

Campeonato Gaúcho de Motovelocidade

Categoria 125 cc 4T Especial

Especificações Técnicas

Campeonato Gaúcho de Motovelocidade Categoria 125 cc 4T Especial

Todas as motocicletas admitidas no campeonato Gaúcho de Motovelocidade obrigatoriamente devem preencher os requisitos obrigatórios deste regulamento.

Esta categoria embora não seja originalmente homologada e comercializada com carenagem integral, obrigatoriamente, só poderá participar deste campeonato se equipada com este item aerodinâmico homologado pela FGM conforme previsto e descrito nas alíneas do Artigo 16 neste regulamento.

Vistoria Técnica e Procedimentos

Emendas de aperfeiçoamento a este Regulamento Técnico estão previstas no decorrer do Campeonato na intenção de garantir sempre a competição justa e imparcial.

Se forem verificadas infrações ao Regulamento Técnico durante as referidas vistorias o piloto e sua equipe têm a oportunidade de reparar as referidas infrações e reapresentarem a motocicleta e ou equipamento de acordo com o regulamento a uma nova vistoria marcada e acordada com o Comissário Técnico, que em atenção deve permitir que o piloto realize no mínimo uma sessão de treinos oficiais (cronometrados).

Sempre que uma motocicleta se acidente durante os treinos e ou warm-up obrigatoriamente deve ser tecnicamente avaliada no estado de acidentada e vistoriada após os reparos efetuados e necessários de acordo com esta regulamento para continuar participando do evento.

Não é permitido que dois pilotos verifiquem uma mesma moto da mesma categoria.

A qualquer momento os pilotos e equipes estão sujeitos a convocação da Vistoria Técnica para eventual recolha de amostras de gasolina para procedimentos de análise posterior.

No final da corrida de cada etapa as motocicletas obrigatoriamente ficarão em parque fechado por 30 minutos contados a partir da hora da bandeirada ao 1º colocado.

Durante estes 30 minutos todas as motocicletas em parque fechado estarão sujeitas a eventuais protestos requeridos por outros concorrentes exclusivos da mesma categoria.

As três primeiras motocicletas classificadas ficarão sujeitas a eventuais inspeções técnicas assim como outras que, por decisão e a critério do Diretor Técnico e ou do Juri do evento, forem entendidas como necessário.

Para efeito de identificação, as motocicletas, tanto nos treinos oficiais como nas provas, deverão possuir no mínimo o numeral de identificação em três espaços distintos: um na dianteira e um em cada lateral (direita / esquerda). É obrigatório que, o numeral dianteiro, se não colocado no centro, deverá ser colocado voltado para o lado da torre de cronometragem do referido circuito.

A numeração deverá seguir o ranking da FGM, ou um número reservado, fora dos já atribuídos.

Não haverá obrigatoriedade de cor de fundo específica para os numerais de identificação porem, obrigatoriamente deve existir total contraste (a ser avaliada) entre a cor padrão do numeral e seu local de instalação e estará sujeito a aprovação pelo corpo técnico da FGM.

A cor, dimensões e estilo (tipo) dos numerais obrigatoriamente devem seguir o padrão conforme descrito a seguir e demonstrado **conforme representação gráfica 05 e 06:**

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

Dimensões mínimas dos numerais traseiros ou laterais	
Altura mínima	120 mm
Largura mínima	60 mm
Largura mínima de traço	25 mm
Espaço mínimo entre numerais	15 mm

Formato dos numerais:

Futura Heavy
 Futura Heavy Italic
 Univers Bold
 Univers Bold Italic
 Oliver Med.
 Oliver Med. Italic
 Franklin Gothic
 Franklin Gothic Italic

ESPECIFICAÇÃO TÉCNICA 125 cc 4T Especial.

ART. 1

A) É OBRIGATÓRIO A RETIRADA DE:

- Farol completo
- pisca dianteiro/traseiro
- espelhos retrovisores
- cavalete central/lateral
- pedaleira traseira (garupa)
- alça traseira
- protetor de corrente
- velocímetro
- buzina e suporte da buzina
- porta luvas (porta ferramentas)
- para barro
- chave de luz
- chave de ignição
- relé de pisca
- interruptor de luz de freio
- placa de licença
- suporte de placa
- travas de capacete
- travas de guidão

B) ALTERAÇÕES OBRIGATÓRIAS:

- lacrar bujão do óleo e tampa do óleo
- colocar reservatório no respiro do motor com capacidade mínima de 250ml (as motos com respiro no filtro de ar não precisam do reservatório).
- Os eixos de roda devem ser furados, travados ou possuir porcas autoblocantes.
- Pedaleiras, guidão e manetes arredondados nas extremidades, sendo proibido recortar as pontas dos manetes.

C) PROIBIÇÕES

- Eliminar o corta corrente no guidão da moto. O mesmo deverá estar colocado ao alcance da mão do piloto em posição na manopla.
- O uso de etilenoglicol ou qualquer outro aditivo no radiador
- Retirar o pára-lama dianteiro

D) ALTERAÇÕES OPCIONAIS

- Pedal de câmbio.
- Pedal de freio.
- Pedal de partida.
- Substituição da mangueira de óleo.

- Carburador, corpo e componentes internos inclusive borboletas originais giclê e agulhas livres.
- Coroa, pinhão e corrente livres.
- Cabos elétricos desnecessários poderão ser removidos.
- Contagi-ro, medidor de temperatura e painel poderão ser substituídos por similares.
- Retirar bateria.

F) LÍQUIDOS

Fluídos e lubrificantes são livres, porém nas motocicletas com radiador é obrigatório o uso de água sem qualquer aditivo, a não ser os especificados no manual do proprietário.

ART. 2 - O manete deverá ser original ou outro paralelo nas medidas originais. Não será permitido recortar suas pontas, O PARAFUSO DE FIXAÇÃO DEVE SER LACRADO.

ART. 3 - Freios, é opcional o freio a disco da dianteira de CG e YBR nas motos com freio a tambor de fábrica por motivo de segurança.

ART. 4 - Todos os componentes devem permanecer originais do modelo, não sendo permitida qualquer modificação e/ou preparação, salvo as previstas abaixo neste Regulamento:

Modificar e/ou preparar o ato de: retirar, acrescentar, furar, cortar, desbastar, lixar, polir ou alterar medidas e limites especificados pelo fabricante do modelo.

As cinco primeiras motocicletas classificadas serão submetidas à verificação técnica.

- 2) Obrigatório o uso de Kit carenagem, guidão e pedaleira de competição.
- 3) Serão permitidas as regulagens que os dispositivos originais do modelo aceitarem.
- 4) Suspensão traseira: (amortecedor traseiro) intercambiáveis entre modelos de 125cc.
- 5) Suspensão dianteira original do modelo com livre trabalho interno.
- 6) Carburador intercambiável entre modelos 125cc de quatro tempo
- 7) Vela nacional, grau térmico livre.
- 8) Relação secundária coroa e pinhão livre.
- 9) Balanceamento das rodas.
- 10) Junta do cabeçote intercambiável entre modelos 125cc quatro Tempos
- 11) Cabeçote do modelo com livre trabalho interno.
- 12) Ignição original do modelo e fabricação da motocicleta com opções de retirar bobinas de carga.
- 13) Válvulas do modelo com livre trabalho.
- 14) Cilindro nas medidas originais do modelo, retifica até 1mm.
- 15) Curso de biela nas medidas originais do modelo. Caixa de câmbio original do modelo.
- 16) Embreagem do modelo com calço de até 1mm.
- 17) Caixa de câmbio original do modelo.
- 18) Mola de embreagem será intercambiável de até 200cc.
- 19) Comando de válvulas do modelo OHV com livre trabalho.
- 20) O escapamento livre, (respeitar geometria, ver figura).
- 21) O quadro pode ser recortado e aliviado, mas não podem ser modificadas suas medidas e geometria de distância de rodas, caster e pontos de fixação do motor e amortecedores.

ART. 5 - Pneus:

- a) É obrigatório o uso de pneus do fabricante da marca **RINALDI**, escolhido pela FGM como fornecedor oficial e exclusivo de pneus para esta categoria do Campeonato Brasileiro de Motovelocidade.
- b) Cada concorrente(piloto) poderá usar no máximo 1 par pneus (1 dianteiro e 1 traseiro) da marca **RINALDI** do tipo DOT, por evento (etapa) exclusivamente fornecidos pelo fabricante desta marca.
- c) O par de pneus serão adquiridos com um preço pré determinado. No custo da aquisição dos jogos de pneus está incluso o serviço e assistência técnica do fabricante **RINALDI** durante as etapas do campeonato.
- d) Não é permitido fazer sulcos extras (frisos) nos pneus e ou aprofundamento dos mesmos.
- e) Não é permitido o uso de pneus com sulcos com profundidade inferiores a 2,5 mm no ato de cada vistoria técnica diária.

- f) Os pneus só serão fornecidos a pilotos e equipes após apresentarem o comprovante da inscrição para a referida etapa.

ART. 6 - Guidão / Direção:

- a) O guidão, obrigatoriamente, mínimo de 450 mm, entre suas duas extremidades externas conforme demonstrado na representação gráfica.
- b) O guidão é de livre escolha, porém, obrigatoriamente, deverá ser peça adquirida no comércio de motopeças.
- c) É obrigatório que as duas extremidades (esquerda e direita) do guidão terminem em formato arredondado em material não ferroso, obrigatoriamente, fixados à extremidade do guidão.
- d) Todo o conjunto da direção (garfos da suspensão, mesa superior e inferior da direção, pára-lama dianteiro, roda, guidão, manetes de embreagem e freio, reservatório do óleo do freio dianteiro, cabos, mangueiras e fiação elétrica), em hipótese alguma, pode arrastar e ou encostar-se a qualquer parte fixa da motocicleta como exemplo: tanque de gasolina, carenagens, chassi, suportes da carenagem ou amortecedor de direção.
- e) A direção, obrigatoriamente, terá que ter funcionamento livre, sem qualquer tipo de obstrução e ou dificuldade, sendo que seu movimento, será exclusivamente, limitado pelos batentes direito e esquerdo da direção, existentes na mesa inferior e no chassi exclusivos para este fim.
- f) É permitido alterar (aumentar) os ressalto dos batentes da direção na mesa inferior e do chassi.
- g) Os batentes e limitadores da direção do chassi e coluna de direção, obrigatoriamente, devem limitar a aproximação das manoplas do guidão com as laterais do tanque de gasolina e do chassi, em ambos os lados, limitando a distância das manoplas em relação às laterais do tanque de gasolina ou chassi, em no mínimo 30 mm, conforme demonstrado na representação gráfica **conforme representação gráfica**.
- h) A direção obrigatoriamente deve ter um curso total de no mínimo 30° (15° para cada lado) **conforme representação gráfica**.
- i) Não são permitidos soldas e desempenos ou qualquer outro tipo de conserto ou recuperação do guidão.

ART. 7 - Acelerador e Manetes (freio e embreagem):

- a) As manetes (embreagem, freio) são de livre escolha, porém é obrigatório que as suas extremidades terminem em forma de bola.
- b) O suporte da manete de embreagem deve ser peça casada com a manete, e deve poder ser substituída, sem que a manopla seja retirada.
- c) As manetes, em hipótese alguma, podem tocar qualquer parte da carenagem, dificultando ou impossibilitando o seu acionamento, em qualquer que seja a posição do guidão.
- d) Não é permitido o uso de manetes quebradas, serradas empenadas ou emendadas.
- e) É permitido o uso de acelerador de punho rápido.
- f) É obrigatório que o punho do acelerador tenha o seu retorno livre e garantido.

ART. 8 - Combustível:

- a) O combustível é, obrigatoriamente a gasolina automotiva, fornecida pela FGM.
- b) É proibido adicionar ou acrescentar qualquer tipo de produto, que venha a alterar a fórmula e composição original da gasolina.
- c) Poderá ser recolhida amostra (02 por motocicleta, prova e contra prova) de gasolina para análise dos cinco primeiros classificados ou aleatoriamente entre os concorrentes. A 1ª amostra será recolhida antes do warm up da categoria e a 2ª amostra como contra prova após o término da prova enquanto as motocicletas permanecerem em parque fechado.

ART. 9 - Carenagem e pára-lamas:

- a) É obrigatório o uso exclusivo da carenagem homologada pela CBM composta por: carenagem frontal, inferior e rabeta do assento que em hipótese alguma pode ser modificada ou descaracterizada.
- b) Não é permitido o uso de carenagem sem esteja totalmente pintada externamente sem a fibra aparente.
- c) A instalação do conjunto de peças que compõem o referido kit de carenagens homologado pela CBM obrigatoriamente devem seguir as regra descritas na **representação gráfica** (a parte mais avançada da carenagem frontal pode ultrapassar a linha perpendicular ao eixo da roda dianteira no máximo 70 mm, e a largura máxima não poderá ser superior às extremidades do guidão).

- d) É obrigatório o uso do pára-lama dianteiro, porém é permitido cortar a parte traseira do pára-lama dianteiro, a partir dos telescópios para traz, a fim de facilitar e melhorar o aproveitamento do ar na refrigeração do motor.
- e) O pára-lama dianteiro se não usado o original homologado do fabricante é permitido o uso de uma cópia fiel do mesmo.
- f) O pára-lama dianteiro em hipótese alguma poderá tocar qualquer parte da carenagem e obrigatoriamente deve existir uma distância livre entre o topo do pára-lama e a carenagem de no mínimo 80mm conforme demonstrado na **representação gráfica**.
- g) É obrigatório que todas as bordas expostas da carenagem tenham uma curvatura como forma de acabamento (bordas arredondadas).
- h) Não é permitido o uso de carenagens que se apresentem comprometidas visivelmente com rachaduras, quebras e ou consertos de fibra sem acabamento fino.
- i) A carenagem, obrigatoriamente terá de estar fixada a suportes específicos com no mínimo 2 pontos de fixação em cada lado e 1 frontal **conforme representação gráfica**.
- j) Os parafusos de fixação da carenagem obrigatoriamente devem ser parafusos metálicos de cabeça chata ou arredondada pelo lado externo. Não é permitido, em hipótese e motivo algum, furos ou cortes nas laterais da carenagem.
- k) A parte inferior da carenagem central ou quilha da carenagem deverá ser construída em forma de reservatório, de modo a poder reter, em caso de quebra de motor ou vazamentos, no mínimo, a metade da capacidade de óleo do motor **conforme representação gráfica**.
- l) A parte inferior ou quilha da carenagem deve ter incorporado dois (2) furos cegos, de no máximo 25 mm de diâmetro. Estes furos deverão ser mantidos fechados, em condições de tempo seco, só podendo ser abertos, em caso de competição, sob tempo chuvoso, com autorização prévia do Diretor de Prova.
- m) A carenagem inferior ou quilha não poderá ter qualquer tipo de furos, aberturas ou rasgos de quaisquer dimensões e natureza em suas laterais.
- n) A distância livre ao solo deve ser de no mínimo 100 mm em toda a extensão inferior da carenagem **conforme representação gráfica**.

ART. 10 - Rodas e aros:

- a) Os aros das rodas traseira e dianteira e raios podem ser substituídos por outras não originais, desde que mantenham as mesmas dimensões originais homologadas pelo fabricante do referido modelo.
- b) Não é permitido o uso de aros de alumínio.
- c) Os cubos das rodas obrigatoriamente permanecerão os originais da marca e modelo sem qualquer modificação ou alteração.
- d) Os pesos de balanceamento das rodas são livres, porém se usados devem estar devidamente fixados com segurança.
- e) Os rolamentos, retentores e guarda-pós dos eixos das rodas são, obrigatoriamente, mantidos, mas de livre escolha, desde que suas dimensões originais sejam mantidas.
- f) A caixa sem fim ou caixa da engrenagem do velocímetro pode ser retirada, porém o espaço, obrigatoriamente, deve ser preenchido por um espaçador, com as mesmas dimensões.

ART. 11 - Freios (dianteiro e traseiro):

- a) Por motivo de segurança é permitido o uso de freio a disco na dianteira desde que instalado o conjunto da suspensão dianteira exclusivo da marca, constituído por: jogo completo de raios, cubo da roda dianteira, disco de freio, câliper (pinça hidráulica), cilindro mestre manual (bomba hidráulica) do freio dianteiro e o cilindro externo direito do amortecedor da suspensão dianteira.
- b) O cilindro mestre do freio dianteiro, câliper e disco de freio, obrigatoriamente, devem permanecer conforme original, homologado pelo fabricante do modelo, sendo permitido a substituição do flexível (mangote de freio) por outro não original.
- c) É permitido substituir as pastilhas do freio dianteiro por similares não originais.
- d) Não é permitido instalar e ou adicionar sistemas de tomadas de ar que permitam maior refrigeração do disco, pinça e pastilha do freio.
- e) O uso do fluido de freio é livre.
- f) É permitido substituir as lonas do freio traseiro por similares não originais.
- g) Todas as peças que compõem o espelho do freio traseiro, obrigatoriamente, permanecem as originais conforme homologado pelo fabricante do modelo.

ART. 12 - Instrumentos:

- a) É livre o uso de instrumentos de monitoramento visual do sistema elétrico e mecânico da motocicleta desde que para leitura exclusiva do piloto.
- b) Não é permitido o uso de velocímetro.

Comissão de Motovelocidade