



# TECH<sup>2017</sup> VELOPARK CUP



## REGULAMENTO GERAL

### CAPÍTULO I

#### DO REGULAMENTO DESPORTIVO

##### SEÇÃO I – DA ORGANIZAÇÃO, DO CALENDÁRIO E DAS CATEGORIAS

**Artigo 1º - Organização e Supervisão:** A **FEDERAÇÃO GAÚCHA DE AUTOMOBILISMO – FGA**, a **TECHSPEED** e o **VELOPARK** farão realizar a disputa aberta denominada **TECH CUP | VELOPARK**, seguindo o disposto no **CÓDIGO DESPORTIVO DO AUTOMOBILISMO 2017 – CDA**, da **CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO – CBA** e neste regulamento.

**Artigo 2º - Calendário:**

- I Primeira etapa – 24 e 25 de março – VELOPARK – CIRCUITO 1.500 METROS – TRAÇADO 01
- II Segunda etapa – 28 e 29 de abril – VELOPARK – CIRCUITO 1.500 METROS – TRAÇADO 02
- III Terceira etapa – 16 e 17 de junho – VELOPARK – CIRCUITO 1.500 METROS – TRAÇADO 03

**Artigo 3º - Categorias:** As categorias em disputa no campeonato serão:

- I CADETE HONDA – Pilotos portadores de cédula desportiva CBA PCK (Cadete) e PMK (Mirim), nascidos entre 2006 e 2010.
- II JÚNIOR HONDA – Pilotos portadores de cédula desportiva CBA PCK (Cadete) com atividade na categoria a pelo menos dois anos e que tenha participado de eventos CBA (Brasileiro de Kart e/ou Copa Brasil de Kart) pelo menos duas vezes neste período, PJMK (Piloto Júnior Menor de Kart), PJK (Piloto Júnior de Kart) e PK (Piloto de Kart) – nascidos entre 2002 e 2006.
- III MASTER HONDA – Pilotos portadores de cédula desportiva CBA PK (Piloto de Kart), PGK (Piloto Graduado de Kart), PSKB (Piloto Sênior de Kart B) e PSKA (Piloto Sênior de Kart A).
- IV PK INDOOR – Pilotos portadores de cédula desportiva CBA PKI (Piloto de Kart Indoor) e Super Licença VELOPARK (SLV)
- V JUNIOR IAME – Pilotos portadores de cédula desportiva CBA PJMK (Piloto Júnior Menor de Kart), PJK (Piloto Júnior de Kart) e PK (Piloto de Kart) – nascidos entre 2002 e 2006.
- VI SUDAM IAME – Pilotos portadores de cédula desportiva CBA PGK (Piloto Graduado de Kart) e PSKA (Piloto Sênior de Kart "A").
- VII MASTER IAME – Pilotos portadores de cédula desportiva CBA PK (Piloto de Kart), PSKB (Piloto Sênior de Kart B) e PSKA (Piloto Sênior de Kart A).
- VIII SHIFTER – Pilotos nascidos antes de 2001 e portadores de cédula desportiva CBA PJK (Piloto Júnior de Kart), PGK (Piloto Graduado de Kart), PSKB (Piloto Sênior de Kart "B") e PSKA (Piloto Sênior de Kart "A").

##### SEÇÃO II – DAS INSCRIÇÕES E DAS CONDIÇÕES DE LOCAÇÃO DOS MOTORES

**Artigo 4º - Inscrições:** Para solicitar sua inscrição na prova, o piloto deverá preencher a ficha de inscrição no Portal <http://www.kartmotor.com.br/>. Para que a inscrição seja confirmada, o piloto deverá obedecer ao seguinte procedimento:

- I O piloto deverá informar na ficha de inscrição qual a marca do chassi que utilizará. Essa marca não poderá ser trocada por outra durante o evento.
- a) No caso da inscrição ter sido efetuada antecipadamente, uma eventual mudança da marca do chassi, poderá ser solicitada, por escrito, no máximo até a última quarta-feira anterior ao início dos treinos livres.
- II Efetuar o pagamento das taxas de inscrição, de locação do motor, combustível e fundo de prêmios constantes na tabela deste inciso, seguindo as orientações adicionais veiculadas no facebook **TECH CUP VELOPARK 2017**:

CATEGORIA	VALORES POR ETAPA				
	INSCRIÇÃO	MOTOR	COMBUSTÍVEL	FUNDO DE PRÊMIOS	TOTAL
CADETE HONDA	R\$ 290,00	R\$ 250,00	R\$ 70,00	R\$ 30,00	R\$ 640,00
JÚNIOR HONDA	R\$ 350,00	R\$ 425,00	R\$ 140,00	R\$ 40,00	R\$ 955,00
MASTER HONDA	R\$ 395,00	R\$ 425,00	R\$ 140,00	R\$ 40,00	R\$ 1.000,00
PK INDOOR	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ 580,00
JÚNIOR IAME	R\$ 590,00	R\$ 740,00	R\$ 260,00	R\$ 40,00	R\$ 1.630,00
SUDAM IAME	R\$ 650,00	R\$ 1.890,00	R\$ 260,00	R\$ 60,00	R\$ 2.860,00
MASTER IAME	R\$ 650,00	R\$ 790,00	R\$ 260,00	R\$ 40,00	R\$ 1.740,00
SHIFTER	R\$ 650,00	R\$ -	R\$ 260,00	R\$ 60,00	R\$ 970,00

Observações:

- 1- Caso não haja mudanças substanciais na economia e nos insumos que compõem a formação dos custos, notadamente os combustíveis, estes preços serão mantidos para as outras duas etapas.
  - 2- Os prazos de pagamentos para as próximas etapas serão informados oportunamente.
- III O piloto que se inscrever em duas categorias terá um desconto de 25% no valor da inscrição de menor preço.
- IV Apresentar na secretaria de prova o comprovante de inscrição e do pagamento das taxas previstas no inciso II deste artigo;
- V Efetuar o pagamento da quantidade de pneus definida no artigo 25º deste regulamento.
- VI Apresentar sua Cédula Desportiva Nacional 2017, de acordo com sua categoria;
- a) Serão admitidos pilotos estrangeiros, desde que sejam portadores da cédula desportiva dos seus países de origem, válida para 2017, devidamente autorizados pela ASN de origem.
- VII O pagamento do valor da inscrição dará ao piloto o direito ao uso de uma vaga num Box, uma credencial para seu uso pessoal, e a três credenciais de Box para os integrantes de seu time, uma credencial para estacionamento de um automóvel e uma credencial para estacionamento de um caminhão ou de uma Van;
- VIII Será permitida a cobrança de taxa de energia e água no valor máximo de R\$ 250,00 (duzentos e cinquenta reais) para os veículos que as utilizarem na área de estacionamento. A cobrança de quaisquer outras taxas será proibida.

**Artigo 5º - Uso dos boxes:** A reserva do espaço na área de boxes será baseada na ordem cronológica dos pagamentos efetuados pelos pilotos inscritos, a ser conferido pelo **TECH CUP | VELOPARK**, através do respectivo extrato bancário.

- I A equipe que estiver com todos os seus pilotos inscritos, e que apresente os respectivos comprovantes de pagamento até 07 dias antes de cada evento, terá garantido para si, um espaço para a montagem de seu box, em área compatível com o número de pilotos. Os demais inscritos ficarão sujeitos à disponibilidade de espaço, a ser definida pelo organizador do evento.
- II Não será cobrada taxa adicional pelo uso de energia ou água, ou ainda pelo uso do box.

**Artigo 6º - Sorteio e lação dos equipamentos:** Os motores para todas as categorias, locados junto à RBC Preparações de Motores, TECHSPEED e a DTR, e os pneus adquiridos junto à organização do evento, serão sorteados nas seguintes condições:

- I Os sorteios serão realizados no local e horários previstos na programação definido no Regulamento Particular de Prova - RPP, sob a supervisão de pelo menos um Comissário Desportivo e/ou Técnico do **TECH CUP | VELOPARK**.
- II Os pilotos poderão acompanhar todo o processo.

**Artigo 7º - Características do motor e acessórios incluídos:** o motor, devidamente lacrado pelos fornecedores oficiais do evento, será entregue acompanhado dos seguintes acessórios:

- I CADETE HONDA – Marca Honda, modelo GX 160, à gasolina, acompanhado dos seguintes complementos:
  - a) Carburador
  - b) Filtro de ar e chuva
  - c) Embreagem
  - d) Mesa
- II JÚNIOR HONDA – Marca Honda, modelo GX-390, à gasolina, acompanhado dos seguintes complementos:
  - a) Escapamento
  - b) Carburador
  - c) Filtro de ar e chuva
  - d) Vela
  - e) Mesa
  - f) Embreagem
- III MASTER HONDA – Marca Honda, modelo GX-390, à gasolina, acompanhado dos seguintes complementos:
  - a) Escapamento
  - b) Carburador
  - c) Filtro de ar e chuva
  - d) Vela
  - e) Embreagem
- IV JÚNIOR IAME – Marca IAME MY-13, pinhão de 10 dentes, curva de escapamento, mesa para acoplamento ao chassi, coletor e pirâmide acoplados e lacrados.
- V SUDAM IAME – Marca IAME MY-13/digital, pinhão de 10 dentes, curva de escapamento, mesa para acoplamento ao chassi e carburador TECH 1 equalizados.
- VI MASTER IAME – Marca IAME MY-13, pinhão de 10 dentes, curva de escapamento, mesa para acoplamento ao chassi, coletor e pirâmide acoplados e lacrados.

### **SEÇÃO III – DA INDUMENTÁRIA DO PILOTO**

**Artigo 8º – Indumentária:** Durante todas as atividades de pista, o piloto deverá estar utilizando:

- I Capacete com proteção do queixo e construção integral, munido de viseira em boa condição de transparência, e homologado pelo INMETRO ou órgão equivalente;
- II Macacão homologado para competições de kart, no qual deverão constar de forma visível, na parte frontal, o nome, o tipo sanguíneo e o fator RH do piloto;
- III Luvas completamente fechadas, não podendo apresentar furos ou rasgos que venham a deixar expostos as palmas e dedos das mãos;
- IV Protetor de pescoço obrigatório para as categorias Cadete Honda e Júnior Menor, e aconselhável para as demais;
- V Sapatilha de competição;

### **SEÇÃO IV – DAS ATIVIDADES DE PISTA**

**Artigo 9º – Treinos Livres e de aquecimento:** Serão realizados em conformidade com a programação constante do Regulamento Particular da Prova.

**Artigo 10º – Tomada de tempo:** A tomada de tempo será efetuada por categoria, ou com categorias agrupadas, a critério dos comissários desportivos, conforme programação a ser divulgada no regulamento particular.

- I A cronometragem será realizada com a utilização de sensores. Estes deverão ser fixados na face externa do lado interno da carenagem lateral esquerda, na posição vertical, no mínimo a 10 cm da extremidade frontal da mesma. Caso o desenho da carenagem impossibilite esta fixação, a mesma ficará a critério do comissário técnico. A utilização dos sensores nesta posição será obrigatória, especialmente na(s) tomada(s) de tempo, bateria(s) e prova(s);
- II Os pilotos que, por quaisquer motivos não conseguirem registro de tempo durante a realização da tomada de tempo, serão posicionados no final "grid" de largada, através de sorteio;
- III Depois de iniciada a tomada de tempo, todas as categorias poderão, se necessário, ter o conjunto piloto / kart empurrado, sendo proibida qualquer manutenção mecânica para qualquer categoria.
- IV Em caso de empate no *melhor tempo* será considerado o segundo melhor tempo e assim sucessivamente. Se ainda assim persistir o empate, largará na frente o piloto que primeiro tiver feito a sua melhor volta.

**Artigo 11º – Baterias:** O **TECH CUP | VELOPARK** será disputado em duas baterias, conforme disposto abaixo:

- I Uma bateria classificatória:
  - a) Cadete Honda – 08 voltas;
  - b) Demais categorias – 12 voltas;
- II Bateria Final:
  - a) Cadete Honda – 12 voltas;
  - b) Demais categorias – 18 voltas.

**Artigo 12º – Agrupamento de categorias** – Se necessário, as categorias serão agrupadas a critério dos comissários desportivos.

- I Da decisão dos Comissários sobre um eventual agrupamento de categorias, não caberá reclamação.

**Artigo 13º – Grid de Largada e Baterias** – Os grids de largada serão definidos da seguinte forma:

- I Bateria classificatória: será montado com base no resultado da tomada de tempo.
- II Bateria Final: Será definido com base na classificação final da Bateria Classificatória.

## **SEÇÃO V – DA CLASSIFICAÇÃO E PREMIAÇÃO**

**Artigo 14º – Classificação final na etapa:** Será declarado campeão de cada etapa do **TECH CUP | VELOPARK**, em sua respectiva categoria, o piloto melhor classificado na bateria final.

**Artigo 15º – Premiação na etapa** – Serão oferecidos troféus ao campeão, vice-campeão e terceiro colocados e ao *pole-position* em sua respectiva categoria em cada etapa do **TECH CUP | VELOPARK**.

- I Somente poderá subir ao Pódio para receber seus prêmios, o piloto que estiver trajando seu macacão e sapatilha devidamente fechados, e com o seu capacete na mão.
  - a) Não serão admitidos representantes de pilotos no pódio.
- II Fundo para Premiação: Cada piloto deverá efetuar obrigatoriamente o pagamento, além do valor de inscrição e demais custos do evento, de uma taxa para o fundo de premiação do evento, conforme disposto a seguir:
  - a) Categoria Cadete Honda: R\$ 30,00 (trinta reais);
  - b) Júnior Honda, Master Honda, Júnior Iame e Master Iame: R\$ 40,00 (quarenta reais)
  - c) Sudam Iame e Shifter: R\$ 60,00 (sessenta reais);
  - d) A soma dos valores arrecadados em cada categoria será incrementada pelo **TECH CUP | VELOPARK** em 100%, multiplicando por dois o valor do fundo custeado pelos pilotos, como forma de incentivo aos pilotos.
  - e) O montante apurado nos termos do inciso "d" será convertido em crédito para custear pneus e/ou inscrição na etapa posterior ao fato gerador.
  - f) A premiação será assim distribuída:
    - 1) Um prêmio de 60% (sessenta por cento) do fundo para o vencedor de cada categoria;
    - 2) Dois prêmios de 20% (vinte por cento) do fundo a serem sorteados entre os demais competidores de cada categoria;

Parágrafo único: o crédito apurado no inciso "e" será de uso exclusivo do piloto premiado, não sendo permitido o endosso para outro piloto ou a quem quer que seja.

**Artigo 16º – Classificação final no Campeonato** – Será declarado campeão do **TECH CUP | VELOPARK 2017**, em sua respectiva categoria, o piloto que mais pontos acumular nas três etapas do evento.

I **Pontuação nas etapas:** a pontuação em cada uma das três etapas será atribuída em conformidade com o disposto a seguir:

a) PONTUAÇÃO NA BATERIA FINAL

ETAPA	PONTUAÇÃO - 10 PRIMEIROS COLOCADOS NA BATERIA FINAL									
	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	10º
1ª	13	10	8	7	6	5	4	3	2	1
2ª	13	10	8	7	6	5	4	3	2	1
3ª	13	10	8	7	6	5	4	3	2	1

b) PONTUAÇÃO PARA O POLE POSITION: O piloto que largar na pole-position de sua categoria receberá a bonificação de 2 (dois) pontos, que será computado na classificação do campeonato.

c) PERDA DE PONTOS NA TABELA DE CLASSIFICAÇÃO: O piloto que for punido por atitude antidesportiva terá deduzido de sua pontuação no campeonato, os pontos abaixo discriminados, dependendo da situação:

- 1) Punição de até cinco segundos – dedução de 1 (um) ponto na tabela de pontuação;
- 2) Punição de seis a dez segundos – dedução de 2 (dois) pontos na tabela de pontuação;
- 3) Punição de 11 a 15 segundos – dedução de 3 (três) pontos na tabela de pontuação;
- 4) Punição de acima de 15 segundos – dedução de 4 (quatro) pontos na tabela de pontuação;
- 5) Bandeira Preta em qualquer atividade oficial – 5 (cinco) pontos na tabela de pontuação;
- 6) Se o piloto punido não tiver pontuação suficiente na classificação do campeonato para a dedução dos pontos, sua pontuação ficará negativa.

d) CRITÉRIO DE DESEMPATE: número de vitórias e em persistindo empate, o número de segundo lugares e assim sucessivamente até que haja desempate entre os pilotos.

**Artigo 17º – Premiação do Campeonato:** Serão oferecidos troféus aos campeões de cada uma das categorias do **TECH CUP | VELOPARK 2017**.

I Os campeões das categorias Cadete Honda, Júnior Honda, Master Honda, Júnior Iame, Sudam Iame, Master Iame e Shifter, receberão como prêmio a isenção de inscrição e do pagamento de pneus para as duas etapas da segunda edição do **TECH CUP | VELOPARK** a realizar-se no segundo semestre de 2017, desde que o grid da categoria tenha sido maior do que 10 (dez) pilotos, apurando-se a média das três provas realizadas.

## **SEÇÃO VI - DAS PENALIDADES**

**Artigo 18º - Infrações:** Serão consideradas infrações ao presente regulamento, além daquelas previstas no CDA, as seguintes:

I Toda interferência de qualquer elemento não vinculado à CBA, à FAU ou às autoridades da prova.

II Todos os procedimentos indevidos, palavras e atos do piloto ou do chefe de time, mecânicos, ajudantes, empurradores, convidados do piloto concorrente, implicarão em penalidade ao piloto responsável e/ou infrator.

**Artigo 19º - Penalidades:** Todas as infrações contra o CDA, a este Regulamento, aos Regulamentos Técnicos e Desportivos dos Campeonatos de Kart, cometidas por Concorrentes, Pilotos, e/ou pessoas vinculadas a eles poderão ser objeto das seguintes penalidades ao piloto:

- a) Advertência
- b) Sinalizada
- c) Verbal
- d) Escrita
- e) Perda de posição no "grid"
- f) Acréscimo no tempo total

- g) Perda de volta
- h) Perda de posição na ordem de chegada
- i) Impedimento de participação em treino oficial ou parte dele
- j) Multa (independentemente de outras sanções)
- k) Exclusão da Tomada de tempo / bateria / prova
- l) Proibição de acesso à área técnica e/ou desportiva
- m) Desclassificação da Tomada de tempo / bateria / prova

**Artigo 20º – Emissão de cheque sem provimento de fundos:** O concorrente que efetuar pagamentos à **TECH CUP | VELOPARK, CBA, FAU, CLUBE** ou a **FORNECEDORES** da organização ligados diretamente ao evento, com cheque sem provisão de fundos, de sua emissão ou de terceiros, ou sustar o pagamento do mesmo, terá a sua cédula desportiva suspensa pela CBA, até a quitação de seu débito, e sem prejuízo de outras sanções.

## **SEÇÃO VII – DAS DISPOSIÇÕES GERAIS**

**Artigo 21º – Casos omissos:** Os casos omissos serão analisados, julgados e decididos pelos Comissários Desportivos.

## **CAPÍTULO II**

### **DO REGULAMENTO TÉCNICO**

#### **SEÇÃO I – DAS GENERALIDADES PARA TODAS AS CATEGORIAS**

**Artigo 22º - Validade:** Um kart poderá ser vistoriado a qualquer momento do evento, antes, durante e depois de treinos livres e da tomada de tempo e/ou da prova, por quem de direito, podendo ser impedido de participar no primeiro caso, excluído no segundo e desclassificado no terceiro. Os pilotos cujos karts estiverem em desacordo com as especificações técnicas de suas categorias sofrerão as penalidades pertinentes, previstas no artigo 19º deste regulamento e no CDA.

I Qualquer exame procedido num kart não tornará válida qualquer irregularidade existente no mesmo, e que porventura vier a ser constatada até o final da competição.

**Artigo 23º – Lacre/Identificação:** Os Comissários Técnicos, conforme seus próprios critérios poderão lacrar e / ou identificar os equipamentos, devendo esses ficar à disposição da Comissão Técnica até o término do evento.

I A violação, a quebra ou a adulteração dos lacres de identificação resultará na exclusão/desclassificação sumária do concorrente da tomada de tempo, da bateria ou da prova.

II Não serão aceitas reclamações técnicas contra componentes sorteados ou fornecidos pela organização de prova.

**Artigo 24º - Procedimentos:** A Comissão Técnica da prova procederá à verificação dos karts em local previamente determinado. A desmontagem das partes exigidas será procedida por apenas um mecânico devidamente identificado, indicado pelo piloto, e sem nenhum ônus para o organizador, FAU ou CBA, e na presença do Comissário Técnico. As peças deverão ser apresentadas em condições de serem conferidas e medidas.

I Todas as peças que porventura forem encontradas em desacordo com o regulamento poderão ser retidas e somente devolvidas depois de esgotados todos os prazos de recursos.

II O Comissário Técnico poderá se valer de quaisquer métodos para exame de peças ou partes, podendo até mesmo inutilizá-las se isso se fizer necessário. Em nenhum caso o kart será devolvido nas condições em que se encontrar ao término da prova, mas sim nas condições em que se encontrar ao final da vitória.

III Se porventura as irregularidades encontradas envolverem itens que vierem a exigir exames especializados de alta precisão ou desmonte de partes, o kart ou suas peças ficarão à disposição da CBA ou FAU, conforme o caso, até que sejam conhecidos os resultados de tais verificações. Se esses exames forem necessários em razão de uma reclamação técnica, todas as despesas com os mesmos correrão por conta do reclamante, que deverá efetuar o depósito prévio pertinente.

IV Todos os equipamentos e ou instrumentos utilizados nas vitórias técnicas serão considerados como oficiais, estando os mesmos a disposição dos pilotos e concorrentes para aferição de seus equipamentos.

**Artigo 25º – Pneus:** Cada piloto deverá adquirir da organização da prova, para utilização na Tomada de Tempo e nas duas baterias, um jogo de pneus do tipo *slick*, com selo *cadete CBA* para a categoria Cadete Honda, um jogo de pneus do tipo *slick FZ CIK F/Z Prime*, com selo amarelo para as categorias Júnior Iame, Sudam Iame e Shifter, um jogo do tipo *HZi CIK F/Z Option*, com selo vermelho para as demais categorias, todos da marca MG.

- I Os pneus serão sorteados e lacrados pela comissão técnica no horário previsto na programação constante do Regulamento Particular da Prova e poderão ser conferidos a qualquer momento do evento.
- II No caso de defeito ou furo num pneu do tipo *slick*, o piloto **não** poderá proceder à troca por outro pneu "zero", devendo utilizar um pneu usado em **condições de desgaste similar** aos de seus concorrentes, desde que aprovado pelos comissários técnicos.
- III Os pneus de chuva, homologados da marca MG, novos ou usados, desde que em bom estado de conservação e com os códigos de barra intactos e em condições de leitura ótica, deverão ser levados ao Parque Fechado para serem catalogados pelos Comissários Técnicos e alocados ao piloto titular, único usuário deste set de pneus. A responsabilidade sobre a origem e a conservação desses pneus será de exclusiva responsabilidade do piloto. A Comissão Técnica da prova poderá, a qualquer momento, proceder à verificação dos mesmos, e qualquer irregularidade constatada implicará na desclassificação do piloto.

**Artigo 26º – Combustível:**

- I O combustível a ser utilizado, que o piloto deverá adquirir junto à organização do evento, será:
  - a) Categoria Cadete Honda, Júnior Honda, Master Honda e PK Indoor – gasolina pódio sem aditivos ou lubrificantes;
  - b) Demais categorias – gasolina pódio com óleo lubrificante da marca Motul 800, específico para kart, na proporção de **25** para **1**.
- II A quantidade mínima para cada categoria será a que consta da tabela abaixo:

CATEGORIA	COMBUSTÍVEL	
	Opção	Litros
CADETE HONDA	Pódio pura	10
JÚNIOR HONDA	Pódio pura	20
MASTER HONDA	Pódio pura	20
PK INDOOR	Pódio pura	15
JÚNIOR IAME	Pódio + Motul	20
SUDAM IAME	Pódio + Motul	20
MASTER IAME	Pódio + Motul	20
SHIFTER	Pódio + Motul	20

- III O Combustível poderá ser analisado pela organização, sem prévia comunicação aos concorrentes. Qualquer divergência com os parâmetros determinados pela organização provocará a imediata desclassificação do infrator.

**Artigo 27º – Acessórios:** Equipamentos de cronometragem, conta-giros e temperatura (tais como: volantes: AIM, Alfano, Brusco, hot-laps e outros equivalentes) ficam liberados para uso desde que não provoquem alteração na parte elétrica do motor.

**Artigo 28º - Proibições:** Todas as permissões que não estiverem explícitas neste Regulamento serão terminantemente proibidas.

- I Não será permitido o uso de arame em eventuais fixações de partes do kart.

**Artigo 29º - Equipamento:** Somente poderão ser utilizados os equipamentos homologados ou autorizados pela CBA, dentro de seus prazos de validade, salvo disposição autorizada na categoria, quais sejam: chassi, barra estabilizadora, carenagem, para-choque traseiro, motor, flange, carburador, "intake silencer", curva de escapamento, escapamento, ignição e pneus, além daqueles mencionados especificamente em algumas categorias, como por exemplo, embreagem, manga de eixo, roda, cubo de roda, etc.

I Somente poderão ser utilizados eixos normatizados neste regulamento.

### **Artigo 30º - Motor:**

- I Motores Permitidos: somente será permitida a utilização de motores homologados ou autorizados pela organização/CBA, em conformidade com o RNK 2017.
- II Velas – Somente poderão ser utilizadas as velas permitidas para as categorias, conforme regulamentação específica de cada uma delas.
- III Todo sistema de avanço e retrocesso progressivo e todo sistema de circuito eletro / eletrônico, que puderem variar quando o kart estiver em movimento, ou que provocarem o aumento da intensidade da centelha, será proibido.
- IV Para as categorias que houver sorteio de motores, o fornecedor deverá disponibilizar os motores suficientes para a prova aos Comissários Técnicos. Estes farão o sorteio na presença das equipes/pilotos e no mínimo, de um Comissário Desportivo. Os motores poderão ser resorteados a qualquer momento, a critério dos Comissários Técnicos/Desportivos e "ao visual" dos chefes de equipes.
- V Refrigeração – os radiadores terão tamanhos e especificação de forma compatível a cada uma das categorias de motor, construídos em alumínio e refrigerados a água. Permitido o gerenciamento do fluxo de ar visando obter o máximo de eficiência no processo de refrigeração do motor, desde que o acionamento seja exclusivamente manual, operado pelo piloto, através de *fitas adesivas, cortinas ou persianas* de material plástico. Somente água poderá ser utilizada no sistema de arrefecimento, sendo permitido o uso de aditivo comercial.

### **Artigo 31º - Escapamento:**

- I Somente poderão ser utilizados escapamentos homologados pela CBA, sem retrabalho ou qualquer artifício que venha provocar saída falsa de gases, no conjunto completo, (curva de escape, escapamento e abafador), salvo disposição específica na categoria.
- II O sistema de descarga e escapamento deverá ser localizado atrás do banco e o piloto não deverá ter contato com o mesmo, quando sentado na posição normal de pilotagem. O escapamento não poderá superar a altura máxima de 450 mm, medidos do solo até a sua extremidade superior e nem exceder o perímetro da parte mais externa do para-choque.
- III Será limitada a intensidade sonora do escapamento em 103,0 dB (decibéis), conforme a regulamentação CIK / FIA.
- IV Deverá ser utilizado o escapamento com coletor (curva) homologado do motor utilizado, sem retrabalho, mantendo suas medidas, características e aparência. Será permitido o intercâmbio de curvas homologadas, quando possível, sem nenhuma adaptação. Somente poderá ser utilizado o flexível para o acoplamento do escape à curva de escape.
- V Se durante o transcorrer de qualquer atividade de pista, o escapamento soltar-se, cair, ou modificar o som emitido, a Direção de Prova sinalizará ao piloto para que o mesmo se dirija ao Parque de Manutenção, durante as provas, e ao box ou parque de manutenção, conforme o caso, durante os treinos livres ou de aquecimento, para reparo. A não obediência a essa determinação implicará na exclusão do piloto. Independentemente do diretor de prova apresentar ou não a bandeira preta com disco laranja ao piloto que tiver o som do escapamento de seu kart modificado, ou de cujo kart o mesmo soltar-se ou cair, seu time deverá providenciar imediatamente a correção do problema no Parque de Manutenção, sob pena de desclassificação por ocasião da vistoria técnica na chegada. Na tomada de tempo, o piloto será sinalizado para dirigir-se ao Parque Fechado e prevalecerá somente o percurso realizado antes do equipamento se soltar. Se o fato ocorrer durante a última volta de uma bateria ou prova, o piloto poderá concluí-la sem que seja feita a correção.
- VI Mesmo que o escapamento não estiver completamente solto, que não tiver caído ou que não tiver o som emitido modificado, se ficar constatado durante o transcorrer de qualquer atividade, que ele esteja parcialmente solto, será aplicado integralmente o disposto no item V deste artigo, por motivo de segurança.
- VII "Power-valve" será proibido, ou seja, todo sistema que de forma manual, elétrica, hidráulica ou por qualquer outro meio, puder modificar o ciclo normal da descarga, ou o ciclo normal dos seus gases, em qualquer ponto entre o pistão e a saída do escapamento ao ar livre, quando o motor estiver em funcionamento.

- VIII Para as categorias Júnior Honda e Master Honda, somente poderá ser utilizado o escapamento fornecido pelo fornecedor de motores, sem retrabalho.
- IX Para as categorias Júnior Iame e Master Iame as medições de escape deverão ser como abaixo:



Obs.: Será utilizada uma "trena" como ferramenta de medição.

No ato da medição, as referências discriminadas pelas linhas de exemplo: "a" e "b" deverão estar paralelas;

A linha pontilhada demarca o caminho a ser percorrido pela trena no ato da medição.

- a) Categoria Júnior Iame: O comprimento total do escapamento será de 810,0mm, com tolerância de 5,0mm para mais, e de 10,0mm para menos. Será medido o conjunto completo e montado, da seguinte forma: O escapamento deverá ser acoplado ao motor, com flexível, e fixado através de molas. Será considerado para a medição, o paralelismo estabelecido a partir da flange de fixação das molas na curva, até a flange de fixação das molas do escape. Essa medição será efetuada da face externa da flange de fixação da curva do escapamento, até a face final do escape, sem considerar a ponteira.
- b) Categoria Master Iame: O comprimento total do escapamento será de 770,0mm, com tolerância de 5,0mm para mais, e de 10,0mm para menos. Será medido o conjunto completo e montado, da seguinte forma: O escapamento deverá ser acoplado ao motor, com flexível, e fixado através de molas. Será considerado para a medição, o paralelismo estabelecido a partir da flange de fixação das molas na curva, até a flange de fixação das molas do escape. Essa medição será efetuada da face externa da flange de fixação da curva do escapamento, até a face final do escape, sem considerar a ponteira.
- c) Categoria Cadete Honda: Deverá ser utilizado abafador homologado como escapamento, utilizando acoplamento padrão RBC.
- X Abafador: Será obrigatório nas categoria Júnior Iame, Sudam Iame e Master Iame o uso de abafador homologado CBA.

### Artigo 32º - Carburador:

- I Somente poderão ser usados carburadores de borboleta.
- II Preparação – Não serão aceitas qualquer alteração nos carburadores homologados, com exceção da categoria Sudam, entretanto, deverão ser respeitadas as medidas limites. Externamente deverão ser mantidas as características do fabricante.
- III Somente poderão ser utilizados carburadores homologados pela CBA (exceto para a categoria Cadete Honda).
- IV Será obrigatório o uso de silencioso de carburador "intake silencer" homologado CBA. Se durante o transcorrer das atividades de pista, o silencioso do carburador "intake silencer" ou filtro soltar-se, cair, ou modificar o som emitido, independentemente da Direção de Prova ter ou não sinalizado ao piloto com bandeira preta com disco laranja, a equipe do kart deverá providenciar imediatamente a correção do problema no parque de manutenção quando na prova e parque fechado se nos treinos oficiais ou warm-up, sob pena de desclassificação por ocasião da vistoria técnica na chegada. Na tomada de tempo, o piloto deverá dirigir-se ao Parque Fechado prevalecendo somente o percurso realizado antes do equipamento se soltar. Se o fato ocorrer durante a última volta de uma bateria ou prova, o piloto poderá concluí-la sem que seja feita a correção.
- V Em caso de chuva poderá ser retirado o elemento filtrante do filtro e poderá ser colocado anteparo na frente das cornetas para evitar a entrada de água, ou alterar a montagem da tampa de modo que fique com a entrada para traz.

### Artigo 33º - Peso:

- I O peso de cada categoria será mínimo e absoluto, podendo ser vistoriado pela Comissão Técnica a qualquer momento de um evento.

- II Na pesagem será considerado o conjunto piloto/kart, sendo que o piloto deverá estar trajando indumentária completa (macacão, capacete, sapatilhas, luvas e acessórios) e o kart com todas as peças, acessórios, líquidos e lastros, no estado em que se encontrar ao entrar no Parque Fechado, salvo disposição em contrário.  
Não serão considerados para a pesagem: peças, acessórios, equipamentos e lastros soltos, que durante a prova ou tomada de tempo tiverem se desprendido do kart, ou eventualmente materiais como pedras, argila expandida e terra. Os karts que não receberem a bandeirada de chegada, por quebra ou outro fato qualquer, deverão ser levados ao Parque Fechado para vistoria. Esses karts poderão ser pesados ou não, a critério da comissão técnica.
- III O lastro, quando de sua utilização, deverá estar fixado solidamente no chassi, assoalho ou banco, por meio de parafuso com arruela, porca e contra porca, ou outro travamento. Todo lastro será passível de vistoria e aprovação da Comissão Técnica, e deverá ser lacrado.
- IV A falta de peso será considerada infração. O concorrente cujo conjunto piloto/kart não atingir o peso mínimo na tomada de tempo perderá a sua posição, devendo largar em último lugar. Nas baterias ou provas, perderá a sua posição na ordem de chegada, sem direito a pontuação.
- V Toda e qualquer manobra fraudulenta, visando o aumento ou a redução de peso do conjunto kart/piloto será considerada infração grave e resultará na desclassificação sumária, independentemente de outras sanções.

### **Artigo 34º - Chassi:**

- I Somente poderão ser utilizados chassis homologados CBA para todas as categorias com exceção da Shifter que poderá ser homologação CBA ou CIK-FIA.
- II Não será permitida nenhuma alteração que modifique as características, medidas e formas, mesmo pelo fabricante, assim como a eliminação ou acréscimo de peças ou partes do chassi, exceto na categoria Cadete Honda, e que poderão deslocar o suporte do banco, exclusivamente para a adaptação do motor. A constatação de tal atitude ou prática implicará, na sua exclusão / desclassificação da tomada de tempo, bateria ou prova;
- III Será obrigatório o uso de assoalho de material metálico rígido, do assento do piloto até a parte frontal do kart. Ele deverá ser delimitado por um tubo ou dobra, evitando que os pés do piloto escorreguem para fora do assoalho. Se o assoalho tiver algum furo além do original, esse não poderá medir mais de 10 mm de diâmetro.
- IV Será proibido o uso de qualquer dispositivo de suspensão elástica ou articulada.
- V As rodas deverão ser homologadas, devidamente identificadas com a marca do fabricante do chassi homologado, com ou sem parafusos. Para a categoria Cadete Honda, somente poderão ser utilizadas rodas homologadas para essa categoria.
- VI Não será permitida qualquer saliência que exceda o perímetro das rodas, como por exemplo, a ponta dos eixos dianteiro e traseiro.
- VII A direção deverá ser comandada por um volante inteiramente fechado devendo ser obedecidas as normas CIK/FIA, que preveem um volante circular, totalmente fechado, sem a apresentação de ângulos. Todos os elementos da direção deverão comportar um sistema de fixação que ofereça completa segurança, não podendo ser utilizados materiais que não sejam metálicos.
- VIII O uso de protetores de corrente será obrigatório e esses deverão abranger o pinhão e a coroa, em posição tal que o piloto fique protegido. O protetor do pinhão deverá ser de material rígido, e o da corrente e da coroa, poderá ser de couro, borracha, correia industrial, ou plástico rígido, sendo fixados em dois ou mais pontos. Será proibido o uso de almotolia ou reservatório para lubrificação da corrente, sendo permitido somente uma esponja embebida em óleo, fixada no protetor de corrente, sem o uso de arame.
- IX Os pedais quando acionados, não deverão ultrapassar os elementos fixos do chassi. O acelerador deverá ser comandado por um só pedal, que obrigatoriamente terá mola de retorno, sendo proibido o uso de qualquer artifício para o seu travamento.
- X O tanque de combustível deverá ser de material plástico, translúcido e com capacidade máxima de três litros para a categoria Cadete Honda, e de dez litros para as demais, construído de forma a não apresentar qualquer perigo de vazamento, não podendo de maneira alguma, ser parte integrante do chassi ou carenagem, não sendo ainda admitido qualquer artifício que modifique sua característica de translucidez. O tanque não poderá estar revestido, totalmente com nenhum tipo de material, desde o momento do abastecimento até o final da vistoria técnica. Ele deverá enviar o combustível somente por gravidade, através de tubos flexíveis e transparentes. Permitido colocar adesivos no

tanque. O tanque deverá possuir obrigatoriamente um respiro com condutor flexível, dirigido para um reservatório recuperador de fluidos, em material plástico e transparente, fixado no chassi ou na carenagem.

- XI Será permitido o uso de no máximo quatro tensores rígidos ou reguláveis, fixados por parafusos, somente do chassi ao banco, exceto para a categoria Cadete Honda, cujos tensores não poderão ser reguláveis.
- XII Será permitida a utilização de somente uma bucha de cada lado afixada externamente no eixo traseiro, entre o cubo da roda e o mancal do chassi, exceto nas categorias Cadete Honda, PJMK e PK.
- XIII A largura máxima do kart não poderá ultrapassar 120 cm para a categoria Cadete Honda e 140 cm, para as demais categorias, medidos de uma extremidade à outra do lado externo das rodas traseiras.
- XIV Será proibido o uso de rolamento de cerâmica ou com partes revestidas com cerâmica.
- XV Permitido o intercâmbio de componentes entre os chassis homologados CBA.
- XVI O eixo deverá ser em material ferroso e imantável, com a marca do fabricante de chassi homologado, devendo ainda obedecer à tabela abaixo e observadas as limitações de cada categoria:

Diâmetro do eixo (mm)	Espessura mínima da parede (mm)
35	3,8
40	2,9
45	2,3
50	1,9

#### **Artigo 35º - Freios:**

- I Os freios hidráulicos deverão ser homologados CBA com exceção da Categoria Shifter que poderá ser CBA ou CIK-FIA.
- II Os freios mecânicos deverão ser autorizados pela CBA, e conter a marca do fabricante.
- III Os freios deverão ser comandados por um só pedal e deverão atuar somente nas rodas traseiras, devendo ser acionados por um sistema hidráulico ou mecânico, sendo obrigatório ainda, o uso de um cabo de segurança, ligando o pedal ao cilindro.
- IV O disco de freio deverá ser ferroso e imantável, com tolerância por desgaste de 1,5mm na espessura e diâmetro externo, em relação ao valor especificado na ficha de homologação.
- V Na categoria Cadete Honda será obrigatório o uso de freio mecânico. O disco de freio deverá ser ferroso e imantável, em forma totalmente circular, com diâmetro externo mínimo de 160 mm e espessura mínima de 4 mm. O disco poderá possuir furos ou rasgos para a dissipação térmica.
- VI Os freios das demais categorias deverão ser hidráulicos.

#### **Artigo 36º - Carroceria:**

- I A carroceria deverá ser composta por duas carenagens laterais, uma dianteira e um painel frontal, conforme homologação CBA.
- II A carenagem lateral não poderá ultrapassar a altura de 400 mm medida a partir do piso, e deverá manter o lado externo dentro do perímetro delimitado pelo plano traçado entre as faces externas do pneu traseiro e dianteiro (alinhados), e o plano traçado entre as linhas limite das bandas de rodagem dos dois pneus (alinhados), de conformidade com o desenho abaixo:
- III O painel frontal não poderá estar acima de um plano horizontal, passando pelo topo do volante de direção. Deverá possuir folga mínima de 50 mm entre o painel e o volante e não poderá ainda impedir o movimento normal dos pedais, nem cobrir nenhuma parte dos pés do piloto, na posição normal de pilotagem.
- IV Se durante o transcorrer de qualquer atividade de pista, qualquer uma das partes da carenagem soltar-se ou cair, a Direção de Prova sinalizará ao piloto, a fim de que ele se dirija ao Parque de Manutenção, durante as provas, e ao box ou ao parque de manutenção, conforme o caso, durante os treinos livres ou de aquecimento, para reparo. A não obediência a essa determinação implicará na exclusão do mesmo. No caso específico do bico frontal, mesmo que apenas um pedaço dessa

peça tenha se soltado ou caído, o piloto estará sujeito ao procedimento acima descrito. Independentemente do diretor de prova apresentar ou não a bandeira preta com disco laranja ao piloto de cujo kart soltar-se ou cair, quaisquer partes da carenagem, sua equipe deverá providenciar imediatamente a correção do problema no Parque de Manutenção, sob pena de desclassificação por ocasião da vistoria técnica na chegada.

Na tomada de tempo o piloto será sinalizado para se dirigir ao Parque Fechado e prevalecerá somente o percurso realizado antes do equipamento se soltar. Neste caso a equipe poderá repor o bico ou a carenagem que caiu, para pesagem. Se o fato ocorrer durante a última volta de uma bateria ou prova, o piloto poderá concluí-la sem que seja feita a correção, porém o conjunto será pesado conforme chegou ao parque fechado, sem o devido acessório.

- V Para as categorias Cadete Honda, Júnior Honda e Master Honda será permitido o corte de parte da carenagem lateral direita, para a adaptação do motor.
- VI Será proibido qualquer artifício que venha provocar o travamento das presilhas nas garras de fixação da carenagem dianteira. Permitido o uso de abraçadeira plástica com a finalidade exclusiva de impedir a queda da presilha, desde que mantida a sua função.
- VII Será permitido o intercâmbio das travas plásticas, dos engates rápidos e das ferragens homologadas.
- VIII Será permitido o intercâmbio das carenagens entre os fabricantes homologados CBA.

#### **Artigo 37º – Proteção Traseira (para-choque):**

- I Será obrigatória a utilização da proteção traseira homologada CBA, para todas as categorias, conforme especificações das respectivas fichas de homologação.
  - a) Será flexibilizado o uso dos tensores metálicos bem como o intercâmbio destes elementos homologados.
- II Se durante o transcorrer de qualquer atividade de pista, a proteção traseira soltar-se ou cair, a Direção de Prova sinalizará ao piloto para que o mesmo se dirija ao Parque de Manutenção, durante as provas, e ao box ou parque de manutenção, conforme o caso, durante os treinos livres ou de aquecimento, para reparo. A não obediência a essa determinação implicará na exclusão do piloto. Independentemente do diretor de prova apresentar ou não a bandeira preta com disco laranja ao piloto de cujo kart a proteção traseira soltar-se ou cair, seu time deverá providenciar imediatamente a correção do problema no Parque de Manutenção, sob pena de desclassificação por ocasião da vistoria técnica na chegada. Na tomada de tempo, o piloto será sinalizado para dirigir-se ao Parque Fechado e prevalecerá somente o percurso realizado antes do equipamento se soltar ou cair. Se o fato ocorrer durante a última volta de uma bateria ou prova, o piloto poderá concluí-la sem que seja feita a correção.
- III Mesmo que apenas um pedaço dessa peça tenha se soltado ou caído, o piloto estará sujeito ao procedimento descrito no item II deste artigo.

#### **Artigo 38º - Combustível:**

- I Para as categorias Júnior Iame, Sudam Iame, Master Iame e Shifter deverá ser utilizada como combustível, uma mistura de gasolina pódio e óleo Motul, na proporção de 25:1.
- II Para a categoria Cadete Honda, Júnior Honda, Master Honda e PK Indoor será utilizado como combustível gasolina pódio pura.
- III Caberá à Comissão Técnica o controle e a fiscalização do combustível e do abastecimento durante a prova.

#### **Artigo 39º - Pneus:**

- I Somente poderão ser utilizados pneus homologados pela CBA, da marca MG sendo os mesmos fornecidos e sorteados pela organização.
- II Não serão permitidos quaisquer métodos de aquecimento ou resfriamento artificial dos pneus, ou o uso de aditivos. Será proibida ainda a utilização de qualquer produto que altere a característica original dos pneus, ou seja, eles não poderão receber qualquer tipo de tratamento, como aplicação de líquidos ou de produtos pastosos, ou ainda de qualquer outro aditivo especial.
- III Os pneus somente poderão ser inflados com ar comprimido.

- IV Somente a Direção de Prova poderá determinar a utilização de pneus para chuva (WET), ou a manutenção de pneus "slicks". Dessa determinação não caberá nenhum tipo de reclamação, e a mesma será para todos os pilotos, sem exceção.
- a) Caso o diretor de prova determine prova sob condições de chuva, nenhuma alteração poderá ser feita no kart, nem mesmo inverter as rodas.
- b) O pneu de chuva (WET) não poderá ser montado na roda com o sentido marcado no pneu invertido;
- V Será proibido o uso de pneus recauchutados.
- VI A CBA, FAUS, clubes e organizadores não terão qualquer responsabilidade, civil ou criminal em função da qualidade dos pneus fornecidos pelos fabricantes para quaisquer competições. Essa responsabilidade será única e exclusiva do(s) fabricante(s) dos pneus.

#### **Artigo 40º - Identificação:**

- I. A numeração dos karts deverá ser colocada na parte superior do painel frontal, no centro da proteção traseira, e nas carenagens laterais na parte traseira, sobre um quadrado medindo no mínimo 200x200mm, na cor amarela, com números de 150mm de altura e traço de 20mm na cor preta. Nas carenagens laterais as medidas acima ficam limitadas às suas dimensões.
- II. Na parte superior do lado direito das placas deverá ser fixado um adesivo retangular na cor branca de 30mm de altura por 50mm de largura com as iniciais de cada categoria na cor preta, com traço de 8mm como segue abaixo:
- |           |                   |
|-----------|-------------------|
| <b>C</b>  | para Cadete Honda |
| <b>JH</b> | para Júnior Honda |
| <b>MH</b> | para Master Honda |
| <b>JI</b> | para Júnior Iame  |
| <b>S</b>  | para Sudam Iame   |
| <b>MI</b> | para Master Iame  |
| <b>SK</b> | para Shifter      |
- III. Se no transcorrer de qualquer atividade de pista vier a cair uma das identificações, ficará a cargo do piloto a sua reposição. Todavia, ficarão a cronometragem e a organização, isentas da responsabilidade da anotação da passagem do kart. No caso de perda das duas identificações obrigatórias, o piloto será comunicado pela Direção de Prova, através de sinalização por bandeira, para se dirigir imediatamente ao Parque Fechado ou ao box, e colocar nova(s) identificação(ões).
- IV. Ficará obrigatoriamente reservado para uso do organizador, dois espaços com as dimensões mínimas de 200x50mm, na carenagem frontal, em lugar visível.

**Artigo 41º – Avaria técnica:** Na constatação de avaria técnica durante as atividades de pista, a direção de prova poderá sinalizar ao piloto através da bandeira preta com círculo laranja. Independentemente da apresentação da bandeira, o piloto deverá proceder conforme descrito abaixo:

- I **Treinos livres ou de aquecimento** – O piloto deverá conduzir seu kart aos boxes ou a área de manutenção, conforme o caso, para que seu time efetue o devido reparo. Caso não consiga fazê-lo por seus próprios meios, e se for do interesse do time, o responsável deverá solicitar à direção de prova, autorização para a retirada do kart, sem a utilização de carrinho de transporte. A autorização será concedida apenas se a direção de prova julgar seguro o procedimento.
- II **Tomada de tempo** – Será proibido qualquer tipo de manutenção, e o piloto deverá conduzir seu kart ao parque fechado para a pesagem. Caso não consiga fazê-lo, deverá retirá-lo da pista, para que seu time o conduza ao parque fechado ao final da atividade.
- III **Baterias ou prova** – o piloto deverá conduzir seu kart ao parque de manutenção, por seus próprios meios, e sem nenhum tipo de ajuda externa, onde seu time efetuará o reparo, que não poderá incluir a troca do chassi e/ou motor. Caso ele consiga sanar a avaria na pista, com a devida segurança, e sem se valer de qualquer forma de auxílio externo, ele poderá continuar na prova. Se o problema não for sanado, o kart deverá ser colocado em local seguro, e somente retirado ao final das atividades, após a autorização da direção de prova.
- IV A desobediência ao disposto no item 1 deste artigo implicará na aplicação de penalidades ao piloto infrator, conforme o artigo 19º deste regulamento e ao CDA, a critério dos comissários desportivos.
- V A desobediência ao disposto no item II e III deste artigo poderá implicar na exclusão ou desclassificação do piloto infrator.

**Artigo 42º - Monomarcas:** Para as competições, a critério da organização, CBA/FAU(s) poderá ser determinada uma marca específica de qualquer equipamento homologado ou autorizado CBA ou homologado CIK, inclusive através do sistema de sorteio, para uma ou mais categorias.

**Artigo 43º – Acessórios proibidos:** Será terminantemente proibido nos treinos livres, classificatórios e provas, o uso de quaisquer equipamentos eletrônicos, tais como: telemetria ou qualquer tipo de ligação eletro / eletrônica ou indução ao sistema análogo do motor. Será também proibido o uso de quaisquer equipamentos de transmissão ou recepção de radiocomunicação e ainda câmera de filmagem fixada no capacete. Fica proibido o uso de apêndices para fixação de câmeras aos karts. Toda fixação de câmeras no kart, ficará sujeita a aprovação dos comissários técnicos. Fica permitida a utilização de conta-giros, desde que ligado somente ao cabo da vela, de registro de tempo por volta, e de temperatura da água, através de sensor.

## **SEÇÃO II – DOS ITENS ESPECÍFICOS PARA CADA CATEGORIA**

### **Artigo 44º – Categoria Cadete Honda:**

- I O Motor será o Honda GX 160, à gasolina, quatro tempos, autorizado CBA, monocilíndrico, refrigerado a ar, com partida de acionamento por corda, fornecido e sorteado pela RBC Preparação de Motores.
- II O motor será entregue devidamente lacrado pela organização, nas condições previstas no artigo 7º do regulamento desportivo. A violação de qualquer um dos lacres resultará na exclusão ou desclassificação sumária do piloto.
- III O motor será entregue com pinhão de 20 dentes, que não poderá ser trocado.
- IV Coroa – deverá ser de 68 dentes, podendo ser alterada no regulamento particular de cada evento.
- V Embreagem – Será proibida a sua troca.
- VI Carburador – Será proibida a sua troca.
- VII Flange – Terá furo base de 17,0mm, podendo ter pequenas variações de acordo com a equalização dos motores.
- VIII Filtro – Será proibida a sua troca, e todos os seus elementos deverão ser mantidos.
- IX Vela – Será proibida a sua troca.
- X Chassi – Deverá ser homologado CBA para a categoria, sendo ainda obrigatório o uso de eixo de material ferroso, imantável e com diâmetro de 35,0mm, com parede de espessura mínima de 3,8mm e comprimento de 960,0mm ± 2,0mm com peso mínimo de 2.700 gramas.
- XI Mangas de eixo - Deverão ser homologadas CBA.
  - a) Será proibida a regulagem das mangas de eixo, devendo essas estar equidistantes, e posicionadas no interior do seu suporte (U).
  - b) Será proibido o uso de anéis de encosto no lado interno das rodas.
  - c) Rodas – Deverão ser homologadas CBA para a categoria, podendo ser de magnésio ou alumínio.
  - d) Cubo de roda – Deverá ser homologado CBA para a categoria, com a marca do fabricante.
  - e) Rolamento do eixo traseiro – Somente poderá ser utilizado o rolamento esférico UC – 207 Ø35 x 72.
  - f) Mancal do rolamento do eixo traseiro – Deverá ser homologado CBA para a categoria, com a marca do fabricante.
  - g) Fica proibido o intercambio de peças entre os chassis homologados.
- XII Peso mínimo para o conjunto kart/piloto: **106 kg**;
- XIII Identificação - Deverá ter fundo na cor amarela com número na cor preta e a letra C, conforme Art. 40º, inciso II.

### **Artigo 45º – Categoria Júnior Honda**

- I MOTOR - Da marca Honda, modelo GX-390, monocilíndrico refrigerado a ar, com partida de acionamento por corda, à gasolina, fornecido e sorteado pela TECHSPEED, com curva de

escapamento, carburador, filtro de ar, flange de equalização, Vela NGK-BPR6ES, bomba de combustível, embreagem centrífuga de 13 dentes, escapamento e mesa.

- II CHASSI – Homologado CBA.
  - a) Eixo traseiro: Obrigatório o uso de eixo de material ferroso imantável, com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado, com diâmetro de 40 ou 50mm com 1060mm no máximo, e em conformidade com o artigo 34º, inciso XVI.
  - b) Cubo de roda: Os cubos de roda, dianteiro e traseiro deverão ter o comprimento de 90 mm ( $\pm 1,0\text{mm}$ ), com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado.
- III RELAÇÃO – Pinhão 13 e coroa definida no Regulamento Particular da Prova.
- V PESO - O peso do conjunto piloto/kart deverá ser de no mínimo 150 kg.
- VI IDENTIFICAÇÃO – Deverá ter placa com fundo na cor amarela com número na cor preta e as letras JH, conforme Art. 40º, inciso II.

#### **Artigo 46º – Categoria Master Honda**

- I MOTOR - Da marca Honda, modelo GX-390, monocilíndrico refrigerado a ar, com partida de acionamento por corda, à gasolina, fornecido e sorteado pela RBC Preparação de Motores, com curva de escapamento, carburador, filtro de ar, flange de equalização, Vela NGK-BPR6ES, bomba de combustível, embreagem centrífuga de 13 dentes, escapamento e sem mesa.
- II CHASSI – Homologado CBA.
  - a) Eixo traseiro: Obrigatório o uso de eixo de material ferroso imantável, com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado, com diâmetro de 40 ou 50mm com 1060mm no máximo, e em conformidade com o artigo 34º, inciso XVI.
  - b) Cubo de roda: Os cubos de roda, dianteiro e traseiro deverão ter o comprimento de 90 mm ( $\pm 1,0\text{mm}$ ), com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado.
- III RELAÇÃO – Pinhão 13 e coroa definida no Regulamento Particular da Prova.
- IV PESO - O peso do conjunto piloto/kart deverá ser de no mínimo 183 kg.
- V IDENTIFICAÇÃO – Deverá ter placa com fundo na cor amarela com número na cor preta e as letras MH, conforme Art. 40º, inciso II.

#### **Artigo 47º – Categoria Júnior Iame**

- I MOTOR – Homologado CBA, da marca IAME versão MY-13, monocilíndrico, refrigerado à água, à gasolina, fornecido, equalizado e sorteado pela RBC Preparação de Motores, com curva de escapamento, pinhão de 10 dentes, mesa para acoplamento ao chassi, coletor e pirâmides acoplado ao motor e lacrado.
- II VELA – Não poderá apresentar retrabalho. A rosca deverá ter diâmetro de 14 mm, comprimento 19 mm e passo de 1,25mm. O anel de vedação não poderá ser retirado, e a rosca da vela deverá estar faceando com a superfície interna do cabeçote, podendo ser utilizada somente uma das velas abaixo:
  - a) NGK B9 EGV
  - b) NGK B10 EGV
  - c) NGK BR10EG
  - d) DENSO IW27
  - e) DENSO IW31
  - f) BOSCH W07 CS
  - g) BOSCH W08 CS
  - h) NGK B105 EGV
  - i) NGK BR 9 EIX – Iridium
  - j) NGK BR 10 EIX – Iridium
- III CARBURADOR – Será permitido o uso de somente um carburador homologado, sem retrabalho, conforme ficha de homologação CBA 2013.

- IV ESCAPAMENTO – Deverá ser homologado CBA, conforme Art. 31º item IX, das marcas TECHSPEED, IAME ou SPINERY.
  - a) Bocal de saída: 21 mm. medido no anel.
- V ABAFADOR: Deverá ser utilizado abafador homologado CBA.
- VI Entrada de ar – No conjunto motor/carburador não poderá haver entrada de ar falsa, em hipótese nenhuma.
- VII Relação – Pinhão de 10 dentes, original do motor homologado CBA. Seu diâmetro mínimo será de  $20,5 \pm 0,2$ mm.
- VIII COROA – O diâmetro mínimo e o nº de dentes serão definidos no regulamento particular de prova.
- IXI CHASSI – Deverá ser homologado CBA.
  - a) Eixo traseiro: Obrigatório o uso de eixo de material ferroso imantável, com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado, com diâmetro de 40 ou 50 mm com 1060 mm no máximo, e em conformidade com o artigo 34º, inciso XVI.
  - b) Cubo de roda: O cubo de roda dianteiro e traseiro deverá ter o comprimento de 75 ou 90 mm  $\pm$  1 mm, com a marca de um dos fabricantes de chassi homologados.
- X FILTRO: (Inlet silencer) Deverá ser homologado CBA.
- XI PESO – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo **140** Kg.
- XII IDENTIFICAÇÃO - Deverá ter fundo na cor amarela e com número na cor preta e as letras JI, conforme Art. 40º, inciso II.

#### **Artigo 48º – Categoria Sudam Iame**

- I MOTOR – Homologado CBA, da marca IAME versão MY-13, partida elétrica digital, monocilíndrico, refrigerado à água, à gasolina, fornecido, equalizado e sorteado pela DTR MOTOR SPORTS, com curva de escapamento, pinhão de 10 dentes, mesa para acoplamento ao chassi, coletor e pirâmides acoplado ao motor e carburador TECHSPEED equalizado.
- II VELA – Somente poderá ser utilizada uma das velas abaixo:
  - a) NGK B9 EGV
  - b) NGK B10 EGV
  - c) NGK BR10EG
  - d) DENSO IW27
  - e) DENSO IW31
  - f) BOSCH W07 CS
  - g) BOSCH W08 CS
  - h) NGK B105 EGV
  - i) NGK BR 9 EIX – Iridium
  - j) NGK BR 10 EIX – Iridium
- III ESCAPAMENTO – Homologado CBA, marca TECHSPEED ou IAME.
  - a) Bocal de saída: 21 mm – medido no anel.
- IV ABAFADOR: Deverá ser utilizado abafador homologado CBA.
- V CHASSI – Deverá ser homologado CBA.
  - a) Eixo traseiro: Deverá ser de conformidade com o artigo 34º, item XVI, com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado.
  - b) Cubo de roda: livres
- VI PESO – O peso do conjunto piloto/kart deverá ser de no mínimo 160 Kg.
- VII IDENTIFICAÇÃO – Deverá ter fundo na cor amarela e com número na cor preta e a letra S, conforme Art. 40º, inciso II.
- VIII RELAÇÃO – Pinhão de 10 dentes, original do motor homologado CBA. Seu diâmetro mínimo será de  $20,5 \pm 0,2$ mm. A Coroa terá o número de dentes livre.

IX FILTRO: (Inlet silencer) Deverá ser homologado CBA.

#### **Artigo 49º – Categoria Master Iame**

- I MOTOR – Homologado CBA, da marca IAME versão MY-13, monocilíndrico, refrigerado à água, à gasolina, fornecido, equalizado e sorteado pela RBC Preparação de Motores, com curva de escapamento, pinhão de 10 dentes, mesa para acoplamento ao chassi, coletor e pirâmides acoplado ao motor e lacrado.
- II VELAS – Somente poderá ser utilizada uma das velas abaixo:
- a) NGK B9 EGV
  - b) NGK B10 EGV
  - c) NGK BR10EG
  - d) DENSO IW27
  - e) DENSO IW31
  - f) BOSCH W07 CS
  - g) BOSCH W08 CS
  - h) NGK B105 EGV
  - i) NGK BR 9 EIX – Iridium
  - j) NGK BR 10 EIX – Iridium
- III CARBURADOR – Será permitido o uso de somente um carburador homologado sem nenhum retrabalho, conforme ficha de homologação CBA 2013.
- IV ESCAPAMENTO – Deverá ser homologado CBA, conforme Art. 31º item IX, das marcas TECHSPEED, IAME ou SPINERY.
- a) Bocal de saída: 21 ou 25 mm – medido no anel.
- V ABAFADOR: Deverá ser utilizado abafador homologado CBA.
- VI CHASSI – Homologado CBA.
- a) Eixo traseiro: Obrigatório o uso de eixo de material ferroso imantável, com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado, com diâmetro de 40 ou 50 mm com 1060 mm no máximo e em conformidade com o artigo 34º, inciso XVI.
  - b) Cubo de roda: Os cubos de roda, dianteiro e traseiro deverão ter o comprimento de 75 ou 90 mm ( $\pm 1,0\text{mm}$ ), com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado.
- VII PESO – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo 170 Kg.
- VIII IDENTIFICAÇÃO - Deverá ter fundo na cor amarela e com número na cor preta e as letras MI, conforme Art. 40º, inciso II.
- IX RELAÇÃO – Pinhão de 10 dentes, original do motor homologado CBA. Seu diâmetro mínimo será de  $20,5 \pm 0,2\text{mm}$ .
- a) O número de dentes da coroa será definido no regulamento particular da Prova.
- X FILTRO: (Inlet silencer) Deverá ser homologado CBA.

#### **Artigo 50º – Categoria Shifter**

- I MOTOR - Permitidos os seguintes modelos homologados CIK-FIA:
- a) TM: modelos K7, K9(339/M/09), K9B(42/M/09), K9C(39/M/15) e KZ10(49/M/18);
  - b) MAXTER: modelo MXV 125-07(45/M/15); - OTK VORTEX: modelo RVXX(40/M/18);
  - c) BMB: modelo RAZ(27/M/18)
  - d) IAME: modelo PARILLA SHIFTER(21/M/18)
  - e) E motores com homologação CIK/FIA (XX/M/21).
- II PREPARAÇÃO: Proibido qualquer tipo de preparação ou modificação no motor, a não ser:
- a) CABEÇOTE (bolha) – Com o volume mínimo de 13 cc até o último fio da rosca, somente poderão ser retrabalhados para adequação da taxa do motor;
  - b) PISTÃO – Permitido usar qualquer pistão, desde que mantida a cilindrada em 125 cc, nas medidas 53.93 até 53.98mm (junta do cilindro liberado).

- c) CILINDRO – Liberado o encamisamento e o retrabalho do cilindro de ferro fundido em liga de nickel cromo, ou banho de nicacil.
- d) CABEÇOTE (bolha) – Volume mínimo de 13cc até o último fio de rosca, através de bureta graduada e mistura de 50% de gasolina e 50% de óleo 2 tempos. Somente poderão ser retrabalhados para adequação da taxa do motor. As rosca de vela deverão ser mantidas originais, tanto no fio de rosca (M14 e passo de 1,25) e comprimento (18,5mm), quanto no diâmetro. É proibido que a rosca de vela ultrapasse para a câmara do cabeçote.
- e) PISTÃO – Permitido utilizar qualquer pistão original de fabricantes homologados de motor sem retrabalho, desde que mantida a cilindrada em 125cc. (junta do cilindro liberada).
- f) CILINDRO – Liberado o encamisamento e o retrabalho do cilindro de ferro fundido em liga de nickel cromo, ou banho de nicasil. Ângulo de abertura da janela de escape máximo de 199° independentemente do valor constante da ficha de homologação do motor.
- g) BIELA – Original TM ou nacional das marcas Iame, KTT, PPK, MR, observados diâmetro do furo superior e inferior, mantendo a mesma distância entre eixos, não podendo ser diferentes das medidas estabelecidas pelo fabricante original, assim também como os pinos superior e inferior e respectivas gaiolas.
- h) CÁRTER – Preparação Livre
- i) IGNIÇÃO – analógica – original do Motor. É permitido adicionar massa ao rotor de ignição, desde que presa ao mesmo através de dois parafusos, sem modificar as características originais do rotor.
- III FREIOS – Homologado CIK/CBA e CBA. É permitido o uso de chassi e sistema de freio de homologações diferentes, desde que inspecionados previamente pelos Comissários Técnicos.
- IV ESCAPAMENTO – Livre de marca com homologação CIK. A emissão de ruídos será controlada através de decibelímetro, conforme padrão CIK-FIA, e poderá ser realizada a qualquer momento a pedido da organização.
- V CARBURADOR– Delorto VSH 30mm de guilhotina. Permitido as trocas internas de peças, desde que sejam peças originais Delorto. O filtro interno de combustível e sua placa podem ser removidos, mas se mantidos deverão ser originais sem retrabalho. Câmbio - Todas as engrenagens deverão ser originais, conforme ficha de homologação.
- VI FLANGE– Livre. 55.5 VELAS – Livre, desde que de produção em massa e originais sem retrabalho. A qualquer momento poderá ser solicitado ao preparador comprovar a procedência da vela através da embalagem ou especificação do fabricante.
- VII PIRÂMIDE: original sem retrabalho, respeitando os valores constantes da Ficha de Homologação e a especificação do motor.
- VIII FILTRO DE AR - Obrigatório o uso do filtro de ar homologado CBA, sem retrabalho e completo.
- IX RELAÇÃO: Livre.
- X CHASSI: Homologação CBA ou CIK/FIA, dotados apenas de freios traseiros e dianteiros acionados pelo pé esquerdo, estes também com homologação CBA ou CIK-FIA – sistemas completos, isto é, cilindro-mestre, cálipe(s), disco(s), pastilha(s) e mangueira(s). É permitido o uso de chassi e sistema de freio de homologações diferentes, desde que inspecionados previamente pelos Comissários Técnicos. Nenhuma peça do chassi poderá sofrer alteração que mude a sua característica original constante da Ficha de Homologação. Liberado apenas o retrabalho no chassi para fixação da alavanca de câmbio.
- a) O eixo deverá ser construído em material ferroso imantável, obedecendo à tabela a seguir:
- | Diâmetro do eixo (mm) | Espessura mínima da parede (mm) |
|-----------------------|---------------------------------|
| 40                    | 2,9                             |
| 50                    | 1,9                             |
- XI PESO: 180 Kg.
- XII IDENTIFICAÇÃO: Deverá ter placa com fundo na cor amarela com número na cor preta, e as letras SK, conforme Art. 40º, inciso II.

XIII Os itens não relacionados deverão estar de acordo com homologação CIK/FIA.

### **Artigo 51º – Categoria PK Indoor**

I MOTOR - O motor da marca Honda, modelo GX-390, monocilíndrico refrigerado a ar, com partida de acionamento por corda, a gasolina, fornecido e sorteado pelo VELOPARK, com curva de escapamento, carburador, filtro de ar, flange de equalização, Vela NGK-BPR6ES, bomba de combustível, embreagem centrífuga de 13 dentes, escapamento específico para a categoria com mesa.

- a) **Características do motor e acessórios incluídos:** Os motores, devidamente equalizados pelo VELOPARK, serão entregues com as características e acessórios descritos no capítulo I deste regulamento – absolutamente prontos para competir.
- b) **Condições para eventuais trocas de motores:** o VELOPARK disponibilizará um número de 20% (vinte por cento) de motores extras para a categoria, para uma eventual troca. A prioridade para troca será para o motor cujo reparo não puder ser executado no local. As demais trocas somente poderão ser efetuadas se houver disponibilidade do motor, e desde que autorizada pelo Comissário Técnico do **TECH CUP | VELOPARK**.

Se a troca for procedida após o treino livre da sexta-feira, ou após o aquecimento, ou entre a tomada de tempo e a corrida, e desde que o lacre não tenha sido adulterado ou rompido, o piloto terá sua posição de largada na corrida, devidamente preservada, exclusivamente em razão de uma das seguintes situações:

- 1) Se houver quebra do pistão/anéis
- 2) Se houver quebra da biela;
- 3) Se houver a fusão da biela;
- 4) Se houver a quebra das válvulas

Se a troca for solicitada por qualquer outro motivo que não os descritos nas alíneas *1* a *4* do inciso *b* deste artigo, o piloto deverá ter seu kart posicionado para a largada, conforme parágrafo único deste inciso.

*Paragrafo único:* No caso de uma eventual primeira troca, o piloto perderá cinco posições no grid de largada, e no caso de uma segunda troca, a perda será de oito posições.

- II CHASSI – Da marca TECHSPEED, especificamente construído para o kartismo de locação – indoor. Equipado com freio hidráulico, banco com posicionamento regulável, completamente carenado e com rodas de alumínio.
- III RELAÇÃO – Pinhão 13 e coroa definida no Regulamento Particular da Prova.
- IV PNEUS – um jogo de pneus "zero", MG/selo azul – específico para a categoria Indoor.
- V PESO - o peso do conjunto piloto/kart deverá ser de no mínimo 180 kg.
- VI IDENTIFICAÇÃO – específica da categoria com fundo amarelo e números na cor preta.

### **SEÇÃO III – DO SORTEIO DE MOTORES**

#### **Artigo 52º – ESPECIFICAÇÕES E PROCEDIMENTOS DE SORTEIO DE MOTORES:**

Os motores quando sorteados obedecerão aos seguintes critérios:

- I. O piloto ou seu representante legal ficará responsável pelo motor a partir do momento em que recebê-lo da organização, até o momento de sua devolução.
- a) É terminantemente proibida a troca de todo e qualquer componente do motor locado, sob pena de desclassificação sumária da prova. Toda e qualquer manutenção deve ser efetuada pelos técnicos das empresas locadoras dos equipamentos, quando autorizados pelos comissários desportivos.
- II. Se o motor for danificado por uso indevido, falta de refrigeração por quebra da Bomba d'Água, falta de água no radiador ou durante testes realizados sobre cavalete, o piloto será responsável pelo

- reparo do mesmo e deverá indenizar integralmente a organização do evento e/ou seus fornecedores. O pagamento dos itens danificados será efetuado em conformidade com a tabela de preços disponível na Secretaria da Prova.
- III. Quaisquer danos externos no motor ou escapamento, também serão de responsabilidade do piloto.
- IV. Os motores serão sorteados pelo Comissário Técnico, no parque fechado e em horário determinado pelo regulamento particular, na presença de no mínimo 01 (hum) Comissário Desportivo, sendo permitida a presença de um representante do piloto concorrente.
- V. Entre qualquer atividade de pista, os comissários poderão ressortear os motores.
- VI. Condições para eventuais trocas de motores: A organização disponibilizará um número de 20% (vinte por cento) de motores extras por categoria, para uma eventual troca. A prioridade para troca será para o motor cujo reparo não puder ser executado no local. As demais trocas somente poderão ser efetuadas se houver disponibilidade do motor, e desde que autorizada pelos Comissários Técnicos, que deverá comunicar imediatamente os Comissários Desportivos. O piloto ou concorrente deverá solicitar a troca do motor em até 5 minutos após a atividade de pista.
- VII. Se a troca for procedida após o aquecimento, ou entre a tomada de tempo e a corrida, e desde que o lacre não tenha sido adulterado ou rompido, o piloto terá sua posição de largada na corrida, devidamente preservada, exclusivamente em razão de uma das seguintes situações:
1. Se houver quebra do pistão/anéis;
  2. Se houver quebra da biela;
  3. Se houver a fusão da biela;
  4. Se houver a quebra do virabrequim;
  5. Se houver a quebra de válvulas
  6. Se a rosca da porca da curva espanar;
  7. Se a rosca do cabeçote espanar.
- VIII. Se a troca for solicitada por qualquer outro motivo que não os descritos nos itens 1 a 7 acima, o piloto deverá perder posições no grid de largada, conforme descrito nos itens abaixo, além de responder pelo disposto nos itens II e III deste Artigo:
1. Cinco posições na primeira troca;
  2. Oito posições na segunda troca;
  3. Dez posições na terceira troca, ou troca subsequente.
  4. Essas penalizações tem efeito acumulativo.
- IX. A penalização será aplicada na próxima atividade classificatória do evento. Caso a troca de motor for realizada após a tomada de tempo e esta valer para duas ou mais baterias, a penalização deverá ser aplicada apenas na 1ª bateria classificatória.

## **CAPÍTULO III**

### **DISPOSIÇÕES FINAIS**

#### **ART. 52º – CASOS OMISSOS:**

Os casos omissos serão julgados pelos comissários Desportivos.

O presente regulamento foi elaborado pela COMISSÃO ORGANIZADORA DO **TECH CUP | VELOPAR 2017** e CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO ESTADUAL da FEDERAÇÃO GAÚCHA DE AUTOMOBILISMO. Fica terminantemente proibida a utilização total ou parcial das normas técnicas e desportivas e/ou nomenclaturas e referências nele contidas, em competições que não tenham a supervisão da FEDERAÇÃO GAÚCHA DE AUTOMOBILISMO.

Porto Alegre, 22 de fevereiro de 2017.

Federação Gaúcha de Automobilismo  
CARLOS A. R. DE DEUS  
PRESIDENTE

Mirnei A. Piroca  
PRESIDENTE CTDE da FGA

André de David  
DIRETOR do DEP. de KART da FGA