



REGULAMENTO TÉCNICO CAV2019 - MOTOCICLISMO

ANGOLA GRANDE PRÉMIO – AGP600/EVO600

1. CLASSES ADMITIDAS NO CAV2018
 - 1.1 CLASSE **EVO600**
 - 1.2 CLASSE **AGP600**
2. ESPECIFICAÇÕES DAS MOTOS DA CLASSE **EVO600**
 - 2.1 São admitidas todas as modificações.
 - 2.2 O perfil das motos das classes EVO600, conforme é visto de frente, retaguarda e lateralmente deve respeitar a forma original do modelo homologado. O aspecto do sistema de escape está excluído desta regra
 - 2.3 Para as motos da classe EVO600, é permitida o uso de Instalações eléctricas das marcas indicadas para competição (e.g. **HRC para Honda e YEC para Yamaha**) é proibido o uso de instalações das marcas MOTEC e MAGNETI-MARELLI.
3. ESPECIFICAÇÕES DAS MOTOS DA CLASSE ANGOLA GP 600 (**AGP600**)
 - 3.1 As motos admitidas na classe AGP600 do CAV2019 necessitam, para além da homologação FIM para a classe SUPERSTOCK 600, que os importadores das marcas ou seus agentes requeiram uma homologação desportiva e administrativa **OBRIGATÓRIA** na FADM que terá de ser feita antes da primeira corrida do campeonato.
 - 3.2 A homologação/verificação terá um custo de 50.000kz.
 - 3.3 Durante a época desportiva a FADM reserva-se ao direito de reverificar todas as motos da classe AGP600.
 - 3.4 O Regulamento Técnico da classe AGP600 tem como referência o regulamento técnico do Campeonato da Europa SUPERSTOCK600. Os artigos do regulamento nacional, podem ter uma correspondência directa com o regulamento da FIM e FIM-EUROPE e podem apresentar entre parêntesis a numeração da versão FIM e FIM-EUROPE.
 - 3.5 O perfil das motos das classes AGP600, conforme é visto de frente, retaguarda e lateralmente deve respeitar a forma original do modelo homologado. O aspecto do sistema de escape está excluído desta regra.
 - 3.6 Todos os elementos/peças não mencionados nos artigos que se seguem, devem permanecer tal como produzidos pelo fabricante para a moto homologada.
 - 3.7 **TUDO QUE NÃO ESTÁ DEVIDAMENTE ESCRITO E PRECISO NESTE REGULAMENTO É EXPRESSAMENTE PROIBIDO.**
4. CILINDRADA
 - 4.1 Os motores autorizados a correr nas duas classes (EVO600 e AGP600), devem respeitar obrigatoriamente as cilindradas abaixo:
 - 4.2 4 Cilindros de 401cc a 600cc - 4 Tempos
 - 4.3 3 Cilindros de 401cc a 675cc - 4 Tempos
 - 4.4 2 Cilindros de 401cc a 750cc - 4 Tempos
 - 4.5 A cilindrada deve permanecer igual à do modelo homologado. A rectificação do bloco de cilindros com o intuito de atingir o limite de cilindrada na classe não é autorizada.
5. PESO MÍNIMO
 - 5.1 O peso mínimo das motos da classe AGP600 é o peso mínimo estabelecido pela FIM para a classe SUPERSTOCK600.

- 5.2 A FIM estabelece o peso mínimo de cada modelo homologado determinando o seu peso a seco, nas condições em que este é vendido ao público. O peso a seco (dry weight) de uma moto homologada é o peso dessa moto tal como produzida pelo fabricante, sem combustível, placas de matrícula, ferramentas e descanso central, quando com ela equipada, mas com óleo do motor e outros líquidos nas quantidades recomendadas. A confirmação do peso é feita através da pesagem de 3 (três) motos. O resultado é arredondado para o número inteiro mais próximo.
- 5.3 Para a classe AGP600 do CAV2018 o peso mínimo é igual ao peso a seco menos 12 kg.
- 5.4 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 e gasolina.
- 5.5 Não há tolerância no peso mínimo da moto.
- 5.6 O uso de lastro é autorizado, para que a moto cumpra o peso mínimo. O uso de lastro deve ser declarado nas verificações técnicas iniciais.
- 6 NÚMEROS DE COMPETIÇÃO
- 6.1 Os números de competição da moto devem ser expostos de forma clara e visível e do seguinte modo:
- 6.1.1 – Um número na frente, na parte central da carenagem ou ligeiramente descentrado para um dos lados;
 - 6.1.2 – Dois números laterais, um de cada lado na parte inferior da carenagem
 - 6.1.3 - Um número sobre a cobertura do banco com o topo do número virado para o piloto. Neste caso, a dimensão do número traseiro deve ser igual à do número da frente.
- 6.2 Os números de competição devem ter as seguintes dimensões mínimas:
- | | |
|----------------------------|-----------------|
| | Frontal/Lateral |
| Altura mínima: | 120mm/120mm |
| Largura mínima: | 80mm/60mm |
| Espessura mínima: | 25mm/25mm |
| Espaçamento entre números: | 15mm/15mm |
- 6.3 Os números têm de ser fácil leitura sendo obrigatório que a(s) cor(es) do seu contorno e fundo sejam perfeitamente contrastantes com a cor do número e, ainda, com a(s) cor(es) envolventes.
- 6.4 Nas carenagens de cor semelhante ao fundo da placa de números, o perímetro do fundo deve ser contornado por uma linha de cor contrastante com pelo menos 8mm de espessura.
- 7 LÍQUIDO DE REFRIGERAÇÃO
- 7.1 Os únicos líquidos de refrigeração autorizados, para além do óleo de lubrificação são, soluções aquosas de etilenoglicol e inibidores, água ou uma mistura de água com etilenoglicol.
- 8 COMBUSTÍVEL
- 8.1 O combustível é livre.
- 9 PNEUS
- 9.1 Desde o início até ao final da manifestação/evento desportiva só é permitida a utilização de 3 (Três) pneus nas sessões oficiais de treinos e corridas.
- 9.2 Os pneus serão verificados, marcados e/ou registados pelos comissários técnicos, durante a verificação técnica preliminar ou em horário indicado no Regulamento Particular.
- 9.3 É da responsabilidade do concorrente assegurar-se que os pneus são correctamente marcados e/ou registados pelos comissários técnicos.
- 9.4 O piloto só poderá utilizar nos treinos e corrida os pneus previamente marcados e/ou registados pelos comissários técnicos.
- 9.5 A interrupção dos treinos ou corrida pela apresentação da bandeira vermelha não implica o aumento do número de pneus disponíveis para cada piloto.

9.6 Em caso de acidente um pneu pode ser substituído se o pedido de substituição for feito enquanto a moto se encontrar em Parque Fechado ou ao cuidado dos comissários de pista e o técnico do FORNECEDOR OFICIAL DE PNEUS confirmar a deterioração do pneu.

9.7 É permitido o uso de aquecedores térmicos de pneus.

9.8 Assim que o Director de prova apresentar a placa CORRIDA DE CHUVA (wet race) podem ser usados pneus de chuva da marca DO FORNECEDOR OFICIAL DE PNEUS.

9.9 É proibida a utilização de pneus de chuva em condições de piso seco, durante os treinos e corrida.

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

9.10.1 Nos treinos cronometrados - Anulação da totalidade dos tempos registados e colocação no último lugar da grelha de partida;

9.10.2 Na corrida – desclassificação;

9.10.3 Adicionalmente, em qualquer dos casos, o Júri da prova poderá ainda aplicar outras penalizações previstas no art.6º do Regulamento Desportivo do CAV.

10 MOTOR CLASSE AGP600

10.1 Instrumentos de carburação / Sistema de injeção de combustível

10.1.1 Não são permitidas quaisquer alterações.

10.1.2 Os instrumentos de carburação têm de permanecer como os da moto homologada.

10.1.3 Os cones de admissão devem permanecer tal como produzidos pelo fabricante para a moto homologada.

10.1.4 Os injectores devem ser unidades standard correspondentes à da moto homologada.

10.2 Cabeça do cilindro/Culassa

10.2.1 Não são permitidas quaisquer alterações.

10.2.2 Não pode ser retirado nem adicionado à cabeça do cilindro qualquer material.

10.2.3 A junta da cabeça do cilindro não pode ser mudada.

10.2.4 As válvulas, os pratos das molas, guias, molas, chapéus, touches e meias luas têm de ser as originalmente produzidas pelo fabricante para a moto homologada.

10.2.5 Não são autorizadas anilhas para diminuir o comprimento ou aumentar a carga das molas.

10.3 Árvores de cames

10.3.1 Não são permitidas quaisquer alterações.

10.3.2 Nas verificações técnicas podem ser medidos as árvores de cames e os lifts das árvores de cames para verificar a sua conformidade com as do modelo homologado.

10.4 Carretos (pignons das árvores de cames)

10.4.1 Não são permitidas alterações às suas dimensões.

10.5 Cilindros

10.5.1 Não são permitidas quaisquer alterações.

10.6 Pistões

10.6.1 Não são permitidas quaisquer alterações, incluindo o polimento, tratamento e aligeiramento.

10.7 Segmentos

10.7.1 Não são permitidas quaisquer alterações.

10.8 Cavilhas dos pistões e freios

10.8.1 Não são permitidas quaisquer alterações.

10.9 Bielas

10.9.1 Não são permitidas quaisquer alterações, incluindo o polimento, tratamento e aligeiramento.

- 10.10 Cambota
10.10.1 Não são permitidas quaisquer alterações, incluindo o polimento, tratamento e aligeiramento.
- 10.11 Carters de motor e carters anexos (embraiagem, ignição/alternador)
10.11.1 Não são permitidas quaisquer alterações aos carters, incluindo o polimento, tratamento pintura e aligeiramento.
10.11.2 As tampas laterais e carters 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®).
10.11.3 Placas e/ou barras em alumínio ou aço também são permitidas. Todos estes dispositivos devem ser concebidos para serem resistentes à queda e estar correctamente fixos e seguros.
- 10.12 Transmissão / caixa de velocidades
10.12.1 É autorizado um sistema externo que possibilite a mudança rápida da caixa de velocidade (quick-shift system) associado ao selector de mudanças.
10.12.2 Não são autorizadas outras modificações à caixa de velocidades e ao selector de mudanças.
10.12.3 É permitida a alteração das dimensões da cremalheira, pinhão de ataque e corrente.
10.12.4 A cobertura da corrente pode ser modificada mas não eliminada.
10.12.5 É permitido o uso de afinador da corrente.
10.12.6 O uso de controlo de tracção é permitido sempre que faça parte da moto homologada.
- 10.13 Embraiagem
10.13.1 São permitidas alterações para outras existentes no mercado.
- 10.14 Bombas de óleo e tubos de óleo
10.14.1 Não são autorizadas alterações às bombas.
10.14.2 Só os tubos de óleo podem ser modificados ou substituídos. Na eventualidade de substituição dos tubos de óleo com alta pressão, estes devem ser de metal reforçado com terminais vulcanizados ou enroscados.
- 10.15 Radiadores de água e de óleo
10.15.1 Não podem ser adicionados radiadores de água ou substituir o homologado por outro de maiores dimensões.
10.15.2 Os tubos do radiador de/e para o motor podem ser substituídos mas o sistema deve ser mantido como o original.
10.15.3 A ventoinha do radiador pode ser retirada.
10.15.4 Os sensores de temperatura de água e o termóstato podem ser removidos do interior do sistema de arrefecimento.
10.15.5 Redes/malhas de protecção podem ser acrescentadas na frente dos radiadores de água e/ou de óleo.
10.15.6 A tampa do radiador é livre.
- 10.16 Caixa-de-ar
10.16.1 A caixa-de-ar deve permanecer tal como foi produzida pelo fabricante para a moto homologada, mas os tubos de drenagem e/ou de respiração devem estar fechados.
10.16.2 O filtro de ar pode ser alterado, substituído ou acrescentado mecanismos.
10.16.3 A conduta do filtro de ar, não pode ser substituída.
10.16.4 Todas as motos devem ter um sistema de respiração de óleo fechado. O tubo do respirador do óleo do motor deve estar ligado à caixa-de-ar e nela escoar.

- 10.17 Alimentação de combustível
 - 10.17.1 Os tubos de combustível não podem ser substituídos, a torneira tem que ser mantida como concebida pelo fabricante para a moto homologada.
 - 10.17.2 Não podem ser utilizadas ligações com encaixe rápido (*quick connectors*).
 - 10.17.3 Os tubos de respiração podem ser substituídos.
 - 10.17.4 Podem ser acrescentados filtros de combustível.
 - 10.17.5 O regulador de pressão de combustível não pode ser alterado, deve permanecer como o da moto homologada.
- 10.18 Sistema de escape
 - 10.18.1 As panelas de escape e os silenciosos podem ser modificados ou alterados.
 - 10.18.2 O nível de ruído máximo permitido é de 107db/A, com uma tolerância de +3db/A no final da corrida.
 - 10.18.3 O número de silenciosos do sistema de escape final deve ser o mesmo do modelo homologado. Os silenciosos têm de estar no mesmo lado da moto homologada.
 - 10.18.4 Não é permitido cobrir o sistema de escape, com excepção das áreas junto aos pés do piloto e nas áreas em que há contacto com carenagem para protecção do calor.
 - 10.18.5 São autorizados silenciosos em titânio ou carbono.
 - 10.18.6 Por questões de segurança, as arestas expostas do(s) tubo(s) de escape devem ser arredondadas para eliminar quaisquer arestas vivas.
- 10.19 Os motores devem permanecer ESTRITAMENTE de serie tal como produzido pelo fabricante e homologado, os mesmos serão selados e assim devem permanecer toda temporada.
- 11 SISTEMA ELÉCTRICO / ELECTRÓNICO
 - 11.1 Ignição / *Engine Control System* (ECU)
 - 11.1.1 Unidade central (ECU) não pode ser recolocada.
 - 11.1.2 Não são permitidas quaisquer alterações.
 - 11.1.3 É autorizada a utilização de qualquer tipo e marca de velas.
 - 11.2 Alternador e motor de arranque
 - 11.2.1 Não são permitidas quaisquer alterações.
 - 11.2.2 O motor de arranque deve funcionar como normalmente, devendo ser sempre possível ligar o motor no decurso da manifestação/evento desportiva.
 - 11.3 Não pode ser adicionado equipamento electrónico (e.g. sistema de aquisição de dados, computadores, etc.) que não faça parte da moto homologada. Apenas é permitido o uso de "Powercommand".
 - 11.4 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.
 - 11.5 A adição de um equipamento GPS com a finalidade de informar o tempo por volta e/ou classificação é autorizado.
 - 11.6 Telemetria não é autorizada.
 - 11.7 Instalação eléctrica
 - 11.7.1 Não são permitidas quaisquer alterações.
 - 11.7.2 O canhão de ignição pode ser recolocado.
 - 11.8 Bateria
 - 11.8.1 A posição da bateria deve permanecer conforme a da moto homologada.
 - 11.8.2 A bateria pode ser substituída. Porém, a capacidade da nova bateria (amperagem e cablagem) sejam iguais às do modelo homologado.
- 12 QUADRO / CARENAGEM

- 12.1 Quadro e sub-quadro traseiro
 - 12.1.1 O quadro deve permanecer tal como produzido pelo fabricante para a moto homologada.
 - 12.1.2 As partes laterais do quadro podem ser protegidas por material em plástico ou em compósito, nomeadamente fibra de carbono ou kevlar®. Estas protecções devem moldar-se ao quadro não podendo alterar a sua forma.
 - 12.1.3 Não é permitido soldar seja o que for ao quadro, nem retirar partes do mesmo por qualquer meio.
 - 12.1.4 Todas as motos devem exibir no próprio quadro o número de identificação de fábrica (número de quadro).
 - 12.1.5 Os suportes do motor ao quadro devem permanecer tal como produzidos pelo fabricante para a moto homologada.
 - 12.1.6 O sub-quadro traseiro deve permanecer tal como produzido pelo fabricante para a moto homologada.
 - 12.1.7 Podem ser acrescentados suportes suplementares para o banco, apoios salientes não estruturais podem ser retirados desde que não afectem a segurança da construção do conjunto do quadro.
 - 12.1.8 Os acessórios aparafusados ao sub-quadro traseiro podem ser retirados.
 - 12.1.9 O quadro e sub-quadro traseiro podem ser perfurados unicamente para a fixação de peças aprovadas (e.g. suportes da carenagem e pontos de fixação do amortecedor de direcção).
 - 12.2 Não existem quaisquer restrições relativamente ao esquema de cores, embora seja proibido polir a área do quadro e do sub-quadro.
- 13 GARFOS/FORQUETAS – dianteiros
- 13.1 A estrutura dos garfos (veios, bainhas, jarras, Tês, tampões superiores, etc.) deve permanecer tal como produzida pelo fabricante para a moto homologada.
 - 13.2 As partes internas de origem dos garfos podem ser modificadas.
 - 13.3 Kit de pistões e válvulas de amortecimento, sempre a nível interno, não podem ser instalados.
 - 13.4 Os tampões superiores da forqueta podem ser modificados ou substituídos.
 - 13.5 Não existem restrições quanto à quantidade ou qualidade de óleo a ser utilizado nos garfos/forquetas dianteiros.
 - 13.6 A altura e o posicionamento do garfo/forqueta dianteiro relativamente aos Tês são livres.
 - 13.7 O Tês do garfo (mesa superior e inferior) assim como qualquer ponto de ligação devem permanecer tal como originalmente produzidos pelo fabricante para a moto homologada.
 - 13.8 O amortecedor de direcção pode ser substituído ou adicionado um, caso não exista no modelo homologado.
 - 13.9 O amortecedor de direcção não pode actuar como batente da direcção.
- 14 BRAÇO OSCILANTE
- 14.1 Todas as partes integrantes do braço oscilante devem permanecer tal como foram produzidas pelo fabricante para a moto homologada (incluindo o sistema basculante de articulação do amortecedor traseiro mais os respectivos tirantes adjacentes e o sistema de tensão da corrente).
 - 14.2 Os suportes do descanso traseiro 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).
 - 14.3 Por motivos de segurança, é obrigatória a instalação de uma protecção da corrente de forma a não permitir que o pé do piloto ou qualquer outra parte do corpo fique entalado entre a parte inferior da corrente e a cremalheira da roda traseira.
- 15 UNIDADE DE SUSPENSÃO TRASEIRA

- 15.1 Os amortecedores traseiros podem ser modificados ou substituídos, as fixações originais ao quadro e ao braço oscilante devem ser mantidas e o jogo da suspensão traseira (basculante) tem de permanecer tal como originalmente produzido pelo fabricante para a moto homologada.
- 15.2 A mola ou molas da suspensão traseira não podem ser substituídas.
- 15.3 Nenhum sistema de suspensão controlado electronicamente pode ser usado. Se a moto homologada utilizar um destes sistemas deve permanecer como homologado. O sistema electrónico original deve funcionar correctamente, em caso de uma falha eléctrica e electrónica, de outra forma não pode ser homologado para competições.

16 RODAS

- 16.1 As rodas devem permanecer como produzidas pelo fabricante para a moto homologada.
- 16.2 O sem-fim do conta-quilómetros pode ser retirado e substituído por uma “bolacha” (spacer).
- 16.3 Se o desenho original da roda traseira incluir um sistema de amortecimento de transmissão (tipo sino bloco ou outro), este deve permanecer tal como produzido pelo fabricante para moto homologada.
- 16.4 Não são permitidas quaisquer alterações aos veios das rodas, os pontos de fixação, podem ser alterados. Os pontos de fixação e de montagem das pinças dos travões traseiros e dianteiros não podem ser alterados. As bolachas e entre-guias podem ser alteradas. São permitidas alterações destinadas a manter os referidos entre-guias no seu devido lugar.
- 16.5 O diâmetro das rodas e a largura das jantes devem ter as medidas do modelo homologado.
- 16.6 Os chumbos de equilibragem das rodas podem ser retirados, adicionados ou substituídos.
- 16.7 Podem ser utilizados quaisquer tipos de válvulas nos pneus.

17 TRAVÕES

- 17.1 Os discos dos travões não podem ser alterados, podendo ser substituídos por outros à venda no mercado, respeitando as medidas, materiais e o tipo para a moto homologada.
- 17.2 As pinças dos travões traseiros e dianteiros assim como os seus pontos de fixação devem ser os originais do modelo homologado.
- 17.3 As bombas de travão dianteiro e traseiro podem ser substituídos.
- 17.4 Os tubos hidráulicos dos travões traseiros e dianteiro podem ser alterados, mas os depósitos de óleo dos travões devem ser os do modelo homologado. A divisão das ligações do travão dianteiro para ambas as pinças deve ser efectuada acima do Tê inferior do garfo.
- 17.5 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.
- 17.6 É permitido instalar um afinador da manete de travão.
- 17.7 Não são autorizadas condutas de ar adicionais para os travões.
- 17.8 ABS (Antilock Brake System) pode ser usado somente se instalado na moto homologada. No entanto, ele deve ser completamente de serie. Qualquer parte mecânica ou electrónica deve permanecer como homologado. Apenas o software do ABS pode ser desligado.

18 POUSA PÉS E PEDAIS DE CONTROLO

- 18.1 Os pousa-pés e os pedais de controlo podem ser colocados numa posição diferente da original, mas os suportes devem ser montados no quadro nas suas localizações originais. Os dois pontos de fixação originais (pedais de travão e de mudanças) devem ser respeitados.
- 18.2 Os pousa-pés podem ser rígidos ou do tipo de recolher, devendo neste caso ter um dispositivo que automaticamente os devolva à posição normal.
- 18.3 As extremidades dos pousa-pés devem ser arredondadas em forma de esfera, com um raio mínimo de 8 mm.

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

19 AVANÇOS/GUIADOR E COMANDOS MANUAIS

19.1 Os avanços/guiador podem ser substituídos, com exceção da bomba do travão.

19.2 Os avanços/guiador e os comandos manuais (manetes) podem ser colocados numa posição diferente da original.

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

19.4 As manetes de embraiagem e do travão podem ser substituídas por outras.

19.5 Os interruptores do motor de arranque e do corta-corrente devem ficar localizados no guiador/avanço.

19.6 É permitido instalar um afinador da manete de travão.

20 DEPÓSITO DE COMBUSTÍVEL

20.1 O tampão do depósito de combustível não pode ser alterado.

20.2 A torneira do depósito deve permanecer tal como produzida pelo fabricante para a moto homologada.

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

20.4 O depósito de combustível deve ser completamente preenchido com material de protecção contra o fogo (espuma retardante de combustão, i.e. Explosafe®).

20.5 Os depósitos de combustível equipados com tubos de respiração devem estar munidos com válvulas não reversíveis e ligados a um depósito com uma capacidade mínima de 250 cc, e feito de material resistente à gasolina.

21 ASSENTO/BANCO

21.1 O assento, a sua base e a restante estrutura à qual estão ligados podem ser substituídos por outras peças, que se assemelhem às produzidas pelo fabricante para a moto homologada.

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

21.3 A sua aparência, vista da trás, de frente e de perspectiva lateral, deve corresponder à da moto homologada.

21.4 O sistema de fecho do banco da moto homologada pode ser removido.

22 CARENAGEM E GUARDA-LAMAS

22.1 A carenagem pode ser substituída por uma réplica igual à da moto homologada com pequenas diferenças devida à utilização em corrida (pontos de fixação, fundo da carenagem, etc.). O material utilizado na sua construção pode ser diferente do da moto homologada. A utilização de fibra de carbono ou de compostos de carbono não é permitida.

22.2 O tamanho e as dimensões devem ser idênticos aos da moto homologada.

22.3 O vidro da carenagem pode ser substituído por outro desde que transparente. É autorizado o aumento da altura do vidro.

22.4 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, como descrito no artº 1.19 das EGT. Esta não poderá ultrapassar a linha horizontal que une os eixos traseiro e dianteiro.

22.5 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. Todos os outros suportes da carenagem podem ser modificados ou substituídos por suportes em materiais compósitos.

- 22.6 As condutas de ar originais entre a carenagem e a caixa-de-ar podem ser alteradas.
- 22.7 A utilização de fibra de carbono ou de compostos de carbono não é permitida.
- 22.8 As grelhas e/ou redes de protecção originalmente instaladas nas entradas para as condutas de ar podem ser retiradas.
- 22.9 A carenagem inferior deve ser construída ou modificada de forma a poder reter, em caso de falha do motor, pelo menos metade da capacidade total do óleo e do líquido de refrigeração do motor (no mínimo de 5 litros). O extremo inferior das aberturas na carenagem inferior deve estar localizado a uma distância mínima de 50 mm acima da parte inferior da carenagem.
- 22.10 A carenagem inferior 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 Director de prova.
- 22.11 O guarda-lamas dianteiro pode ser substituído por uma réplica do modelo homologado, podendo ser reposicionado em altura de forma a oferecer mais espaço para os pneus. A sua furação é autorizada para fins de arrefecimento dos travões. O seu material poderá respeitar o original da moto homologada.
- 22.12 O guarda-lamas traseiro fixo ao braço oscilante pode ser alterado, mas o perfil do modelo homologado deve ser mantido. As arestas expostas devem ser arredondadas.
- 22.13 As motos podem ser equipadas com condutas de ar internas para melhorar o fluxo de ar para o radiador mas a aparência da moto homologada vista de frente, traseira e de perfil não pode ser modificada.
- 23 ELEMENTOS DE FIXAÇÃO**
- 23.1 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 tipo devem ser no mínimo equivalentes ao do modelo homologado, podendo ser excedida a resistência da fixação substituída.
- 23.2 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.
- 23.3 Os elementos de fixação da carenagem podem ser substituídos por outros do tipo rápido.
- 23.4 Parafusos de alumínio só podem ser utilizados em zonas não estruturais.
- 24 OS ITENS A SEGUIR INDICADOS PODEM SER ALTERADOS OU SUBSTITUÍDOS**
- 24.1 Pode ser utilizado qualquer tipo de lubrificante e de líquido dos travões e suspensão.
- 24.2 Pintura e acabamento das superfícies exteriores.
- 25 OS ITENS A SEGUIR INDICADOS PODEM SER RETIRADOS À MOTO HOMOLOGADA**
- 25.1 Conta-rotações.
- 25.2 Velocímetro.
- 25.3 Protecção da corrente, desde que esta não se encontre incorporada no guarda-lamas traseiro.
- 25.4 Acessórios aparafusados ao sub-quadro traseiro.
- 25.5 Os instrumentos, apoios e cablagens associadas. Os apoios, quando substituídos não podem ser feitos em titânio ou em materiais compósitos.
- 26 OS ITENS A SEGUIR INDICADOS DEVEM SER RETIRADOS À MOTO HOMOLOGADA**
- 26.1 Os faróis traseiros e dianteiros e os piscas devem ser retirados, devendo quando integrados na carenagem ser mantida a mesma aparência da moto homologada, quando vista de frente e de perfil. As aberturas deverão ser cobertas por um material adequado.
- 26.2 Espelhos retrovisores.
- 26.3 Buzina.
- 26.4 Caixa de ferramentas.



- 26.5 Ganchos para capacetes e/ou bagagem.
- 26.6 Suporte da chapa de matrícula.
- 26.7 Pedais e pegas para passageiro.
- 26.8 Barras de protecção e descansos laterais e central (os suportes fixos no quadro devem permanecer).

27 DEVEM SER REALIZADAS AS SEGUINTE ALTERAÇÕES À MOTO HOMOLOGADA

- 27.1 As motos devem estar equipadas com um interruptor que corta o circuito da ignição ou com um botão capaz de parar o motor, o qual deverá ser instalado em qualquer um dos lados do guiador ao alcance da mão, quando em posição de condução.
- 27.2 O comando do acelerador deve fechar-se automaticamente quando não estiver a ser accionado.
- 27.3 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.
- 27.4 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 directa para a atmosfera.
- 27.5 Todas as motos 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.
- 27.6 As modificações/alterações não devem acabar em modificações/alterações não autorizadas.

28 RECLAMAÇÕES – APELOS

- 28.1 Os pontos de difícil aplicação no CAV2018, poderão ser suspensos pela direcção da FADM, aguardando condições para implementação futura.
- 28.2 Quaisquer reclamações ou apelos devem ser apresentados por escrito e serão analisadas por entidades referenciadas em devido tempo pela FADM.
- 28.3 Os pontos de difícil aplicação no nosso campeonato, poderão ser suspensos pela Comissão Técnica da FADM, aguardando condições para implementação futura. A inclusão ou retirada dos referidos pontos será feita pela publicação de adenda.

29 ALTERAÇÕES AO REGULAMENTO

- 29.1 Qualquer modificação ao presente regulamento será introduzida no texto regulamentar em caracteres destacados a “**bold**” e no topo do texto surgirá a referida menção com a data da alteração.
- 29.2 A inclusão ou retirada dos referidos pontos, será feita pela publicação de adenda.

Pela Comissão técnica.



30 DECLARAÇÃO DE LEITURA E ACEITAÇÃO DO REGULAMENTO TÉCNICO 2019

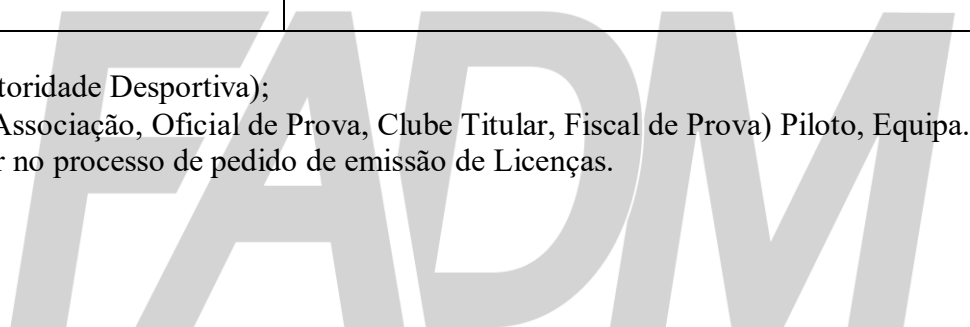
30.1 Eu, a) _____, b) _____, declaro que li TODAS as páginas deste regulamento técnico de “MOTOCICLISMO” do CAV2018 e concordo com o mesmo. É de minha total responsabilidade saber se o evento em que participo é homologado pela FADM. Também declaro que se participar em um evento não homologado pela FADM perco todo o direito ao Seguro Desportivo contratado pela FADM e aceito ser afastado por dois anos das provas/corridas a nível nacional.

O DECLARANTE	A FADM

Nome (Piloto, Clube, Equipa, Autoridade Desportiva);

Autoridade Desportiva (FADM, Associação, Oficial de Prova, Clube Titular, Fiscal de Prova) Piloto, Equipa.

Obs. Esta Pagina 13, deve constar no processo de pedido de emissão de Licenças.



FEDERAÇÃO ANGOLANA
DOS DESPORTOS MOTORIZADOS