



## REGULAMENTO DO CAMPEONATO CATARINENSE DE ARRANCADAS PARA MOTOS 2024

### I – Dispositivos Gerais:

#### 1. ORGANIZAÇÃO DO CAMPEONATO

1.1 O CAMPEONATO CATARINENSE DE ARRANCADAS PARA MOTOS será supervisionado pela FCM-Federação

Catarinense de Motociclismo. A FCM a seu critério poderá denominar um Promotor Oficial, e também uma empresa Organizadora, reservando-se o direito de substituir estes preservando o bom andamento do campeonato.

§ Único: O CAMPEONATO CATARIENSE DE ARRANCADAS PARA MOTOS, é um evento de uso exclusivo da FCM Federação Catarinense de Motociclismo, não sendo permitido o uso desta marca, sem a devida autorização da mesma.

#### 1.2. REGULAMENTO E CÓDIGO DESPORTIVO

O Campeonato CATARINENSE de Arrancadas para Motos , será regido por este regulamento e demais normas desportivas da FCM.

#### 1.3 DO CAMPEONATO

1.3.1 - O Campeonato será realizado em um mínimo de 4 (sete) etapas e no máximo 8 (nove) etapas no território do estado de Santa Catarina.

1.3.2 - O Campeonato ocorrerá em pista de asfalto ou de concreto e terra, com 201m, devidamente homologado para fins de arrancadas, seguindo-se todas as normas previstas para a atividade.

1.3.3 - Quando da impossibilidade de realizar qualquer das etapas programadas, por motivos legados, prevalece à definição do Regulamento Particular de cada prova, preservando-se a maior integridade possível dos participantes e público.

#### 2. PARTICIPAÇÃO

§ Único: Todo e qualquer piloto, para participar e pontuar no Catarinense de Arrancadas para Motos , obrigatoriamente deverá portar sua Licença de Competição (Filiação), emitida pela FCM/CBM válida para o ano .

2.1 - Os pilotos estrangeiros podem participar, concorrendo a premiação tão somente da prova e não do campeonato.

2.2 Não poderá haver troca de motocicleta após primeira tomada de tempo.

2.3- Mecânicos e Preparadores poderão efetuar testes na pista ou efetuar tomada de tempo como treinos, desde que autorizados pelo Diretor de Provas.



2.4- A participação dos pilotos inscritos nos treinos, tomadas de tempo oficiais e a categoria em que vão participar, ficará sujeita à aprovação dos comissários desportivos e à vistoria da motocicleta por comissário técnico.

2.5- Esta vetada a participação de pilotos menores de 15 anos, com exceção da Categoria A, onde os mesmos podem participar desde que devidamente autorizados por escrito pelos pais, com firma reconhecida em cartório, (Autorização de Menor).

### 3. – VALORES DAS INSCRIÇÕES

Os valores abaixo descritos, serão validos apenas para inscrições

#### INSCRIÇÕES NO DIA DA PROVA

OBS: Poderá haver alterações nos valores ,para mais ou para menos .

1ª inscrição: R\$ 250,00 (antecipadas)

350,00 no local

www.fcm.com.br

### 4.- DAS PROVAS

4.1 Cada etapa do Campeonato de Arrancadas terá quatro baterias de tomada de tempo para cada categoria ou com passadas livres . Sempre que ultrapassar 50 pilotos inscritos ou a critério da direção de provas duas tomadas validam a etapa. Em caso de mau tempo, que impossibilite a continuidade do evento uma tomada de tempo para cada piloto perante sua categoria (completada 100% de cada piloto em cada bateria de tomada de tempo) será validada à etapa em execução.

4.2. As baterias serão validadas pelo Diretor de Provas independente das motocicletas convocadas para o pré-alinhamento e alinhamento tenham ou não comparecido para alinhar.

4.3 Em caso de queimada do piloto no sistema de cronometragem, o mesmo perde aquela largada, devendo seguir igualmente até o final da pista de arrancadas para retornar com demais participantes não será permitido nova largada para aqueles que queimam na mesma passada.

4.4 A administração de horários e demais itens não constantes dos regulamentos, seguem o Regulamento Particular de cada prova.

4.5. Será adotado o sistema de parque fechado, onde o competidor deverá colocar sua motocicleta antes do início da tomada de tempo daquela bateria, sendo permitido somente o piloto entrar na linha de largada. O sistema de som deverá alertar os pilotos e equipes quanto aos horários de fechamento do parque. Não sendo permitido acesso ao parque fechado após o fechamento do portão.



4.6 – Apenas 01 mecânico ou 01 integrante da equipe poderá permanecer com o piloto até o alinhamento da mesma.

## 5. SEGURANÇA

5.1 A segurança dos pilotos, espectadores e oficiais, deve ser prioridade máxima quando da organização do evento e montagem da estrutura da prova. Devendo a largada, chegada, boxes e demais áreas ao redor da pista, onde houver permanência de pessoas for permitida, devem ser protegidas por isolamento adequado, devendo ser suficiente a conter o público no local estabelecido.

5.2 Quando os eventos forem realizados em autódromos ou pistas homologadas seguem-se as normativas de segurança de cada um.

5.3 A pista deve apresentar superfície adequada para realização de arrancadas e condições de estabilidade ao competidor, podendo ser usado VHT, com a supervisão da FCM a cada prova.

## 6. BOX

6.1 O box deverá ser fechado e provido de duas seguranças para auxiliar no controle de acesso.

Local para acomodar o sistema de cronometragem e possuir também sanitários suficientes ao número de pessoas presentes.

6.2 Deve estar posicionado socorro médico, com enfermeiro ou socorrista, ambulância com duas macas rígidas e todos os itens de primeiros socorros previstos em legislação para resgate e locomoção de pacientes.

## 7. OFICIAIS DE COMPETIÇÃO

As ações serão interpretadas pelos oficiais responsáveis de acordo com legislação desportiva vigente e os regulamentos esportivos, desportivo e técnico, específicos da FCM, e deverão constar do Regulamento Particular de cada prova.

## 8. JURI

Os componentes do júri serão nomeados pela FCM, e deverão constar do Regulamento particular da prova.

## 9. OFICIAIS DE CRONOMETRAGEM

Esta deverá ser com equipamento de cronometragem, com sistema com sinalização sequencial de largada, pista independente e com tempo de reação e tempo de pista, ex 60 pés 100 metros e 201 metros com marcação de velocidade para homologação de recordes, onde serão somados os dois tempos para obtenção do resultado. Os tempos após cada bateria deverá ser impresso e colocado em local de fácil acesso aos pilotos e equipes



após o término de cada bateria. No final da prova resultado geral já com a classificação pelo melhor tempo de cada competidor.

## 10. IDENTIFICAÇÃO DA MOTOCICLETA

### 10.1 - Número

Deverá ser colocado na motocicleta de forma visível nas laterais e na parte frontal da motocicleta, para fins de controle do sistema de cronometragem.

### 10.2- Registro do número

Para ser vistoriado e participar dos treinos e das tomadas de tempos oficiais, as motocicletas deverão estar identificadas com o respectivo número registrado no ato de inscrição, que será fornecido na 1ª etapa, por ordem de inscrição, com direito de uso até final do campeonato.

## 11. TOMADAS DE TEMPO

Sob orientação dos comissários de provas, as motocicletas irão deslocar do parque fechado ao pré-alinhamento, onde irão alinhar duas a duas e efetuarem a tomada de tempo.

## 12. CIRCULAÇÃO DAS MOTOCICLETAS

A circulação é limitada a área de box e às áreas de circulação necessárias para o alinhamento e retorno ao box. Velocidade máxima nos deslocamentos é de 20Km/hora, sujeitando o infrator às penalidades previstas neste regulamento.

## 13. PILOTOS INSCRITOS

É de responsabilidade do mecânico ou do piloto inscrito para a etapa a condução de sua motocicleta na área de pré-alinhamento e pista. A condução por pessoa não qualificada implicará na desclassificação do piloto.

## 14. AQUECIMENTO DE PNEUS

Durante a realização dos treinos livre e tomadas de tempos cronometradas é permitido ao piloto efetuar uma manobra de aquecimento de pneus antes de alinhar, mediante autorização do diretor de provas, podendo ser também no parque fechado.

## 15. REUNIÃO COM A DIREÇÃO DE PROVA (BRIEFING)

15.1 - É obrigatória a presença de todos os pilotos inscritos às reuniões convocadas pela Direção de Prova.

15.2 – A ausência injustificada do piloto a estas reuniões poderá ser punida de acordo com este regulamento, também sendo de inteira responsabilidade do piloto os assuntos acordados entre os demais, não lhe cabendo recurso algum sob as decisões ali tomadas.

## 16. PONTUAÇÃO



16.1 – O Campeonato CATARINENSE de Arrancadas para Motos , terá mínimo de 4 (sete) etapas e no máximo 8 (nove) etapas pontuadas, em sendo realizado com este número de etapas haverá um descarte, utilizando-se a fórmula de N1, ou seja, haverá descarte do pior resultado obtido, obedecido os seguintes critérios de exceção:

- a) Não será descartado etapa em que o piloto tenha sofrido desclassificação técnica ou desportiva.
- b) O descarte da última etapa só poderá ocorrer se: o piloto tiver participado das tomadas de tempo validas para esta etapa.

16.2 - O critério de desempate para a classificação final é pelo maior número de vitórias, seguido pelo maior número de segundo lugares e assim sucessivamente. Caso ainda persista o empate, será decidido pela melhor colocação na última etapa.

1. A pontuação atribuída às respectivas classificações nas etapas segue tabela abaixo:

1° Lugar – 25 pontos

6° Lugar – 15 pontos

11° Lugar – 10 pontos

16º Lugar – 05 pontos

w ww . f cm . c o m . b r

2° Lugar – 22 pontos

7° Lugar – 14 pontos

12°Lugar – 09 pontos

17º Lugar – 04 pontos

3° Lugar – 20 pontos

8° Lugar – 13 pontos

13° Lugar – 08 pontos

18º Lugar – 03 pontos

4° Lugar – 18 pontos

9° Lugar – 12 pontos

14° Lugar – 07 pontos

19º Lugar – 02 pontos



5° Lugar – 16 pontos

10° Lugar – 11 pontos

15° Lugar – 06 pontos

20º Lugar – 01 ponto

#### 18. – PROTESTOS E PENALIZAÇÕES

18.1 - Os protestos contra pilotos, motocicletas e atitudes anti-desportivas deverão ser feitos por escrito pelo Piloto ou Chefe de Equipe e entregue ao Diretor de Prova, no ato do fato.

18.2 - Todos os protestos devem ser feitos por escrito ESPECÍFICOS POR ITEM, e acompanhados por uma taxa de R\$ 500,00 (quinhentos reais).

18.3 - Os protestos serão avaliados pelo Júri da Prova; no caso da procedência, o valor será devolvido ao reclamante, caso contrário, reverterá a favor da FCM, no caso de reclamação técnica 50% será destinado para a equipe reclamada.

#### 19. – CERIMÔNIAS DE ENTREGA DE PRÊMIOS

19.1 – Após o termino das baterias os 03 primeiros colocados de cada categoria deverão comparecer ao pódio de entrega de premiação. O piloto ou seu representante que não comparecer sem motivo justificado perderá direito a sua premiação.

#### 20. - AUTORIZAÇÃO DE DIREITO DE USO DE IMAGEM

20. 1- Todo piloto inscrito em provas do Campeonato de Arrancadas e provas autorizadas, autoriza a título gratuito desde já a exibição em todo o território nacional e fora deste de qualquer imagem referente ao mesmo, desde que relacionadas com os eventos do Campeonato CATARINENSE de Arrancadas para Motos , nada tendo a reclamar quanto a veiculação em mídia, folhetos, encartes, anúncios, cartazes, imagens, fotos ou outra forma de divulgação referente ao motociclismo.

#### 21. - SEGURO

21.1 – A FCM NÃO se responsabilizam por nenhum dano ou prejuízo que possa ocorrer ao piloto e/ou motocicleta durante as competições, nem por danos ocasionados pelo piloto a terceiros ou coisas, nem pelo descumprimento das leis vigentes no país, cabendo ao piloto providenciar um seguro médico/hospitalar e contra terceiros.

21.2 – As despesas decorrentes de internação hospitalar são de responsabilidade do piloto, não havendo nenhum vínculo com patrocinadores, organizadores ou FCM.

21.3 - O piloto é responsável pelos atos de sua equipe ou pessoas identificadas como tal.

#### 22. – PREMIAÇÃO



22.1 – Troféu até 3º lugar em cada Classe.

22.2 – O evento tem caráter AMADOR e não haverá premiação em dinheiro somente se acaso tiver patrocínio para tal fim.

#### 22.1 – TABELA RECORD

Tabela de Record Anual, para todas as categorias do campeonato, sendo que contará somente o tempo de pista nas provas validas, NÃO CONTA TEMPO DOS TREINOS. O tempo para a quebra de Recorde deverá ser menor que o tempo já homologado com piloto cadastrado com a carteira de piloto FCM ou CBM. Caso o tempo seja igual, ficará o tempo anterior.

#### II - REGULAMENTO TÉCNICO:

##### a) – REGULAMENTAÇÃO:

www.fcm.com.br

Todas as motocicletas inscritas para competição deverão passar pela vistoria prévia, antes de efetuar qualquer tipo de treino ou competição cronometrada.

Os competidores deverão apresentar suas motocicletas nas condições especificadas no regulamento da FCM, devendo cumprir rigorosamente as exigências, antes e durante a realização do evento.

Os comissários designados pela organização do evento poderão verificar a qualquer momento verificações necessárias nas motocicletas inscritas.

Todo competidor deverá dispor de um mecânico, ou pessoa de sua confiança para proceder à abertura e fechamento do motor, quando solicitado pela equipe técnica, sendo seus custos envolvidos na operação correrem por conta do piloto/equipe.

Todas as motocicletas deverão ter nas laterais da motocicleta ou local visível o número de competidor, para fins controle do sistema de cronometragem no mínimo de três numerais.

##### b) – SEGURANÇA:

É obrigatório o uso de macacão, ou calça comprida e manga longa, capacete com viseira ou óculos, sapato fechado ou tênis.

O uso de capacete aberto é proibido.

Proibida adição ou remoção de materiais ou peças que não seja permitido pelo regulamento de arrancada da FCM.

Proibido o consumo de bebidas alcoólicas por parte de pilotos e componentes da equipe no grid de largada. Onde poderá acarretar em desclassificação .



Pilotos não podem efetuar nenhum tipo de manobra arriscada na área de box, caso isso aconteça a segurança do evento, tem autonomia de desclassificar a moto envolvida, da etapa corrente.

c) - ABERTURA DE MOTORES:

Dois (2) vistoriadores irão verificar as motos junto a abertura de motores no final do evento, sendo que o piloto e preparador de cada moto poderá juntamente com os verificadores acompanhar a medição das demais motos classificadas, (Somente um piloto e um preparador por moto, somente duas pessoas).

§ Único: É PROIBIDO TESTAR AS MOTOS NOS BOXES, O PARTICIPANTE NESTE CASO SERÁ PENALIZADO.

III – DEFINIÇÃO DAS CATEGORIAS:

CATEGORIAS 170 SERÃO PESADAS JUNTAMENTE COM O PILOTO ,SENDO QUE A SOMA MOTO E PILOTO TERÁ QUE ESTAR COM NO MINIMO 170 KILOS OU MAIS .

## **DAS ESPECIFICAÇÕES DAS MOTOCICLETA**

CATEGORIA “A”

CATEGORIA 125 ”PRO”

MOTOS 125cc – 4 TEMPOS S/TURBO S/NITRO (OXIDO NITROSO)

(Moto montada – mantendo características originais do modelo da moto) \*Serão pintados os parafusos do motor pela organização do evento, para futura verificação, para que não sejam substituídas partes do motor por peças fora do regulamento.

Não é permitido fazer alterações no chassi (deve ser original). Não pode ser feita a alteração do angulo do chassi.

Carburador original e tbi de qualquer modelo 125cc nacional ATÉ 30MM (preparação interna do carburado liberada). Uso de colas ou soldas em carburadores ou Tbi, só serão permitidos para manter a integridade externa original devido a algum tipo de rasgo externo na preparação, mas não serão aceitos retrabalhos com tipos de colas, soldas e outros materiais para mudar diâmetros internos de pistonete ou borboletas além da do limite externo do próprio corpo de carburador.

Coletor de admissão livre (podendo retrabalhar o diâmetro interno) Tanque de combustível poderá ser retrabalhado internamente Ignição Original (liberado volante aliviado e bobina de faísca).



Guidão original ou similar (Fixo nos mancais originais da mesa de suspensão). Manter características originais do motor (01 junta original do modelo da moto na base do cilindro e 01 junta original do modelo da moto no cabeçote).

Escapamento livre.

Podendo retirar: lateral direita, lateral esquerda, espelhos, piscas, cavalete central. Deve ter: suporte de placa (não pode ser cortado), com sinaleira, freio dianteiro não é necessário.

\*Não é permitido chassi recortado, nem alteração na estrutura metálica, partes pequenas como suportes de sensor de freios traseiro e suportes de mesma dimensão são toleráveis.

Não é permitido furar o chassi da moto.

\*tolerância de Pistão até 4mm, do original do modelo, e curso do virabrequim Original do modelo da Moto, Cabeçote do modelo.

\*Ao final da prova os competidores terão de abrir seus motores para a verificação de cilindrada conforme regulamento. Caso o proprietário não queira efetuar a abertura do motor, automaticamente é desclassificado.

A equipe de prova não fornecerá mecânico para a abertura, sendo de responsabilidade de cada equipe a abertura de seu motor para a verificação.

www.fcm.com.br

CATEGORIA "B"

CATEGORIA 150 "PRO"

MOTOS até 150CC 4 TEMPOS S/TURBO S/NITRO (OXIDO NITROSO)

(Motos montada – mantendo características originais do modelo da moto) \*Serão pintados os parafusos do motor pela organização do evento, para futura verificação, para que não sejam substituídas partes do motor por peças fora do regulamento.

Carburador original nacional (preparação interna do carburado liberada) da cilindrada da categoria (incluindo carburador e injeção nacional até 32mm).

Não é permitido fazer alterações no chassi (deve ser original). Não pode ser feita a alteração do ângulo do chassi.

Coletor de admissão LIVRE, (podendo retrabalhar o diâmetro interno). Uso de colas ou soldas em carburadores ou Tbi, só serão permitidos para manter a integridade externa original devido a algum tipo de rasgo externo na preparação, mas não serão aceitos retrabalhos com tipos de



colas, soldas e outros materiais para mudar diâmetros internos de pistonete ou borboletas além da do limite externo do próprio corpo de carburador.

Tanque de combustível poderá ser retrabalhado internamente - Ignição original (liberado volante aliviado e bobina de faísca), Escapamento livre.

Guidão original ou similar (Fixo nos mancais originais da mesa de suspensão). Manter características originais do motor (01 junta original do modelo da moto na base do cilindro e 01 junta original do modelo da moto no cabeçote).

Podendo retirar: lateral direita, Lateral Esquerda, espelhos, piscas, cavalete central.

Deve ter: suporte de placa (não pode ser cortado), com sinaleira, freio dianteiro não é necessário.

\*TITAN 160, segue as mesmas condições, em questão de cilindrada, no limite de 170cc.

\*Não é permitido chassi recortado, nem alteração na estrutura metálica, partes pequenas como suportes de sensor de freios traseiro e suportes de mesma dimensão são toleráveis.

Não é permitido furar o chassi da moto.

Tolerância de Pistão até 4mm, do original do modelo, e curso do virabrequim Original do modelo da Moto, ressaltando que fica permitido uso de peças similares com o mesmo diâmetro .

\*Ao final da prova os competidores terão de abrir seus motores para a verificação de cilindrada conforme regulamento. Caso o proprietário não queira efetuar a abertura do motor, automaticamente é desclassificado.

A equipe de prova não fornecera mecânico para a abertura, sendo de responsabilidade de cada equipe a abertura de seu motor para a verificação.

#### CATEGORIA "C"

CATEGORIA 223 "STREET"- Motos montadas que estejam documentada , não sera necessário estar em dia , mas tem que estar com a placa e motor de acordo com o chassi , permitido somente a retirada dos pisca e retrovisores , não serão permitidos recortes e nenhuma parte da moto com exceção na caixa de filtro pois esta liberado o uso de qualquer tipo de carburação , motor até 220cc com tolerância de 1%, preparação livre , escape livre , guidão livre mas no suporte original , SOBRE À SUSPENÇÃO DIANTEIRA TERÁ UM LIMITE DE 10CM DO GUARDA PÓ ATÉ APARTE DE BAIXO DA MESA INFERIOR , SUSPENÇÃO TRASEIRA ORIGINAL "FICA PROIBIDO O USO DE NITROMETANO , TURBO E OXIDO NITROSO, OBS: A MOTO FICARA EM PARQUE FECHADO APÓS OS TREINOS E SERA LACRADO TANQUE E MOTOR. Para futuro vistoria após termino da prova.



## CATEGORIA “D”

### CATEGORIA “170CC” 2 e 4 TEMPOS

Motos montadas com peso mínimo de 170 quilos, moto e piloto , combustível somente metanol, motores nacionais , com até 170 cilindrada, preparação do motor livre, guidão na mesa original, roda livre fica proibido uso de roda que não sejam de motocicleta .OBS FICARÁ EM PARK FECHADO .

## CATEGORIA “E”

CATEGORIA 240 “STREET”- Motos que estejam totalmente montadas , como a categoria “C” acima citada , mas fica permitido o uso de motos com baixa , ex leilao, também poderá ser usado motores de outros modelos até 240 cilindradas , sendo que as características externas do motor não poderão ser alteradas como por exemplos soldas , será permitido uso de cilindro fundido do modelo e cabeçote e também uso da parte superior do motor de outros modelos até 240cc, sendo assim fica permitido o uso de flange , rodas permitida somente o diâmetro do modelo da moto e pneu de rua , fica liberado uso de gerenciamento eletrônico e qualquer carburação , não será permitido o uso de nitrometano e outros de sobre alimentação como por exemplo turbo , óxido nítrico, charge etc..

## CATEGORIA “F”

### Categoria “240 MONTADA PRO”

#### MOTOS COM MOTORES MODELO ATÉ 240 – MONTADA PREPARADA

Necessário ter Chassi, tanque, banco, para-lamas dianteiro, para-lama traseiro, painel, farol.

Guidão Livre.

Diâmetros de rodas livre.

Não é permitido fazer alterações no chassi (deve ser original). Não pode ser feita a alteração do ângulo do chassi.

Não é necessário a utilização de plásticos laterais da caixa de bateria e carburador. Pode ser utilizado qualquer motor nacional de até 240, com cilindrada interna liberada, ignição liberada, flange liberado, carburação liberada , fica permitido o uso de injeção eletrônica programável , a moto terá que usar um dos freios dianteiro ou traseiro .



www.fcm.com.br

Podendo utilizar balança de motos de até 200cc em qualquer modelo de chassi. Ex: Pode ser utilizado um chassi CG 125, com motor de 230 e balança permitida até 230 também.

#### CATEGORIA “G”

Categoria “400 MONTADA PRO”

MOTOS COM MOTORES MODELO ATÉ 400 – MONTADA PREPARADA

Necessário ter Chassi, tanque, banco, para-lamas dianteiro, para-lama traseiro, painel, farol.

Guidão Livre.

Diâmetros de rodas livre.

É permitido fazer alterações no chassi apenas para a adaptação do motor (deve ser original). Não pode ser feita a alteração do angulo do chassi.

Não é necessário a utilização de plásticos laterais da caixa de bateria e carburador. Pode ser utilizado qualquer motor nacional de até 400, com cilindrada interna liberada, ignição liberada, flange liberado, carburação liberada, não é necessário a utilização de freio dianteiro.

#### CATEGORIA “H”

CATEGORIA “210” LIVRE

MOTOS até 210cc 4 TEMPOS E 2T INCLUINDO PROTÓTIPOS

\*Serão pintados os parafusos do motor pela organização do evento, para futura verificação, para que não sejam substituídas partes do motor por peças fora do regulamento.

Carburador livre, escapamento livre, ignição livre, preparação livre até a cilindrada. Sem turbo e oxido nitroso.

Apenas motores nacionais com até 210cc de fábrica.

#### CATEGORIA “I”

CATEGORIA “240” LIVRE

MOTOS ATÉ 240cc 4 TEMPOS INCLUINDO PROTÓTIPOS

Protótipo livre, preparação livre cilindrada interna liberada, sem turbo e oxido nitroso, carburação livre, fica permitido o uso de injeção eletrônica.

Apenas motores nacionais com até 240cc de fábrica, com cilindrada liberada.



#### CATEGORIA “J”

##### CATEGORIA “500 PRÓ”

MOTOS ATÉ 500CC 2 E 4TEMPOS, monocilíndrico, protótipo.

Podendo utilizar Turbo, e Nitro (óxido nítrico).

Obrigatório o uso de freio traseiro, sem a necessidade de freio dianteiro.

#### CATEGORIA “K”

##### CATEGORIA “200 2T”

MOTOS ATÉ 200cc 2 TEMPOS

Preparação interna livre. Carburador original do modelo (podendo alterar entre carburador RX, RD, RDZ, DT180 e DT200). Uso de colas ou soldas em carburadores ou Tbi, só serão permitidos para manter a integridade externa original devido a algum tipo de rasgo externo na preparação, mas não serão aceitos retrabalhos com tipos de colas, soldas e outros materiais para mudar diâmetros internos de pistonete ou borboletas além da do limite externo do próprio corpo de carburador.

Não é permitido fazer alterações no chassi (deve ser original). Não pode ser feita a alteração do ângulo do chassi.

Ignição livre, escapamento livre.

Diâmetro de Roda original.

Tanque de combustível poderá ser retrabalhado internamente (porem deverá manter os as chapas inferiores e superiores).

Podendo ser retirado: Tapa correia, retrovisores, piscas, painel, para-lamas traseiro, caixa e filtro ar, cavalete central.

Não pode haver recortes do chassi.

Não é necessário a utilização de freio dianteiro.

#### CATEGORIA “L”

##### CATEGORIA “240 2T”

MOTOS ATÉ 240cc 2 TEMPOS INCLUINDO PROTÓTIPOS

Protótipo Livre, Preparação livre, protótipo sem turbo e óxido nítrico Apenas motores nacionais com até 210cc de fábrica.

w ww . f cm . c o m . b r



#### CATEGORIA “M”

##### CATEGORIA “300MONTADA”

MOTOS ATÉ 300CC – INCLUINDO CBX 250, TORNADO 250, FAZER, LANDER, XRE300, CB300 etc qualquer moto nacional até 300cc.

(Motos montada – mantendo características originais do modelo da moto) S/TURBO E S/NITRO S/NITROMETANO (OXIDO NITROSO) Carburação livre e injeção eletrônica livre, escapamento livre.

É permitindo o uso de flange.

Não é permitido fazer alterações no chassi (deve ser original). Não pode ser feita a alteração do angulo do chassi.

Coletor de admissão livre.

Tanque de combustível poderá ser retrabalhado internamente (porem devera manter os as chapas inferiores e superiores);

Podendo ser retirado: Tapa correia, retrovisores, piscas, caixa e filtro ar, cavalete

central e laterais de carburador e lateral de bateria, chave de luz,

Freio dianteiro não é necessário. (Todos os outros itens são obrigatórios).

Não pode haver recortes do chassi.

Suporte de placa podendo ser cortado abaixo do furo da placa, é necessário o uso de sinaleira traseira, podendo retirar a pedaleira traseira mantendo a pedaleira dianteira original podendo efetuar a troca da roda por outras, mas de mesmo diâmetro do aro original do modelo.

#### CATEGORIA “N”

##### CATEGORIA “300PRO”

MOTOS ATÉ 300CC – INCLUINDO CBX 250, TORNADO 250, FAZER, LANDER, XRE300, CB300etc qualquer moto nacional até 300cc.

(Motos montada – mantendo características originais do modelo da moto) S/TURBO E S/NITRO (OXIDO NITROSO) Carburação livre, escapamento livre.

É permitindo o uso de flange.

Não é permitido fazer alterações no chassi (deve ser original). Não pode ser feita a alteração do angulo do chassi.



Coletor de admissão livre.

Tanque de combustível poderá ser retrabalhado internamente (porem devera manter os as chapas inferiores e superiores);

Podendo ser retirado: Tapa correia, retrovisores, piscas, caixa e filtro ar, cavalete central e laterais de carburador e lateral de bateria, chave de luz,

Freio dianteiro não é necessário. (Todos os outros itens são obrigatórios).

Não pode haver recortes do chassi.

Suporte de placa podendo ser cortado abaixo do furo da placa, é necessário o uso de sinaleira traseira, podendo retirar a pedaleira traseira mantendo a pedaleira dianteira original podendo efetuar a troca da roda por outras, mas de mesmo diâmetro do aro original do modelo.

CATEGORIA “O”

CATEGORIA “ 650 PRÓ”

MOTOS Até 650 CC - incluindo protótipos/TURBO E S/NITRO (OXIDO NITROSO Motos de 650cc deverão estar com as características originais, podendo somente retirar espelhos, pedaleiras traseiras e pequenos itens.

Permitido todas as motocicletas 2 e 4 tempos até limite de 650cc.

Preparação livre, incluindo protótipos com motores menores que 650cc.

\*não podendo utilizar motor de 600 e 650, em quadro menores.

CATEGORIA “P”

CATEGORIA “996”

MOTOS ATÉ 996cc - incluídas motos Esportivas (Superbike) (Características originais do chassi, preparação livre

CATEGORIA “Q”

CATEGORIA “1100”

MOTOS ATÉ 1100cc sem turbo, Sem Nitro (oxido nitroso) preparação livre .

CATEGORIA “R”

CATEGORIA “1500”

MOTOS ATÉ 1.500cc sem turbo, Sem Nitro (oxido nitroso) preparação livre.



CATEGORIA “S”

CATEGORIA “DRAG STREET”

MOTOS CILINDRADA LIVRE Sem Turbo, sem nitro (óxido nítrico).

(Características originais da moto, e demais itens originais do modelo. Preparação livre.

CATEGORIA “T”

CATEGORIA “SUPER FORÇA LIVRE”

MOTOS TOP FUEL.

Preparação livre, podendo utilizar qualquer tipo de preparação, Incluído Turbo, Nitro.

§ Único: Considerações.

Todas as categorias, poderão ter o uso de módulos de injeção e ignição similares ou apropriados, ex. Athlon, fueltech, pandoo, injepro. Sendo liberado a troca do painel de instrumentos, pelo painel ft, ou similar ou até mesmo digitais. Com peso superior ou equivalente, módulos que não possuem painel demonstrativo; deverão permanecer com o painel original. Corpo de injeção Tbi diâmetro livre.

Os casos omissos serão decididos pelos Comissários Técnicos da FCM.

As alterações ao presente regulamento, se houverem, serão em forma de adendo e entrarão em vigor na data de sua publicação pelo site da FCM.

O presente regulamento foi aprovado pelo Conselho Técnico e Comissão do evento.

www.fcm.com.br



#### CATEGORIAS PROMOCIONAIS

DESAFIO 70MM – MOTOS MONTADAS APENAS PODERA RETIRAR RETROVISOR , PISCA , PISTAO 70MM MOTORES , 2 VALVULAS NACIONAIS , PREPARAÇÃO, LIVRE , COMBUSTIVEL DENSIDADE 795 NA BURETA , FRENTE 64CM E BALANÇA 51CM

CUSTON STREET- MOTOS CUSTON SEM USO DE TURBO , NITRO , OXIDO NITROSO .

CUSTON LIVRE – MONTADAS COM PREPARAÇÃO LIVRE



FLORIANÓPOLIS/ SC, fevereiro de 2019.

HOMOLOGADO

JUSCELINO GOMES DE OLIVEIRA

DIRETOR DA MODALIDADE DE ARRANCADA

032.23 CÓDIGO DISCIPLINAR 032.23.1 Das infrações contra pessoas 032.23.1.1 Das Ofensas Físicas

Art. 1º Praticar vias de fato

1 - Contra pessoa vinculada à entidade ou associação por fato ligado ao motociclismo; PENA: suspensão de trinta (30) a cento e oitenta (180) dias.

2 - Contra membro de órgão ou poder do Conselho Técnico Desportivo Nacional, de entidade e da Justiça Desportiva por fato ligado ao motociclismo;

PENA: suspensão de um (01) a dois (02) anos e eliminação na reincidência.

3 - Contra Diretor de Prova ou Auxiliar em função;

PENA: suspensão de sessenta (60) a trezentos e sessenta (360) dias, na reincidência, de trezentos e sessenta (360) a setecentos e vinte (720) dias, até a eliminação.

Art. 2º Para os efeitos do disposto no Inciso 3º, o Diretor de Prova e os auxiliares são considerados em função desde a escalação até o término do prazo fixado para a entrega dos documentos do evento na entidade.

Art. 3º As vias de fato, quando praticadas por Diretor de Prova ou auxiliar em função, observado o disposto no artigo anterior, serão punidas com a pena de noventa (90) a trezentos e sessenta (360) dias de suspensão.

032.23.1.2 Das Ofensas Morais

Art. 4º Ofender moralmente pessoa vinculada à associação ou entidade, por fato ligado ao motociclismo; PENA: suspensão de dez (10) a noventa (90) dias.

Art. 5º Manifestar-se de forma desrespeitosa, ou ofensiva, contra membros do Conselho Técnico Desportivo Nacional (CTDN), do Conselho Regional de Desportos (CRD), dos poderes das entidades dirigentes e da Justiça Desportiva, ou ameaçá-los de mal injusto e grave;

PENA: suspensão de trinta (30) a cento e oitenta (180) dias.



Parágrafo Único: Quando a manifestação for feita por meio da imprensa, rádio ou televisão, a pena será de sessenta

(60) a trezentos e sessenta (360) dias.

Art. 6º Atribuir fato inverídico a membros ou dirigentes do Conselho Técnico Desportivo Nacional (CTDN), das entidades dirigentes e da Justiça Desportiva;

PENA: suspensão de sessenta (60) a cento e oitenta (180) dias.

Art. 7º Manifestar-se de forma desrespeitosa, ou ofensiva, contra a associação, membros dos seus poderes ou contra o Diretor de Prova, em razão de suas atribuições;

PENA: suspensão de trinta (30) a cento e vinte (120) dias.

Art. 8º Ofender moralmente o Diretor de Prova ou auxiliar em função;

PENA: suspensão de dois (02) a cinco (05) meses, quando o autor for atleta, ou de vinte (20) a sessenta (60) dias, quando forem outros os autores.

Parágrafo Único: Para os efeitos deste artigo, aplica-se o disposto no artigo 2º.

Art. 9º A ação disciplinar relativa às infrações previstas nos artigos 4º e 7º, deverá ser precedida de interpelação, quando o ato punível for veiculado pela imprensa, mídias sociais, rádio ou televisão.

032.23.2 Das infrações relativas à competição 032.23.2.1 Das infrações dos Atletas

Art. 10º Proceder desleal ou inconvenientemente durante a competição; PENA: suspensão de um (01) a dois (02) meses e multa.

Art. 11º Reclamar, por gestos ou palavras, contra as decisões da Direção de Prova; PENA: suspensão de um (01) a três (03) meses e multa.

[WWW.FCM.COM.BR](http://WWW.FCM.COM.BR)



SOBRE A DISPUTA DO **“REI DAS PISTAS BRASIL 240-PRO”** TEREMOS TODOS DIREITOS AUTORAIS

NÃO SENDO PERMITIDO A NENHUM EVENTO , A USAR ESSE NOME , POIS PERTENCE A ORGANIZAÇÃO DO CATARINENSE ,ONDE O RESPOSÁVEL É O SRº JUSCELINO GOMES DE OILVEIRA .

FAREMOS EM PARCERIA COM A CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE MOTOCICLISTO (CBM) , EM VÁRIOS ESTADOS DO BRASIL ESSA DISPUTA **“REI DAS PISTAS BRASIL 240-PRO”**.