinha do radiador e a sua cablagem podem ser removidos. Os interruptores térmicos, o sensor de temperatura da água e o termóstato podem ser removidos do sistema de refrigeração.
- 17.5.** A tampa do radiador é livre.
- 17.6.** Um radiador de água adicional pode ser montado, mas o aspeto da moto vista de frente, de trás e de perfil não deve ser alterado. Suportes de montagem extra para acomodar este radiador adicional são permitidos.

18. CAIXA-DE-AR

- 18.1. A caixa-de-ar é a da moto do modelo homologado sem modificações permitidas.
- 18.2. O elemento do filtro de ar pode ser modificado ou substituído, mas não eliminado, e deve ser montado na posição original.
- 18.3. Os drenos da caixa de ar devem ser selados.
- 18.4. Todas as motos devem ter um sistema de retenção dos vapores de óleo. Todas os tubos de óleo devem estar ligados a um depósito de retenção que deve descarregar exclusivamente na caixa-de-ar.
- 18.5. Não pode ser adicionada proteção de calor à caixa de ar.

19. ALIMENTAÇÃO DE COMBUSTÍVEL

- 19.1. A bomba de combustível e o regulador de pressão de combustível são os da moto do modelo homologado, sem alterações permitidas.
- 19.2. A pressão do combustível deve ser a da moto do modelo homologado.
- 19.3. As tubagens de combustível desde o depósito de combustível até ao conjunto de injeção, este excluído, podem ser substituídas e devem estar localizadas de forma que estejam protegidas contra danos por queda.
- 19.4. Podem ser utilizadas ligações com encaixe rápido (*quick connectors*).
- 19.5. As linhas de ventilação do combustível podem ser substituídas.
- 19.6. Filtros de combustível podem ser adicionados.

20. SISTEMA DE ESCAPE

- 20.1. Os tubos de escape e silenciadores podem ser modificados ou alterados. Os conversores catalíticos devem ser removidos.
- 20.2. O número de silenciador(es) deve(m) permanecer como na moto do modelo homologado. O(s) silenciador(es) deve(m) estar do mesmo lado da moto do modelo homologado.
- 20.3. Por razões de segurança, as arestas expostas da saída dos tubos de escape devem ser arredondadas para evitar áreas afiadas (cortantes).
- 20.4. A proteção do sistema de escape não é permitida, exceto na área junta ao pé do piloto ou em área de contato com a carenagem para proteção contra o calor.

21. NÍVEL MÁXIMO E MEDIÇÃO DO RUÍDO

- 21.1. O limite de ruído é de 105 dB/A (com uma tolerância de 3 dB/A após as sessões de treinos e corrida).
- 21.2. As RPM de teste são as seguintes:

	2 Cilindros	3 Cilindros
Até 750 cm ³	5.500 RPM	6.000 RPM
Acima de 750 cm ³	5.000 RPM	5.000 RPM

A moto tem de ter um conta-rotações que indique as rotações do motor para o teste de ruído.

21. SISTEMAS ELÉTRICOS E ELETRÓNICOS

21.1. Sistema de controlo eletrónico

- a. O sistema de controlo do motor (ECU) pode ser:
- i. O sistema original como na moto do modelo homologado, sem alteração do software; ou

- ii. O sistema original (com o ECU original sem alteração do software, opção (1), com um módulo de ignição e/ou injeção externo. Um adaptador pode ser usado para ligar o ECU a este módulo;
- b. O software e o *firmware* deve ser fornecido e aprovado pelo fabricante da moto homologada.
- c. O ECU pode ser reposicionado.
- d. Podem ser adicionadas resistências para substituir as partes elétricas que foram eliminadas (luzes e sensor lambda), para evitar erros na ECU.
- e. Pode ser instalado um bypass ao ABS ou desmontar a unidade do ABS e deixar apenas o seu ECU.
- f. O sistema de aquisição de dados é livre. O *logger* não pode aplicar nenhuma estratégia ou ajuste ao ECU, exceto replicar o sinal original do painel de instrumentos caso este tenha sido removido.
- g. A adição de um equipamento de transmissão por infravermelhos entre o piloto/moto e a sua equipa para uso exclusivo de transmissão de informação dos tempos por volta é autorizado.
- h. A adição de um equipamento GPS com a finalidade de informar o tempo por volta e/ou classificação é autorizado.
- i. Não são permitidas ligações remotas com ou sem fio à moto para qualquer troca dados ou de configuração com o motor em funcionamento ou com a moto em movimento.
- j. Os módulos externos não podem alterar o sinal de nenhum sensor relativo ao sistema “*ride by wire*”, nem controlar e/ou atuar sobre qualquer outra parte da moto, exceto nas bobinas de ignição e os injetores de gasolina.
- k. Nenhum módulo externo pode adicionar a estratégia de controle de tração, salvo se existir na moto do modelo homologado
- l. A cablagem
 - i. Pode ser substituída pela do kit produzido e/ou aprovado pelo construtor da moto ou pela do kit mencionado acima
 - ii. Pode incorporar a cablagem de aquisição de dados.
 - iii. O conjunto da chave de ignição (*key/ignition lock*) pode ser reposicionado, substituído ou removido e o(s) seu(s) suporte(s) retirado(s) ou suprimido(s).
 - iv. O corte da cablagem original é autorizado
- m. O painel de instrumentos é livre, no entanto deve manter a apresentação de um conta-rotações em funcionamento.
- n. É permitido um módulo externo de “downshift blip”.
- o. É autorizada a utilização de qualquer tipo e marca de velas.
- p. A bateria é livre.

22. GERADOR, ALTERNADOR E MOTOR DE ARRANQUE

22.1. O gerador, o alternador e o arranque elétrico devem ser os da moto do modelo homologado sem modificações permitidas.

22.2. O estator (stator) deve ser montado na sua posição original e sem compensação.

22.3. O arranque elétrico deve operar normalmente e ser capaz de iniciar o motor durante o evento.

22.4. Em parque fechado o motor de arranque tem de arrancar o motor a uma velocidade adequada para o arranque durante um mínimo de 2 segundos sem o uso de uma bateria de reforço. Nenhuma bateria de reforço pode ser ligada à moto.

23. QUADRO

23.1. Quadro e sub-quadro traseiro

Deve obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto os aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

23.2. Garfos

Devem obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto os aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

23.3. Braço oscilante

Deve obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto os aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

23.4. Amortecedor traseiro

Deve obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto os aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

24. JANTES

Devem obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto os aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

25. TRAVÕES

Devem obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto os aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

26. GUIADOR E COMANDOS MANUAIS

Devem obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto os aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

27. POUSA-PÉS E PEDAIS DE CONTROLO

Devem obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto os aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

28. DEPÓSITO DE COMBUSTÍVEL

Deve obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto os aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

29. CARENAGEM E GUARDA-LAMAS

Devem obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto os aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto..

30. BANCO

Deve obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto outros aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

31. LUZ DE SEGURANÇA TRASEIRA

Deve obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto outros aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

32. ELEMENTOS DE FIXAÇÃO

Devem obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto outros aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

33. OS ELEMENTOS A SEGUIR INDICADOS PODEM SER ALTERADOS OU SUBSTITUÍDOS

Devem obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto outros aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

34. OS ELEMENTOS A SEGUIR INDICADOS PODEM SER RETIRADOS À MOTO HOMOLOGADA

Devem obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto outros aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

35. OS ELEMENTOS A SEGUIR INDICADOS DEVEM SER RETIRADOS À MOTO HOMOLOGADA

Devem obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto outros aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

36. DEVEM SER REALIZADAS AS SEGUINTE ALTERAÇÕES À MOTO HOMOLOGADA

Devem obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto outros aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

37. TELEMETRIA / EQUIPAMENTOS SUPLEMENTARES

Deve obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto outros aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS GERAIS DAS MOTOS DA CLASSE SUPERSPORT 300

1.1. As motos da classe do CNV SUPERSPORT 300 necessitam de homologação da FIM e devem constar da lista acessível em:

www.Listing_of_FIM_homologated_motorcycles_UPDATED_19_February_2025

1.2. Todas as motos devem cumprir com os artigos deste Regulamento Técnico conforme especificado nestes artigos, exceto se estiverem equipadas como na moto do modelo homologado.

1.3. Uma vez que um modelo de uma moto obteve homologação para esta classe, ela pode ser usada em competição nesta classe conforme estabelecido pela FIM na sua Homologação 5 (cinco) anos ou até que a moto do modelo homologado seja ultrapassada por novas regras, requisitos ou alterações nas especificações técnicas da classe.

1.4. A aparência das motos da Classe SUPERSPORT 300 conforme são vistas de frente, de trás e de perfil deve respeitar a forma original da moto do modelo homologado. O aspeto do sistema de escape está excluído desta regra.

1.5. Todos os elementos/peças não mencionados nos artigos que se seguem, devem permanecer tal como produzidos pelo fabricante para a moto do modelo homologado. Se a alteração de uma peça ou sistema não estiver mencionada nos artigos que se seguem então é proibida.

TUDO O QUE NÃO ESTIVER AUTORIZADO E ESPECIFICADO NESTE REGULAMENTO É PROIBIDO.

2. MOTOS ELEGÍVEIS

Kawasaki Ninja 400 (EX400)

KTM RC 390

KTM RC390 R

KTM RC390R 2022

Yamaha YZF-R3A (Euro 4)

Yamaha YZF-R3 2019 (Euro 3 e Euro 4)

Yamaha YZF-R3 (Euro 5)

KOVE MOTO 2023 321RR-S-P303

KOVE MOTO 2024 321RR –S- P310

2.1. Equilíbrio das motos

A FMP reserva o direito de aplicar medidas para equilibrar a performance das motos admitidas na classe, a fim de manter a igualdade competitiva entre as motos. Os métodos podem incluir, mas não estão limitados, ao seguinte:

- Limite de Rotações
- Alteração do limite de peso

2.2. Peças aprovadas

Consulte www.fmp.pt incluindo o uso de restritores.

A decisão de aplicar handicaps será tomada de acordo com a Comissão Técnica da FIM, em qualquer momento considerado o necessário para garantir uma competição leal.

3. PESOS MINIMOS

3.1. O peso mínimo da moto em condições de funcionamento é o seguinte:

REGULAMENTO DO CAMPEONATO NACIONAL DE VELOCIDADE
ANEXO E - REGULAMENTO TÉCNICO – CLASSE SUPERSPORT 300

Marca	Peso da Moto		Peso Mínimo combinado (3) Moto + Piloto
	Peso Mínimo (1) (Hard Minimum)	Peso Mínimo com lastro (2) (Soft Maximum)	
Kawasaki Ninja 400	137 Kg	150 Kg	210 Kg
KTM RC 390 /R	133 Kg	146 Kg	202 Kg
Yamaha YZF –R3 (todos os modelos)	137 Kg	150 Kg	204 Kg
KOVE 321RR – S- P303	137 Kg	150 Kg	206 Kg
KOVE 321RR – S- P310	137 Kg	150 Kg	206 Kg

O “Peso Mínimo Combinado” (3) é o peso do piloto com todo o seu equipamento (fato, luvas, botas e capacete) e da moto, como utilizada em pista.

Se o peso da moto atingir ou exceder o “Peso Mínimo com Lastro” (2) então o “Peso Mínimo Combinado” (3) não é necessário. A moto não pode em qualquer caso ou situação estar abaixo do “Peso Mínimo” (1). Isto limita a quantidade máxima de lastro que se pode aplicar nas motos.

3.2. Em qualquer momento do evento desportivo, os pilotos podem ser chamados a um controlo de peso da moto (incluindo depósito de gasolina), que não pode ser inferior ao peso mínimo.

O uso de lastro é autorizado para atingir o peso mínimo (2). A utilização de lastro deve ser sempre comunicado ao Comissário Técnico.

O combustível pode ser usado como lastro sem embargo do peso verificado nunca ser inferior ao peso mínimo.

O lastro deve ser feito de peças metálicas ligadas de forma firme e segura através de um adaptador ou diretamente no quadro, com no mínimo 2 parafusos de aço.

3.3. a verificação técnica final as motos selecionadas serão pesadas nas condições em que se encontrarem no final da corrida. Nada pode ser adicionado ou retirado à moto, incluindo água, óleo, gasolina ou qualquer outro fluído.

3.4. Todos os pilotos elegíveis para a pesagem devem se dirigir para o Parque Fechado para a pesagem, conforme **indiciado pelos Comissários Técnicos. Uma vez pesado o piloto está livre, do controlo dos Comissários Técnicos** e não pode ser efetuada nova pesagem do mesmo. O peso registado não pode ser protestado e será considerado o final.

3.5. O incumprimento das regras acima mencionadas resulta na aplicação das seguintes penalizações:

- a. Nos treinos cronometrados - anulação da totalidade dos tempos registados na sessão de treinos cronometrados em que se verificou o incumprimento;
- b. Na corrida – desclassificação;
- c. Adicionalmente, em qualquer dos casos, o Júri da Prova poderá ainda aplicar outras penalizações.

4. NÚMEROS DE COMPETIÇÃO

- 4.3. Os números de competição da moto devem ser expostos de forma clara e visível e cumprir com o Anexo A – Especificações Técnicas Gerais e Comuns a Todas as Motos (ETGCM).
- 4.4. Os números terão de ser de cor VERDE RAL 6018/ Pantone 348 com o fundo de cor branca.
- 4.5. Não é permitido o uso de 3 ou mais dígitos.
- 4.6. Em caso de disputa sobre a legibilidade dos números a decisão do Delegado Técnico da FMP será definitiva

5. COMBUSTÍVEL

As motos têm de utilizar combustível de acordo com o estabelecido no ponto COMBUSTÍVEIS do Anexo A – Especificações Técnicas Gerais e Comuns a Todas as Motos (ETGCM).

6. PNEUS

As motos têm de utilizar os pneus estabelecidos no ponto PNEUS do Anexo A – Especificações Técnicas Gerais e Comuns a Todas as Motos (ETGCM).

7. MOTOR

7.1. Sistema de injeção de combustível

O sistema de injeção de combustível refere-se ao acelerador, injetor(es) de combustível, dispositivos de admissão variável, bomba de combustível e regulador de pressão de combustível.

7.2. O sistema de injeção de combustível da moto do modelo homologado deve ser usado sem qualquer modificação.

- a. Os injetores de combustível devem ser os da moto do modelo homologado sem alterações nas suas especificações.
- b. As trombetas de admissão de ar (cones de admissão - pavilhões de venturi) devem permanecer como as produzidas pelo fabricante para a moto do modelo homologado.
No entanto nas Yamaha YZF-R3/R3A são autorizadas as alterações que constam da lista de modificações permitidas e obrigatórias e de sistemas eletrónicos em <https://www.fim-moto.com/en/documents>.
- c. As válvulas de borboleta não podem ser alteradas ou modificadas, devem permanecer como originalmente produzidas pelo fabricante para a moto o modelo homologado.
- d. As placas da válvula de borboleta secundária podem ser removidas ou fixadas na posição aberta e a sua eletrónica pode ser desligada ou removida. O(s) eixo(s) do acelerador secundário(s) deve(m) permanecer no lugar original.
- e. Todas as partes do dispositivo de admissão variável devem permanecer e funcionar exatamente como na moto do modelo homologado. Um dispositivo de admissão de entrada variável não pode ser adicionado se não estiver instalado na moto homologada.
- f. Ar e a mistura de ar/combustível só pode se admitida na câmara de combustão exclusivamente através das borboletas do corpo do acelerador.
- g. As válvulas de admissão controladas eletronicamente, conhecidas como "ride by wire", só podem ser usadas se a moto do modelo homologado estiver equipada com esse sistema. O seu software não pode ser modificado e todos os sistemas de segurança devem manter-se como na moto do modelo homologado.

7.3. Cabeça do Motor

- a. A cabeça do motor tem de ser a da moto do modelo homologado sem qualquer alteração.
- b. O sistema de injeção de ar no escape deve ser bloqueado. As tampas e modo de fixação podem ser substituídas por material metálico.
- c. A junta da cabeça pode ser alterada.
- d. As pastilhas das válvulas podem ser substituídas
- e. Pode ser exigida a colocação de um restritor entre a cabeça do motor e o coletor de admissão, conforme se indica na lista de modificações permitidas e obrigatórias e de sistemas eletrónicos aprovados em <http://www.fmp.pt/>.

7.4. **Árvore de Cames**

- a. As árvores de cames são as da moto do modelo homologado, não são permitidas alterações.
- b. Nas verificações técnicas finais podem ser medidas as árvores de cames e os “lifts” das árvores de cames para verificar a sua conformidade com as da moto do modelo homologado.
- c. As Yamaha YZF-R3A (modelo 2018 Euro 4) Yamaha YZF-R3 (modelo antes de 2018 Euro 3) podem utilizar a seguinte árvore de cames:
 - i. Referência das peças: árvore de cames de admissão 2MS-E2170.01 (Verificar Engine Upgrade Kit Manual)
- d. **Carretos e engrenagens da árvore de cames**
 - i. Afim de permitir a regulação da distribuição (cam timing) é permitido alterar as furações dos carretos das árvores de cames.
 - ii. Os carretos das árvores e cames colocados por pressão podem ser substituídos por carretos reguláveis.
 - iii. A corrente e o tensor da árvore de cames devem ser os da moto do modelo homologado, sem modificações permitidas. As Yamaha YZF-R3A (modelo 2018 Euro 4) e Yamaha YZF-R3 (modelo antes de 2018 Euro 3) podem utilizar o carreto de árvore cames do modelo seguinte:
 - iii.1. Referência da peça: carreto de árvore cames 1WD-E2176-00 (Verificar Engine Upgrade Kit Manual) em <http://www.fmp.pt/>

7.5. **Cilindros**

Os cilindros devem ser os da moto do modelo homologado, sem modificações permitidas.

7.6. **Pistões**

Os pistões devem ser da moto do modelo homologado, sem modificações permitidas.

7.7. **Segmentos**

Os segmentos do pistão são os da moto do modelo homologado, sem modificações permitidas.

7.8. **Pinos e cliques de pistão**

Os pinos e cliques do pistão são os da moto do modelo homologado, sem modificações permitidas.

7.9. **Bielas**

As bielas devem ser as da moto do modelo homologado, sem alterações.

7.10. Cambota

A cambota deve ser a da moto do modelo homologado, sem modificações permitidas.

7.11. Carters de motor e carteres anexos

- a. São os da moto do modelo homologado sem modificações permitidas.
- b. Coberturas laterais de proteção
 - i. As tampas laterais podem ser alteradas, modificadas ou substituídas. Se alterada ou modificada, a tampa deve ter pelo menos a mesma resistência ao impacto que a original. Se for substituída, a tampa deve ser feita em material com peso específico igual ou superior à da tampa da moto do modelo homologado e o peso da tampa não pode ser inferior ao da moto do modelo homologado.
 - ii. Todas as tampas laterais/caixas do motor que contenham óleo e que possam estar em contacto com o solo durante uma colisão, devem ser protegidas por uma segunda tampa feita de metal, ou liga de alumínio, aço inoxidável, aço. As tampas feitas em fibra de carbono ou em outros materiais compósitos ou em titânio não são permitidas.
 - iii. Estas tampas devem pelo menos cobrir o mínimo de 1/3 (um terço) da original e não devem ter arestas afiadas que possam danificar a superfície da pista.
 - iv. Estas coberturas devem estar fixas correta e firmemente com um mínimo de 3 (três) parafusos.
 - v. Todas estas tampas devem ser concebidas para serem resistentes a choques súbitos, abrasões e danos por choque.
 - vi. As tampas aprovadas pela FIM são permitidas, independentemente do material ou das suas dimensões.
 - vii. São admitidas tampas comercializadas por um fabricante de acessórios e proteção para motos que como mínimo cumpra com a superfície de proteção especificada nas alíneas c. e d. As tampas em materiais compósitos e em titânio não são permitidas.
 - viii. Todas as tampas de partes do motor que contenha óleo devem estar seguras com parafusos de aço.
 - ix. O Comissário Técnico tem o direito de recusar qualquer cobertura que não satisfaça os requisitos de segurança.

7.12. Transmissão/caixa de velocidades

- a. A transmissão/caixa de velocidades deve ser a da moto do modelo homologado sem alterações permitidas, exceto:
 - i. o mecanismo seletor de neutro pode ser removido;
 - ii. o seletor da caixa de velocidades e sua fixação podem ser substituídos, mas devem funcionar como projetado para a moto do modelo homologado.
- b. É permitida a utilização de um sistema de mudança de velocidades rápido (*quick-shift system* incluindo cablagem e potenciômetro).
- c. Mudança de velocidades rápidas para baixo (reduções) não é permitida.
- d. A roda dentada do contra eixo, o pinhão da roda traseira, o passo da corrente e as suas dimensões podem ser alteradas.
- e. A tampa do pinhão pode ser modificada ou eliminada, desde que fique coberto pela carenagem. No caso em que isto se não verifique a tampa é obrigatória

- f. O protetor da corrente, desde que não esteja incorporado no guarda lama traseiro, pode ser removido ou modificado.

7.13. Embraiagem

- a. O sistema de embraiagem (tipo húmido ou seco) e o método de operação (por cabo ou hidráulico) devem permanecer como os da moto do modelo homologado.
- b. Os discos de atrito e de acionamento podem ser alterados.
- c. As molas da embraiagem podem ser trocadas.
- d. A tampa exterior da embraiagem é da moto do modelo homologado, mas pode ser reforçada.
- e. A parte interna da embraiagem original pode ser modificada ou substituída, incluindo também capacidades de limitação de binário traseiro (tipo deslizante).

7.14. Bombas de óleo e linhas de óleo

As bombas de óleo e os tubos de óleo são os da moto do modelo homologado sem modificações permitidas.

7.15. Radiadores de água e de óleo

- a. O único líquido de refrigeração do motor permitido é a água.
- b. Malhas de proteção podem ser adicionadas à frente do(s) radiador(es) de óleo e/ou água.
- c. Os tubos do radiador de e para o motor assim como os depósitos de captura podem ser alterados.
- d. A ventoinha do radiador e a sua cablagem podem ser removidos. Os interruptores térmicos, o sensor de temperatura da água e o termóstato podem ser removidos do sistema de refrigeração.
- e. A tampa do radiador é livre.
- f. Um radiador de água adicional pode ser montado, mas o aspeto da moto vista de frente, de trás e de perfil não deve ser alterado. Suportes de montagem extra para acomodar este radiador adicional são permitidos.

7.16. Caixa-de-ar

- a. A caixa-de-ar é a da moto do modelo homologado sem modificações permitidas.
- b. O elemento do filtro de ar pode ser modificado ou substituído, mas não eliminado, e deve ser montado na posição original.
- c. Os drenos da caixa de ar devem ser selados.
- d. Todas as motos devem ter um sistema de retenção dos vapores de óleo. Todas os tubos de óleo devem estar ligados a um depósito de retenção que deve descarregar exclusivamente na caixa-de-ar.
- e. Não pode ser adicionada proteção de calor à caixa de ar.
- f. Nas Yamaha YZF R3 são permitidas as alterações que constam da lista de modificações permitidas e obrigatórias e de sistemas eletrónicos aprovados em:

<https://www.fim-moto.com/en/documents/view/2024-fim-eligible-parts-for-competition-list-2024-v2>.

7.17. Alimentação de combustível

- a. A bomba de combustível e o regulador de pressão de combustível são os da moto do modelo homologado, sem alterações permitidas.
- b. A pressão do combustível deve ser a da moto do modelo homologado.

- c. As tubagens de combustível desde o depósito de combustível até ao conjunto de injeção, este excluído, podem ser substituídas e devem estar localizadas de forma que estejam protegidas contra danos por queda.
- d. Podem ser utilizadas ligações com encaixe rápido (*quick connectors*).
- e. As linhas de ventilação do combustível podem ser substituídas.
- f. Filtros de combustível podem ser adicionados.

7.18. Sistema de escape

- a. Os tubos de escape e silenciadores podem ser modificados ou alterados. Os conversores catalíticos devem ser removidos.
- b. O número de silenciador(es) deve(m) permanecer como na moto do modelo homologado. O(s) silenciador(es) deve(m) estar do mesmo lado da moto do modelo homologado.
- c. Por razões de segurança, as arestas expostas da saída dos tubos de escape devem ser arredondadas para evitar áreas afiadas (cortantes).
- d. A proteção do sistema de escape não é permitida, exceto na área junta ao pé do piloto ou em área de contato com a carenagem para proteção contra o calor.

7.19. Nível máximo e medição do ruído

- a. O limite de ruído é de 105 dB/A (com uma tolerância de 3 dB/A após as sessões de treinos e corrida).
- b. As RPM de teste são as seguintes:

Moto	RPM
Kawasaki Ninja 400 (EX400)	6,500 rpm
KTM RC390 / R	5,500 rpm
Yamaha YZF-R3	7,500 rpm
Kove Moto 321RR – P303	7,000 rpm
Kove Moto 321RR – P310	7,000 rpm

A moto tem de ter um conta-rotações que indique as rotações do motor para o teste de ruído.

8. SISTEMAS ELÉTRICOS E ELETRÓNICOS

8.1. Sistema de controlo eletrónico

- a. O sistema eletrónico completo pode ser:
 - i. O sistema de controlo eletrónico WSS300, conforme abaixo; ou
 - ii. O sistema original da moto do modelo homologado (com o ECU original) e com um módulo externo de injeção de combustível aprovado pela FIM e com um *data logger*, conforme 3.1.2.
 - iii. Os sistemas e componentes aprovados podem ser consultados em www.fmp.pt
- b. O limite máximo de rotações permitido é o seguinte:

Moto	Máx RPM
Kawasaki Ninja 400 (EX400)	10.350 RPM
KTM RC 390 / R	11.150 RPM
Yamaha YZF R3 (Euro4 , Euro5, Kit)	13.300 RPM

REGULAMENTO DO CAMPEONATO NACIONAL DE VELOCIDADE
ANEXO E - REGULAMENTO TÉCNICO – CLASSE SUPERSPORT 300

Kove Moto 321RR – P303	12.800 RPM
Kove Moto 321RR – P310	12.800 RPM

- c. Sistema de controlo eletrónico WSS300
- i. O ECU, o painel de instrumentos e a cablagem da moto devem ser do sistema de controlo eletrónico aprovado WSS300. O único fornecedor oficial deste sistema de controlo eletrónico é a empresa *soloengineering*, www.soloengineering.com, conforme indicado na lista de modificações permitidas e obrigatórias e de sistemas eletrónicos aprovados em
 - ii. O software e o *firmware* devem pertencer à lista de versões publicadas em www.fmp.pt
 - iii. O equipamento opcional vendido pelo fabricante da moto para a moto do modelo homologado não é considerado permitido pois não cumpre com os requisitos para os sistemas eletrónicos/*data loggers* aprovados.
 - iv. Os sensores não podem ser substituídos ou modificados, salvo com indicação em contrário. Os sensores / canais da ECU OEM permitidos são:
 - iv.1. Posições do acelerador
 - iv.2. Map sensor, Map Sync (sensor de pressão no coletor de admissão usado para a sincronização no arranque do motor)
 - iv.3. Pressão na caixa-de-ar (*airbox pressure*)
 - iv.4. Posição cambota e árvore de cames (*engine pick-ups*)
 - iv.5. Posição do acelerador (*twist grip position*)
 - iv.6. Velocidade frontal (do sensor de ABS) VII. Velocidade traseira (do sensor ABS).
 - iv.7. Velocidade do eixo de saída da caixa de velocidade.
 - iv.8. Posição da caixa e velocidades (*gearbox output shaft speed*).
 - iv.9. Mudança selecionada (*gear position*)
 - iv.10. Pressão do ar (*barometric air pressure*)
 - iv.11. Temperatura d da água
 - iv.12. Temperatura do ar
 - iv.13. Pressão do óleo
 - iv.14. Sensor de queda (interno ECU)
 - v. **Pode adicionar-se o seguinte:**
 - v.1. Uma célula/tecla de carga para o pedal de mudança (*shifter*) (sinal apenas para a ECU);
 - v.2. Sensor Lambda (Bosch LSU4.9);
 - v.3. Left and Right Hand switches (podem ser substituídos pelo kit);
 - v.4. *Fork position* (escolha da equipa);
 - v.5. Posição do amortecedor (escolha da equipa);
 - v.6. sensor de pressão do travão dianteiro (escolha da equipa);
 - v.7. Transponder/sinal de tempo por volta;
 - v.8. Unidade de receção de GPS.
 - vi. Não podem ser adicionados sensores externos para o controlo do motor exceto:
 - vi.1. o *quick shifter* que também funciona como limitador de rotação do motor;

vi.2. aquisição de dados.

vii. **Sistemas eletrônicos 2019**

viii. A Unidade de Controlo do motor (ECU) pode ser:

- viii.1. O sistema original da moto do modelo homologado. É permitida a alteração do software e/ou do *firmware*;
- viii.2. O sistema original da moto do modelo homologado, opção (1) com um módulo externo de injeção de combustível aprovado pela FIM.

ix. Unidade de Controlo do Motor (ECU) pode ser reposicionada.

x. Equipamento opcional vendido pelo fabricante da moto para a moto do modelo homologado é considerado não homologado e devem ser seguidos os requisitos sobre eletrónica/aquisição de dados deste regulamento.

xi. Os sensores não podem ser substituídos ou modificados exceto os a seguir indicados. Os sensores aprovados para o ECU original são:

- xi.1. Posição do acelerador (permitidos vários);
- xi.2. *Map sensor, Map Sync* (sensor de pressão no coletor de admissão usado para a sincronização no arranque do motor);
- xi.3. Pressão na caixa-de-ar;
- xi.4. Posição cambota e árvore de cames (*Engine pick-ups*);
- xi.5. Posição do acelerador (*twist grip position*);
- xi.6. Velocidade da roda traseira, unicamente (do sensor de ABS). (Não é permitido sensor de velocidade dianteiro);
- xi.7. Velocidade de saída da caixa de velocidades (*gearbox output shaft speed*);
- xi.8. Posição da caixa e velocidades (*gear position*);
- xi.9. Pressão de ar;
- xi.10. Temperatura da água;
- xi.11. Temperatura de ar;
- xi.12. Sensor de queda (não é válido o sensor de inclinação) (*tip-over switch no lean angle*);
- xi.13. Interruptor de seleção da caixa e velocidades (*gear shift load cell/switch*);
- xi.14. Sensor Lambda, pode ser o original ou um outro desde que cumpra com o estabelecido em 3.1.f. abaixo. Pode ser ligado à cablagem original do ECU ou ao módulo externo aprovado pela FIM.
- xi.15. sensor de pressão do travão da frente

xii. Não podem ser adicionados sensores extra para o controlo do motor exceto o *quick shifter* que também funciona como limitador de rotação do motor aprovado pela FIM.

xiii. Os módulos externos de injeção de combustível aprovados pela FIM não podem alterar o sinal *ride by wire*, nem controlar ou atuar sobre qualquer outra parte da moto, exceto nos injetores de gasolina. Nenhum módulo externo pode adicionar uma estratégia de controle de tração. Os módulos só podem ser ligados aos injetores, sensor lambda, fonte de alimentação elétrica, ao sinal de posição do acelerador, aos sinais da mudança engatada e das RPM. O *closed loop/auto tuning* desses sistemas não são permitidos. O *closed loop/auto tuning* da sonda lambda é permitido. Só podem ser usados os módulos externos aprovados pela FIM.

REGULAMENTO DO CAMPEONATO NACIONAL DE VELOCIDADE
ANEXO E - REGULAMENTO TÉCNICO – CLASSE SUPERSPORT 300

- xiv. É obrigatório para os sistemas de 2019 instalar o sistema *quick shifter* homologado, (indicado em (h) abaixo) que também atua como limitador de rotação do motor e deve estar montando e em funcionamento durante todo evento desportivo. É opcional para o piloto utilizá-lo na sua função de *quickshifter*.
- xv. O *quickshifter* deve estar atualizado com a versão de firmware V3_0.

Contato: HM Quickshifter U.K. Ltd, info@hmquickshifter.com; +44(0) 1795 429 168

Moto	Part number
Kawasaki Ninja 400 (EX400 G/H/J))	HMGP-KA1712
Yamaha YZF R3	HMGP-YA1016
Yamaha YZF R3A	HMGP-YA1016
KTM RC 390	HMGP-KT1016A
KTM RC 390R	HMGP-KT1016B

- d. Não são permitidas as seguintes estratégias de controlo:
- i. Controlo de tração (incluindo anti-rotação / taxa de troca de rpm);
 - i.1. Launch Control;
 - i.2. “Anti cavalo” (Anti Wheelie);
 - i.3. Controlo de travão motor em circuito fechado;
 - i.4. Ajustes de “curva a curva” ou por distância;
 - i.5. Ajustes realizados pelo piloto em movimento.
 - ii. Outros equipamentos eletrónicos adicionais que não estejam originalmente na moto da modelo homologado não podem ser adicionados.
 - iii. Podem ser adicionadas resistências para substituir as partes elétricas que foram eliminadas (luzes e sensor lambda), para evitar erros na ECU.
 - iv. Não é autorizada a telemetria.
 - v. Não são permitidas ligações remotas com ou sem fio à moto para qualquer troca dados ou de configuração com o motor em funcionamento ou com a moto em movimento.
 - vi. **Cablagens:**
 - vi.1. A chave de ignição (*key/ignition lock*) pode ser reposicionada, substituída ou removida;
 - vi.2. É permitido cortar e remover o excesso da cablagem original não utilizada. Todos os conectores devem permanecer como originalmente instalados. Não é autorizado adicionar cablagem;
 - vi.3. É permitido utilizar a cablagem do kit do fabricante para a moto do modelo homologado.
 - vi.4. Cablagem de aquisição de dados. A única função da cablagem de aquisição de dados é ligar-se aos sensores a analisar, transmitir a informação e alimentar eletricamente a unidade central. Não pode ligar-se ao CAN bus da moto, mas pode ser conectado à K-line unicamente para receber informações para aquisição de dados.
 - vii. O painel de instrumentos é livre, no entanto deve ter um conta-rotações em funcionamento.
 - viii. Pode ser adicionado um conta voltas.

- ix. As velas podem ser substituídas.
- x. A bateria é livre.

8.2. Gerador, alternador e motor de arranque

8.2.1. O gerador, o alternador e o arranque elétrico devem ser os da moto do modelo homologado sem modificações permitidas.

8.2.2. O estator (stator) deve ser montado na sua posição original e sem compensação.

8.2.3. O arranque elétrico deve operar normalmente e ser capaz de iniciar o motor durante o evento.

8.2.4. Em parque fechado o motor de arranque tem de arrancar o motor a uma velocidade adequada para o arranque durante um mínimo de 2 segundos sem o uso de uma bateria de reforço. Nenhuma bateria de reforço pode ser ligada à moto.

9. QUADRO

Durante a duração do evento desportivo um piloto só pode utilizar 1 (uma) moto, tal como apresentado nas Verificações Técnicas, com o número de quadro claramente identificado. Caso o quadro precise de ser substituído, em virtude de uma queda, o piloto ou a equipa devem solicitar o uso de um quadro sobressalente ao Júri.

A moto reparada deve ser inspecionada antes da sua utilização pelos Comissários Técnicos para verificações de segurança e um novo selo será colocado no quadro do motociclo.

9.1. Quadro e sub-quadro traseiro

Deve obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto outros aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

- a. Os suportes do motor devem permanecer como originalmente produzidos pelo fabricante para a moto do modelo homologado.
- b. A subestrutura dianteira / suporte da carenagem pode ser alterada, mas o uso do titânio, carbono, ou materiais compósitos é proibido.
- c. O sub-quadro traseiro:
 - i. se removível, pode ser alterado ou modificado, mas o tipo de material deve ser o do moto do modelo homologado ou de material de maior peso específico.
 - ii. se parte do sub-quadro, não pode ser alterado com exceção do abaixo indicado:
 - 9.1.c.ii.1.1. Podem ser adicionados suportes de assento. Podem ser removidos suportes desde que não afetem a segurança da construção ou montagem. Podem também ser removidos os acessórios parafusados na subestrutura traseira.

9.2. Garfos

Devem obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto outros aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

- a. O acabamento da superfície original dos tubos dos garfos (barras, frascos) pode ser alterado.
- b. O tratamento de superfície adicional é permitido.
- c. A parte interna dos garfos eletrónicos (incluído o controlo eletrónico) deve ser substituída por um sistema convencional mecânico.

9.3. Braço oscilante

Deve obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto outros aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

- a. Um sistema de ancoragem ou ponto(s) para manter o travão traseiro original no seu lugar pode ser adicionado ao braço oscilante traseiro.

9.4. Amortecedor traseiro

Deve obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto outros aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

- a. Todas as peças da articulação do amortecedor traseiro devem ser as da moto do modelo homologado sem modificações permitidas.
- b. O suporte superior do amortecedor deve manter-se como na moto do modelo homologado. Pode adicionar-se uma porca a este suporte superior e espaçadores para ajustar à altura do piloto.

10. JANTES

Devem obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto outros aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

10.1. Os espaçadores dos rolamentos devem permanecer como os produzidos pelo fabricante para a moto do modelo homologado.

11. TRAVÕES

Devem obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto outros aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

11.1. Discos

- a. Os discos não flutuantes ou de uma peça podem ser substituídos por discos flutuantes.
- b. O suporte do disco deve ser do mesmo material que o aprovado, aço ou alumínio.
- c. A fixação do suporte na roda deve permanecer a mesma que no disco da moto do modelo homologado.

11.2. As bombas de travão mecanizadas/CNC são proibidas.

11.3. O suporte da pinça do travão traseiro pode ser montado fixo no braço oscilante, mas o suporte deve manter os mesmos pontos de fixação da pinça usados na moto do modelo homologado. Por esta razão, o braço oscilante pode ser alterado para permitir a localização do suporte, por soldadura, furação ou aplicação de *helicoil*.

11.4. Não são autorizadas ligações do tipo rápido para os tubos hidráulicos dos travões.

11.5. Não são autorizadas condutas de ar adicionais para os travões.

12. GUIADOR E COMANDOS MANUAIS

Devem obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto outros aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

13. POUSA-PÉS E PEDAIS DE CONTROLO

Devem obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto outros aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

14. DEPÓSITO DE COMBUSTÍVEL

Deve obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto outros aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

15. CARENAGEM E GUARDA-LAMAS

Devem obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto outros aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

16. BANCO

Deve obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto outros aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

17. LUZ DE SEGURANÇA TRASEIRA

Deve obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto outros aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

18. ELEMENTOS DE FIXAÇÃO

Devem obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto outros aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

19. OS ELEMENTOS A SEGUIR INDICADOS PODEM SER ALTERADOS OU SUBSTITUÍDOS

Devem obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto outros aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

20. OS ELEMENTOS A SEGUIR INDICADOS PODEM SER RETIRADOS À MOTO HOMOLOGADA

Devem obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto outros aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

21. OS ELEMENTOS A SEGUIR INDICADOS DEVEM SER RETIRADOS À MOTO HOMOLOGADA

Devem obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto outros aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

22. DEVEM SER REALIZADAS AS SEGUINTE ALTERAÇÕES À MOTO HOMOLOGADA

Devem obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto outros aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

23. TELEMETRIA / EQUIPAMENTOS SUPLEMENTARES

Deve obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto outros aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS GERAIS DAS MOTOS DA CLASSE MOTO4

- 1.1. As motos admitidas na classe Moto4 são motos de competição, concebidas especificamente para a Velocidade, equipadas com carenagens completas, com guiadores do tipo avanços, com motor monocilíndrico a 4 tempos, alimentadas por injeção eletrónica, com cilindrada máxima de 250 cm³, não artesanais, disponíveis para venda ao público através da rede de distribuição do fabricante e aceites neste Regulamento.
- 1.2. As modificações aos regulamentos técnicos podem fazer-se a qualquer momento e serão divulgadas sob a forma de aditamentos a este Regulamento.
- 1.3. Todas as motos devem cumprir com os artigos deste Regulamento Técnico conforme especificado nestes artigos, exceto se estiverem originalmente equipadas como na moto do modelo homologado ou constarem do catálogo publicado da marca para essa moto.
- 1.4. Com vista ao desenvolvimento de projectos universitários, são aceites Protótipos Universitários caracterizados sobretudo pelo chassis/ quadro e sub-quadro serem de fabrico artesanal que cumpram com as *Competition Regulations* da Rev.01/2026 do *Moto Student International Competition 2026 – 2027* que pode ser obtido aqui: www.motostudent.com/MS2627_MotoStudent_Regulations_V1.0.pdf
- 1.5. A aparência das motos, conforme são vistas de frente, de trás e de perfil deve respeitar a forma original da moto tal como produzida pelo fabricante. O sistema de escape fica excluído desta norma.
- 1.6. Todos os elementos/peças não mencionados nos artigos que se seguem, devem permanecer tal como produzidos pelo fabricante para a moto do modelo homologado. Se a alteração de uma peça ou sistema não estiver mencionada nos artigos que se seguem então é proibida.
- 1.7. Especificamente para as Honda NSF250R, as **peças de kit** são peças opcionais (adicionais ou de substituição) às originais, fornecidas pelo fabricante da moto ou por um fabricante autorizado. Estas peças só poderão ser utilizadas se constarem no documento **MotosPeças Autorizadas MOTO4**
- 1.8. Apenas será permitida a verificação de **uma única Moto por piloto**. Nenhuma outra moto de reserva poderá permanecer no box.
- 1.9. Caso o chassis necessite de ser substituído devido a queda ou por razões de segurança, o piloto ou a equipa deverá solicitar autorização ao **Delegado Técnico da FMP** para utilizar um chassis de substituição.

TUDO O QUE NÃO ESTIVER AUTORIZADO E ESPECIFICADO NESTE REGULAMENTO É PROIBIDO.

2. ESPECIFICAÇÕES GERAIS DO MOTOR

- 2.1. Motor Honda NSF 250R monocilíndrico a 4 Tempos com a cilindrada máxima de 250 cm³.
- 2.2. Motor Honda CRF 150 monocilíndrico a 4 Tempos com a cilindrada máxima de 150 cm³.
- 2.3. Os motores deverão manter as especificações do fabricante da moto.
- 2.4. Exclusivamente para os protótipos universitários, são aceites outros motores monocilíndricos a 4 tempos com a cilindrada máxima de 250 cm³ que deverão manter as especificações do fabricante e cumprir com a secção C – *Specific Technical Regulations for the Category "MOTOSTUDENT eFUEL"* das *Competition Regulations* da Rev.01/2026 do *Moto Student International Competition 2026 - 2027*.
- 2.5. Não há tolerância na cilindrada. A cilindrada deverá ser medida à temperatura ambiente.

3. MOTOS ELEGÍVEIS

Honda NSF 250 R (TIPO MR03)

BeOn Moto4/ Moto4 Cup

Corse Factory CRS M4/ CRS M4 Tubular

MIR Racing Moto4 R

Ohvale GP7 (versão Powered by Honda)

Rotek Moto4

TPR Moto4

Protótipos Universitários que cumpram com as secções B - *General Technical Regulations* e C – *Specific Technical Regulations for the Category "MOTOSTUDENT eFUEL"* das *Competition Regulations* da Rev.01/2026 do *Moto Student International Competition 2026 - 2027*

4. PESO MÍNIMO

4.1. Especificamente para as Honda NSF250R

Peso mínimo da moto	Peso mínimo com lastro	Peso combinado (moto + Piloto)
86 kg	95 kg	142 kg

O peso combinado corresponde ao peso do piloto (com todo o equipamento) mais o da moto, tal como utilizada em pista.

Se a moto atingir ou exceder o **peso mínimo com lastro**, o peso combinado deixa de ser obrigatório. Em nenhum caso a moto pode estar abaixo do **peso mínimo absoluto**.

Os pilotos podem ser chamados para controlo de peso em qualquer momento durante os treinos e no final da corrida.

As Motos serão pesadas no estado em que se encontram, **não podendo ser adicionado qualquer elemento**, incluindo líquidos.

O uso de **lastro é permitido**, devendo:

- Ser declarado nas verificações técnicas
- Ser constituído por peças metálicas sólidas
- Estar firmemente fixado ao chassis ou motor com mínimo de **dois parafusos de aço** ($\varnothing \geq 8$ mm, classe 8.8 ou superior)

Outras soluções técnicas equivalentes devem ser aprovadas pelo **Delegado Técnico da FMP**.

O combustível no depósito pode ser utilizado como lastro, mas o peso verificado **nunca pode ser inferior ao mínimo exigido**

4.2. Para as restantes motos elegíveis

O peso mínimo do conjunto moto e piloto é de 140 Kg.

ANEXO F – REGULAMENTO TÉCNICO –MOTO4

O peso mínimo é o peso da moto nas condições de corrida, com o depósito de combustível vazio e com óleo do motor e outros líquidos nas quantidades recomendadas. O resultado é arredondado para o número inteiro mais próximo.

É permitido o uso de lastro para atingir o peso mínimo. A sua utilização deve ser declarada nas verificações técnicas iniciais.

O lastro deve ser feito a partir de uma peça metálica que deve estar fixa através de um adaptador ou diretamente no quadro principal ou no motor. Por exemplo, com o mínimo de 2 parafusos de aço (min. 8 mm de diâmetro, 8,8 graus ou mais).

A qualquer momento durante do evento desportivo, o peso da moto não pode ser inferior ao peso mínimo com uma tolerância de 1 Kg.

Na verificação técnica final as motos controladas serão pesadas nas condições em que se encontrarem no final da corrida. Nada pode ser adicionado à moto, incluindo água, óleo e combustível.

Todos os pilotos elegíveis para a pesagem devem se dirigir para o Parque Fechado para a pesagem, conforme indicado pelos Comissários Técnicos. Uma vez pesado o piloto está livre, do controlo dos Comissários Técnicos e não pode ser efetuada nova pesagem do mesmo. O peso registado não pode ser protestado e será considerado o final.

O incumprimento das regras acima mencionadas resulta na aplicação das seguintes penalizações:

- a. Nos treinos cronometrados - anulação da totalidade dos tempos registados na sessão de treinos cronometrados em que se verificou o incumprimento;
- b. Na corrida – desclassificação;
- c. Adicionalmente, em qualquer dos casos, o Júri da Prova poderá ainda aplicar outras penalizações.

5. MATERIAIS

O uso de titânio no motor (se não estiver no motor do modelo original) é proibido. O seu uso no quadro é livre.

6. NÚMEROS DE COMPETIÇÃO

6.1. Os números de competição da moto devem ser expostos de forma clara e visível e cumprir com o Anexo A – Especificações Técnicas Gerais e Comuns a Todas as Motos (ETGCM).

6.2. Os números terão de ser de cor **BRANCA** sobre fundo **VERMELHO**.

6.3. Não é permitido o uso de 3 ou mais dígitos.

6.4. Em caso de disputa sobre a legibilidade dos números a decisão do Delegado Técnico da FMP será definitiva.

7. COMBUSTÍVEL

As motos têm de utilizar combustível de acordo com o estabelecido no ponto COMBUSTÍVEIS do Anexo A – Especificações Técnicas Gerais e Comuns a Todas as Motos (ETGCM).

8. PNEUS

As motos têm de utilizar os pneus estabelecidos no ponto PNEUS do Anexo A – Especificações Técnicas Gerais e Comuns a Todas as Motos (ETGCM).

9. ESPECIFICAÇÕES MOTOR PARA AS HONDA NSF 250R

Os motores instalados deverão manter as características originais definidas pelo fabricante.

Será permitido o uso de **apenas dois motores por temporada**, para todos os treinos cronometrados oficiais e corridas.

Os motores deverão ser **selados** pela equipa técnica ESBK antes da sua primeira utilização em treinos oficiais ou corridas.

Os detalhes relativos ao selamento do motor e ao respectivo procedimento encontram-se descritos no documento **MotosPeças Autorizadas MOTO4**

Será permitido **apenas uma substituição de pistão por motor** durante o seu período de utilização. Consultar o documento **MotosPeças Autorizadas MOTO4**

9.1. Cabeça do cilindro (Culassa)

Deve ser a peça originalmente montada e homologada, **sem qualquer modificação permitida**.

Os canais de admissão e escape da cabeça **não podem ser trabalhados**. Não é permitido qualquer tipo de polimento ou brunimento.

As válvulas, sedes de válvulas, guias, molas e pratos das molas devem ser os **originais do fabricante** do motor homologado.

A junta da culassa deverá ser a **original homologada**.

9.1.1. Árvore de cames

Deve ser a peça originalmente montada e homologada, **sem qualquer modificação permitida**.

9.1.1.1. Engrenagens/ Carretos das árvores de cames

Devem ser as peças originalmente montadas e homologadas, **sem qualquer modificação permitida**.

9.1.2. Cilindro

Deve ser a peça originalmente montada e homologada, **sem qualquer modificação permitida**.

A junta do cilindro deverá ser a **original homologada**.

É obrigatória a montagem da **placa separadora**, sendo esta a original homologada do motor.

9.1.3. Pistões, segmentos, pinos e clips

Devem ser as peças originalmente montadas e homologadas, **sem qualquer modificação permitida**.

9.1.4. Cambota

Deve ser a peça originalmente montada e homologada, **sem qualquer modificação permitida**.

9.1.5. Biela

Deve ser a peça originalmente montada e homologada, **sem qualquer modificação permitida**.

9.1.6.

10. ESPECIFICAÇÕES MOTOR PARA AS RESTANTES MOTOS ELEGÍVEIS

As restantes motos elegíveis deverão cumprir com os seguintes pontos exceto os Protótipos Univesitários que deverão cumprir com a secção C – *Specific Technical Regulations for the Category "MOTOSTUDENT eFUEL"* das *Competition Regulations* da Rev.01/2026 do *Moto Student International Competition 2026 – 2027*.

10.1. Cabeça Motor

É livre.

10.2. Árvore de Cames

É livre.

10.3. Carretos das Arvores de Cames

É livre.

10.4. Cambota

É livre.

10.5. Bielas

É livre.

10.6. Pistão

É livre. No entanto, pistões de alta compressão são proibidos.

10.7. Segmentos

É livre.

10.8. Cilindro

É livre.

11. CARTERS DO MOTOR, TAMPAS DO CÁRTER E TAMPAS DE EMBRAIAGEM

11.1. Especificamente para as Honda NSF250R

11.1.1. Carter do motor (tampas do lado da ignição e da embraiagem)

Deve ser a peça originalmente montada e homologada, **sem qualquer modificação permitida**.

Todos os carters que contenham óleo e que possam entrar em contacto com a pista em caso de queda devem estar protegidos por uma **segunda tampa**, cumprindo pelo menos uma das seguintes condições:

- a) Fabricada em metal (é proibido o uso de titânio), cobrindo pelo menos **1/3 da superfície a proteger**, fixada por parafusos em **mínimo de 3 pontos**.
- b) Utilização de tampas **homologadas pela FIM**, independentemente do material, desde que aprovadas pela FIM.
- c) Tampas comercializadas por um fabricante especializado em acessórios e protecções para motociclos, que cumpram os requisitos mínimos do ponto a). Não são permitidos materiais compósitos nem titânio.

Em caso de dúvida sobre a eficácia do sistema, a decisão do **Delegado Técnico da FMP** será definitiva.

11.2. Para as restantes motos elegíveis

11.2.1. Tampas laterais e cárter motor

ANEXO F – REGULAMENTO TÉCNICO –MOTO4

As tampas laterais e cárter do motor contendo óleo que possam entrar em contacto com o solo na sequência de uma queda têm de estar protegidas por uma segunda cobertura em material compósito (fibra de carbono ou kevlar®).

Placas e/ou barras em alumínio ou aço também são permitidas. Todos estes dispositivos devem ser concebidos para serem resistentes à queda e estar corretamente fixos e seguros.

12. TRANSMISSÃO / CAIXA DE VELOCIDADES

12.1. Especificamente para as Honda NSF250R

A caixa de velocidades deve ser a **standard homologada pelo fabricante do motor**, em todos os seus componentes.

A relação de mudanças deverá ser a standard especificada pelo fabricante do motor.

Consultar o documento **Peças Autorizadas MOTO4**

É permitida a modificação do **pinhão**, da **cremalheira da roda traseira**, do **passo da corrente** e das suas dimensões.

A tampa do pinhão pode ser removida, desde que este fique coberto pelo carenado.

Caso contrário, a tampa do pinhão torna-se obrigatória.

O objectivo é impedir que o piloto introduza acidentalmente os dedos em caso de queda.

Em caso de dúvida, a decisão do **Delegado Técnico da FMP** será definitiva.

São autorizados sistemas externos de **quick-shifter** (mudança rápida), incluindo cablagem e potenciómetro.

12.2. Para as restantes motos elegíveis

A caixa de velocidades e todos os seus componentes é livre.

É autorizado um sistema externo que possibilite a mudança rápida da caixa de velocidade (*quick-shift system*) associado ao seletor de mudanças.

As dimensões da cremalheira, pinhão de ataque e corrente são livres.

É permitido o uso de afinador da corrente.

A transmissão primária, se exposta, e a corrente da transmissão secundário devem estar protegidas para evitar que o piloto, em caso algum, entre em contacto com elas.

Os Protótipos Univesitários deverão cumprir com a secção C – *Specific Technical Regulations for the Category "MOTOSTUDENT eFUEL"* das *Competition Regulations* da Rev.01/2026 do *Moto Student International Competition 2026 – 2027*.

13. EMBRAIAGEM

13.1. Especificamente para as Honda NSF250R

A configuração da embraiagem deve ser a **originalmente homologada**, sem qualquer modificação permitida.

O tipo de accionamento deve manter-se igual ao da moto autorizada.

A campânula da embraiagem deve ser a original montada no motor da moto autorizada.

Pode ser substituída por uma embraiagem não original com **sistema de deslizamento limitado (anti-rebote)**, desde que mantenha o **mesmo número de discos e separadores** da embraiagem original.

Apenas poderão ser utilizadas embraiagens constantes no documento **MotosPeças Autorizadas MOTO4**

13.2. Para as restantes motos elegíveis

É livre exceto para os Protótipos Univesitários que deverão cumprir com a secção C – Specific *Technical Regulations for the Category "MOTOSTUDENT eFUEL"* das *Competition Regulations* da Rev.01/2026 do *Moto Student International Competition 2026 – 2027*.

14. CAIXA DE AR

14.1. Especificamente para as Honda NSF250R

A caixa de ar e a conduta de admissão devem ser as **originais** instaladas na moto autorizada.

O elemento filtrante pode ser modificado ou substituído, desde que:

Seja fixado nos **pontos de fixação originais**

Mantenha a **posição original**

Não altere o fluxo de ar dentro da caixa de ar

São **proibidos filtros em fibra de carbono**.

Todas as Motos devem estar equipadas com um **sistema de reciclagem fechado**.

As linhas de respiração do motor podem passar por um depósito de recolha de óleo e devem descarregar obrigatoriamente na caixa de ar.

O dreno da caixa de ar deve permanecer **selado**.

É permitido o **isolamento térmico da caixa de ar**.

14.2. Para as restantes motos elegíveis

A construção da caixa-de-ar é livre, tanto na **conceção como na instalação**.

Todos os motores devem ter um sistema de ventilação fechado, na qual os tubos e aberturas do carburador, motor, etc., devem estar ligados à caixa do filtro (se houver), ou, alternativamente, para um recipiente, cuja capacidade deverá ser de 250 cm³, que deve estar vazio na hora de iniciar o treino ou a corrida.

Os Protótipos Univesitários deverão cumprir com a secção C – Specific *Technical Regulations for the Category "MOTOSTUDENT eFUEL"* das *Competition Regulations* da Rev.01/2026 do *Moto Student International Competition 2026 – 2027*.

15. SISTEMA DE INJEÇÃO DE COMBUSTÍVEL / ALIMENTAÇÃO DE COMBUSTÍVEL

15.1. Especificamente para as Honda NSF250R

15.1.1. Sistema de injeção de combustível

O conjunto completo do corpo de injeção (corpo, injectores, borboleta, comando da borboleta, etc.) deve ser o **original**, sem qualquer modificação permitida.

É permitido substituir as porcas de fixação do corpo de injeção por porcas **autoblocantes**, para evitar desaperto.

ANEXO F – REGULAMENTO TÉCNICO –MOTO4

A conduta de admissão da mistura ar/combustível deve ser a original da moto autorizada, sem modificações.

A bomba de combustível e o regulador de pressão devem ser os **originais** da moto autorizada.

A pressão de combustível deve corresponder à homologada pelo fabricante.

As **trombetas de admissão (air funnels)** podem ser alteradas e/ou modificadas.

15.1.2. **Circuito de combustível**

As condutas de combustível podem ser substituídas.

Podem ser utilizados **conectores rápidos**.

Podem ser adicionados **filtros de combustível**.

15.2. **Para as restantes motos elegíveis**

Borboletas, injetores de combustível e carburadores são livres.

A conduta de entrada de ar é livre.

A bomba de combustível e regulador de pressão de combustível é livre.

Podem ser utilizadas ligações com encaixe rápido (*quick connectors*).

Os vaporizadores de saída de ar podem ser substituídos.

Podem ser adicionados filtros de combustível.

Os Protótipos Univesitários deverão cumprir com a secção C – *Specific Technical Regulations for the Category "MOTOSTUDENT eFUEL"* das *Competition Regulations* da Rev.01/2026 do *Moto Student International Competition 2026 – 2027*.

16. **ARRANQUE**

O arranque será efectuado através de **arranquadores externos**.

17. **BOMBAS DE ÓLEO**

17.1. **Especificamente para as Honda NSF250R**

17.1.1. **Bombas de óleo e condutas de óleo**

Devem ser as peças originalmente montadas e homologadas, **sem qualquer modificação permitida**

17.2. **Para as restantes motos elegíveis**

17.2.1. **Bombas de óleo e condutas de óleo**

É livre exceto para os Protótipos Univesitários que deverão cumprir com a secção C – *Specific Technical Regulations for the Category "MOTOSTUDENT eFUEL"* das *Competition Regulations* da Rev.01/2026 do *Moto Student International Competition 2026 – 2027*.

18. **RADIADOR E SISTEMA DE REFRIGERAÇÃO**

18.1. **Especificamente para as Honda NSF250R**

18.1.1. **Radiador**

Pode ser utilizado:

- O radiador original da moto autorizada, ou

- Um radiador de kit constante na lista de **radiadores autorizados**

Consultar **MotosPeças Autorizadas MOTO4**

É permitida a substituição dos tubos de **radiador**.

Pode ser adicionado um permutador **de calor água/ar** na mangueira de refrigeração, com as seguintes dimensões máximas:

- Comprimento exposto: **70 mm**
- Diâmetro: **50 mm**

É permitida a instalação de redes à frente do radiador para melhorar o fluxo de ar, desde que:

- Não alterem a aparência frontal ou lateral da moto
- Não ultrapassem o perímetro do carenado

O tubo de respiro/excesso do radiador deve descarregar para um **depósito apropriado**, com capacidade mínima de **250 cc**

18.1.2. Líquido de refrigeração

O líquido de refrigeração permitido é **água**.

É autorizado o uso de outros líquidos ou aditivos de refrigeração **desde que tenham densidade igual ou inferior à da água**.

Não são permitidos **anticongelantes** com densidade superior à da água.

19. Para as restantes motos elegíveis

19.1. Radiador

É livre exceto para os Protótipos Univesitários que deverão cumprir com a secção C – Specific *Technical Regulations for the Category "MOTOSTUDENT eFUEL"* das *Competition Regulations* da Rev.01/2026 do *Moto Student International Competition 2026 – 2027*.

19.2. Líquido de refrigeração

O líquido de refrigeração permitido é **água**.

É autorizado o uso de outros líquidos ou aditivos de refrigeração **desde que tenham densidade igual ou inferior à da água**.

Não são permitidos **anticongelantes** com densidade superior à da água.

20. SISTEMA DE ESCAPE

20.1. Especificamente para as Honda NSF250R

O sistema de escape e o silenciador podem ser:

Os originais da moto autorizada, ou

Substituídos por escapes ou silenciadores de kit constantes na lista de **escapes autorizados**

Consultar o documento **Peças Autorizadas MOTO4**

É permitida a modificação e/ou troca de componentes entre escapes e silenciadores autorizados.

O limite máximo de ruído é de **108,9 dB(A)**, incluindo todas as tolerâncias permitidas.

O controlo sonoro será efectuado a **5.500 rpm**.

É obrigatória a presença de um **conta-rotações funcional** para a realização da medição.

A medição será realizada com:

- Microfone a **50 cm** da saída do escape
- Ângulo de **45°** em relação à linha central da saída
- À altura do escape e pelo menos **20 cm acima do solo**

Se não for possível, a medição poderá ser efectuada a 45° para cima.

O escape **não poderá ultrapassar**, em caso algum, uma linha vertical traçada no bordo posterior do pneu traseiro.

É autorizado o **isolamento externo** do sistema de escape.

O uso de **titânio** no escape e silenciador é permitido apenas se fizer parte do escape autorizado de origem.

Por razões de segurança, as extremidades da saída do escape devem ser **arredondadas**, evitando arestas cortantes.

20.2. Para as restantes motos elegíveis

Os tubos de escape e silenciadores podem ser alterados ou modificados.

A localização do silenciador é livre.

O isolamento exterior do sistema de escape não é permitido.

Titânio e carbono no escape são permitidos.

A extremidade da panela de escape não deve ultrapassar a linha definida pela tangente à vertical do pneu traseiro.

Por questões de segurança, as arestas expostas do tubo de escape devem ser arredondadas para eliminar quaisquer arestas vivas.

Os Protótipos Univesitários deverão cumprir com a secção C – *Specific Technical Regulations for the Category "MOTOSTUDENT eFUEL"* das *Competition Regulations* da Rev.01/2026 do *Moto Student International Competition 2026 – 2027*.

Nível máximo e medição do ruído é de **105 dB/A**, com a tolerância de + 3 dB/A nas verificações técnicas finais.

A sua medição será feita às 5.000 RPM.

21. SISTEMA ELÉTRICO

21.1. Especificamente para as Honda NSF250R

21.1.1. Alternador

O alternador (ACG) deve ser o **originalmente instalado** na moto autorizada, **sem qualquer modificação**.

O estator deve estar montado na sua **posição original**, sem qualquer desfasamento.

21.1.2. Instalação eléctrica

ANEXO F – REGULAMENTO TÉCNICO –MOTO4

A instalação eléctrica e os conjuntos de comandos devem ser os **fornecidos pela marca GET**, sem qualquer modificação permitida.

Consultar o documento **Peças Autorizadas MOTO4**

Não é permitido modificar:

- esquema da instalação
- A secção dos cabos
- Qualquer conector ou ficha

Não é permitido efectuar cortes, emendas, ligações ou a instalação de dispositivos de derivação (“rouba-corrente”) em qualquer cabo eléctrico.

Os cabos devem ser **contínuos** entre os respectivos pontos de ligação.

É permitida a instalação de uma **bateria**, exclusivamente para alimentar a sonda lambda e o sistema de aquisição de dados.

A **vela de ignição é livre**.

21.2. Para as restantes motos elegíveis

É livre exceto para os Protótipos Univesitários que deverão cumprir com a secção C – Specific *Technical Regulations for the Category "MOTOSTUDENT eFUEL"* das *Competition Regulations* da Rev.01/2026 do *Moto Student International Competition 2026 – 2027*.

22. ENGINE CONTROL SYSTEM (ECU)

22.1. Especificamente para as Honda NSF250R

O módulo de gestão do motor, de utilização obrigatória, será da marca GET (ver **ANEXO Peças Autorizadas MOTO4**).

A ECU impõe um limite máximo de regime do motor de **12.500 rpm**.

É permitido utilizar os **dois mapas de gestão** disponíveis na ECU.

O Delegado Técnico da FMP pode, a qualquer momento, aceder aos dados e parâmetros utilizados durante os treinos e corridas.

O Delegado Técnico da FMP poderá substituir as ECU por outras fornecidas por si.

O ponto de ligação para descarregamento/verificação de dados deve estar **sempre acessível**, sem necessidade de desmontar qualquer componente da moto.

22.2. Para as restantes motos elegíveis

É livre exceto para os Protótipos Univesitários deverão cumprir com a secção C – Specific *Technical Regulations for the Category "MOTOSTUDENT eFUEL"* das *Competition Regulations* da Rev.01/2026 do *Moto Student International Competition 2026 – 2027*.

23. BATERIA

É livre.

24. QUADRO

24.1. Especificamente para as Honda NSF250R

24.1.1. Chassis

O chassis deve ser o **original**, montado pelo fabricante da moto autorizada, **sem qualquer modificação**.

O chassis deve estar identificado com um **número único** (número de chassis).

As laterais do chassis podem ser protegidas com um revestimento em material compósito com espessura máxima de **1,5 mm**, devendo:

Seguir a forma do chassis.

Deixar um espaço mínimo de **10 cm de comprimento por 5 cm de altura**, no lado direito, junto ao eixo da direcção, para colocação do autocolante de verificação

24.1.2. Sub-chassis traseiro

Pode ser **substituído ou modificado** para permitir diferentes estaturas de pilotos, desde que:

- O material utilizado seja o homologado de origem, ou
- Um material com **peso específico superior**

Podem ser adicionados suportes adicionais de assento e removidos suportes salientes, desde que não comprometam a segurança estrutural.

24.2. Para as restantes motos elegíveis

24.2.1. Quadro e sub-quadro traseiro

Deve obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto outros aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto. Os Protótipos Univesitários deverão cumprir com a secção B - *General Technical Regulations* das *Competition Regulations* da Rev.01/2026 do *Moto Student International Competition 2026 – 2027*.

24.3. Garfos

Deve obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto outros aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto, Os Protótipos Univesitários deverão cumprir com a secção B - *General Technical Regulations* das *Competition Regulations* da Rev.01/2026 do *Moto Student International Competition 2026 – 2027*.

24.4. Braço oscilante

Deve obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto outros aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto, Os Protótipos Univesitários deverão cumprir com a secção B - *General Technical Regulations* das *Competition Regulations* da Rev.01/2026 do *Moto Student International Competition 2026 – 2027*.

25. SUSPENSÕES

Deve obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto outros aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto. Os Protótipos Univesitários deverão cumprir com a secção B - *General Technical Regulations* das *Competition Regulations* da Rev.01/2026 do *Moto Student International Competition 2026 – 2027*.

25.1. Especificamente para as Honda NSF250R

25.1.1. Forquilha

A forquilha deve ser a **original** da moto autorizada, sendo permitidas apenas as seguintes modificações:

- As **mesas (superior e inferior)**, tubos, pés de forquilha, bainhas e eixo de direcção devem manter-se **exactamente como produzidos originalmente**, sem modificações.
- Os **tampões da forquilha** não podem ser modificados nem substituídos.
- O **ajustador de extensão**, montado nos tampões, e os seus componentes internos devem permanecer originais.
- O **ajustador de compressão**, montado nos pés da forquilha, e os seus componentes internos devem permanecer originais.
- As **molas** podem ser substituídas ou modificadas.
- O **colar**, a **placa** e o **batente** da mola principal podem ser modificados, substituídos ou removidos.
- A **haste de ajuste da extensão** pode ser modificada ou removida.
- Os **cartuchos internos** podem ser modificados.
- As peças internas e/ou externas da forquilha podem ser substituídas por **cartuchos de kit autorizados**. Consultar o documento **MotosPeças Autorizadas MOTO4**
- A posição do **eixo de direcção** deve permanecer inalterada.
- Os **retentores** podem ser substituídos.
- Pode ser utilizada **qualquer quantidade e tipo de óleo**.
- O **acabamento superficial original** dos tubos da forquilha não pode ser alterado. Não são permitidos tratamentos de superfície adicionais.

25.1.2. Amortecedor traseiro

A unidade de suspensão traseira (**amortecedor**) pode ser a original da moto autorizada, sendo permitida a sua modificação.

É permitida a substituição por **amortecedores de kit autorizados**.

Consultar o documento **MotosPeças Autorizadas MOTO4**

Não é permitida qualquer modificação dos **pontos de fixação originais** do chassis, basculante ou bieletas.

26. JANTES

Devem obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto outros aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto. Os Protótipos Univesitários deverão cumprir com a secção B - *General Technical Regulations* das *Competition Regulations* da Rev.01/2026 do *Moto Student International Competition 2026 – 2027*.

26.1. Só são autorizadas as seguintes medidas:

- Frente: 2.50" – 17"
- Trás: 3.50" – 17"

26.2. Especificamente para as Honda NSF250R

As jantes podem ser substituídas por modelos similares em **alumínio**.

É proibida a utilização de **jantes lenticulares** ou **tampas de roda**.

É permitido aplicar um **revestimento/tratamento antiderrapante** na zona do talão da jante.

Podem ser modificados ou substituídos:

- Os **eixos das rodas**
- Os **rolamentos**
- Os **espaçadores**

27. TRAVÕES

Deve obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto outros aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto. Os Protótipos Univesitários deverão cumprir com a secção B - *General Technical Regulations* das *Competition Regulations* da Rev.01/2026 do *Moto Student International Competition 2026 – 2027*.

27.1. Especificamente para as Honda NSF250R

As **bombas de travão dianteira e traseira** podem ser substituídas por bombas do mercado pós-venda, sendo **proibidas bombas maquinadas**.

As **pinças de travão dianteira e traseira** devem ser as **originais** da moto autorizada.

Os **discos de travão** dianteiro e traseiro podem ser substituídos por discos de **material férreo**.

Discos de carbono não são permitidos.

O diâmetro exterior do disco de travão dianteiro deve estar compreendido entre **290 mm e 300 mm**.

A espessura máxima permitida é de **5,5 mm**.

Com o objectivo de reduzir a transferência de calor para o líquido de travões, é permitida a instalação de **placas metálicas** entre as pastilhas e as pinças.

Os **depósitos de líquido de travões** dianteiro e traseiro podem ser substituídos.

Os **tubos de travão** são livres.

São permitidos **conectores rápidos**.

As **pastilhas de travão** são livres.

É permitida a instalação de **pinos de troca rápida**.

Não é permitida a instalação de **condutas adicionais de ar**.

É aceite o accionamento do travão traseiro através da **mão**. Neste caso, é permitida a remoção do pedal de travão traseiro.

28. GUIADOR E COMANDOS MANUAIS

Devem obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto outros aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto. Os Protótipos Univesitários deverão cumprir com a secção B - *General Technical Regulations* das *Competition Regulations* da Rev.01/2026 do *Moto Student International Competition 2026 – 2027*.

28.1. Especificamente para as Honda NSF250R

28.1.1. Direcção

Deve existir um movimento mínimo da direcção de **15° para cada lado** do eixo.

Devem ser instalados batentes que garantam um espaço mínimo de **30 mm** entre o guiador e o depósito, quando a direcção estiver no seu ângulo máximo.

O **amortecedor de direcção é livre**, podendo ser substituído por um modelo do mercado.

O amortecedor de direcção **não pode funcionar como batente** limitador do ângulo de direcção

28.1.2. Avanços

Os avanços podem ser substituídos, devendo manter a **configuração original** da moto autorizada.

A largura total máxima permitida é de **750 mm**.

As extremidades devem ser revestidas com borracha ou tampões sólidos, de modo a não danificar a pista em caso de queda.

As **manetes**, bem como a respectiva cablagem, são livres.

O comprimento máximo das manetes é de **200 mm**, medido a partir do eixo de rotação, e devem terminar numa **esfera com diâmetro mínimo de 18 mm**.

As Motos devem estar equipadas com um **protector da manete do travão dianteiro**, destinado a evitar a sua activação acidental em caso de colisão.

Apenas são permitidos dispositivos concebidos especificamente para esta função.

Em caso de dúvida, a decisão do **Delegado Técnico da FMP** será definitiva.

O conjunto do **acelerador** é livre, mas deve manter a configuração original e estar equipado com **cabo de abertura e de fecho**.

O punho do acelerador deve regressar automaticamente à posição de repouso quando libertado.

As Motos devem possuir um **interruptor/botão vermelho de corte do motor**, funcional e acessível ao piloto com a mão no punho.

Em caso de dúvida quanto à localização ou funcionamento, a decisão do Delegado Técnico da FMP será definitiva.

29. POUSA-PÉS E PEDAIS DE CONTROLO

Deve obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto outros aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto. Os Protótipos Univesitários deverão cumprir com a secção B - *General Technical Regulations* das *Competition Regulations* da Rev.01/2026 do *Moto Student International Competition 2026 – 2027*.

29.1. Especificamente para as Honda NSF250R

29.1.1. Pousa-pés

Os Pousa Pés e respectivos comandos podem ser reposicionados, mas os suportes devem permanecer nos **pontos originais do chassis**.

ANEXO F – REGULAMENTO TÉCNICO –MOTO4

Os Pousa Pés podem ser fixos ou rebatíveis, devendo os rebatíveis possuir um sistema de retorno automático.

A extremidade do estribo deve terminar numa **esfera com raio mínimo de 8 mm**.

Os Pousa Pés fixos devem terminar com um tampão em alumínio, plástico, Teflon® ou material equivalente, fixado de forma permanente

(raio mínimo de 8 mm), devendo a superfície maximizar a área de contacto

29.1.2. **Braço oscilante (Basculante)**

O basculante deve ser o **original** montado pelo fabricante da moto autorizada, sem qualquer modificação.

Deve ser instalado um **protector de corrente**, de forma a impedir que o piloto introduza acidentalmente a mão entre a corrente inferior e a cremalheira traseira.

Este protector deve:

- Estar solidamente fixado (não são permitidas braçadeiras plásticas)
- Estar o mais próximo possível do conjunto corrente-cremalheira
- Funcionar correctamente com qualquer dimensão de cremalheira

Todas as articulações do sistema de suspensão traseira devem manter-se iguais às originais.

Podem ser adicionados suportes para cavalete traseiro na posição original, com bordos arredondados e parafusos embutidos.

As laterais do basculante podem ser protegidas com vinil ou material compósito até **1,5 mm** de espessura.

30. DEPÓSITO DE COMBUSTÍVEL

Deve obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto outros aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

30.1. Especificamente para as Honda NSF250R

O depósito de combustível deve ser o **original** da moto autorizada.

O depósito deve ser completamente preenchido com um **produto retardador de fogo**, de forma a evitar a formação de gases no seu interior (preferencialmente **Explostop®** ou **Explosafe®**).

O tampão do depósito deve permanecer **tal como produzido originalmente** pelo fabricante para a moto autorizada.

As tubagens de ventilação do depósito devem estar equipadas com uma **válvula de retenção**.

A saída das tubagens de respiração deve ser conduzida para um **recuperador apropriado**, com capacidade mínima de **250 cc**.

É permitido o **isolamento térmico** do depósito de combustível.

Pode ser instalado um **espaçador/almofada para o piloto** na parte traseira do depósito, utilizando um adesivo não permanente.

Este elemento pode ser fabricado em espuma ou material compósito.

O ponto de fixação do depósito ao chassis pode ser **reforçado**

30.2. Para as restantes motos elegíveis

O material do depósito é livre.

O tampão de combustível deve ser à prova de vazamento e, ter um dispositivo de vedação, de preferência de rosca.

Os Protótipos Univesitários deverão cumprir com a secção C – *Specific Technical Regulations for the Category "MOTOSTUDENT eFUEL"* das *Competition Regulations* da Rev.01/2026 do *Moto Student International Competition 2026 – 2027*.

31. CARENAGEM E GUARDA-LAMAS

Deve obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto outros aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

31.1. Os Protótipos Univesitários deverão cumprir com a secção C – *Specific Technical Regulations for the Category "MOTOSTUDENT eFUEL"* das *Competition Regulations* da Rev.01/2026 do *Moto Student International Competition 2026 – 2027*.

31.2. É permitida a utilização de fibra de carbono ou de compostos de carbono na construção da carenagem.

32. BANCO

Deve obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto outros aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto. Os Protótipos Univesitários deverão cumprir com a secção C – *Specific Technical Regulations for the Category "MOTOSTUDENT eFUEL"* das *Competition Regulations* da Rev.01/2026 do *Moto Student International Competition 2026 – 2027*.

33. LUZ DE SEGURANÇA TRASEIRA

33.1. Deve obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto outros aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

33.2. Especificamente para as Honda NSF250R

Todas as Motos devem estar equipadas com uma **luz vermelha traseira funcional**, a utilizar em corridas declaradas em condições de piso molhado ou baixa visibilidade.

A luz deve cumprir:

- a) Emitir luz paralela ao eixo longitudinal da moto e ser visível a pelo menos **15°** para cada lado.
- b) Estar fixada de forma segura na parte final do assento/carenado, aproximadamente no centro, **nunca sobre o colim**.
- c) Ter uma potência equivalente a:
 - 10–15 W** (incandescente), ou
 - 0,6–5 W** (LED)
- d) Poder ser ligada e desligada pelo piloto a partir do painel de instrumentos.
- e) Ter alimentação independente, se necessário.

Em caso de dúvida, a decisão do **Delegado Técnico da FMP** será definitiva.

34. ELEMENTOS DE FIXAÇÃO

Devem obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto outros aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

35. INSTRUÇÕES GERAIS DE SEGURANÇA

35.1. As motos devem estar equipadas com um interruptor de corte do circuito da ignição capaz de parar o motor, o qual deverá ser instalado em qualquer um dos lados do guiador mas ao alcance da mão, quando em posição de condução.

35.2. Todos os tampões e bujões de enchimento ou purga, filtros de óleo exteriores bem como todos os parafusos de fixação dos circuitos de lubrificação, arrefecimento e assistência hidráulica, tampas de motor, tampas do braço oscilante têm de estar freados.

35.3. Todas as motos com motores a 4 Tempos devem ter um sistema de respiração de óleo fechado. O tubo do respirador do óleo do motor deve estar ligado à caixa-de-ar, para onde deve ser feito o escoamento.

35.4. Os tubos de respiração e escoamento devem escoar através de saídas existentes. Deve ser mantido o sistema de respiração original, não sendo permitida a emissão direta para a atmosfera.

36. TELEMETRIA / EQUIPAMENTOS SUPLEMENTARES

36.1. Deve obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto outros aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

36.1.1. Especificamente para as Honda NSF250R

36.1.1.1. **Equipamentos suplementares**

É permitida a instalação de um **sistema de transmissão de sinal entre o piloto e a sua equipa por infravermelhos (IR)**, exclusivamente para efeitos de cronometragem.

É permitida a instalação de um **sistema GPS** para cálculo de tempos e voltas.

O sistema de **aquisição de dados (data logger)** é livre, desde que:

- Não interfira no controlo de qualquer estratégia ou ajuste da ECU

Os **sensores permitidos** no data logger são:

- Rotações do motor (RPM – sinal via instalação GET)
- Posição do acelerador (TPS – sinal via instalação GET)
- Temperatura do ar
- Pressão barométrica
- Temperatura da água do motor
- Sonda lambda
- Sensor de suspensão
- Sensor de pressão dos travões
- Velocidade da roda traseira
- Velocidade da roda dianteira
- Sinal infravermelho de cronometragem
- Posição, cronometragem, voltas e velocidade via GPS

Os instrumentos e indicadores originais do painel podem ser **modificados, substituídos ou removidos**.

Apenas podem ser instalados **dashboards autorizados**. Consultar o documento **MotosPeças Autorizadas MOTO4**

REGULAMENTO DO CAMPEONATO NACIONAL DE VELOCIDADE
ANEXO G – REGULAMENTO TÉCNICO – CNV Jr
ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS GERAIS DAS MOTOS DA CLASSE CNV Jr

- 1.1. As motos admitidas na classe CNV Jr são motos de competição, concebidas especificamente para a Velocidade, equipadas com carenagens completas, com guiadores do tipo avanços, com motor monocilíndrico a 4 tempos com cilindrada máxima de 250 cm³, não artesanais, disponíveis para venda ao público através da rede de distribuição do fabricante e aceites neste Regulamento.
- 1.2. As modificações aos regulamentos técnicos podem fazer-se a qualquer momento e serão divulgadas sob a forma de aditamentos a este Regulamento.
- 1.3. Todas as motos devem cumprir com os artigos deste Regulamento Técnico conforme especificado nestes artigos, exceto se estiverem originalmente equipadas como na moto do modelo homologado ou constarem do catálogo publicado da marca para essa moto.
- 1.4. A aparência das motos, conforme são vistas de frente, de trás e de perfil deve respeitar a forma original da moto do modelo homologado.
- 1.5. Todos os elementos/peças não mencionados nos artigos que se seguem, devem permanecer tal como produzidos pelo fabricante para a moto do modelo homologado. Se a alteração de uma peça ou sistema não estiver mencionada nos artigos que se seguem então é proibida.
- 1.6. Podem ser utilizadas peças de diferentes modelos de motos desde que sejam idênticas e que não requeiram uma modificação estrutural da moto e / ou da peça.
- 1.7. Um piloto apenas pode verificar uma moto.

TUDO O QUE NÃO ESTIVER AUTORIZADO E ESPECIFICADO NESTE REGULAMENTO É PROIBIDO.

2. ESPECIFICAÇÕES GERAIS DO MOTOR

- 2.1. Motos equipadas com motor de fabricação chinesa do tipo Zongshen, monocilíndrico a 4 Tempos com a cilindrada máxima de 250 cc.
- 2.2. Os motores deverão manter as especificações do fabricante da moto.
- 2.3. Não há tolerância na cilindrada. A cilindrada deverá ser medida à temperatura ambiente.

3. MOTOS ELEGÍVEIS

- 3.1. MIR Moto 5.
- 3.2. Ohvale GP7 (versão Standard ou Race com motor RR).

Todos os acessórios e equipamento montado originalmente na moto do modelo homologado, bem como todos os acessórios competição existentes nos catálogos das marcas, são aceites sem modificações e podem constituir exceções aos pontos seguintes do Regulamento.

4. PESO MÍNIMO


- 4.1. O peso mínimo da moto é de 93 kg.
- 4.2. O peso mínimo é o peso da moto em condição de corrida, com o depósito de combustível vazio e com óleo do motor e outros líquidos nas quantidades recomendadas. O resultado é arredondado para o número inteiro mais próximo.

- 4.3.** É permitido o uso de lastro para atingir o peso mínimo. A sua utilização deve ser declarada nas verificações técnicas iniciais.
- 4.4.** O lastro deve ser feito de peças metálicas ligadas de forma firme e segura através de um adaptador ou diretamente no quadro, com no mínimo 2 parafusos de aço (min. 8 mm de diâmetro, 8,8 graus ou mais).
- 4.5.** O combustível pode ser usado como lastro, sem embargo de o peso nunca ser inferior ao peso mínimo permitido.
- 4.6.** O peso mínimo do conjunto moto+piloto é de 136 kg.
- 4.7.** No caso de não ser atingido o peso mínimo do conjunto moto+piloto, estão dentro do regulamento as motos que pesem 99 Kg ou mais. Com isto pretende-se reduzir o número de Kilos de lastro que poderia atingir valores que pudessem colocar em causa a segurança.
- 4.8.** A qualquer momento durante o evento, o peso da moto pode ser verificado, não podendo ser inferior ao peso mínimo com uma tolerância de 1 Kg . As motos controladas são pesadas nas condições em que se encontrarem. Nada pode ser adicionado à moto, incluindo água, óleo e combustível, exceto água ao piloto.
- 4.9.** Na verificação técnica final as motos serão pesadas nas condições em que se encontrarem no final da corrida. Nada pode ser adicionado ou retirado à moto, incluindo água, óleo, gasolina ou qualquer outro fluído.
- 4.10.** Todos os pilotos elegíveis para a pesagem devem se dirigir para o Parque Fechado para a pesagem, conforme indicado pelos Comissários Técnicos. Uma vez pesado o piloto está livre, do controlo dos Comissários Técnicos e não pode ser efetuada nova pesagem do mesmo. O peso registado não pode ser protestado e será considerado como final.
- 4.11.** O incumprimento das regras acima mencionadas resulta na aplicação das seguintes penalizações:
- Nos treinos cronometrados - anulação da totalidade dos tempos registados na sessão de treinos cronometrados em que se verificou o incumprimento;
 - Na corrida – desclassificação;
 - Adicionalmente, em qualquer dos casos, o Júri da Prova poderá ainda aplicar outras penalizações.

5. MATERIAIS

O uso de titânio no motor (se não estiver no motor do modelo original) é proibido. O seu uso no quadro é livre.

6. NÚMEROS DE COMPETIÇÃO

- 6.1.** Os números de competição da moto devem ser expostos de forma clara e visível e cumprir com o Anexo A – Especificações Técnicas Gerais e Comuns a Todas as Motos (ETGCM).
- 6.2.** Os números terão de ser de cor  sobre fundo **LARANJA**.
- 6.3.** Não é permitido o uso de 3 ou mais dígitos.
- 6.4.** Em caso de disputa sobre a legibilidade dos números a decisão do Delegado Técnico da FMP será definitiva.

7. COMBUSTÍVEL

As motos têm de utilizar combustível de acordo com o estabelecido no Anexo A – Especificações Técnicas Gerais e Comuns a Todas as Motos (ETGCM).

8. PNEUS

As motos têm de utilizar os pneus estabelecidos no ponto PNEUS do Anexo A – Especificações Técnicas Gerais e Comuns a Todas as Motos (ETGCM).

9. MOTOR

9.1. Cilindrada

1 cilindro até 250 cm³ a 4 tempos

9.2. Cabeça do cilindro

- a. Deve permanecer como produzida pelo fabricante para o modelo homologado, não sendo permitida nenhuma modificação.
- b. As condutas de admissão e de escape da cabeça do cilindro não podem ser alteradas. Não é autorizado nenhum tipo de polimento das condutas.
- c. As válvulas, sedes de válvula, guias de válvula, molas de válvula devem ser as produzidas pelo fabricante para a moto do modelo homologado.
- d. A junta da cabeça do motor deve ser a da moto do modelo homologado.

9.3. Árvore de cames

- a. Deve ser a peça produzida pelo fabricante para a moto do modelo homologado, não sendo permitida nenhuma modificação.
- b. Carretos das árvores de cames: devem ser as peças produzidas pelo fabricante para a moto do modelo homologado, não sendo permitida nenhuma modificação.

9.4. Cilindro

- a. Deve ser a peça produzida pelo fabricante para a moto do modelo homologado, não sendo permitida nenhuma modificação.
- b. A junta do cilindro deve ser a produzida pelo fabricante para a moto do modelo homologado.

9.5. Pistão, Segmentos, cavilhas do pistão e freios

Devem ser as peças produzidas pelo fabricante para a moto do modelo homologado.

9.6. Cambota

Deve permanecer como produzida pelo fabricante para a moto do modelo homologado, não sendo permitida nenhuma modificação.

9.7. Biela

Deve permanecer como produzida pelo fabricante para o modelo homologado, não sendo permitida nenhuma modificação.

9.8. Carter do motor e carters anexos (embraiagem, ignição/alternador)

Devem permanecer como produzidos pelo fabricante para o modelo homologado, não sendo permitida nenhuma modificação.

9.9. Bomba de óleo e tubos e óleo

Devem permanecer como produzidas pelo fabricante para a moto do modelo homologado, não sendo permitida nenhuma modificação.

10. CAIXA DE VELOCIDADES

10.1. A caixa de velocidades deve permanecer como produzida pelo fabricante para a moto do modelo homologado.

10.2. É permitida a alteração das dimensões da cremalheira, pinhão de ataque e corrente.

10.3. A cobertura do pinhão pode ser eliminada desde que este continue coberto pela carenagem. O objetivo é impedir que o piloto entre em contacto, mesmo que acidentalmente, com a corrente ou o pinhão.

11. EMBRAIAGEM

O mecanismo da embraiagem assim como o modo de acionamento devem permanecer como produzidos pelo fabricante para o modelo homologado, não sendo permitida nenhuma modificação.

12. CAIXA DE AR/ CONDUTAS DE ADMISSÃO

12.1. A caixa-de-ar deve ser a produzida pelo fabricante para o modelo homologado, não sendo permitida nenhuma modificação.

12.2. O filtro de ar e o cone de admissão devem permanecer produzidos pelo fabricante para a moto do modelo homologado.

12.3. As motos devem ter um sistema de retenção dos vapores de óleo. Todos os tubos de óleo devem estar ligados a um depósito de retenção com capacidade mínima de 250 cm³ ou descarregar para a caixa-de-ar. Não é permitida a emissão direta para a atmosfera.

13. SISTEMA DE ALIMENTAÇÃO DE COMBUSTÍVEL

Os pontos seguintes referem-se às motos MIR Moto5

13.1. SISTEMA DE COMBUSTÍVEL

- a. O sistema de combustível é por carburador e o seu diâmetro não pode ser superior a 28 mm.
- b. O carburador deve ser o produzido pelo fabricante para o modelo homologado, não sendo permitida nenhuma modificação com exceção da mencionada em d.
- c. A trombeta de admissão (cone de admissão) deve ser a produzida pelo fabricante para o modelo homologado, não sendo permitida nenhuma modificação.
- d. Apenas é permitida a modificação dos *gigleures* e das agulhas, que é livre.
- e. A conduta de admissão da mistura de ar//combustível deve permanecer como produzida pelo fabricante para o modelo homologado, não sendo permitida nenhuma modificação.

Opção A

Opção B

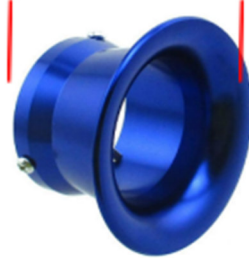


f. Só são permitidas as trompetas originais nas cores azul, vermelho e alumínio.

Diâmetro interior 45,75mm



Longitud 45,25mm



Diâmetro exterior 55,5mm



13.2. Alimentação de Combustível

- Os tubos de combustível podem ser substituídos.
- Podem ser utilizadas ligações com encaixe rápido (*quick connectors*).
- Podem ser adicionados filtros de combustível.

14. SISTEMA DE ARRANQUE

É obrigatório manter instalado o sistema elétrico de arranque do motor.

15. SISTEMA DE ESCAPE

15.1. O escape e o silencioso pode ser o utilizado pelo fabricante para as MIR Moto5 nos modelos de 2019, 2020, 2021, 2022 e 2023.

15.2. Por razões de segurança, as arestas expostas do tubo de escape devem ser arredondadas.

15.3. Nível máximo e medição do ruído

- O limite de ruído é de 105 dB/A, com a tolerância de + 3 dB/A nas verificações técnicas finais.
- A sua medição será feita às 5.000 RPM.

16. INSTALAÇÃO ELÉTRICA

16.1. A instalação elétrica assim como as cablagens devem ser as homologadas pelo construtor. Não são permitidas alterações.

16.2. Os cabos devem ser contínuos em toda a sua extensão.

16.3. Não é permitida nenhuma ligação ou instalação que retire corrente de nenhum dos cabos elétricos.

16.4. A vela é livre.

17. CDI

O CDI a ser utilizado nas MIR Moto5 é o fornecido pela FMP, deslimitado e sorteado antes dos treinos livres.

18. QUADRO**18.1. Quadro e sub-quadro**

- a. Deve obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto outros aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.
- b. A distância entre eixos deverá estar entre 1230 mm e 1270 mm.

18.2. Garfo

- a. Deve obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto os aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.
- b. O eixo da direção deve permanecer na posição original (tal como está na moto produzida pelo fabricante para o modelo homologado). Não podem ser utilizados casquilhos para regular/ajustar a orientação da direção.
- c. Apenas são permitidas as seguintes modificações para as MIR Moto5:
 - i. As partes internas originais dos garfos podem ser modificadas. Podem ser instalados kits de suspensão do serviço pós-venda.
 - ii. Os guarda-pó podem ser modificados ou retirados se os garfos permanecerem totalmente selado de óleo.

19. BRAÇO OSCILANTE

Deve obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto os aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

20. AMORTECEDOR TRASEIRO

20.1. Deve obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto os aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

20.2. Não são permitidas as suspensões controladas eletronicamente

21. JANTES

21.1. Devem obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto os aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

21.2. Só são autorizadas as seguintes medidas:

Frente: 2.50" – 17"

Trás: 3.50" – 17"

21.3. Apenas estão autorizadas jantes em alumínio.

21.4. A alteração das jantes do modelo homologado produzido pelo construtor não é autorizada. Apenas é permitido pintar e adicionar pesos de calibragem.

22. TRAVÕES

22.1. Deve obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto os aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

22.2. São proibidas bombas radiais se estas não estiverem originalmente montadas na moto do modelo homologado.

22.3. As pinças de travão, tanto da frente como traseiro, devem ser as da moto do modelo homologado ou ter no máximo 4 pistões.

23. GUIADOR E COMANDOS MANUAIS

23.1. Deve obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto os aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

24. POUSA-PÉS E PEDAIS DE CONTROLO

24.1. Deve obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto os aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

25. DEPÓSITO DE COMBUSTÍVEL

25.1. Deve obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto os aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

25.2. O depósito de combustível deve ser o original homologado pelo fabricante e não ter uma capacidade superior a 7 litros.

26. CARENAGEM E GUARDA-LAMAS

Deve obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto os aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

27. BANCO

Deve obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto os aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

28. LUZ DE SEGURANÇA TRASEIRA

Deve obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto os aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

29. OS ELEMENTOS A SEGUIR INDICADOS PODEM SER ALTERADOS OU SUBSTITUÍDOS

29.1. Pode ser utilizado qualquer tipo de lubrificante, líquido dos travões e suspensão.

29.2. Juntas e materiais das juntas, com exceção das especificados nos artigos supra.

29.3. Parafusos de alumínio só podem ser utilizados em zonas estruturais.

29.4. Pintura e autocolantes das superfícies pintadas.

30. ELEMENTOS DE FIXAÇÃO

Devem obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto os aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

31. INSTRUÇÕES GERAIS DE SEGURANÇA

31.1. As motos devem estar equipadas com um interruptor de corte do circuito da ignição capaz de parar o motor, o qual deverá ser instalado em qualquer um dos lados do guiador mas ao alcance da mão, quando em posição de condução.

31.2. Todos os tampões e bujões de enchimento ou purga, filtros de óleo exteriores bem como todos os parafusos de fixação dos circuitos de lubrificação, arrefecimento e assistência hidráulica, tampas de motor, tampas do braço oscilante têm de estar freados.

31.3. Todas as motos com motores a 4 Tempos devem ter um sistema de respiração de óleo fechado. O tubo do respirador do óleo do motor deve estar ligado à caixa-de-ar, para onde deve ser feito o escoamento.

31.4. Os tubos de respiração e escoamento devem escoar através de saídas existentes. Deve ser mantido o sistema de respiração original, não sendo permitida a emissão direta para a atmosfera.

32. TELEMETRIA / EQUIPAMENTOS SUPLEMENTARES

32.1. Deve obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto os aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

32.2. A telemetria é permitida.

32.3. É autorizado a montagem de um conta rotações rpm, eletrónico ou analógico.

32.4. O sistema de aquisição de dados é permitido

33. CASOS OMISSOS

Todos os casos omissos neste regulamento, apelos ou dúvidas na sua interpretação serão julgados e resolvidos pela Comissão Técnica, em conformidade com a Regulamentação de Velocidade.

ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS GERAIS DAS MOTOS DA CLASSE NAKED BIKES

- 1.1.** O campeonato disputa-se com motos movidas por motores térmicos do tipo *naked-bike/roadster/hooligan*, tal como são reconhecidas pelo mercado e fabricantes para os seus modelos comercializados onde, alguns, acrescentam designações como “*power*” ou “*hyper*” a este tipo de motos que partilham as seguintes características chave:
- a. guiador (completo ou não) com os punhos e fixação acima do horizonte definido pelo “T” superior da forquilha/ suspensão dianteira.
 - b. sem carenagens completas, com um frontal reduzido, onde as laterais, se existirem, podem estar ligadas ao frontal mas não conectam com a quilha nem cobrem a totalidade do motor, ie, existe uma separação notória e evidente entre as laterais e a quilha, sendo os pontos de ancoragem (das laterais e da quilha), distintos e notoriamente afastados (igual ou superior a 50mm).
- 1.2.** As modificações aos regulamentos técnicos podem fazer-se a qualquer momento e serão divulgadas sob a forma de aditamentos a este Regulamento.
- 1.3.** Todas as motos devem cumprir com os artigos deste Regulamento Técnico conforme especificado nestes artigos, exceto se estiverem originalmente equipadas como na moto do modelo homologado ou constarem do catálogo publicado da marca para essa moto.
- 1.4.** A aparência das motos, conforme são vistas de frente, de trás e de perfil deve respeitar a forma original da moto do modelo homologado.
- 1.5.** Todos os elementos/peças não mencionados nos artigos que se seguem, devem permanecer tal como produzidos pelo fabricante para a moto do modelo homologado. Se a alteração de uma peça ou sistema não estiver mencionada nos artigos que se seguem então é proibida.

TUDO O QUE NÃO ESTIVER AUTORIZADO E ESPECIFICADO NESTE REGULAMENTO É PROIBIDO.

2. MOTOS ELEGÍVEIS

- 2.1.** As motos deverão ser recentes, ie, a versão do modelo deverá ter sido lançada no mercado a partir de Janeiro de 2016, como por exemplo:

Aprilia Tuono V4/ Tuono 660
BMW R 1250 R/ S 1000 R/ M 1000 R/ F 900 R
Ducati Monster/ Streetfighter V4/SP2/ V2
Honda CB1000 Hornet/ CB1000R/ CB750 Hornet
Kawasaki ZH2/SE/ Z900/SE/ Z650
Krämer GP2-890 XX
KTM 1290/ 1390 Super Duke R/ R EVO/ 990 Duke /R/ 890 Duke R/GP/ 790 Duke
MV Augusta Rush/ Brutale R/ Brutale RR
Suzuki GSX-S1000/ GSX-8S
Triumph Speed Triple 1200 RS/ Street Triple 765 R/ RS
Yamaha MT-10/SP/ MT-09/SP/ MT-07

Todos os acessórios e equipamento montado originalmente na moto do modelo homologado, bem como todos os acessórios competição existentes nos catálogos das marcas, são aceites sem modificações e podem constituir exceções aos pontos seguintes do Regulamento.

3. CATEGORIAS

3.1. São instituídas três categorias por forma a reconhecer três grupos de capacidades distintas, categorias estas, que enquadram eventuais troféus monomarca que venham a ser promovidos:

- a. NB 1 – para motos cuja ficha técnica, tal como publicada pelo fabricante para o seu modelo vendido, indicar uma potência superior a 140 hp / 104.4 kW.
- b. NB 2 – para as motos cuja ficha técnica, tal como publicada pelo fabricante para o seu modelo vendido, indicar uma potência igual ou inferior a 140 hp / 104,4 kW e superior a 105 hp/ 77,0 kW
- c. NB 3 – para as motos cuja ficha técnica, tal como publicada pelo fabricante para o seu modelo vendido, indicar uma potência igual ou inferior a 105 hp / 77,0 kW

3.2. As Categorias, para efeitos de pódios e pontuações, só serão consideradas quando houver um mínimo de 4 participantes em cada Categoria. Na ausência desta quantidade mínima de participantes, os participantes presentes concorrem na categoria adjacente para efeito dos pódios e atribuição de pontuações.

Exemplo: se não houver o mínimo de participantes para constituir a categoria NB 3, os participantes presentes são enquadrados na NB 2 e se o mesmo acontecer para a NB 2, estes são enquadrados na NB 1.

Exemplos de motos aceites em cada categoria:

NB 1	NB 2	NB 3
<ul style="list-style-type: none"> • Aprilia Tuono V4 • BMW R1250R/ S1000R/ M1000R • Ducati Streetfighter V4/SP2/ V2 • Honda CB1000 Hornet/ CB1000R • Kawasaki ZH2/SE • KTM 1290/ 1390 Super Duke R/ R EVO • MV Augusta Rush/ Brutale 1000 RS/ RR • Suzuki GSX-S1000 • Triumph Speed Triple 1200 RS • Yamaha MT-10/SP 	<ul style="list-style-type: none"> • Ducati Monster • Kawasaki Z900/SE • Krämer GP2-890 XX • KTM 990 Duke /R/ 890 Duke R/ GP • MV Augusta Brutale R/ Brutale RR • Triumph Street Triple 765 R/ RS • Yamaha MT-09/SP 	<ul style="list-style-type: none"> • Aprilia Tuono 660 • BMW F900R • CFMoto 675NK • Honda CB750 Hornet • Kawasaki Z650 • KTM 790 Duke • Suzuki GSX-8S • Yamaha MT-07

4. PRÉMIOS E PONTUAÇÕES

4.1. No final da época é atribuída a TAÇA ROOKIE para os inscritos Epc estreantes na categoria NB1, NB 2 ou NB3, que mais pontos somarem até ao final da época.

4.2. Se houver uma participação alargada de pilotos com as seguintes características, mínimo de 3, serão criadas as seguintes taças a atribuir no final da época:

- a. TAÇA VENCEDOR ABSOLUTO NAKED-BIKES – que dá o direito de optar por utilizar o número/ dorsal “1” na época seguinte e a que concorrem todos os participantes independentemente da sua categoria, apurado pelo somatório das pontuações obtidas ao longo da época, sem distinção de categoria e de entre todas as motos participantes, ie, serão as pontuações obtidas “à geral” de entre todas as *naked-bikes* que tenham classificado em cada corrida, ajustadas da seguinte forma.
- b. TAÇA SENHORAS – pilotos do sexo feminino sujeitas à idade mínima.
- c. TAÇA SUPER-VETERANOS - pilotos com idade igual ou superior a 55 anos.

4.3. Pontuações

REGULAMENTO DO CAMPEONATO NACIONAL DE VELOCIDADE

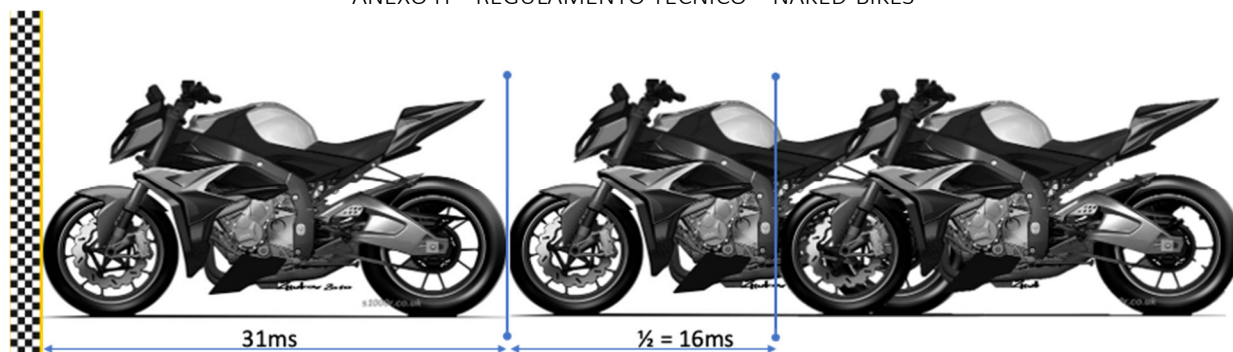
ANEXO H – REGULAMENTO TÉCNICO – NAKED-BIKES

- a. As têm de cumprir com o ponto 29 do RNV exceto os aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.
- b. Com o objetivo de reconhecer o feito de estar presente, qualificar e terminar cada corrida, as pontuações serão variáveis em função da quantidade de pilotos participantes, adicionando-se uma constante à tabela de pontuações oficial, que será a diferença, positiva ou negativa, para 15.
- c. Pressupondo a pontuação do RNV, que atribui pontos até ao 15º classificado, no pressuposto de se terem qualificado 17 pilotos, serão adicionados 2 pontos à pontuação oficial ($17-15=2$), atribuindo 27 pontos ao primeiro ($25+2=27$) e assim sucessivamente até ao 17º piloto que receberá 1 ponto. Se se qualificarem 13 pilotos, a constante a adicionar será -2 ($13-15=-2$), atribuindo 23 pontos ao primeiro ($25-2=23$) e assim sucessivamente até ao 13º piloto que receberá 1 ponto.

17 pilotos qualificados		13 pilotos qualificados	
1º	$25+2=27$	1º	$25-2=23$
2º	$20+2=22$	2º	$20-2=20$
3º	$16+2=18$	3º	$16-2=14$
4º	$13+2=15$	4º	$13-2=11$
5º	$11+2=13$	5º	$11-2=9$
6º	$10+2=12$	6º	$10-2=8$
7º	$9+2=11$	7º	$9-2=7$
...
15º	$1+2=3$	11º	$5-2=3$
16º	2	12º	$4-2=2$
17º	1	13º	$3-2=1$

4.4. Photo-Finish

- a. No sentido de valorizar e criar um incentivo adicional ao esforço final na obtenção da melhor classificação possível até à bandeira de xadrez, as diferenças pontuais entre os 5 primeiros lugares, que variam, “normalmente”, de 5 pontos, entre o 1º e o 2º, de 4 pontos, entre o 2º e o 3º, de 3 pontos, entre o 3º e o 4º e de 2 pontos, entre o 4º e o 5º, verão os seus valores revistos em função da “quantidade de moto” que separará os participantes no final de cada corrida, para estas principais posições, da seguinte forma:



- b. Entre o 1º e o 2º, o máximo de pontos (base de 25pt) serão atribuídos ao 1º mas a diferença de 5 pontos para o 2º, só será mantida se o 2º cortar a linha de meta atrás, de facto, do 1º ou seja com uma diferença, igual ou superior, a 31ms ($\geq 31ms$), mas será reduzida a 4 pontos se essa diferença for de $4/5$ da moto do 1º ($\geq 25 < 31ms$), ou reduzida a 3 pontos se essa diferença for de $3/5$ ($\geq 19 < 25ms$), ou reduzida a 2 pontos se essa diferença for de $2/5$ ($\geq 12 < 19ms$), ou reduzida a 1 ponto se essa diferença for inferior a $2/5$ ($< 12ms$).
- c. Entre o 2º e o 3º, a segunda pontuação máxima (base de 20pt) será atribuída ao 2º mas a diferença de 4 pontos só será mantida somente se o 3º cortar a linha de meta atrás, de facto, do 2º ou seja com uma diferença, igual ou superior, a 31ms ($\geq 31ms$), mas reduzida a 3 pontos se essa diferença for de $3/4$ ($\geq 23 < 31ms$), ou reduzida a 2 pontos se essa diferença for de $2/4$ ($\geq 16 < 23ms$), ou reduzida a 1 ponto se essa diferença for inferior a $2/4$ ($< 16ms$).
- d. Entre o 3º e o 4º, a terceira pontuação máxima (base de 16pt) será atribuída ao 3º mas a diferença de 3 pontos será mantida somente se o 4º cortar a linha de meta atrás, de facto, do 3º, ou seja com uma diferença, igual ou superior, a 31ms ($\geq 31ms$), ou reduzida a 2 pontos se essa diferença for de $2/3$ ($\geq 21 < 31ms$), ou reduzida a 1 ponto se essa diferença for inferior a $2/3$ ($< 21ms$).
- e. Entre o 4º e o 5º, a quarta pontuação máxima (base de 13pt) será atribuída ao 4º mas a diferença de 2 pontos será mantida somente se o 5º cortar a linha de meta atrás, de facto, do 4º, ou seja com uma diferença, igual ou superior, a 31ms ($\geq 31ms$), ou reduzida a 1 ponto se essa diferença for inferior a $1/2$ ($< 16ms$).
- f. Para efeitos da determinação das distâncias/ diferenças acima referidas, assumiu-se o cálculo assente na velocidade de 250 kmh e um comprimento total da moto de 2.152mm. A informação publicada no final de cada corrida pela Direção de Corrida, será a utilizada na eventual aplicação e cálculo destas diferenças.

5. OUTRAS OBRIGAÇÕES/ LIMITAÇÕES À PARTICIPAÇÃO

5.1. Para poderem participar é obrigatório cumprir com os seguintes pontos:

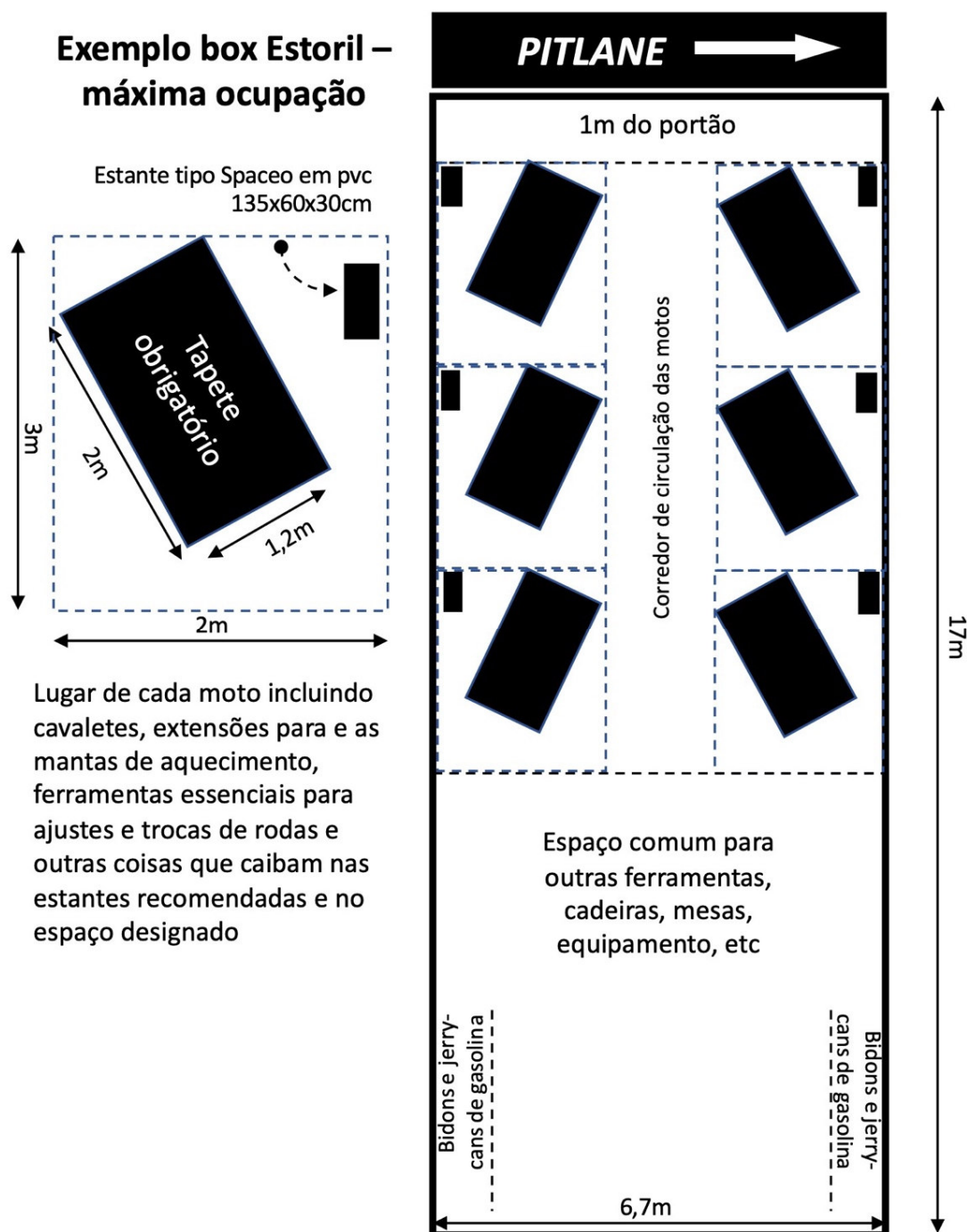
- a. O tapete para pousar a moto e marcar o lugar na box, é obrigatório
- b. O tapete deverá ser do tipo Náutico/ Têxtil, medindo 120cm por 200cm, e ser colocado na box designada de acordo com o esquema adiante apresentado.
- c. Cabe ao(s) promotor(es) do(s) Troféu(s) de Naked-Bikes que estiverem activos, assegurarem a entrega deste tipo de tapetes aos participantes inscritos nos troféus que promovem.

5.2. Patrocinadores pessoais

É permitindo aos pilotos expor, no local que lhe está destinado nas boxes, um roll-up de até 100cmx200cm com os seus sponsors individuais, desde que estes não colidam com ou ocupem o espaço reservado aos Parceiros do CNV ou da Classe.

5.3. Disposição da Moto na Box Partilhada

Dispor a sua moto na box partilhada obedecendo ao esquema adiante apresentado, em zig-zag, pela ordem das modalidades de inscrição (inscritos à “Época” mais próximos do pitlane) e da classificação no campeonato, da esquerda para a direita (olhando para o pitlane) e do *pitlane* para o *padlock*, excepto no primeiro evento, que deverá seguir a ordem do dorsal atribuído. As motos da NB 1 terão precedência nesta organização às da NB2 e estas às da NB 3, ie, as NB1 começarão a estacionar na box mais próxima do início do pitlane, preenchendo os espaços até à última moto inscrita, seguindo-se as NB 2 e depois as NB 3. Rearranjos acordados entre os participantes, serão aceites desde que o esquema de estacionamento das motos não se altere (prioridades e sequência).



6. PESO MÍNIMO

- 6.1. As motos da categoria NB1 estão limitadas ao peso mínimo da classe SBK, as da categoria NB2, ao peso mínimo da classe SSP e as da categoria NB3, ao peso mínimo da classe SPB.
- 6.2. Não há tolerância no peso mínimo da moto.
- 6.3. O uso de lastro para que a moto cumpra o peso mínimo é autorizado. O uso de lastro deve ser declarado nas verificações técnicas iniciais.
- 6.4. Em qualquer momento do evento desportivo, incluindo na verificação técnica no final da corrida as motos podem ser pesadas nas condições em que se encontrarem. Nada pode ser adicionado ou retirado à moto, incluindo água, óleo e gasolina, não podendo ser inferior ao peso mínimo.

7. NÚMEROS DE COMPETIÇÃO

- 7.1. Os números de competição da moto devem ser expostos de forma clara e visível e cumprir com o Anexo A – Especificações Técnicas Gerais e Comuns a Todas as Motos (ETGCM).
- 7.2. Os números terão de ser de cor contrastante com o fundo que deverá ser de uma única cor, preferencialmente números pretos sobre fundo branco para toda as categorias.
- 7.3. A numeração é de 1 a 99 sem sobreposição de números entre categorias.
- 7.4. Os números são atribuídos por duas épocas consecutivas.
- 7.5. O número/ dorsal 01 (ou “1”) é reservado para o vencedor da taça Vencedor Absoluto *Naked-Bikes*.
- 7.6. Em caso de disputa sobre a legibilidade dos números a decisão do Delegado Técnico da FMP será definitiva.

8. COMBUSTÍVEL

As motos têm de utilizar combustível de acordo com o estabelecido no ponto COMBUSTÍVEIS do Anexo A – Especificações Técnicas Gerais e Comuns a Todas as Motos (ETGCM).

9. PNEUS

- 9.1. As motos têm de utilizar os pneus estabelecidos no ponto PNEUS do Anexo A – Especificações Técnicas Gerais e Comuns a Todas as Motos (ETGCM) exceto os aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.
- 9.2. Para a(s) ronda(s) realizadas em Espanha, o serviço de pneus (troca, fornecimento e aconselhamento), será feito por outro distribuidor Dunlop. Para esta(s) ronda(s), os pneus do tipo KR estarão disponíveis nas mesmas condições estabelecidas para o CNV, mas outros pneus os GP RACER SLICK D212 e os DUNLOP SPORTSMART TT terão de ser comprados, o mais tardar, até ao meio-dia da sexta-feira que antecede a semana do evento onde irão ser utilizados e levados pelos pilotos para o evento.
- 9.3. A quantidade de pneus a utilizar por prova, é livre.
- 9.4. Exclusivamente para os GP RACER SLICK D212, o 7º pneu será grátis, ie, depois de adquiridos 3 jogos de pneus (3 dianteiros e 3 traseiros) o pneu seguinte, o 7º, será grátis e assim sucessivamente, alternando estes, os gratuitos, entre dianteiro e traseiro.

As peças e acessórios de competição oferecidos pelas marcas nos seus catálogos para as motos dos modelos homologados, são aceites sem modificação. Os pontos seguintes referem-se aos componentes originais montados nas motos de venda ao público.

10. MOTOR

10.1. Sistema de injeção de combustível

O sistema de injeção de combustível refere-se ao acelerador, injetor(es) de combustível, dispositivos de admissão variável, bomba de combustível e regulador de pressão de combustível.

- a. O sistema de injeção de combustível da moto do modelo homologado pode ser modificado ou substituído por outro equivalente.

10.2. Cabeça do Motor

A cabeça do motor pode ser modificada ou substituída por outra equivalente.

10.3. Árvore de Cames

As árvores de cames podem ser modificadas ou substituídas por outras equivalentes.

10.4. Carretos e engrenagens da árvore de cames

Os carretos e engrenagens das árvores de cames podem ser modificados ou substituídos por outros equivalentes.

10.5. Cilindros

Os cilindros podem ser modificados ou substituídos por outros equivalentes.

10.6. Pistões

Os pistões podem ser modificados ou substituídos por outros equivalentes.

10.7. Segmentos

Os segmentos do pistão podem ser modificados ou substituídos por outros equivalentes.

10.8. Pinos e cliques de pistão

Os pinos e cliques do pistão podem ser modificados ou substituídos por outros equivalentes.

10.9. Bielas

As bielas podem ser modificadas ou substituídas por outras equivalentes.

10.10. Cambota

A cambota pode ser modificada ou substituída por outra equivalente.

10.11. Carters de motor e carters anexos

- a. Os carters de motor e carters anexos podem ser modificados ou substituídos por outros equivalentes.
- b. Coberturas laterais de proteção
 - i. As tampas laterais podem ser alteradas, modificadas ou substituídas. Se alterada, modificada ou substituída, a tampa deve ter pelo menos a mesma resistência ao impacto que a original.
 - ii. Todas as tampas laterais/caixas do motor que contenham óleo e que possam estar em contacto com o solo durante uma colisão devem ser protegidas por uma segunda tampa.
 - iii. Estas tampas devem pelo menos cobrir o mínimo de 1/3 (um terço) da original e não devem ter arestas afiadas que possam danificar a superfície da pista.
 - iv. Estas coberturas devem estar fixas correta e firmemente com parafusos.
 - v. Todas estas tampas devem ser concebidas para serem resistentes a choques súbitos, abrasões e danos por choque.
 - vi. As tampas aprovadas pela FIM são permitidas.
 - vii. O Comissário Técnico tem o direito de recusar qualquer cobertura que não satisfaça os requisitos de segurança.

11. TRANSMISSÃO/ CAIXA DE VELOCIDADES

- 11.1. A caixa de velocidades pode ser modificada ou substituída por outra equivalente.
- 11.2. É autorizada a instalação de um *quick-shift system* parcial ou completo.
- 11.3. O pinhão de ataque, a cremalheira, o passo da corrente e as suas dimensões podem ser alteradas.
- 11.4. A tampa do pinhão de ataque pode ser modificada desde que continue a cobrir o pinhão.
- 11.5. O protetor da corrente, desde que não esteja incorporado no guarda-lamas traseiro, pode ser removido ou modificado.

12. EMBRAIAGEM

- 12.1. O sistema de embraiagem pode ser modificado ou substituído por outro equivalente.
- 12.2. O método de operação da embraiagem (por cabo ou hidráulico) pode ser modificado ou substituído.
- 12.3. Os discos de atrito e de acionamento podem ser alterados.
- 12.4. As molas da embraiagem podem ser trocadas.
- 12.5. A tampa exterior da embraiagem deve ser protegida por uma segunda tampa. Esta tampa deve pelo menos cobrir o mínimo de 1/3 (um terço) da original e não devem ter arestas afiadas que possam danificar a superfície da pista.
- 12.6. A parte interna da embraiagem original pode ser modificada ou substituída, podendo ser adicionadas capacidades de limitação de binário traseiro (embraiagem do tipo deslizante – *slipper clutch*).

13. BOMBAS DE ÓLEO E LINHAS DE ÓLEO

- 13.1. As bombas de óleo e os tubos de óleo podem ser modificados ou substituídos por outros equivalentes.

14. RADIADOR DE ÁGUA E DE ÓLEO

- 14.1. O radiador de água e de óleo podem ser modificados ou substituídos por outros equivalentes.
- 14.2. O único líquido de refrigeração do motor permitido é a água.
- 14.3. Malhas de proteção podem ser adicionadas à frente do(s) radiador(es) de óleo e/ou água.
- 14.4. Os tubos do radiador de e para o motor assim como os depósitos de captura podem ser modificados ou substituídos por outros equivalentes.
- 14.5. A ventoinha do radiador e a sua cablagem podem ser removidos. Os interruptores térmicos, o sensor de temperatura da água e o termóstato podem ser removidos do sistema de refrigeração.
- 14.6. Um radiador de água adicional pode ser montado, mas o aspeto da moto vista de frente, de trás e de perfil não deve ser alterado. Suportes de montagem extra para acomodar este radiador adicional são permitidos.

15. CAIXA-DE-AR

- 15.1. A caixa-de-ar pode ser modificada ou substituída por outra equivalente desde que não altere o aspecto geral da moto do modelo homologado.
- 15.2. O elemento do filtro de ar pode ser modificado ou substituído, mas não eliminado, e deve ser montado na posição original.
- 15.3. Os drenos da caixa de ar devem ser selados.

15.4. Todas as motos devem ter um sistema de retenção dos vapores de óleo. Todas os tubos de óleo devem estar ligados a um depósito de retenção que deve descarregar exclusivamente na caixa-de-ar.

16. ALIMENTAÇÃO DE COMBUSTÍVEL

16.1. A bomba de combustível e o regulador de pressão de combustível podem ser modificados ou substituídos por outros equivalentes.

16.2. As tubagens de combustível desde o depósito de combustível até ao conjunto de injeção, este excluído, podem ser substituídas, mas devem estar localizadas de forma que estejam protegidas contra danos por queda.

16.3. Podem ser utilizadas ligações com encaixe rápido (*quick connectors*).

16.4. As linhas de ventilação do combustível podem ser substituídas.

16.5. Filtros de combustível podem ser adicionados.

17. SISTEMA DE ESCAPE

17.1. Os tubos de escape e silenciadores podem ser modificados ou substituídos.

17.2. Os conversores catalíticos podem ser removidos.

17.3. O número de silenciadores devem permanecer como na moto do modelo homologado.

17.4. O(s) silenciador(es) deve(m) estar do mesmo lado da moto do modelo homologado.

17.5. Por razões de segurança, as arestas expostas da saída dos tubos de escape devem ser arredondadas para evitar áreas afiadas (cortantes).

17.6. A proteção do sistema de escape não é permitida, exceto na área junta ao pé do piloto ou em área de contato com a carenagem para proteção contra o calor.

17.7. Nível máximo de ruído

a. O limite de ruído é de 105 dB/A (com uma tolerância de 3 dB/A após as sessões de treinos e corrida).

b. As RPM de teste são as seguintes:

	2 Cilindros	3 Cilindros	4 Cilindros
Até 600 cm ³	5.500 RPM	6.500 RPM	7.000 RPM
Até 750 cm ³	5.500RPM	6.000 RPM	7.000 RM
Acima de 750 cm ³	5.000 RPM	5.000 RPM	5.500 RPM

A moto tem de ter um conta-rotações que indique as rotações do motor para o teste de ruído.

18. SISTEMAS ELÉTRICOS E ELETRÓNICOS

18.1. Sistema de controlo eletrónico

a. O sistema de controlo do motor (ECU) pode ser substituído por outro equivalente.

b. O ECU pode ser reposicionado.

c. Podem ser adicionadas resistências para substituir as partes elétricas que foram eliminadas (luzes e sensor lambda), para evitar erros na ECU.

d. Pode ser instalado um bypass ao ABS ou desmontar a unidade do ABS e deixar apenas o seu ECU.

ANEXO H – REGULAMENTO TÉCNICO – NAKED-BIKES

- e. O sistema de aquisição de dados é livre. O *logger* não pode aplicar nenhuma estratégia ou ajuste ao ECU, exceto replicar o sinal original do painel de instrumentos caso este tenha sido removido.
- f. A adição de um equipamento de transmissão por infravermelhos entre o piloto/moto e a sua equipa para uso exclusivo de transmissão de informação dos tempos por volta é autorizado.
- g. A adição de um equipamento GPS com a finalidade de informar o tempo por volta e/ou classificação é autorizado.
- h. Não são permitidas ligações remotas com ou sem fio à moto para qualquer troca dados ou de configuração com o motor em funcionamento ou com a moto em movimento.
- i. Os módulos externos não podem alterar o sinal de nenhum sensor relativo ao sistema “*ride by wire*”, nem controlar e/ou atuar sobre qualquer outra parte da moto, exceto nas bobines de ignição e os injetores de gasolina.
- j. Nenhum módulo externo pode adicionar a estratégia de controle de tração, salvo se existir na moto do modelo homologado
- k. A cablagem
 - i. Pode ser modificada, simplificada ou substituída por outra equivalente.
 - ii. Pode incorporar cablagem de aquisição de dados.
 - iii. O conjunto da chave de ignição (*key/ignition lock*) pode ser reposicionado, substituído ou removido e o(s) seu(s) suporte(s) retirado(s) ou suprimido(s).
- l. O painel de instrumentos é livre, no entanto deve manter a apresentação de um conta-rotações em funcionamento.
- m. É autorizada a utilização de qualquer tipo e marca de velas.
- n. A bateria é livre.

19. GERADOR, ALTERNADOR E MOTOR DE ARRANQUE

- 19.1. O gerador, o alternador e o arranque elétrico podem ser substituídos por outros equivalentes.
- 19.2. O arranque elétrico deve operar normalmente e ser capaz de iniciar o motor durante o evento.
- 19.3. Em parque fechado o motor de arranque tem de ser capaz de arrancar o motor.

20. QUADRO

20.1. Quadro e sub-quadro traseiro

Deve obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto os aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

20.2. Garfos

Devem obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto os aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

20.3. Braço oscilante

Deve obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto os aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

20.4. Amortecedor traseiro

Deve obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto os aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

21. JANTES

21.1. Devem obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto os aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

22. TRAVÕES

Devem obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto os aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

23. GUIADOR E COMANDOS MANUAIS

23.1. Devem obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto os aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

23.2. O guiador, seja este formado por uma única peça ou não, tem de ter a mediana dos punhos e ser fixado acima do horizonte definido pelo “T” superior da forquilha/ suspensão dianteira.

23.3. Os guiadores do tipo “avanços” montados na forquilha não são permitidos.

24. POUSA-PÉS E PEDAIS DE CONTROLO

Devem obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto os aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

25. DEPÓSITO DE COMBUSTÍVEL

Deve obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto os aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

26. CARENAGEM E GUARDA-LAMAS

26.1. Devem obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto os aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

26.2. As carenagens não podem ser completas, devem ter um frontal reduzido de preferência semelhante ao da moto do modelo homologado, onde as laterais, se existirem, podem estar ligadas ao frontal mas não podem conectar com a quilha nem cobrirem a totalidade do motor, deixando uma separação notória e evidente entre as laterais e a quilha, sendo os pontos de ancoragem (das laterais e da quilha), distintos e notoriamente afastados (com um afastamento igual ou superior a 50mm).

27. BANCO

Deve obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto outros aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

28. LUZ DE SEGURANÇA TRASEIRA

Deve obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto outros aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

29. ELEMENTOS DE FIXAÇÃO

Devem obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto outros aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

30. OS ELEMENTOS A SEGUIR INDICADOS PODEM SER ALTERADOS OU SUBSTITUÍDOS

Devem obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto outros aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

31. OS ELEMENTOS A SEGUIR INDICADOS PODEM SER RETIRADOS À MOTO HOMOLOGADA

Devem obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto outros aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

32. OS ELEMENTOS A SEGUIR INDICADOS DEVEM SER RETIRADOS À MOTO HOMOLOGADA

Devem obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto outros aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

33. DEVEM SER REALIZADAS AS SEGUINTE ALTERAÇÕES À MOTO HOMOLOGADA

Devem obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto outros aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

34. TELEMETRIA / EQUIPAMENTOS SUPLEMENTARES

Deve obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto outros aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.



REGULAMENTO DESPORTIVO E TÉCNICO DA COPA DUNLOP MOTOVAL 2026

1. INTRODUÇÃO

1.1. O Motor Clube do Estoril e a NEUMATICOS MOTOVAL, sob a égide da Federação de Motociclismo de Portugal (FMP), organizam um troféu inserido no Campeonato de Motociclismo de Velocidade (CNV) denominado por **COPA DUNLOP MOTOVAL** que tem por objetivo facilitar o acesso ao CNV dos participantes em trackdays com motos desportivas e de outros apaixonados pela Velocidade.

1.2. A Copa é uma competição de Motociclismo que tem um carácter amador e onde deve prevalecer o respeito entre pilotos dentro e fora de Pista.

- a. A Organização tem um sistema de registo de infrações e de situações de comportamento que sejam consideradas incorretas (Cadastro) e no caso de reincidência ou manifesto desrespeito pelas advertências ou penalizações aplicadas pode ser alvo de sanções que podem ir deste a advertência, passando pela penalização em lugares na grelha, penalizações na classificação da Corrida ou do Troféu, suspensão de participação em corrida e, no limite, a proibição de continuar a participar na Copa.

1.3. A Copa é coordenada por uma Comissão Organizadora que tem a responsabilidade de elaborar os regulamentos desportivos e técnicos, coordenar toda a organização da Copa, introduzir alterações no regulamento após aprovação da FMP e decidir, no caso dos Pilotos Estrangeiros, se podem ou não participar numa determinada prova ou na Copa no seu todo, dependendo do seu curriculum.

1.4. A Comissão Organizadora pode cancelar a realização de uma prova da Copa se considerar que não estão reunidas as condições de segurança nesse Circuito.

1.5. A Copa é composta por duas classes que proporcionam pódios em cada corrida e elegem dois Vencedores no final da época, mas pode atribuir outras taças à geral ou por classe também no final da época.

1.6. As manifestações desportivas da COPA DUNLOP MOTOVAL acontecem no calendário e nos locais do CNV, obedecendo aos horários e aos procedimentos do(s) Grupo(s) em Pista em que as classes serão integradas, respeitando os procedimentos desportivos e as regras definidas no RNV, aplicadas pelos oficiais e o júri aí definido.

1.7. O As modificações ao regulamento desportivo e técnico podem fazer-se a qualquer momento e serão divulgadas sob a forma de aditamentos a este anexo.

1.8. Todas as motos devem cumprir com os artigos deste anexo.

2. COMISSÃO ORGANIZADORA

2.1. A Comissão Organizadora é composta por:

REGULAMENTO DO CAMPEONATO NACIONAL DE VELOCIDADE

ANEXO J – REGULAMENTO DESPORTIVO E TÉCNICO DO TROFÉU COPA DUNLOP MOTOVAL

- a. António Lima – MCE
- b. Jorge Bravatas Payo – Neumáticos Motoval

3. CLASSES ADMITIDAS

3.1. Classe 1 (CDM1)

- a. Motos com menos de 850cc (Todas as cilindradas até 850cc e as Ducati 848, 916, 955, 996 e 999).

3.2. Classe 2 (CDM2)

- a. Motos com mais de 850cc

4. LICENÇAS DESPORTIVAS

4.1. É obrigatório que cada Piloto seja possuidor de um Licença Desportiva válida para o ano de 2026

- a. Licença FMP Regional - (apenas permite participar na Copa Dunlop Motoval).
- b. Licença FMP Nacional, Geral ou Interopen - (permite participar na Copa Dunlop Motoval e nas provas que constituem o Campeonato e os Troféus Nacionais de Velocidade).
- c. Licença RFME (permite participar na Copa Dunlop Motoval e nas provas que constituem o Campeonato e os Troféus Nacionais de Velocidade, desde que complementada com a obrigatória extensão do seguro para provas em Portugal – Permisos de Salida/ *Start-Permissions*)

5. INSCRIÇÕES

5.1. O custo de inscrição é o seguinte:

- a. **CDM1**
 - i. Inscrição máxima anual: €1.200,0
 - ii. Inscrição máxima anual Rookie: €1.000,0
 - iii. Inscrição Prova-a-Prova: €240,0
- b. **CDM2**
 - i. Inscrição máxima anual: €1.200,0
 - ii. Inscrição máxima anual Rookie: €1.000,0
 - iii. Inscrição Prova-a-Prova: €240,0

5.2. A inscrição não inclui os Treinos Oficiais de sexta-feira que deverão ser pagos à parte e cujas inscrições são feitas na FMP ou com o Organizador da prova.

5.3. A inscrição inclui um espaço nas boxes em cada um dos circuitos e o custo associado á manutenção do Circuito.

5.4. No ato da Verificação Documental, cada Piloto terá de pagar o valor correspondente ao aluguer do Transponder (Equipamento de Suporte à Cronometragem).

5.5. Ficam isentos deste pagamento, todos os pilotos que possuam Transponders próprios, desde que sejam compatíveis com o Sistema de Cronometragem do Circuito do Estoril (AMB TranX PRO e AMB TranX 260).

5.6. O pagamento da inscrição deverá ser feita no MCE (Motor Clube do Estoril), utilizando o Impresso próprio (Anexo A – Copa Dunlop Motoval 2025) através do pagamento por transferência bancária até 8 dias antes do início da primeira prova, no caso das inscrições anuais, ou antes de cada prova, no caso das

ANEXO J – REGULAMENTO DESPORTIVO E TÉCNICO DO TROFÉU COPA DUNLOP MOTOVAL inscrições prova-a-prova. Sempre que esta situação não se verifique, o Pilotos podem fazer a sua inscrição com autorização da Comissão Organizadora, mas poderá ser aplicada uma penalização de 50,00€.

6. PILOTOS

6.1. A Copa Dunlop Motoval destina-se aos seguintes Pilotos:

- a. Rookies, os pilotos que tirem pela primeira vez a Licença Desportiva no ano de 2026
- b. *Legends*, os pilotos que tenham sido vencedores ou 2^{os} classificados na Copa desde a sua criação.
- c. Pilotos Copa, os pilotos que tenham Licença Desportiva válida.

7. TAÇAS E PRÉMIOS

7.1. Em cada prova:

- a. Os três primeiros classificados de cada classe em cada corrida, serão premiados com medalhas ou troféus.
- b. Nas provas em que exista um total de pilotos inscritos (Classe 1 + Classe 2) igual ou superior a 15 (Pilotos) será feito também um sorteio de um pneu dianteiro.

7.2. O Vencedor de cada classe e os dois classificados seguintes, determinados pela soma das pontuações obtidas em cada corrida e sprints no final da época, serão premiados com taças e produtos Dunlop.

7.3. TROFÉU ROOKIE DO ANO – PRÉMIO SÉRGIO LEITÃO será o Rookie de cada classe (CDM1 e CDM2) que somar mais pontos até ao final da época, sendo premiado com uma taça, um produto Dunlop e a oferta da inscrição anual na época seguinte, não transmissível.

7.4. TROFÉU *LEGEND* DO ANO será a Legenda de cada classe (CDM1 e CDM2) que somar mais pontos até ao final da época, sendo premiado com uma taça, um produto Dunlop e a oferta da inscrição anual na época seguinte, não transmissível.

8. PROGRAMA DA PROVA

8.1. O indicado no Regulamento Particular de cada prova para o Grupo em Pista em que se insere a Copa, para sábado e Domingo, incluindo os Treinos Oficiais de sexta-feira.

9. CLASSIFICAÇÕES

9.1. As pontuações atribuídas são as mesmas atribuídas pelo RNV em cada corrida para o Grupo em Pista em que se insere a Copa.

10. NÚMEROS DE COMPETIÇÃO

10.1. Os números de competição da moto devem ser expostos de forma clara e visível e cumprir com o Anexo A – Especificações Técnicas Gerais e Comuns a Todas as Motos (ETGCM).

10.2. Os números terão de ser de cor PRETO sobre fundo **AMARELO**.

10.3. A numeração é de 1 a 99 sem distribuída pelas classes da seguinte forma:

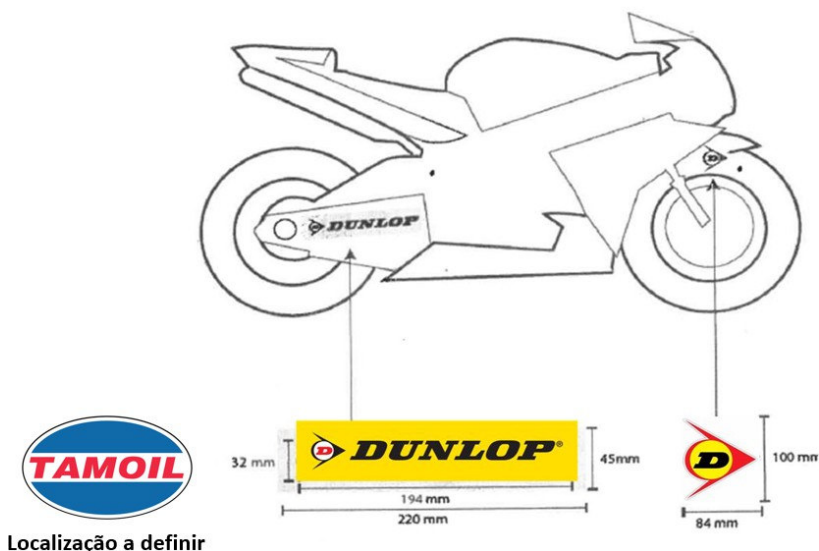
- a. CDM1 de 1 a 49
- b. CDM2 de 50 a 99

10.4. Em caso de disputa sobre a legibilidade dos números a decisão do Delegado Técnico da FMP será definitiva.

11. PUBLICIDADE OBRIGATÓRIA

11.1. As motos da Copa têm de ter publicidade obrigatória referente á DUNLOP e a TAMOIL.

11.2. Os autocolantes serão distribuídos pela Neumáticos Motoval e terão de estar colocados obrigatoriamente na moto, como se apresenta no diagrama seguinte:



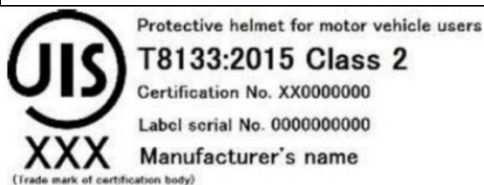
11.3. A colocação dos autocolantes será verificada durante o processo de Verificações Técnicas e a sua colocação é condição obrigatória para a moto poder ser considerada OK para participar na prova.

12. EQUIPAMENTO DOS PILOTOS

12.1. Os pilotos têm de utilizar equipamento como estabelecido no ponto EQUIPAMENTO DOS PILOTOS do RNV, exceto o seguinte:

- a. Os capacetes têm de ser do tipo integral, estarem em bom estado, não estarem raspados, apresentarem as borrachas originais montadas e em bom estado e serem conformes com umas das seguintes Normas Internacionais Oficiais, preferencialmente com a norma FIM na fase de homologação 1 ou 2 como indicado no ponto EQUIPAMENTO DOS PILOTOS do RNV.

Norma Japonesa	JIS T 8133:2015
----------------	-----------------



A etiqueta encontra-se cosida nas correias de aperto do capacete, devendo estar intacta e legível. Na etiqueta deve encontrar-se o código 8133-2015.

Norma USA	SNELL M2015 ou MD2020D ou 2020R
-----------	---------------------------------



13. COMBUSTÍVEL

As motos têm de utilizar combustível de acordo com o estabelecido no ponto COMBUSTÍVEIS do Anexo A – Especificações Técnicas Gerais e Comuns a Todas as Motos (ETGCM).

14. PNEUS

14.1. As motos têm de utilizar os pneus estabelecidos no ponto PNEUS do Anexo A – Especificações Técnicas Gerais e Comuns a Todas as Motos (ETGCM).

14.2. Só são aceites pneus fornecidos pela NEUMÁTICOS MOTOVAL

15. MOTO

A Copa disputa-se com motos movidas por motores térmicos.

16. NÍVEL DE RUÍDO MÁXIMO

- a. O limite de ruído é de 105 dB/A (com uma tolerância de 3 dB/A após as sessões de treinos e corrida).
- b. As RPM de teste são as seguintes:

	2 Cilindros	3 Cilindros	4 Cilindros
Até 850 cm ³	5.501RPM	6.000 RPM	7.000 RM
Acima de 850 cm ³	5.000 RPM	5.000 RPM	5.500 RPM

17. PROTEÇÃO DA TRANSMISSÃO PRIMÁRIA

Devem obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto os aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

18. PROTEÇÃO NA TRANSMISSÃO SECUNDÁRIA

Devem obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto os aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

19. GUIADOR E COMANDOS MANUAIS

Devem obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto os aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

20. POUSA-PÉS E PEDAIS DE CONTROLO

Devem obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto os aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

21. DEPÓSITO DE COMBUSTÍVEL

Deve obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto os aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

22. CARENAGEM E GUARDA-LAMAS

22.1. As motos da Copa quando não utilizarem os “plásticos” de origem, devem obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto os aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

22.2. Em todos os casos as motos da Copa devem ter montada uma quilha que cumpra com o Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM)

23. LUZ DIANTEIRA / FAROL

A luz dianteira/ faróis originais das motos podem permanecer montados nas motos desde que totalmente tapados com uma película robusta de vinil que pode integrar o número de competição.

24. ESPELHOS RETROVISORES

24.1. Os espelhos devem ser retirados das motos.

25. DESCANSOS

26. Os descansos das motos podem permanecer montados na moto mas devem estar amarrados e freados, de modo a evitar a sua abertura.

27. LUZ DE SEGURANÇA TRASEIRA

Deve obedecer ao Anexo A - Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM) exceto outros aspetos mencionados nas alíneas seguintes deste ponto.

28. CASOS OMISSOS

Todos os casos omissos neste regulamento, apelos ou dúvidas na sua interpretação serão julgados e resolvidos pelo Júri da Prova, em conformidade com os preceitos do Regulamento da COPA DUNLOP MOTOVAL e pelo RNV.