

## Regulamento Técnico Específico

O Regulamento técnico específico de cada categoria automaticamente se sobrepõe ao texto do Regulamento Técnico Geral.

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

Todas as motocicletas aceitas nesta categoria devem ter motorização 2T/4T, de 1 a 4 cilindros, apropriadas para uso urbano e comercializadas em todo território nacional.

Abaixo a distinção das categorias:

### Categorias e medidas de motor

**SL-135** – Motos 2 tempos com no máximo 135 centímetros cúbicos;

**SL-250** – Motos com no máximo 250 centímetros cúbicos, inclusive as de modelo Twister;

**SL-300** – Motos com no máximo 300 centímetros cúbicos, com as seguintes subdivisões:

**SL 300 PRÓ**

**SL 300 LIGHT**

**SL-400** – Motos com no máximo 400, com as seguintes subdivisões:

**SL 400 PRÓ**

**SL 400 LIGHT**

**SL-500** – Motos com no máximo 500 centímetros cúbicos;

**SL-600** – Motos com no máximo 600 centímetros cúbicos, com as seguintes subdivisões:

**SL 600 PRÓ**

**SL 600 LIGHT**

**SL 600 ESCOLA** (condicionada à formação de grid mínimo definido pela organização)

Excepcionalmente, as motos acima de 600 e até 765 centímetros cúbicos, correrão em uma das categorias da SL 600.

**SL-1000** – Motos de 1000 a 1499 centímetros cúbicos, com as seguintes subdivisões:

**SL 1000 PRÓ**

**SL 1000 LIGHT**

**SL 1000 ESCOLA** (condicionada à formação de grid mínimo definido pela organização)

As motos que não se enquadrarem nos parâmetros acima, serão averiguadas e enquadradas em categorias que sejam assimiladas as disponibilizadas no Torneio.

A capacidade de potência do motor (centímetros cúbicos) não pode sofrer quaisquer alterações, ou seja, deve manter as características originais de fábrica.

É TERMINANTEMENTE PROIBIDA A ALTERAÇÃO DA CAPACIDADE CÚBICA DA MOTOCICLETA. O PILOTO FLAGRADO

COM ESTA ALTERAÇÃO SERÁ DESCLASSIFICADO DO TORNEIO.

As categorias SL-135 e SL-250 competirão juntas, na mesma bateria.

As SL-300, SL-400 e SL-500 competirão juntas, na bateria denominada **"Baixa CC"** ressalvada à organização do evento a possibilidade de criação de grid própria para as categorias.

Na eventualidade da categoria SL-135 não participar de alguma Etapa do Campeonato da SUPERLIGA, a categoria SL-250 participará da Bateria da "Baixa CC".

Embora largando no mesmo grid, cada categoria realizará classificatório independente, mantendo seu regulamento técnico específico, pontuação individualizada por categoria e pódio individual.

Para as categorias que contenham as subdivisões "ESCOLA", "LIGHT" e "PRÓ", os pilotos serão enquadrados segundo o tempo de volta. Para as provas realizadas no Autódromo de Interlagos os tempos de volta serão os seguintes:

**"Baixa CC"**

**PRÓ** – tempos abaixo de 00:01:57 (um minuto e cinquenta e sete segundos);

**LIGHT** – tempos acima de 00:01:57 (um minuto e cinquenta e sete segundos)

**"600 CC"**

**PRÓ** – tempos abaixo de 00:01:50 (um minuto e cinquenta);

**LIGHT** – tempos acima de 00:01:50 (um minuto e cinquenta segundos);

**ESCOLA** - tempos acima de 00:02:00 (dois minutos).

**"1000 CC"**

**PRÓ** – tempos abaixo de 00:01:47 (um minuto e quarenta e sete segundos);

**LIGHT** – tempos acima de 00:01:47 (um minuto e quarenta e sete segundos);

**ESCOLA** - tempos acima de 00:01:57 (um minuto e cinquenta e sete segundos);

**Em corridas realizadas em outros autódromo os tempos de corte serão divulgados no adendo específico da prova.**

Para definição da categoria de cada piloto, a organização do campeonato levará em conta os tempos de volta das duas primeiras etapas que cada piloto participar.

Assim, se após a verificação destas duas etapas o piloto for classificado como "LIGHT" ele permanecerá nesta categoria até o fim do campeonato, o mesmo ocorrendo com as categorias "PRÓ" e "ESCOLA".

Os Campeões e Vice Campeões das categorias com subdivisão "Escola", serão obrigatoriamente promovidos à "Light", assim como os Campeões e Vice Campeões da categoria "Light" serão obrigatoriamente promovidos à categoria "Pró", no ano seguinte.

**Da Preparação**

A preparação das motocicletas é livre, desde que sejam mantidas as características originais da motocicleta e sua metragem cúbica.

### **Motor, mecânica, estruturas, eletrônica, e demais partes.**

- MOTOR - A preparação do motor é livre desde que se seja mantida a estrutura original externa, conforme as características da motocicleta utilizada;
- CARBURADOR OU CORPO DE INJEÇÃO - A preparação do carburador ou corpo de injeção é livre;
- FILTRO DE AR – pode ser substituído, porém, a caixa do filtro deve ser obrigatoriamente mantida;
- CDI e Eletrônica - totalmente livre independente de homologação;
- FREIO - O sistema de freio é livre por completo; SUSPENSÃO – A alteração do sistema de suspensão é livre por completo;
- CHASSIS – é permitida a alteração de partes dos chassis, porém, a estrutura principal (quadro) deve ser mantida, não sendo admitidos protótipos;
- RODAS – é permitida a utilização de rodas de modelos diferentes dos originais, desde que não afetem a segurança da motocicleta;
- RRETROVISORES – A retirada dos retrovisores é OBRIGATÓRIA;
- PLACAS – Deve ser retirada ou guardada embaixo do assento. Caso seja inviável a remoção da placa tendo em vista o risco do rompimento do lacre, a mesma deve ser bem fixada para evitar a queda da mesma, bem como ser envolvida em adesivo que impossibilite a visualização da mesma;
- SISTEMA DE ILUMINAÇÃO E SETAS – Poderão ser mantidos porém, devem ser totalmente envolvidos com adesivo por questão de segurança;
- RADIADOR (líquido de arrefecimento) – É vedado a utilização de qualquer aditivo, sendo obrigatório a substituição do mesmo por água ou água destilada;
- TAMPA DE ÓLEO DO MOTOR - Obrigatório a utilização de lacre;
- PNEUS – é livre a utilização de pneus de quaisquer marca e modelo. Não é obrigatório a utilização de pneu novo, porém, haverá vistoria para verificar se os mesmos estão em condições de uso em competição e o nível do TWI;
- IDENTIFICAÇÃO – É obrigatório de numeral da moto, em local visível.

Todas as motos passarão por vistoria dos itens mencionados.

### **Quanto ao item “PNEUS”:**

- não há restrição de marca de pneu;
- A compra de pneus durante o evento, caso haja necessidade, só será permitido através da organização, sendo vetado o ingresso no evento com pneus de origem externa;
- Pneus de chuva só poderão ser utilizados, tanto nos treinos bem como na corrida, após o Diretor de Prova declarar condição de pista como “molhada”;
- As categorias deverão usar os pneus indicados para os modelos de motocicletas utilizados, sendo permitido a utilização de medidas diferentes desde que aprovado pela vistoria do evento;
- A Organização não garante a disponibilidade de pneus aos participantes. Para garantir pneus para utilização no campeonato, sugerimos a aquisição prévia ou reserva junto à organização do evento;

### **Tanque e Gasolina**

- A tampa do tanque de gasolina pode ser substituída por outra que garanta, com segurança, a

estanqueidade, assim como o próprio tanque;

- Válvulas do tipo sem retorno (oneway) podem ser intercaladas nas mangueiras de ventilação.
- Não é permitido a utilização de tanques com avarias graves em que há risco de vazamento de combustível;
- É TERMINANTEMENTE PROIBIDO A UTILIZAÇÃO DE COMBUSTÍVEIS QUE NÃO SEJAM OS COMERCIALIZADOS EM TERRITÓRIO NACIONAL NOS POSTOS AUTORIZADOS. É PERMITIDO O USO DE GASOLINA COM ALTA OCTANAGEM E ADITIVADA, DESDE QUE COMERCIALIZADAS EM POSTOS DE COMBUSTÍVEL. É VEDADO O USO DE QUEROSENES, COMBUSTÍVEIS AERONÁUTICO OU SIMILAR. ALCOOL SÓ É PERMITIDO EM VEÍCULOS FLEX, OU SEJA, BI COMBUSTÍVEL, COMPROVADOS ATRAVÉS DE DOCUMENTO. A MOTOCICLETA IDENTIFICADA COM COMBUSTÍVEL NÃO PERMITIDO SERÁ IMEDIATAMENTE DESCLASSIFICADA;
- Fica a critério da organização do evento os critérios para a seleção das motocicletas que devam participar da vistoria de combustível;

### **Carenagens**

- A Carenagem, incluindo para-lamas e o assento são obrigatórios, porém, podem ser substituídos por réplicas desde que mantenham a aparência do modelo original do modelo utilizado;
- É permitido que, na reprodução da réplica da carenagem, o assento destinado ao passageiro (garupa) seja eliminado, porém, a aparência dessa carenagem deve ser similar à original;
- A bolha ou para-brisa da carenagem frontal pode ser substituída desde que por material não cortante, como o vidro;
- As motos aprovadas para competição e que não disponham de carenagem inferior poderão participar em conformidade com as normas técnicas de âmbito geral deste Regulamento.

### **Carter e tampas do motor**

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

**ATENÇÃO** - Pilotos que provoquem vazamento de fluido ou óleo em pista, por má manutenção da motocicleta, serão severamente punidos conforme a gravidade da ocorrência que deverá ser determinada pela direção de prova.

**ADESIVOS DE CATEGORIAS** - É obrigatória a fixação dos adesivos indicadores de categorias fornecidos pela a organização do evento. Sem o adesivo o piloto não será liberado pelo fiscal para ingresso na pista e a recusa na regularização poderá gerar a expulsão do piloto do evento.

**NÚMERO DO PILOTO** – É obrigatória a fixação de número da moto na bolha ou parabrisa da carenagem dianteira, em tamanho e padrão aceitos pela Organização a fim de permitir que o piloto seja identificado pelos fiscais de pista e pela Torre. Não poderá haver numeral repetido na mesma bateria.

#### DINÂMICA DA PROVA:

Durante o evento as provas deverão respeitar as regras do Código Desportivo da SUPERLIGA, que todo piloto que se inscreve declara ter pleno conhecimento, em especial no que diz respeito às punições a serem aplicadas.

Contudo, sem detrimento das regras já expostas, seguem abaixo as principais punições específicas a serem aplicadas segundo critério dos Comissários Desportivos para o Campeonato de Motovelocidade:

**1) ANDAR COM A MOTO LIGADA NA CONTRAMÃO DO BOX DURANTE O EVENTO, OU MESMO SEM CAPACETE NO PIT LANE:**

Durante os Treinos: perda dos 10 (dez) primeiros minutos do Treino subsequente e perda da melhor volta classificatória;

Durante a Prova: desclassificação a critério dos Comissários Desportivos.

**2) NÃO SUBSTITUIR A PULSEIRA DE PILOTO E A SINALIZAÇÃO DE PILOTO DO MACACÃO A CADA DIA DE EVENTO:**

O piloto será impedido de entrar na pista, já na saída de box. Somente com a apresentação da pulseira ou sinalização correta para o dia de evento sua entrada será liberada.

**3) NÃO OBEDECER SINALIZAÇÃO COM BANDEIRA:**

**AMARELA:**

- Durante os Treinos: perda dos 10 (dez) primeiros minutos do Treino subsequente. Na reincidência, perda da melhor volta classificatória;

- Durante a Prova: acréscimo de 20 (vinte) segundos no tempo total da prova, a critério dos Comissários Desportivos.

**VERMELHA:**

- Durante os Treinos: perda do Treino subsequente. Na reincidência, perda da melhor volta classificatória;

- Durante a Prova: acréscimo de 30 (trinta) segundos no tempo total da prova, a critério dos Comissários Desportivos.

**QUADRICULADA:**

- Durante os Treinos: perda do Treino subsequente. Na reincidência, perda da melhor volta classificatória;

- Durante a Prova: acréscimo de 20 (vinte) segundos no tempo total da prova a mais que tenha sido dada após apresentada a bandeira quadriculada, a critério dos Comissários Desportivos.

#### 4) QUEIMA DE LARGADA OU RELARGADA:

Acréscimo de 20 (vinte) segundos no tempo total da prova ou Drive Through a critério dos Comissários Desportivos.

#### 5) DESRESPEITO AOS LIMITES DA PISTA:

A utilização ou desobediência dos limites da Pista, espaço este compreendido entre as 2 (duas) linhas brancas, até o limite das zebras/lavadeiras/limitadores de traçado implicará, sempre a critério exclusivo dos Comissários Desportivos:

- Durante os Treino: perda do tempo da volta em que foi detectado Treino subsequente. Na reincidência, perda da melhor volta classificatória;
- Durante a Prova: acréscimo de 20 (vinte) segundos no tempo total da prova.

Se os Comissários entenderem que o desrespeito aos limites de pista se deu para se evitar um acidente, queda, ou mesmo se entenderem que não houve ganho para o piloto, estes poderão rever a aplicação da punição.

#### 6) ATITUDES ANTIDESPORTIVAS:

Quando um ou mais pilotos/competidores em Treinos Livres, Treinos Classificatórios, Warm Up e Corridas/Baterias/Provas, por conduta antidesportiva, excluir (em) um ou mais pilotos/competidores será(ão) penalizado(s) com sua(s) desclassificação(ões) e/ou exclusão(ões). Demais atitudes antidesportivas, serão aplicadas a critérios dos Comissários Desportivos, podendo, dependendo da gravidade ser de 20 segundos ao tempo total de prova, perda do melhor tempo classificatório, ou desclassificação e/ou exclusão do evento.

Para fins de pontuação do Campeonato, o piloto que for excluído, desclassificado ou suspenso de uma etapa por conduta antidesportiva não poderá descartar esta prova.

Os casos omissos não previstos neste Regulamento, bem como dúvidas, incorreções e divergências de interpretação, etc., serão decididos pelos Comissários Desportivos e Técnicos da Superliga.