



Sumário

CAPÍTULO I - REGULAMENTO GERAL E DESPORTIVO PARATODAS AS CATEGORIAS	6
ART. 1º - ACORDOS	6
ART. 2º - ORGANIZAÇÃO	6
ART. 3º - QUESTÕES NÃO PREVISTAS NO PRESENTE REGULAMENTO	6
ART. 4º - ADENOS DAS ETAPAS	7
ART. 5º - DESIGNAÇÃO DE COMISSARIADO	8
ART. 6º - CAMPEONATO	8
ART. 7º - PONTUAÇÃO COPA SÃO PAULO DE KART KGV	9
ART. 8º - CRITÉRIO DE DESEMPATE	13
ART. 9º - CLASSIFICAÇÃO EM PROVA	14
ART. 10º- DURAÇÃO DAS BATERIAS	14
ART. 11º- PESO	16
ART. 13º - TROCA DE MOTOR	17
ART. 14º - EQUIPAMENTO DOS PILOTOS	18
ART. 15º - TOMADA DE TEMPOS	19
ART. 16º ABASTECIMENTO	20
ART. 17º - LARGADA DA PROVA	21
ART. 18º - AUXILIARES	23
ART. 19º - CREDENCIAMENTO EM PISTA	24
ART. 20º - CRITÉRIOS ADICIONAIS	24
ART. 21º - PENALIDADES	24
ART. 22º - EMISSÃO DE CHEQUE SEM PROVIMENTO DE FUNDOS	27
ART. 23º - FILIAÇÃO	27
ART. 24º - CHEFE DE EQUIPE	27
ART. 25º - BRIEFING	27
ART. 26º - RESPONSABILIDADES	28
ART. 27º - BANDEIRAS	28
ART. 28º- PÓDIO PARA TODAS AS CATEGORIAS	33
ART. 29º – NUMERAÇÃO – (PARA TODAS AS CATEGORIAS)	33
ART. 30º – TREINOS – (PARA TODAS AS CATEGORIAS)	34
ART. 31º – SENSORES – (PARA TODAS AS CATEGORIAS)	35
CAPÍTULO II - VISTORIAS TÉCNICAS	36



ART. 32º - VALIDADE	36
ART. 33º - LACRE / IDENTIFICAÇÃO	36
ART. 34º - PROCEDIMENTOS	37
ART. 35º - PNEUS.....	38
ART. 36º - LASTROS	40
ART. 37º – FILTRO HOMOLOGADO CBA COM ELEMENTO FILTRANTE	40
ART. 38º – CARENAGEM E PARA-CHOQUES TRASEIRO.....	40
ART. 39º – DISCOS DE FREIO	41
ART. 40º - ADITIVOS	41
ART. 41º - ITENS CUJA IRREGULARIDADE RESULTAM EM PUNIÇÃO POR MULTA.....	41
CAPÍTULO III – PROCEDIMENTOS DE RECALAMAÇÕES, PEDIDO DE RECONSIDERAÇÃO E RECURSOS	41
ART. 42º - PROCEDIMENTOS	41
ART. 43º - TAXAS	43
CAPÍTULO IV – RECURSOS	43
ART. 44º - RECURSOS	43
ART. 45º - APELAÇÕES.....	43
ART. 46º - APELAÇÕES TÉCNICAS	44
ART. 47º - RESULTADOS	45
CAPÍTULO V – REGULAMENTO TÉCNICO MIRIM.....	45
ART. 1º - PROVA	46
ART. 2º - CATEGORIA.....	46
ART. 3º - NUMERAÇÃO.....	46
ART. 4º - ABASTECIMENTO.....	46
ART. 5º - PESO	47
ART. 6º - EQUIPAMENTOS, CHASSIS E MOTOR.....	47
ART. 7º - PROTETOR DE PESCOÇO.....	49
ART. 8º - PNEUS.....	49
CAPÍTULO VI – REGULAMENTO TÉCNICO CADETE	50
ART. 1º - PROVA	50
ART. 2º - CATEGORIA.....	50
ART. 3º - NUMERAÇÃO.....	50
ART. 4º - ABASTECIMENTO.....	50
ART. 5º - PESO	51



ART. 6º - EQUIPAMENTOS, CHASSIS E MOTOR.....	51
ART. 7º - PROTETOR DE PESCOÇO.....	53
ART. 8º - PNEUS.....	53
CAPÍTULO VII – JUNIOR MENOR.....	54
ART. 1º - PROVA	54
ART. 2º - CATEGORIA.....	54
ART. 3º - NUMERAÇÃO.....	54
ART. 4º - ABASTECIMENTO.....	55
ART. 5º - PESO	55
ART. 6º EQUIPAMENTOS, CHASSIS E MOTOR	55
ART. 7º - PNEUS.....	58
CAPÍTULO VIII – JUNIOR	58
ART. 1º - PROVA	58
ART. 2º - CATEGORIA.....	58
ART. 3º - NUMERAÇÃO.....	58
ART. 4º - ABASTECIMENTO.....	59
ART. 5º - PESO	60
ART. 6º EQUIPAMENTOS, CHASSIS E MOTOR	60
ART. 7º - PNEUS.....	62
CAPÍTULO IX – NOVATOS	62
ART. 1º - PROVA	62
ART. 2º - CATEGORIA.....	62
ART. 3º - NUMERAÇÃO.....	62
ART. 4º - ABASTECIMENTO.....	63
ART. 5º - PESO	63
ART. 6º EQUIPAMENTOS, CHASSIS E MOTOR	64
ART. 7º - PNEUS.....	66
CAPÍTULO X – GRADUADOS	66
ART. 1º - PROVA	66
ART. 2º - CATEGORIA.....	66
ART. 3º - NUMERAÇÃO.....	67
ART. 4º - ABASTECIMENTO.....	67
ART. 5º - PESO	68
ART. 6º EQUIPAMENTOS, CHASSIS E MOTOR	68



ART. 7º - PNEUS.....	70
CAPÍTULO XI – SÊNIOR	70
ART. 1º - PROVA	71
ART. 2º - CATEGORIA.....	71
ART. 3º - NUMERAÇÃO.....	71
ART. 4º - ABASTECIMENTO.....	72
ART. 5º - PESO	72
ART. 6º EQUIPAMENTOS, CHASSIS E MOTOR	73
ART. 7º - PNEUS.....	75
CAPÍTULO XII – REGULAMENTO TÉCNICO SHIFTER KART	76
ART. 1º - PROVA	76
ART. 2º - CATEGORIA.....	76
ART. 3º - NUMERAÇÃO.....	76
ART. 4º - ABASTECIMENTO.....	77
ART. 5º - PESO	77
ART. 6º - EQUIPAMENTO, CHASSI E MOTOR.....	77
ART. 7º - PNEUS.....	81
CAPÍTULO XIII – REGULAMENTO TÉCNICO SUPER FÓRMULA 4.....	81
ART. 1º - PROVA	81
ART. 2º - CATEGORIAS.....	81
ART. 3º - NUMERAÇÃO.....	81
ART. 4º - ABASTECIMENTO.....	82
ART. 5º - PESO	82
ART. 6º - EQUIPAMENTOS, CHASSI E MOTOR.....	82
ART. 7º - PROTETOR DE PESCOÇO.....	85
ART. 8º - PNEUS.....	85
CAPÍTULO XIV – REGULAMENTO TÉCNICO FÓRMULA 4 JUNIOR.....	85
ART. 1º - PROVA	86
ART. 2º - CATEGORIAS.....	86
ART. 3º - NUMERAÇÃO.....	86
ART. 4º - ABASTECIMENTO.....	86
ART. 5º - PESO	86
ART. 6º - EQUIPAMENTOS, CHASSIS E MOTOR.....	87
ART. 7º - PROTETOR DE PESCOÇO.....	88



ART. 8º - PNEUS.....	88
CAPÍTULO XV – REGULAMENTO TÉCNICO ROK-CUP EXECUTIVE	88
ART. 1º - PROVA:	89
ART. 2º - CATEGORIAS:.....	93
ART. 3º - NUMERAÇÃO.....	94
ART. 4º - ABASTECIMENTO.....	94
ART. 5º - PESO	94
ART. 6º - EQUIPAMENTOS CHASSIS E MOTOR.....	95
ART. 7º - PNEUS.....	100
CAPÍTULO XVI – REGULAMENTO TÉCNICO SIXSPEED	100
ART. 1º - Prova	100
ART. 2º - CATEGORIA.....	100
ART. 3º - NUMERAÇÃO.....	100
ART. 4º - ABASTECIMENTO.....	101
ART. 5º - PESO	101
ART. 6º - EQUIPAMENTO (KZ2 “LIMITADA”).....	102
ART. 7º - PNEUS.....	105
CAPÍTULO XVII – REGULAMENTO TÉCNICO FÓRMULA 4 500	106
ART. 1º - PROVA.....	106
ART. 2º - EQUIPES:.....	107
ART. 3º – MANUTENÇÃO (APENAS PARA O TORNEIO KGV)	107
ART. 4º - CATEGORIAS:	107
ART. 5º - NUMERAÇÃO:.....	108
ART. 6º - ABASTECIMENTO.....	108
ART. 7º - PESO	108
ART. 8º - CHASSIS, MOTOR E CARENAGEM.....	109
ART. 9ºREGRA DE “CLAIMING”:	114
ART. 10º - PNEUS.....	115



CAPÍTULO I - REGULAMENTO GERAL E DESPORTIVO PARA TODAS AS CATEGORIAS

ART. 1º - ACORDOS

1.1 O presente regulamento estipula as condições desportivas e técnicas de gestão da Copa São Paulo de Kart KGV (CSP), sendo redigido com observações das normas gerais ditadas pela Federação de Automobilismo de São Paulo (FASP) e pela Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA). Os Pilotos e Equipes que firmarem suas inscrições para as provas declaram-se cientes, de acordo e submissos às condições e normas previstas neste regulamento.

ART. 2º - ORGANIZAÇÃO

2.1 A Copa São Paulo de Kart KGV edição 2.018, será organizada pelo Clube Granja Viana (CGV) com supervisão da Federação de Automobilismo de São Paulo (FASP).

2.2 Caberá à organização (CGV) a aplicação dos regulamentos e respectivos adendos em vigor, oriundos da Diretoria Técnica da FASP.

ART. 3º - QUESTÕES NÃO PREVISTAS NO PRESENTE REGULAMENTO

3.1 Todos os casos de omissão do presente regulamento submeterão as questões pertinentes às previsões descritas no Regulamento Nacional de Kart (RNK), Código Desportivo do Automobilismo (CDA) da Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA), pelo International Sporting Code e demais códigos da Federação Internacional de Automobilismo (FIA), Rotax Max Challenge Brasil (Regulamento Técnico e Desportivo ano 2.018) e, ainda, analisados, julgados e decididos conforme o entendimento dos Comissários Desportivos.

3.2 **QUESTÕES TÉCNICAS:** Os adendos aos regulamentos técnicos entrarão em vigor 30 (trinta) dias após a data da sua publicação e com pelo menos 30 dias de antecedência em relação à data de realização da competição, conforme CDA, exceção à primeira prova/etapa/torneio do ano que se realizará antes dos citados 30

(trinta) dias. Quando a modificação de caráter técnico tiver implicações imediatas em questões de segurança, entrará em vigor imediatamente através de um “Comunicado Técnico”.

3.3 QUESTÕES DESPORTIVAS: Todas as modificações desportivas serão comunicadas por meio de adendos, passando a ter validade imediata.

ART. 4º - ADENOS DAS ETAPAS

4.1 Os adendos relativos à organização das diferentes etapas deverão ser apresentados pelo clube organizador ao Departamento Técnico Kart – Federação de Automobilismo de São Paulo DTK- FASP com 15 (quinze) dias corridos de antecedência para aprovação e designação de comissários desportivos e técnicos.

4.2 Normas para redação de Adendos de Prova números 1 e 2: Deverão ser feitos em papel timbrado do clube organizador e seus cabeçalhos deverão conter: nome, natureza e definição da competição, local da competição, nome do kartódromo, data e supervisão da prova (DTK/FASP).

4.3 ADENDO Nº 1: Destinado às autoridades da prova, que serão:

4.3.1 Comissários desportivos (nomeados pela FASP)

4.3.2 Diretor de prova,

4.3.3 Diretor adjunto,

4.3.4 Comissários técnicos e auxiliares,

4.3.5 Secretário da prova,

4.3.6 Equipe de cronometragem,

4.3.7 Responsável chefe de cronometragem,

4.3.8 Equipe de vistoria técnica,

4.3.9 Equipe de segurança,

4.3.10 Responsável chefe de segurança,

4.3.11 Serviço médico,

4.3.12 Médico responsável,

4.3.13 Locutor oficial,

4.3.14 Serviço de som e

4.3.15 Representante do clube.

4.4 ADENDO Nº 2: destinado aos horários oficiais, circuitos e duração de prova e/ou bateria.

4.4.1 Circuitos: será definido pela organização e estará a disposição apenas nos treinos oficiais.

ART. 5º - DESIGNAÇÃO DE COMISSARIADO

5.1 É obrigatória a designação e presença dos comissários desportivos e técnicos para a validade das competições.

5.2 Os Oficiais e Autoridades cumprirão seus deveres de acordo com o Código Desportivo do Automobilismo da CBA.

5.3 Conforme artigo 83 do CDA, previsões deste regulamento e outras disposições aplicáveis, os comissários são autoridades capacitadas à aplicação de todas as sanções.

ART. 6º - CAMPEONATO

6.1 O campeonato será realizado em até 09 (nove) etapas, ao passo que poderão ser disputados em até 04 (quatro) títulos, a depender das categorias, conforme calendário abaixo:

TORNEIO DE VERÃO	TORNEIO DE INVERNO	TORNEIO KGV
1ª ETAPA – 03/02	4ª ETAPA – 05/05	7ª ETAPA – 15/09
2ª ETAPA – 03/03	5ª ETAPA – 02/06	8ª ETAPA – 20/10
3ª ETAPA – 14/04	6ª ETAPA – 18/08	9ª ETAPA – 03/11

6.2 O campeonato será disputado através de Torneios ou Play Off.

6.2.1 TORNEIOS: Compreenderão as categorias que participarão de todos os torneios e terão pontuação atribuída de maneira específica: Mirim, Cadete, Rotax Micro Max, Rotax Mini Max, Rotax Júnior Max, Rotax Max e Masters, Rotax DD2 e Masters, Fórmula 4 Júnior, Fórmula 4, Rok Cup Executive, Shifter Kart, Sixspeed e Pro 500.

6.2.1.1 Cada um dos três torneios serão disputados isoladamente e reconhecerá um título através do somatório simples dos resultados de cada uma das baterias que o compõe, sem descarte.



Ex.: Categorias disputadas em duas baterias por etapa somarão seis resultados. Uma categoria que seja disputada em 1 bateria por etapa somará 03 (três) resultados.

6.2.2 PLAY OFF: Compreenderão as categorias que participarão do *play off* e terão pontuação atribuída de maneira específica: Júnior Menor, Júnior, Novatos, Graduados e Sênior.

6.2.2.1 As categorias referidas no item 6.2.2 participarão das seguintes etapas: 03/02 - 1ª Etapa, 03/03 – 2ª Etapa, 14/04 – 3ª Etapa, 05/05 – 4ª Etapa e 18/08 – 6ª Etapa da Copa São Paulo de Kart KGV 2018 e 5ª etapa que compõe o Play Off.

6.2.2.2 O campeonato será disputado em 02 (duas) fases:

1ª FASE – CLASSIFICATÓRIA – Será disputada em 04 (quatro) etapas, sem descarte de pontuação de resultados.

2ª FASE - PLAY OFF – Será disputada em 01 (uma) etapa, sem descarte de pontuação de resultado.

6.2.3 O KGV recomenda o uso de câmeras (Tipo “GoPro”), como forma de registrar possíveis incidentes que envolvam o piloto. As imagens podem ser usadas para auxiliar os Comissários Desportivos, caso seja solicitado. Se o piloto desejar que suas imagens sejam analisadas sem a solicitação dos Comissários, deverá registrar o protesto conforme descrito neste regulamento.

ART. 7º - PONTUAÇÃO COPA SÃO PAULO DE KART KGV

7.1 TORNEIOS DE VERÃO, INVERNO E KGV: A pontuação das baterias de cada categoria nas etapas que compõe os três torneios (Verão, Inverno e KGV), segue conforme abaixo:

7.1.1 Para categorias que realizarem 01 (uma) única bateria:

PROVA ÚNICA		
01 - 34 pts	02 - 30 pts	03 - 26 pts
04 - 24 pts	05 - 22 pts	06 - 20 pts
07 - 18 pts	08 - 16 pts	09 - 14 pts
10 - 12 pts	11 - 10 pts	12 - 08 pts
13 - 06 pts	14 - 04 pts	15 - 02 pts

7.1.2 Para as demais categorias que realizam 02 baterias ou mais baterias, será atribuído o mesmo peso na pontuação, conforme tabela abaixo:

PROVA 01 e 02		
01 - 17 pts	02 - 15 pts	03 - 13 pts
04 - 12 pts	05 - 11 pts	06 - 10 pts
07 - 09 pts	08 - 08 pts	09 - 07 pts
10 - 06 pts	11 - 05 pts	12 - 04 pts
13 - 03 pts	14 - 02 pts	15 - 01 pt.

7.1.3 Ao final de cada Torneio a classificação conforme somatória de pontos indicará a posição e pontuação do piloto conforme tabela abaixo. Estas novas pontuações serão as consideradas para a somatória que determinará o Campeão do Ano.

PONTOS TORNEIO		
01 - 25 pts	02 - 20 pts	03 - 16 pts
04 - 14 pts	05 - 12 pts	06 - 10 pts
07 - 09 pts	08 - 08 pts	09 - 07 pts
10 - 06 pts	11 - 05 pts	12 - 04 pts
13 - 03 pts	14 - 02 pts	15 - 01 pt.

7.1.3.1 Nos casos em que o concorrente tenha sido desclassificado em todas as etapas de um Torneio, de acordo com o CDA da CBA e o International Sporting Code da FIA não poderá ser agraciado com pontos ao final do torneio (não sendo este torneio considerado para efeito de classificação deste concorrente para o título de Campeão do Ano), mesmo tendo sido inscrito em todas as provas.

7.1.3.2 Caso o piloto deixe de participar de uma etapa dentro do torneio ele perderá 05 (cinco) pontos da pontuação citada no item 7.1.3, conforme sua classificação dentro do torneio.

7.2 PLAY OFF: A pontuação das baterias de cada categoria nas etapas que compõe o play off serão atribuídas com o mesmo peso nas 02 (duas) provas, conforme tabela abaixo:

PROVA 01 e 02		
01 - 17 pts	02 - 15 pts	03 - 13 pts
04 - 12 pts	05 - 11 pts	06 - 10 pts
07 - 09 pts	08 - 08 pts	09 - 07 pts
10 - 06 pts	11 - 05 pts	12 - 04 pts
13 - 03 pts	14 - 02 pts	15 - 01 pt.

7.2.1 Ao término da 4ª etapa serão somados os pontos obtidos pelos pilotos, até então, e todos os pilotos classificados iniciarão o Play Off, composto apenas da 5ª etapa, para determinar o campeão do ano. Estes pilotos terão seus pontos substituídos e iniciarão essa disputa com a pontuação abaixo, desde que tenham participado de no mínimo 03 (três) etapas, caso contrário os pontos adquiridos na fase classificatória não serão considerados para a fase do Play Off.

PONTOS PLAY OFF		
01 - 225 pts	02 - 220 pts	03 - 216 pts
04 - 214 pts	05 - 212 pts	06 - 210 pts
07 - 209 pts	08 - 208 pts	09 - 207 pts
10 - 206 pts	11 - 204 pts	12 - 202 pts
13 - 200 pts. e etc...		
Obs: a partir da posição 11ª a pontuação será reduzida sucessivamente de dois em dois pontos até o último piloto classificado.		

7.2.2 Os pilotos participantes do Play Off pontuarão na última etapa do campeonato de acordo com o item 7.2 deste artigo, recebendo os pontos correspondentes à sua posição da classificação de cada bateria realizada na etapa final e ponto extra atribuído no item 7.4 deste artigo.

7.3 CAMPEÃO DO ANO

7.3.1 TORNEIOS: Ao final de cada torneio e conforme a classificação dos pilotos serão conferidos pontos em substituição. Os pontos de cada piloto conquistados nas classificações finais dos três torneios serão somados e o piloto com maior número de pontos será declarado o campeão do ano.

7.3.2 PLAY OFF: Ao término da última etapa serão somados os pontos obtidos nas 02 (duas) baterias com os pontos do Play Off. O piloto que somar o maior número de pontos será declarado campeão.

7.4 PONTO EXTRA

7.4.1 Pole Position - Será atribuído 01 (um) ponto para o piloto que fizer a Pole Position em sua categoria. Estes pontos serão computados para a somatória dentro da etapa; ou seja, não faz parte da pontuação apresentada no item 7.1.3, artigo 7º deste regulamento.

7.5 PREMIAÇÃO: Em cada etapa serão atribuídos troféus conforme as categorias abaixo:

7.5.1 Mirim, Cadete, Cadete Rookie, Rotax Micro Max, Rotax Mini Max, Rotax Mini Max Rookie, Rotax Júnior Max, Fórmula 4 Júnior e Sixspeed: Troféus para os 6 (seis) primeiros colocados.

7.5.2 Rotax Max, Rotax Max Masters, Rotax DD2, Rotax DD2 Masters, Shifter Graduados, Shifter Sênior, Júnior Menor, Júnior, Novatos, Graduados, Sênior A, Sênior B e Super Sênior, Super Sênior Master, Super Fórmula 4 Graduados e Super Fórmula 4 Sênior: Troféus para os 3 (três) primeiros colocados.

7.5.3 ROK CUP Executive, ROK Sênior Executive, ROK Master Executive, Fórmula 4 500, Fórmula 4 500 Sênior, Fórmula 4 500 Super Sênior, Fórmula 4 500 Light: Troféus para os 3 (três) primeiros colocados, sendo 2 (dois) troféus por posição.

7.5.4 Para cada um dos torneios (Verão, Inverno, KGV), serão atribuídos troféus alusivos ao Campeão e Vice-Campeão.

7.5.5 Os Campeões e Vices do ano de cada categoria receberão troféus alusivos e convite para a Festa de Encerramento.

ART. 8º - CRITÉRIO DE DESEMPATE

8.1 ETAPAS: Para as categorias que realizarem 02 (duas) baterias por etapa, o desempate na etapa será o resultado da 2ª bateria, quando realizado 03 (três) baterias na etapa, o desempate será a 3ª bateria e assim sucessivamente.

8.2 TORNEIOS (VERÃO, INVERNO E KGV): Em caso de empate na somatória dos torneios, o desempate será pelo maior número de 1º lugares em baterias dentro do torneio em que ocorreu o empate. Persistindo o empate, o maior número de 2º

lugares e assim sucessivamente.

8.3 PLAY OFF: Para obter a classificação para correr no Play Off, no caso de empate, será considerada o maior número de 1º lugares obtidos em baterias das 04 (quatro) etapas qualificatórias. Persistindo o empate, o maior número de 2º lugares e assim sucessivamente.

8.4 CAMPEÃO DO ANO: Em caso de empate na somatória dos Torneios ou Play Off, o desempate será pelo maior número de 1º lugares obtidos em baterias durante o ano. Persistindo o empate, o maior número de 2º lugares e assim sucessivamente.

ART. 9º - CLASSIFICAÇÃO EM PROVA

9.1 Para fazer jus à classificação, o concorrente deverá ter completado pelo menos 75% das voltas realizadas pelo vencedor.

9.1.1 Sempre que 75% do número total de voltas resultarem em número com decimais (não inteiros), o arredondamento será para o número inteiro anterior.

9.1.2 Em caso de paralisação antecipada de uma prova ocorrida mais de 75% (setenta e cinco por cento) da mesma, serão consideradas as colocações na volta anterior à paralisação e a corrida será encerrada. Se houver nova largada e houver sido completada menos de 75% (setenta e cinco por cento) da prova, o Grid será montado pelas posições dos pilotos na volta anterior à paralisação. Se a prova não for reiniciada por qualquer motivo, sendo considerada encerrada com mais de duas voltas e menos de 75% das voltas, será atribuída a metade dos pontos aos concorrentes, fazendo jus à pontuação o piloto que tiver completado 75% das voltas completadas.

9.2 Para fazer jus à pontuação o piloto deverá levar, obrigatoriamente, sob pena de desclassificação, seu equipamento à área do Parque Fechado para verificação técnica.

ART. 10º- DURAÇÃO DAS BATERIAS

10.1 A duração de cada prova ou bateria será de aproximadamente:

10.1.1 MIRIM/ CADETE – CADETE ROOKIE/ MICRO MAX/ MINI MAX – MINI MAX



ROOKIE: Serão realizadas 02 (duas) Provas de 17km/15 minutos. O grid de largada para a Prova 01 será formado de acordo com o resultado da Tomada de Tempos e o grid da Prova 02 será formado de acordo com o resultado da Prova 01.

O Pódio será determinado pelo somatório de pontos das Provas 01 e 02.

10.1.2 JÚNIOR MENOR/ JÚNIOR/ ROTAX JUNIOR MAX/ NOVATOS/ GRADUADO/ ROTAX MAX – MASTERS/ ROTAX DD2 – MASTERS/ SHIFTER GRADUADO – SÊNIOR/ SÊNIOR A – B – SUPER SÊNIOR – MASTER: Serão realizadas 02 (duas) Provas de 21km/20 minutos. O grid de largada para a Prova 01 será formado de acordo com o resultado da tomada de tempo e o grid da Prova 02 será formado de acordo com o resultado da Prova 01.

O Pódio será determinado pelo somatório de pontos das Provas 01 e 02.

10.1.3 ROK CUP EXECUTIVE – SÊNIOR EXECUTIVE – MASTER EXECUTIVE: Serão realizadas 02 (duas) Provas de 21km/20 minutos. O grid de largada para a Prova 01 será formado de acordo com o resultado da Tomada de Tempos e o grid da Prova 02 será formado de acordo com o resultado da Prova 01, com inversão dos 8 primeiros colocados. Ex: O 1º colocado da 1ª bateria largará em 8º na 2ª bateria; 2º colocado na 1ª bateria largará em 7º na 2ª bateria e assim sucessivamente, até o 8º colocado da 1ª bateria, que largará em 1º na 2ª bateria. As demais posições (9º colocado em diante) de chegada na 1ª bateria determinam a ordem de largada da 2ª bateria (9ª posição em diante).

O Pódio será determinado pelo somatório de pontos das Provas 01 e 02.

10.1.4 SUPER FÓRMULA 4 GRADUADOS – SÊNIOR: Serão realizadas 02 (duas) Provas de 17km/15 minutos. O grid de largada para a Prova 01 será formado de acordo com o resultado da tomada de tempo e o grid da Prova 02 será formado de acordo com o resultado da Prova 01.

O Pódio será determinado pelo somatório de pontos das Provas 01 e 02.

10.1.5 FORMULA 4 JÚNIOR: Prova Única de 17km/15 minutos. O grid de largada para a corrida será formado de acordo com o resultado da Tomada de Tempos.

O Pódio será determinado pelo resultado simples da Prova Única.

10.1.6 SIXSPEED: Serão realizadas 02 (duas) Provas. Para Prova 01 12km/11 minutos e para Prova 02 16km/ 15 minutos. O grid de largada para a Prova 01 será formado de acordo com o resultado da Tomada de Tempos e o grid da Prova 02 será formado de acordo com o resultado da Prova 01, com inversão dos 8 primeiros

colocados. Ex: O 1º colocado da 1ª bateria largará em 8º na 2ª bateria; 2º colocado na 1ª bateria largará em 7º na 2ª bateria e assim sucessivamente, até o 8º colocado da 1ª bateria, que largará em 1º na 2ª bateria. As demais posições (9º colocado em diante) de chegada na 1ª bateria determinam a ordem de largada da 2ª bateria (9ª posição em diante).

O Pódio será determinado pelo somatório de pontos das Provas 01 e 02.

10.1.7 FÓRMULA 4 500 – FÓRMULA 4 500 SÊNIOR – FÓRMULA 4 500 SUPER SÊNIOR – FÓRMULA 4 500 LIGHT: Serão realizadas 02 (duas) Provas de 30 minutos, independente do número de voltas, nas etapas 1ª à 6ª, a partir da 7ª até a 9ª etapa será realizada 1 (uma) prova por etapa com a duração de 03 (três) horas, independente do números de voltas. O grid de largada para a Prova 01 será formado de acordo com o resultado da Tomada de Tempos e o grid da Prova 02 será formado de acordo com o resultado da Prova 01, quando houver apenas 01 (uma) prova o grid de largada será formado de acordo com a tomada de tempos.

O Pódio será determinado pelo somatório de pontos das Provas 01 e 02 ou o resultado simples da prova única.

ART. 11º- PESO

11.1 O peso de cada categoria será mínimo e absoluto, podendo ser vistoriado pelos Comissários Técnicos a qualquer momento.

11.2 A falta de peso será considerada infração. O concorrente cujo conjunto piloto/kart não atingir o peso mínimo na tomada de tempos 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.

11.3 Toda e qualquer manobra fraudulenta visando o aumento de peso do conjunto kart/piloto no momento da pesagem será considerada infração grave e resultará na desclassificação sumária, independentemente de outras sanções.

ART. 12º - MOTORES E/OU KARTS ALUGADOS PELO KARTÓDROMO DA GRANJA VIANA

12.1 Caso o equipamento venha a ser danificado por acidente, o piloto será responsável pelo custeio da sua manutenção.

12.2 Após cada sessão (treino livre, tomada ou corrida), depois da qual os motores tenham de ser devolvidos à organização, os mesmos serão vistoriados pelos técnicos do Kartódromo da Granja Viana. Na eventualidade de ser descoberta qualquer modificação na especificação técnica que altere o desempenho de uma unidade (melhorando-a para vantagem própria ou piorando-a visando prejudicar outro concorrente que porventura possa ter aquela unidade sorteada para si) a equipe responsável pela adulteração será punida da seguinte forma:

12.2.1 PUNIÇÃO DESPORTIVA

12.2.1.1 Se a modificação for feita entre o treino livre e a tomada, a equipe não poderá realizar a tomada, sendo obrigada a largar da última posição na Prova 01 ou Única;

12.2.1.2 Se a modificação for feita entre a tomada e a corrida, a equipe será desclassificada da Tomada de Tempos, sendo obrigada a largar da última posição na Prova 01 ou Única;

12.2.1.3 Se a modificação for feita entre as Provas 1 e 2, a equipe será desclassificada da 1 e largará da última posição na Prova 2.

12.2.2 PUNIÇÃO PECUNIÁRIA

12.2.2.1 Em todos os casos acima a equipe poderá ser multada em valor equivalente a 03 (três) UP's, referente aos custos de reparo emergencial da unidade adulterada.

ART. 13º - TROCA DE MOTOR

13.1 Conforme regulamento particular de cada categoria. Caso seja constatada pela organização uma quebra proposital de motor alugado pelo KGV, o piloto será excluído e o preparador/chefe de equipe (profissional responsável) poderá ser suspenso por 06 (seis) meses e terá que pagar o valor de um motor novo.

13.1.1 KIT DO MOTOR – É da responsabilidade única da equipe a preservação das peças desse kit. Somente haverá troca de algum item, após avaliação da organização.

13.2 É vedado o intercâmbio de motores entre pilotos/equipes das categorias que competirem com motores alugados. Sendo constatado o intercâmbio, será aplicada a pena de desclassificação e multa de 10 (dez) Ups a todos os pilotos/equipes

envolvidos.

ART. 14º - EQUIPAMENTO DOS PILOTOS

14.1 Será obrigatório o uso de capacete de proteção com viseira, homologado pelo INMETRO ou qualquer órgão internacional competente e / ou reconhecido pela FIA e dentro do prazo de validade. Será obrigatório também o uso de macacão homologado pela CIK, além de luvas e sapatilhas de competição. Os pilotos das categorias PMK, PCK, e PJMK deverão usar obrigatoriamente o protetor de pescoço, nas demais categorias é recomendado o seu uso. Pilotos com barba e/ou cabelos compridos deverão obrigatoriamente usar balaclava. A indumentária completa deverá ser usada pelo piloto em quaisquer situações nas quais ele esteja utilizando uma pista de kart, mesmo em treinos não oficiais ou de amaciamento de motores.

14.2 No macacão deverá constar de forma legível, o nome do piloto, seu tipo sanguíneo e fator RH, não podendo em nenhuma hipótese, apresentar furos ou rasgos, e nem deixar expostas partes do corpo;

14.3 As luvas deverão ser totalmente fechadas, e não poderão em nenhuma hipótese, apresentar furos que venham a deixar expostos punhos, palmas e dedos das mãos;

14.4 A indumentária completa deverá ser apresentada para vistoria durante o “briefing”, ou no momento em que for solicitada.

14.5 Se o Comissário ao examinar qualquer um dos itens acima, julgar que o equipamento não ofereça segurança ao piloto, este poderá, a seu critério, reter o equipamento e devolvê-lo ao final da competição. Assim, o piloto deverá apresentar ao Comissário, outro equipamento em substituição ao previamente reprovado, para que seja usado na competição.

14.6 Fica proibido à utilização de quaisquer aparelhos/câmeras acopladas em capacetes ou qualquer outro lugar que ofereça risco ao piloto ou terceiros

competidores, sob pena de imediata desclassificação ou exclusão.

ART. 15º - TOMADA DE TEMPOS

15.1 A Tomada de Tempos será realizada conforme definição no adendo nº 02 da prova.

15.2 É expressamente proibido fazer a tomada de tempo sem estar inscrito na prova. O piloto que porventura cometa esta infração será suspenso por tempo a ser determinado pela FASP.

15.3 Em caso de empate no melhor tempo será considerado o segundo melhor tempo de cada piloto. Persistindo o empate serão considerados os tempos seguintes, até o total das voltas. Se ainda o empate persistir será realizado um sorteio entre os pilotos envolvi/dos para a formação do “grid” de largada.

15.4 Durante a Tomada de Tempos somente terão acesso à pista os pilotos da categoria e seu auxiliar devidamente credenciados com jaleco, pulseira ou credencial, que deverá ficar somente nas áreas permitidas pela organização.

15.5 Nenhuma ferramenta ou carrinho será permitido na pista durante as Provas e Tomadas de Tempos. Esse auxiliar somente poderá ajudar seu piloto a empurrar seu kart se este vier a rodar durante a Tomada de Tempos. Caso haja infração contra os itens supra-citados, o infrator será primeiramente advertido verbalmente por um funcionário ou comissário da prova e persistindo a ação, o piloto por este auxiliado poderá incorrer nas punições disciplinares regulamentares.

15.6 Se o piloto sofrer avaria mecânica que implique em sua parada, deverá retirar seu kart da pista permanecendo junto ao mesmo até o término da Tomada de Tempos da categoria quando, então, poderá ser auxiliado a levar seu kart obrigatoriamente para o parque fechado. Não é permitido qualquer tipo de reparo mecânico, troca, substituição parcial ou total, na pista ou levar seu kart para os boxes, ou mesmo no parque fechado, sob pena de exclusão do piloto da Tomada de Tempos.

15.7 Entre o abastecimento e o início do período da tomada, qualquer reparo somente poderá ser feito com a autorização e acompanhamento do Comissário Técnico.

15.8 A substituição de pneus ou rodas somente poderá ser efetuada com autorização do Comissário Técnico (direção de prova), na área do parque de manutenção; se a substituição for por pneus slick os mesmos deverão estar devidamente lacrados.

15.9 O piloto que der por encerrada a sua tomada de tempo, obrigatoriamente deverá se dirigir à balança, permanecendo o seu equipamento no parque fechado até sua liberação pelo Comissário Técnico. Se o piloto levar seu kart à balança mesmo sem ter concluído o tempo limite perderá o direito de completá-lo, ficando o equipamento no parque fechado após a pesagem. O abandono do Parque Fechado sem a autorização de um Comissário Técnico implica a desclassificação do concorrente.

15.10 Os demais membros de equipe, tais como: parentes, amigos, cronometristas e outros mecânicos deverão permanecer na área de boxes. Fica, assim, proibida a permanência de pessoas estranhas à organização da prova dentro da pista durante a Tomada de Tempos e Provas. Qualquer infração a este item acarretará a exclusão do piloto da tomada de tempos; inclusive do piloto que não estiver participando daquela Tomada de Tempos, se este já tiver tomado seu tempo será excluído da Tomada de Tempos e se sua categoria ainda não tomou tempo, perderá o direito de Tomada de Tempos, largando em último na sua bateria.

ART. 16º ABASTECIMENTO

16.1 Após o abastecimento para a prova os pilotos devem se dirigir diretamente ao “pré-grid” de largada.

16.2 O kart levado ao Abastecimento/ Parque Fechado, tanto na tomada de tempos quanto na prova, não poderá mais sofrer qualquer tipo de manutenção, salvo

se determinado pela organização ou quando autorizado pelo Comissário Técnico.

16.3 Do parque fechado de abastecimento até a largada, os karts manter-se-ão em “Regime de Parque Fechado”.

ART. 17º - LARGADA DA PROVA

17.1 LARGADA LANÇADA: Na largada, os karts serão dispostos dois a dois para a saída lançada.

17.1.1 Na volta de apresentação, é proibido ultrapassar outro concorrente, salvo nas situações abaixo descritas.

17.1.2 O piloto que por qualquer motivo não puder largar em sua posição, ou, ainda se atrasar, deverá levantar o braço, deixando todo o pelotão ultrapassá-lo, permanecendo no fim do mesmo até a largada, ou deverá dirigir-se ao Parque de Manutenção para sanar o problema e de lá largar quando o diretor de prova autorizar, sempre após o último kart do pelotão.

17.1.3 O concorrente poderá voltar a sua posição original do grid até a linha vermelha dos 110 metros, medida no sentido contrário ao sentido da pista a partir da linha de largada. O concorrente que estiver fora de sua posição a partir da linha vermelha de 110 metros ultrapassando seus concorrentes imediatos, será punido pelos Comissários Desportivos com a penalidade de no mínimo 10 (dez) segundos, se a cronometragem for feita por sensores, e com a perda de no mínimo duas posições na ordem de chegada, se a cronometragem for manual ou por célula foto-elétrica, se o diretor de prova suspender a largada e determinar novo alinhamento, ele poderá, a seu critério, determinar que o infrator perca a sua posição no “grid” e largue cinco posições atrás daquela em que teria o direito de largar.

17.2 Serão pintadas quatro linhas paralelas brancas, formando dois corredores de dois metros de largura cada ao longo do grid de largada. Os concorrentes deverão se dirigir para a largada em duas filas indianas, cada uma dentro de um corredor. O concorrente que cruzar com duas rodas uma das faixas do seu respectivo corredor, deverá ser penalizado por queima de largada de 03 (três) segundos, e se cruzar as referidas linhas com as quatro rodas, deverá ser penalizado em 10 (dez) segundos a critério dos Comissários Desportivos. A partir de autorizado a largada pelo Diretor de Prova, as ultrapassagens estarão autorizadas.

17.2.1

17.2.2 A partir do momento em que a largada for autorizada pelo Diretor de Prova, as ultrapassagens estarão permitidas.

17.2.3 A velocidade regulamentar para a largada será entre 30 e 50 Km/h.

17.2.4 Será exigido para a largada, que todo o pelotão, liderado pelo “pole-position”, faça o percurso completo da volta de apresentação até o instante da largada, em marcha reduzida e devidamente alinhado. A responsabilidade pela velocidade de condução do pelotão será do “pole-position”. O piloto que estiver largando na segunda posição será o responsável pela formação do “grid”, e não poderá estar à frente do “pole-position” em nenhum momento.

17.2.5 Uma linha amarela deverá estar pintada 25 metros antes da linha de largada, sendo proibido acelerar antes que ela tiver sido cruzada.

17.2.6 No caso da ocorrência de queima de largada, será apresentada ao piloto infrator uma placa “Time Penalty” acompanhada do número do kart, Indicando de quantos segundos terá sido a penalidade. A queima de largada poderá ser constatada por um sistema de controle de velocidade, pela cronometragem, ou outro similar, na linha de 25 metros.

A linha vermelha será pintada na transversal do sentido da pista, em torno de 110 metros antes da linha de largada.

17.3 LARGADA PARADA: Os karts se posicionarão no grid conforme suas classificações. As largadas serão dadas através de Luz Vermelha ou por sinal de bandeira, e será considerada queima de largada qualquer movimento do kart a partir da luz vermelha acesa e antes de se apagar.

17.4 MANUTENÇÃO EMERGENCIAL: Será proibida qualquer manutenção no “grid” de largada. Qualquer manutenção, sem a troca de equipamento (chassis e motor), se autorizada pelo Diretor de Prova ou Comissários Desportivos, deverá ser feita no parque fechado. O kart somente poderá retornar à pista, após a largada, no final do pelotão, e no máximo até transcorridos 25% (vinte e cinco por cento) do número de voltas previstas para a prova.

17.5 QUEIMA DE LARGADA: O piloto/equipe que “queimar a largada” será



penalizado no tempo da prova de acordo com os critérios de avaliação da “gravidade” da queima.

17.6 GRID MÍNIMO: Será exigido no “grid” um mínimo de 06 (seis) karts em cada categoria. Se este número não for atingido, os concorrentes inscritos poderão participar da prova em outra categoria, com classificação e contagem de pontos para o campeonato em separado. Somente com autorização específica dos comissários desportivos poderá ser dada a largada para uma categoria com menos de 06 (seis) karts.

17.7 JUNÇÃO DE CATEGORIAS: Caso duas categorias corram juntas, a posição de largada será formada por decisão dos organizadores.

17.8 “CORRIDA COM CHUVA”: Se o diretor de prova declarar “corrida com chuva” (pista molhada), todos os pilotos deverão largar com pneu de chuva de fabricação nacional e homologado.

ART. 18º - AUXILIARES

18.1 Durante a Prova e Tomada de Tempos permanecerá na pista somente 01 (um) auxiliar para cada piloto (conforme categoria), devidamente identificados por jalecos, pulseiras ou credenciais fornecidos e somente nas áreas designadas pela organização da prova.

18.2 Será cobrado um documento caução pelo jaleco fornecido pelo clube organizador da prova (quando for o caso) o qual será devolvido após a devolução do jaleco ao clube. Pulseiras ou credenciais não exigem esta ação.

18.3 Os auxiliares devidamente credenciados com os jalecos, pulseiras ou credenciais deverão permanecer obrigatoriamente dentro de áreas estipuladas e demarcadas pela organização da prova, sendo que logo após a liberação do “grid” de largada deverão se dirigir para estas áreas e só poderão sair destas quando o piloto tiver algum tipo de problema. É vedado a esses auxiliares permanecerem na beirada da pista fazendo sinais a seus pilotos e conseqüentemente, atrapalhando a



direção de prova e demais concorrentes. A sinalização aos pilotos será efetuada, quando necessária, dos boxes. Os auxiliares DEVERÃO ajudar outro piloto mesmo não sendo este o seu piloto, principalmente para ajudar a retirar o kart da pista e colocá-lo na grama até que o auxiliar do piloto consiga chegar ao local. O piloto é o responsável pelas atitudes de seu auxiliar na pista, incorrendo em penas disciplinares desportivas ou pecuniárias (multas) quando for o caso.

ART. 19º - CREDENCIAMENTO EM PISTA

19.1 É proibida a permanência, dentro da pista, de qualquer pessoa que não seja autoridade desportiva credenciada, fotógrafos, cinegrafistas e os auxiliares mencionados.

ART. 20º - CRITÉRIOS ADICIONAIS

20.1 Na Copa São Paulo de Kart KGV edição 2.018, serão observados os seguintes critérios:

20.1.1 Valor da inscrição: determinado pelo Clube Granja Viana.

20.1.2 É obrigatório o uso de carenagem completa durante os treinos oficiais, tomadas de tempo e prova.

20.1.3 Os pilotos inscritos deverão estar presentes junto à formação de grid no horário do encerramento do abastecimento.

20.1.4 O não comparecimento do piloto no local e horário determinado pelo adendo da prova, que determina o horário de término de abastecimento da sua categoria, desobriga a organização da prova de esperá-lo para a tomada de tempo ou para a largada da prova, mesmo que o horário seja antecipado.

ART. 21º - PENALIDADES

21.1 São infrações a este Regulamento:

21.1.1 Toda ofensa direta ou indireta em relação a qualquer pessoa investida na função de Autoridade da Prova, Oficiais de Competição e Organização.

21.1.2 Toda e qualquer manobra intencional tendo por escopo inscrever um veículo/piloto não qualificado.

21.1.3 Todo procedimento fraudulento ou manobra desleal que prejudique o caráter esportivo da competição ou interesse do kartismo.

21.1.4 Toda desobediência a qualquer dos artigos deste Regulamento e seus Adendos.

21.2 Todas as infrações ao International Sporting Code da FIA, CDA, RNK, Regulamentos Rotax e a este Regulamento, cometidas pelos pilotos e membros de sua equipe ou acompanhantes e convidados poderão ser objeto das seguintes penalidades:

21.2.1 Advertência: Sinalizada, Verbal ou Escrita;

21.2.2 Perda de posição no “grid”;

21.2.3 Perda de volta;

21.2.4 Perda de posição na ordem de chegada;

21.2.5 Multa (independentemente de outras sanções);

21.2.6 Exclusão da bateria/prova;

21.2.7 Proibição de acesso à área técnica desportiva;

21.2.8 Desclassificação da bateria/prova;

21.2.9 Penalizações em tempo;

21.3 BANDEIRA DE ADVERTÊNCIA: perda de 01 (um) ponto por conduta antidesportiva na bateria em que for cometida e na reincidência na etapa, perda de 02 (dois) pontos a cada bandeira, ou poderá receber a “Bandeira Preta”.

21.3.1 ACÚMULO DE ADVERTÊNCIA POR CONDUTA ANTIDESPORATIVA – (PARA TODAS AS CATEGORIAS): Se o piloto receber 03 advertências no decorrer do campeonato perderá 10 (dez) posições no grid de largada da próxima prova em que participar. A partir deste ponto sua contagem será zerada.

21.4 DESCLASSIFICAÇÃO, EXCLUSÃO E/OU DESQUALIFICAÇÃO: O piloto/equipe pode ser desclassificado/excluído/desqualificado de uma bateria específica ou de toda a etapa, dependendo da severidade da falta desportiva cometida a critério dos comissários/diretor de prova.

Se durante a Vistoria Técnica da 1ª bateria uma irregularidade for detectada, o piloto/equipe será desclassificado daquela bateria. Itens não vistoriados ao final da 1ª bateria, lacrados e vistoriados ao final da 2ª bateria, e que estejam irregulares,

causarão a desclassificação do piloto/equipe em todo o evento, isto é, em todas as baterias que o compõe.

21.4.1 O piloto que for excluído do evento por falta cometida em uma determinada categoria também será impedido de continuar a participação em todas as outras em que estiver inscrito no mesmo evento, não tendo direito a ressarcimento das inscrições. Os resultados conseguidos em outras categorias realizadas antes da falta serão considerados.

21.5 A imposição da penalidade será sempre precedida de averiguações com as partes interessadas e testemunho de oficiais de prova ou membros da organização.

21.6 Na ausência das partes interessadas e que tenham comprovadamente recebido comunicação, a decisão poderá ser proferida à revelia das mesmas.

21.7 O piloto é responsável diretamente por todos os atos cometidos por ele, membros de sua equipe, parentes e amigos. Qualquer infração cometida por uma das pessoas anteriormente citadas acarretará a penalidade ao piloto, conforme este artigo e entendimento dos Comissários Desportivos.

21.8 Os pilotos, mecânicos e demais pessoas ligadas a qualquer piloto que porventura participarem de brigas ou tumultos dentro do kartódromo poderão ser suspensos e proibidos de entrar no kartódromo por até 60 (sessenta) dias úteis, sem prejuízos na possibilidade de ser processado por atos violentos na esfera criminal e/ou cível, inclusive com a cumulação de penalidade de multa que deverá ser fixada entre 05 (cinco) e 50 (cinquenta) UP's, conforme artigo 137 do CDA. Na reincidência, ele poderá ser proibido de entrar no kartódromo por até 06 (seis) meses, inclusive com a cumulação de penalidade de multa que deverá ser fixada entre 05 (cinco) e 50 (cinquenta) UP's, conforme artigo 137 do CDA.

21.9 O preparador responsável pelo motor ou chassi do piloto que porventura venha a ser desclassificado por irregularidade técnica conforme decisão dos Comissários Desportivos e Técnicos poderá ser, multado e proibido de permanecer nas áreas técnicas do kartódromo, ou mesmo expulso do campeonato.

21.10 Funcionamento de motores no parque fechado somente quando autorizado por um Comissário Técnico, por curto período, apenas para verificar seu funcionamento após intervenção igualmente autorizada.

21.11 Comentários abusivos em redes sociais (Facebook, Twitter, Instagram, etc) entre pilotos, equipes e Direção de Provas que denigram a organização e/ou pessoas associadas ao KGV, serão de total responsabilidade do infrator que arcará com as punições estabelecidas pela organização sem prejuízo de ações na esfera criminal e/ou cível.

ART. 22º - EMISSÃO DE CHEQUE SEM PROVIMENTO DE FUNDOS

22.1 O concorrente que efetuar pagamentos à CBA, à LPA ou ao CLUBE 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, impedindo assim a participação do piloto em eventos, até a quitação de seu débito e sem prejuízo de outras sanções.

ART. 23º - FILIAÇÃO

23.1 Somente participarão em 2.018 pilotos filiados e portadores da Carteira Emitida CBA 2.018.

ART. 24º - CHEFE DE EQUIPE

24.1 No ato da inscrição cada equipe declarará à Organização da Prova o nome de seu responsável (Chefe de Equipe); somente esta pessoa será credenciada e autorizada a ter acesso ao Diretor de Prova/Comissários Desportivos e Técnicos.

ART. 25º - BRIEFING

25.1 É obrigatória a presença do piloto e/ou chefe de equipe ao Briefing com o Diretor de Prova. O atraso acarretará em perda de metade do tempo disponível para a tomada ou a perda da melhor volta na tomada de tempo. Se o piloto estiver inscrito em mais de uma categoria poderá ser autorizado a participar do briefing apenas uma vez na etapa.

ART. 26º - RESPONSABILIDADES

26.1 A organização do evento, bem como o Kartódromo Granja Viana, se exime de toda e qualquer responsabilidade civil ou penal por infrações cometidas ou acidentes causados pelos participantes ou terceiros, durante os treinos e as provas. Esta responsabilidade será exclusivamente daquele que as tenha cometido, ou de seu responsável legal.

ART. 27º - BANDEIRAS

27.1 As bandeiras deverão ser utilizadas sempre que necessário em conformidade com as normas e procedimentos a seguir:

27.1.1 BANDEIRA DE LARGADA:

27.1.1.1 Deverá ser usada a Bandeira Nacional (excepcionalmente, na falta desta, a quadriculada verde e amarela pode ser usada);

27.1.1.2 Deverá ser acionada num movimento brusco, de cima para baixo, autorizando a largada dos veículos.

27.1.1.1 BANDEIRA DE CHEGADA:

27.1.1.2 Deverá ser quadriculada, nas cores branca e preta;

27.1.2 Indicará o final da prova e deverá ser apresentada sempre agitada até que o último veículo cruze a linha de chegada.

27.1.3 BANDEIRA VERMELHA:

27.1.3.1 Deverá ser apresentada imóvel ou agitada;

27.1.3.2 Indicará que todos os pilotos devem parar de competir, diminuir a velocidade e se dirigir ao local previsto no regulamento particular ou briefing, ou àquele indicado pelos comissários;

27.1.3.3 Quando apresentada pelo diretor de prova, todos os postos de observação deverão apresentar essa bandeira.

27.1.3.4 Poderá ser utilizada para o fechamento da pista;

27.1.3.5 Enquanto estiver sendo mostrada, serão proibidas as ultrapassagens.

27.1.4 BANDEIRA PRETA E BRANCA DIVIDIDA DIAGONALMENTE:

27.1.4.1 Deverá ser apresentada imóvel, acompanhada do número correspondente ao do veículo do piloto infrator;

27.1.4.2 Indicará que o piloto está sendo advertido em razão de conduta antidesportiva e deverá ser mostrada apenas uma vez.

27.1.5 BANDEIRA PRETA:

27.1.5.1 Deverá ser apresentada imóvel acompanhada do número correspondente ao veículo do piloto infrator.

27.1.5.2 Indicará que o piloto está sendo excluído da prova e automaticamente da cronometragem e deverá se dirigir ao box na volta seguinte.

27.1.5.3 Se o piloto não obedecer ao comando da bandeira preta, dirigindo-se ao box no máximo em até três voltas, além da punição por multa, poderá ser suspenso automaticamente por 6 (seis) meses do campeonato.

27.1.6 BANDEIRA PRETA COM CÍRCULO LARANJA:

27.1.6.1 Deverá ser apresentada imóvel acompanhada do número de identificação do veículo.

27.1.6.2 Informará ao piloto que seu veículo tem problemas, e que ele deve parar na volta seguinte, no seu box ou no parque de manutenção, quando se tratar de prova de kart.

27.1.6.3 O não atendimento da bandeira preta com círculo laranja implicará a exclusão do conjunto piloto/veículo da prova.

27.1.6.4 A bandeira e a placa devem ser mostradas também para o box, de modo que a equipe do piloto possa tomar as devidas providências.

27.1.7 BANDEIRA AZUL COM “X” VERMELHO (KART):

27.1.7.1 Deverá ser apresentada imóvel acompanhada do número do kart;

27.1.7.2 Indicará que o piloto deverá ir imediatamente para o parque fechado pelo fato do líder da prova estar se aproximando em condições de ultrapassagem.

27.2 A decisão de apresentar as bandeiras vermelha, preta e branca, preta, preta

com círculo laranja e azul com “X” vermelho, previstas nos itens 28.1.3, 28.1.4, 28.1.5, 28.1.6 e 28.1.7, será tomada pelo diretor de prova, em conjunto com os comissários desportivos, todavia, dependendo da urgência, a decisão poderá ser tomada apenas pelo diretor de prova.

27.3 BANDEIRAS UTILIZADAS NOS POSTOS DE OBSERVAÇÃO E SINALIZAÇÃO:

As bandeiras utilizadas pelos oficiais de pista poderão ser apresentadas imóveis ou agitadas, a apresentação de uma bandeira “agitada” reforçará e acentuará o seu significado.

As bandeiras deverão ser utilizadas sempre que necessário, em conformidade com orientação do diretor de prova e obedecendo às normas e aos procedimentos a seguir:

27.3.1 BANDEIRA AMARELA:

27.3.1.1 Indica sinal de perigo.

27.3.1.2 O motivo dessa sinalização poderá ser temporário ou definitivo.

27.3.1.3 Qualquer que for o caráter de uma situação de perigo, ele será indicado por essa bandeira.

27.3.1.4 A sua apresentação de forma agitada indicará que a tal situação existe no setor imediatamente seguinte ao posto em que estiver sendo mostrada.

27.3.1.5 A fim de sinalizar para os pilotos um novo perigo que vier a se apresentar no mesmo setor, e sobre o qual eles não estiverem cientes, ela deverá ser apresentada agitada durante duas voltas.

27.3.1.6 Em seguida, deverá ser mostrada imóvel durante outras duas voltas e retirada logo após, mesmo que o obstáculo não possa ser removido.

27.3.1.7 Quando necessário, os pilotos deverão ser instruídos com as mãos ou com bandeiras, de modo que se mantenham no lado da pista que não estiver obstruído.

27.3.1.8 Se a obstrução for muito séria, mas não o suficiente para justificar a parada total da prova, um mesmo posto deverá empregar duas bandeiras amarelas para sinalizar o perigo.

27.3.1.9 Da mesma forma, essas serão apresentadas se a pista estiver completamente obstruída, até o momento em que o diretor de prova tiver as condições adequadas para a interrupção da prova.

27.3.1.10 A fim de permitir aos pilotos procederem com tempo suficiente para a frenagem necessária, decorrente da existência de um obstáculo no setor onde a bandeira amarela estiver sendo apresentada, o posto anterior deverá apresentar um sinal de pré-aviso, sob a forma de uma bandeira amarela imóvel.

27.3.1.11 O sinal de pré-aviso anterior às duas bandeiras amarelas agitadas será dado através de duas bandeiras amarelas imóveis.

27.3.1.12 No caso de haver destroços de um acidente que tiver ocorrido entre o posto anterior e o seu posto, o sinalizador deste deverá apresentar igualmente a bandeira amarela.

27.3.1.13 Caso seu setor estiver completamente desobstruído e desimpedido, o posto posterior àquele em que a pista estiver obstruída deverá apresentar a bandeira verde.

27.3.1.14 Os pilotos deverão, imediatamente após terem passado por uma bandeira amarela, apresentada imóvel ou agitada, manter suas respectivas posições e não fazer manobras de ultrapassagem, senão depois de terem transposto uma bandeira verde.

27.3.2 BANDEIRA AMARELA COM LISTRAS VERMELHAS:

27.3.2.1 Significa falta de aderência.

27.3.2.2 Ela indicará aos pilotos que a aderência na pista está significativamente prejudicada na zona posterior à bandeira.

27.3.2.3 A utilização mais frequente dessa bandeira destinar-se-á a sinalizar situações em que óleo lubrificante tiver sido derramado na pista.

27.3.2.4 Entretanto, ela poderá ser igualmente usada para informar aos pilotos a existência de uma poça de água grande o suficiente para provocar “aquaplaning” ou, após uma chuva localizada apenas num setor do circuito, informar que os pilotos passarão de um piso seco para um piso molhado.

27.3.2.5 Nesse último caso, a apresentação da bandeira será acompanhada de uma mão elevada para o céu.

27.3.2.6 Nessa situação, a bandeira deverá ser apresentada por no mínimo quatro voltas, ou até o momento em que a pista estiver seca.

27.3.3 BANDEIRA VERMELHA:

27.3.3.1 Indica que a prova, o treino, a tomada de tempo ou warm-up foi interrompido.

27.3.3.2 Essa bandeira deverá ser apresentada em todos os postos de sinalização, desde que o diretor de prova venha a se decidir pela interrupção.

27.3.3.3 Ela indicará que todos os pilotos devem parar de competir, diminuir a velocidade e se dirigir ao local previsto no regulamento particular ou “briefing”, ou àquele indicado pelos comissários desportivos.

27.3.3.4 Enquanto estiver sendo mostrada, serão proibidas as ultrapassagens, e essa infração será punida pelos comissários desportivos.

27.3.4 BANDEIRA VERDE:

27.3.4.1 Significa fim de alerta.

27.3.4.2 Deverá ser utilizada logo após o final da zona de perigo assinalada pela bandeira amarela ou amarela com listras vermelhas;

27.3.4.3 Circunstancialmente, poderá também indicar a partida para a volta de aquecimento ou início de uma sessão de treino, por ordem do diretor de prova.

27.3.5 BANDEIRA AZUL:

27.3.5.1 Indica ao piloto que ele será ultrapassado por um ou por vários veículos mais rápidos;

27.3.5.2 Quando apresentada imóvel, indicará que um veículo mais rápido se aproxima, e ele deverá estar atento para a iminente ultrapassagem;

27.3.5.3 Quando apresentada agitada, indicará que um veículo mais rápido está a ponto de proceder à ultrapassagem e o piloto, para quem a bandeira azul tiver sido mostrada, deverá dar passagem imediatamente, sob pena de ser punido pelos comissários desportivos.

27.3.5.4 Não será necessária a apresentação da bandeira azul quando:

27.3.5.4.1 No decorrer da primeira volta da prova, quando os veículos ainda estiverem agrupados.

27.3.5.4.2 Dois ou mais veículos de possibilidades muito semelhantes estiverem muito próximos, disputando posição por várias voltas.

27.3.5.4.3 Um veículo manifestar para outro o fato de que ele será ultrapassado

(seja se afastando para a lateral da pista, seja fazendo gesto com a mão indicando sua intenção, ou por qualquer outro meio).

27.3.5.4.4 A bandeira amarela estiver presente (proibição de ultrapassagens).

27.3.5.5 Será imperiosa a apresentação da bandeira azul quando:

27.3.5.5.1 Ocorrer a obstrução caracterizada da ultrapassagem.

27.3.5.5.2 Os veículos mais lentos estiverem a ponto de serem ultrapassados pelos veículos dos líderes da corrida.

27.3.5.5.3 Um veículo rápido, após uma largada ruim ou parada nos boxes, alcançar os competidores mais lentos.

27.3.5.5.4 Estando seca a pista, essa bandeira deverá ser usada com moderação.

27.3.5.5.5 Em contrapartida, quando a pista estiver molhada, e os pilotos, sobretudo os de veículos do tipo monoposto tiverem dificuldades de visualizar os veículos que estiverem seguindo através da nuvem de água levantada, a

27.3.5.5.6 bandeira azul constituir-se-á na sinalização preventiva por excelência.

27.3.6 Todo descumprimento da sinalização indicada ao piloto pela direção de prova poderá ensejar em sanção ao piloto e/ou equipe, podendo variar do acréscimo de tempo à exclusão do campeonato, seguindo as indicações disponíveis no artigo 5.3º e 21º deste regulamento, cumulado aos artigos 83º e 137 do CDA e artigo 19º do RNK, independentemente, da aplicação de multa e outras previstas em lei.

ART. 28º– PÓDIO PARA TODAS AS CATEGORIAS

28.1 A não apresentação do piloto ao pódio sem a devida notificação e aprovação da organização de prova, poderá acarretar à perda de até 05 posições no grid da corrida da próxima etapa.

28.2 O ponto de Pole Position e perda de pontos por advertência não serão acrescidos na somatória para o pódio da etapa. O piloto deve se apresentar com a indumentária de competição, salvo autorização por escrito em contrário.

ART. 29º – NUMERAÇÃO – (PARA TODAS AS CATEGORIAS)

29.1 Visando melhorar a identificação dos concorrentes por parte dos Comissários Desportivos e Técnicos, facilitando o julgamento de ocorrências antes, durante e depois da realização das provas, passa a ser obrigatório seguir os padrões de

numeração determinados pelo RNK, conforme segue:

29.1.1 A numeração dos karts deverá ser colocada na parte superior do painel frontal, sobre um quadrado medindo no mínimo 200x200mm, na proteção traseira, sobre um quadrado com as mesmas dimensões daquele do número frontal. É obrigatória a colocação da numeração em cada lateral, em sua porção mais recuada, com área de 200mm de altura por 150mm de largura, como forma de facilitar a identificação dos karts por parte dos Comissários Desportivos.

29.1.2 Os números deverão medir no mínimo, 150mm de altura por 20mm de traço na frente e atrás, bem como 15mm de traço nas laterais.

29.1.2.1 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 preta com círculo laranja, para se dirigir ao imediatamente ao Parque Fechado ou ao box, e colocar nova(s) identificação(ões). A não-observação deste artigo pode ser considerada infração técnica, estando sujeita às punições previstas (desclassificação, multa, suspensão, etc.)

29.1.2.2 Será obrigatório o uso do número oficial do piloto em todos os treinos, tomadas e corridas. O uso de identificação incorreta ou o não-uso sujeitará o piloto a, no mínimo, interrupção de sua atividade de pista para correção, sem prejuízo de outras punições desportivas adicionais.

ART. 30º – TREINOS – (PARA TODAS AS CATEGORIAS)

30.1 Somente poderá participar dos treinos oficiais (5ª e 6ª feira da semana da corrida) os pilotos já inscritos para a prova. O piloto infrator será convidado a abandonar o treino imediatamente e será multado em 01 (uma) UP.

30.2 O piloto somente poderá participar de um treino (livre ou oficial) de uma categoria se puder se enquadrar técnica (equipamento de acordo com o regulamento) e desportivamente (piloto portador de carteira CBA que se enquadre) na mesma. Por exemplo: piloto Junior não poderá participar de

treinos da categoria Sênior e vice-versa; kart da categoria Executive não poderá participar do treino da categoria FÓRMULA 4 500. O piloto infrator será convidado a abandonar o treino imediatamente e será multado em 01 (uma) UP.

30.3 Nenhum piloto poderá retomar atividades de treino (livre ou oficial) no Kartódromo Granja Viana se não pagar as multas devidas.

30.4 Para os treinos oficiais com saída pelos boxes (não em parque-fechado), o piloto deverá providenciar a entrega do ticket de liberação ao fiscal posicionado ao final dos boxes. Nenhum piloto será autorizado a treinar sem entregar o ticket;

30.5 VELOCIDADE NOS BOXES: É obrigatório e questão primordial de segurança que os pilotos entrem e saiam dos boxes em velocidade reduzida. Os oficiais do KGV e Comissário poderão, a qualquer momento, advertir pilotos que julguem ter trafegado em velocidade muito alta. Na segunda vez o piloto será excluído do treino e multado em 01 (uma) UP, e a cada caso subsequente a exclusão do treino será mantida e a multa será dobrada.

30.6 PESAGEM: Os pilotos que registrarem peso inferior ao regulamentar da categoria em mais de 01(um) kg ao pesar na entrada dos boxes receberão uma advertência por escrito na primeira infração; a partir da segunda infração receberão um Time Penalty de 05 (cinco) minutos no treino seguinte. Este Time Penalty será aplicado na saída dos boxes. (aplicável somente às categorias dotadas de embreagem acionada ou centrífuga).

ART. 31º – SENSORES – (PARA TODAS AS CATEGORIAS)

31.1 Os pilotos que possuírem sensor próprio devem manter o mesmo carregado e funcionando corretamente; em caso de mal funcionamento durante os treinos o piloto será chamado aos boxes para reparos ou troca do sensor próprio por um da organização (além do time-penalty de 05 (cinco) minutos no treino seguinte, da mesma etapa ou seguinte). Se a falha ocorrer durante a tomada de tempos ou corridas o registro das voltas do piloto pode ser prejudicado, sem prejuízo para a organização.

31.2 Através de várias experiências detectamos a posição que obtém o melhor nível de identificação da passagem dos sensores pelas faixas na pista. A partir desta prova é obrigatório colocar os sensores em posição vertical, com o uso do

“suporte azul” (à venda na loja Sabiá Racing), na haste do suporte do Painel Superior Dianteiro (Gravata), conforme fotos, de modo que a placa de fechamento do sensor fique voltada para baixo, e o grampo de retenção para cima.



CAPÍTULO II - VISTORIAS TÉCNICAS

ART. 32º - VALIDADE

32.1 Um kart poderá ser vistoriado a qualquer momento, antes, durante e depois da tomada de tempo e/ou da prova, por um Comissário Técnico por iniciativa própria ou a pedido de outros comissários, Diretor de Prova ou organização, 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 ou classes sofrerão as penalidades pertinentes, previstas no regulamento e que serão comunicadas em até 05 (cinco) dias úteis após o evento.

32.2 Qualquer exame procedido num kart não tornará válida qualquer irregularidade existente no mesmo, não constatada no momento, e que porventura vier a ser constatada até o final da competição, ou em outra etapa subsequente.

ART. 33º - LACRE / IDENTIFICAÇÃO

33.1 Os Comissários Técnicos, conforme seus próprios critérios poderão lacrar e/ou identificar os equipamentos, devendo estes ficar à disposição da Comissão Técnica até o término da vistoria final.

33.2 A violação, a quebra ou a adulteração dos lacres de identificação resultarão na desclassificação sumária do concorrente da tomada de tempo, da bateria ou da prova.

ART. 34º - PROCEDIMENTOS

34.1 O Comissário Técnico da prova procederá verificação dos karts em local previamente determinado ou em qualquer outro lugar a seu critério. A desmontagem das partes exigidas será feita:

34.1.1 Karts equipados com motores Rotax:

34.1.1.1 Pelos titulares dos Centros de Serviço Rotax, com verificação cruzada: o titular do Centro 01 (um) abre seu motor sob a supervisão do titular do Centro 02 (dois) e vice-versa.

34.1.1.2 Pelo titular de Centro de Serviço presente, se o outro não puder comparecer no momento da vistoria técnica.

34.1.1.3 Por um profissional gabaritado ou pelos Comissários, se nenhum titular de Centro de Serviço estiver disponível no momento da Vistoria Técnica, ou se assim determinarem os Comissários Técnicos, se estes entenderem que esta prática é necessária frente aos interesses esportivos, com ou sem a presença do mecânico indicado pelo piloto.

34.1.1.4 O mecânico, estando presente, tem o direito de acompanhar somente a desmontagem do equipamento pelo qual é responsável.

34.1.1.5 As peças deverão ser apresentadas em condições de conferência e medição.

34.1.2 Karts não equipado com motores Rotax:

34.1.2.1 Por um ou mais mecânicos (a critério da organização), devidamente identificado(s) e indicado(s) pelo piloto e sem nenhum ônus para o organizador, FASP ou CBA, na presença dos Comissários Técnicos, ou de um profissional gabaritado indicado pelos Comissários; a desmontagem poderá ser feita pelos Comissários se estes entenderem que esta prática é necessária frente aos interesses esportivos, com ou sem a presença do mecânico indicado pelo piloto, mas neste caso com comunicação prévia.

O mecânico, estando presente, tem o direito de acompanhar somente a desmontagem do equipamento pelo qual é responsável.

As peças deverão ser apresentadas em condições de conferência e medição.

34.2 Todas as peças porventura encontradas em desacordo com o regulamento serão retidas e somente devolvidas depois de esgotados todos os prazos de recursos.

34.3 O Comissário Técnico poderá se valer de qualquer método 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 vistoria.

34.4 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 FASP, conforme o caso, até que sejam conhecidos os resultados de tais verificações. Nesse caso, todas as despesas com tais exames correrão por conta do reclamante, que deverá efetuar o depósito prévio pertinente.

ART. 35º - PNEUS

35.1 Fica expressamente proibido a troca dos pneus lacrados. Só será feita a substituição de qualquer pneu lacrado sob supervisão e concordância do Comissário Técnico.

35.2 Na eventualidade de dano a um pneu (defeito ou furo) que indique descontinuar seu uso, poderá ser substituído por um pneu usado nas mesmas condições (avaliado pelo Chefe dos Comissários Desportivos), sem punição. Neste caso o pneu trocado ficará em poder da organização.

35.3 Se o piloto deixar de participar de uma prova, seus pneus ficarão em condições diferentes dos demais. Dessa forma, haverá uma punição em tempo na tomada de tempo e na etapa, ou provas da etapa em que retornar:

35.3.1 MIRIM, CADETE/ ROOKIE, FORMULA 4 JUNIOR: Piloto participante que “pular” uma etapa (de três) será penalizado em 0,5s na tomada de tempo e 1,5s em cada bateria da prova em que retornar. A partir da etapa seguinte não haverá mais punições. O piloto novo que ingressar no campeonato nas etapas de pneu usado será penalizado da mesma forma se utilizar pneu novo. Em caso de dano a um pneu, a qualquer momento, e substituição por um

pneu novo, o piloto receberá 0,15s na tomada e 7,5s na corrida ou baterias. Se por algum motivo for necessário o piloto que participou de etapas anteriores colocar um jogo de pneu novos na etapa que seja pneus usados a punição será 0,10s na tomada de tempos e 3,0s em cada bateria da prova em que retornar.

35.3.2 ROK CUP EXECUTIVE, ROK SENIOR EXECUTIVE, ROK MASTER EXECUTIVE, SIXSPEED e SUPER FÓRMULA 4 GRADUADOS/ SÊNIOR:

Piloto participante que “pular” uma etapa (de duas) será penalizado em 0,8s na tomada de tempo, 6,0s em cada bateria da prova em que retornar. O piloto novo que ingressar no campeonato nas mesmas etapas será penalizado da mesma forma por ser obrigatório utilizar pneu novo. Em caso de dano a um pneu, a qualquer momento, e substituição por um pneu novo, o piloto receberá 0,4s na tomada, 3,0s na corrida ou baterias. Se por algum motivo for necessário o piloto que participou de etapas anteriores colocar um jogo de pneus novos na etapa que seja pneus usados a punição será 1,6s na tomada de tempos e 12,0s em cada bateria da prova em que retornar.

35.3.3 FÓRMULA 4 500/ FÓRMULA 4 500 LIGHT/ FÓRMULA 4 500 SÊNIOR/ FÓRMULA 4 500 SUPER SÊNIOR:

Piloto participante que “pular” uma etapa (de duas) será penalizado em 1,0s na tomada de tempos, 6,0s em cada bateria da prova em que retornar. O piloto novo que ingressar no campeonato nas mesmas etapas será penalizado da mesma forma por ser obrigatório utilizar pneu novo. Em caso de dano a um pneu, a qualquer momento, e substituição por um pneu novo, o piloto receberá 0,5s na tomada, 3,0s na corrida ou baterias. Se por algum motivo for necessário o piloto que participou de etapas anteriores colocar um jogo de pneus novos na etapa que seja pneus usados a punição será 2,0s na tomada de tempos e 12,0s em cada bateria da prova em que retornar.

35.3.4 ROTAX MICRO MAX, ROTAX MINI MAX/ ROOKIE, ROTAX JUNIOR MAX, ROTAX MAX E MASTERS, ROTAX DD2 E MASTERS, JUNIOR MENOR, JUNIOR, NOVATOS, GRADUADOS, SÊNIOR A/ B/ SUPER SÊNIOR/ SUPER SÊNIOR MASTERS, SHIFTER GRADUADOS E SHIFTER SENIOR,

Pneus novos todas as etapas.

ART. 36º - LASTROS

36.1 Deverão ser presos firmemente com sistema de porca-trava de nylon ou castelo, porca e contra-porca ou similar.

ART. 37º – FILTRO HOMOLOGADO CBA COM ELEMENTO FILTRANTE

37.1 Em caso de chuva, será permitido à retirada da espuma do filtro (desde que autorizado pelo Diretor de Prova) das categorias que utilizam o filtro homologado CBA com elemento filtrante.

ART. 38º – CARENAGEM E PARA-CHOQUES TRASEIRO

38.1 Obrigatória à utilização para todas as categorias de carenagem completa e proteção traseira homologada CBA ou CIK/CBA e/ou a proteção traseira de ferro, que cubra as rodas traseiras ou que siga uma largura estabelecida.

38.2 Se durante o transcorrer de qualquer atividade de pista, qualquer peça de carenagem ou a proteção traseira ou parte dela 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 de o diretor de prova apresentar ou não a bandeira preta com disco laranja ao piloto que 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.

ART. 39º – DISCOS DE FREIO

39.1 Por questões de segurança, um desgaste total máximo (em qualquer posição da área de contato das pastilhas) de 1,5 mm será permitido. Discos com desgaste superior a este ou torneados para reduzir massa em qualquer espessura serão considerados fora de regulamento e, por consequência, tornarão seu usuário passível de desclassificação.

ART. 40º - ADITIVOS

40.1 Será permitido o uso de aditivos no sistema de arrefecimento, de todas as categorias que possuam motores refrigerados a água. É proibido o uso de álcool como aditivo. O Kartódromo da Granja Viana não se responsabiliza por danos causados nos motores.

ART. 41º - ITENS CUJA IRREGULARIDADE RESULTAM EM PUNIÇÃO POR MULTA

41.1 Os seguintes itens, se apresentarem irregularidade técnica, não resultarão em desclassificação, mas sim em multa equivalente a 02 (duas) UP's, por não consistirem em vantagem técnica:

41.1.1 Numeração (cores, identificação de categoria e itens 30.1.1 e 30.1.2 do artigo 30º);

41.1.2 Ferragens e plásticos de carenagem de homologações diferentes;

41.1.3 Abraçadeiras plásticas em qualquer lugar do kart, desde que não contradigam regras específicas da categoria (Ex: proibidas no cachimbo da vela das categorias Rotax, travamento artificial das garras de bico);

Uso de fitas adesivas em qualquer parte do kart, desde que não contradigam regras específicas da categoria (Ex: sem completar a volta nos radiadores ROTAX, travamento artificial das garras de bico);

CAPÍTULO III – PROCEDIMENTOS DE RECALAMAÇÕES, PEDIDO DE RECONSIDERAÇÃO E RECURSOS

ART. 42º - PROCEDIMENTOS

42.1 As reclamações técnicas e desportivas poderão ser impetradas por

concorrentes da mesma prova e da mesma categoria, devendo ser apresentadas por escrito e acompanhadas da respectiva caução, **até 30 minutos** após a divulgação do resultado extraoficial, procedida através da sua afixação no quadro de avisos.

42.1.1 A reclamação técnica deverá ser acompanhada do comprovante do pagamento da taxa de reclamação e da taxa relativa a cada item reclamado. O piloto reclamante terá o seu kart vistoriado nos mesmos itens do kart do piloto contra quem for impetrada a reclamação.

42.2 RECLAMAÇÕES DESPORTIVAS

42.2.1 Caução de 2/5 (dois e meio) UPs para cada reclamação apresentada, sendo devida uma taxa para cada reclamação e/ou piloto reclamado, conforme artigo 24 do RNK;

42.2.2 Quando julgada procedente, o valor caucionado será devolvido ao reclamante;

42.2.3 Quando julgada improcedente, o valor caucionado ficará retido.

42.3 RECLAMAÇÕES TÉCNICAS

42.3.1 Caução de 05 (cinco) UPs por reclamação apresentada;

42.3.2 Caução de 2,5 (duas e meia) UPs por item reclamado;

42.3.3 Quando julgada procedente, os valores caucionado acima, serão devolvidos ao reclamante, sendo o reclamado multado em 05 (cinco) UPs independentemente de outras sanções previstas no CDA/CBA.

42.3.4 Quando julgada improcedente, o valor caucionado conforme previsto no item "42.3.1" acima, ficará retido e o previsto no item "42.3.2" acima, será entregue ao reclamado.

42.4 As reclamações deverão ser consideradas pelos Comissários Desportivos, como sendo de urgência.

42.5 Não serão acolhidas quaisquer reclamações contra decisões dos juizes de largada e chegada, no exercício de suas funções

42.6 Reclamações desportivas podem ser acompanhadas por filmagens do evento gerador da reclamação, feitas por qualquer pessoa e apresentadas como provas adicionais ao julgamento dos Comissários. Estes podem, a qualquer momento, solicitar cópias de filmagens feitas de lances ou de corridas completas disputadas



durante a Copa São Paulo de Kart KGV, sem incorrer em custo à FASP, ao Clube Granja Viana ou Kartódromo Granja Viana, mas a sessão das imagens pelo gerador é opcional.

ART. 43º - TAXAS

43.1 As taxas de reclamação técnica e desportiva serão cobradas de acordo com o estipulado no CDA.

43.2 UP é “Unidade Padrão” e seu valor em reais para 2.018 é de R\$ 320,00 (Trezentos e vinte Reais).

CAPÍTULO IV – RECURSOS

ART. 44º - RECURSOS

44.1 Todo concorrente terá o direito de recorrer contra as decisões impostas pelos Comissários Desportivos de uma prova, seja do julgamento de reclamação seja de aplicação de penalidade. O interessado deve, sob pena de perda de direito, notificar a Secretaria de Prova por escrito, dentro do prazo de 01 (uma) hora a partir da publicação do resultado oficial.

44.2 Todo recurso perante a FASP deve ser apresentado por escrito pelo seu autor, seu representante legal ou procurador, acompanhado de uma caução; essa caução, de 2,5 (dois e meio) UPs, será exigida desde o instante que o interessado notificar a Secretaria de Prova de sua intenção de recorrer e ela não será devolvida se o mesmo desistir do recurso.

44.3 Prazo para recorrer – O prazo para apresentação de recurso perante a FASP expira em 03 (três) dias úteis, contados da data da notificação da decisão dos Comissários Desportivos da prova, momento em que deve ser apresentada prova do pagamento da caução.

44.4 O recurso deverá ser julgado pelo Tribunal de Justiça Desportiva da FASP, por uma de suas Comissões Disciplinares, em prazo compatível com a sequência de provas a fim de permitir que o interessado não seja prejudicado no campeonato ou torneio.

ART. 45º - APELAÇÕES

45.1 Do resultado do julgamento dos recursos pela Comissão Disciplinar poderá o

interessado interpor Apelação. O interessado deve, sob pena de perda de direito, notificar a Secretaria do TJD, por escrito e dentro do prazo de uma hora à partir do momento do recebimento da notificação ou publicação do resultado do julgamento, de sua intenção de recorrer da decisão.

45.2 Toda apelação perante o TJD da FASP deve ser apresentada por escrito pelo seu autor, seu representante legal ou procurador, acompanhada da caução de R\$ 1.950,00 (mil novecentos e cinquenta reais), que não será devolvido se o mesmo desistir da apelação.

45.3 O prazo para interpor apelação expira em 03 (três) dias úteis contados do recebimento da notificação ou publicação do resultado do julgamento pela Comissão Disciplinar, momento em que deve ser apresentada prova do pagamento da caução.

45.4 O recurso deverá ser julgado pelo Pleno do TJD da FASP, a ser formado por no mínimo 05 (cinco) Auditores.

ART. 46º - APELAÇÕES TÉCNICAS

46.1 O Comissário Técnico, devidamente credenciado pelo DT-FASP, procederá as verificações das partes mecânicas reclamadas, em local determinado pelos comissários desportivos da prova.

46.2 Em nenhum caso o kart será devolvido nas condições que se encontrava ao término da prova, mas sim nas condições em que se encontrar ao término da vistoria.

46.3 Todas as peças encontradas fora das especificações, serão devolvidas após parecer final do DT-FASP, caso não haja nenhum recurso em andamento.

46.4 Se porventura, a(s) irregularidade(s) exija alta precisão, exames especializados e pesagem ou, ainda, partes não desmontáveis, o kart ficará à disposição da FASP ou CBA, até que seja conhecido o resultado final do exame necessário. Todas as despesas daí recorrentes, correrão por conta do reclamante, que fará um depósito inicial, antecipado, de 10 (dez) vezes o valor



da inscrição.

ART. 47º - RESULTADOS

47.1 Todo e qualquer resultado de uma tomada de tempo, de uma Prova ou de uma Etapa somente será considerado oficial depois de aprovado pelos Comissários Desportivos

47.2 Em um evento que houver reclamação impetrada por algum piloto contra o resultado oficial, e indeferida pelos Comissários Desportivos, a premiação será entregue aos vencedores, mesmo havendo recursos a instâncias superiores. Nesse caso, a pontuação e a classificação ficarão “sub-júdice”. Se o recurso interposto pelo piloto tiver decisão a ele favorável nas instâncias superiores, os organizadores da prova deverão lhe entregar a premiação a que tiver direito, e a sua pontuação e classificação serão retificadas nos relatórios oficiais da prova.

47.3 Se uma prova for realizada sob efeito de liminar judicial, o resultado ficará “sub-júdice”. O pódio e a premiação serão suspensos até trânsito em julgado da sentença que julgar o mérito.

ART. 48º - PUBLICAÇÃO DE RESULTADOS

48.1 A publicação do resultado deverá preceder em, pelo menos, 20 (vinte) minutos à entrega de prêmios. O prêmio ganho por um concorrente que se encontra sob efeito de uma reclamação deve ser retido até que ocorra decisão definitiva sobre a reclamação. Além disso, toda reclamação cujo julgamento seja susceptível de modificar a classificação final, obriga os organizadores a publicarem somente uma classificação oficiosa a reter os prêmios até a publicação de julgamento definitivo, incluídas as apelações previstas no CDA da CBA. Contudo, no caso de a reclamação não afetar mais que uma parte da classificação, a outra parte poderá ser publicada à título definitivo e poderão ser distribuídos os prêmios a ela correspondente.

CAPÍTULO V – REGULAMENTO TÉCNICO MIRIM

ART. 1º - PROVA

1.1 A duração da prova, será definido através do adendo da etapa.

ART. 2º - CATEGORIA

2.1 Os pilotos deverão se enquadrar nos seguintes intervalos de anos de nascimento de 2010 a 2011.

ART. 3º - NUMERAÇÃO

3.1 A numeração dos karts deverá estar localizada na parte superior da gravata, no centro do para-choque traseiro, e na parte traseira dos painéis laterais, sobre um quadro medindo no mínimo 200X200mm, na cor amarela com números 150mm de altura e traço de 20mm na cor preta.

3.1.1 Na parte superior do aro direito das placas deverá ser fixada um adesivo retangular na cor branca de 30mm de altura por 50mm de largura com as iniciais da categoria M (PMK) na cor preta com traço de 08mm.

3.2 O número será escolhido pelo piloto/equipe de acordo com a disponibilidade, e por ordem cronológica de pedido. O piloto/equipe só poderá mudar o número mediante requerimento por escrito até a sexta-feira anterior à prova, desde que não haja conflito com outro piloto/equipe. A participação em Tomadas de Tempo ou prova com número diferente do que estiver registrado na ficha de inscrição pode causar a desclassificação do kart em questão. A responsabilidade pela correta identificação do kart através de seu número é de responsabilidade exclusiva do piloto/equipe.

ART. 4º - ABASTECIMENTO

4.1 O abastecimento será feito pela organização da prova com combustível por ela designado, em parque fechado, para a tomada de tempo e para a prova. A utilização de outro combustível ou a alteração do mesmo implica na desclassificação do piloto/equipe.

4.2 O tanque de combustível deverá ir totalmente drenado para o parque fechado antes da classificação e prova. A organização pode, a qualquer momento, solicitar o

esvaziamento e novo abastecimento de qualquer concorrente, a título de pré-vistoria.

4.3 É de responsabilidade da equipe garantir que o kart seja abastecido com o combustível correto, para que não haja danos ao mesmo.

ART. 5º - PESO

5.1 Peso **106 Kg.**

5.2 Esse é o peso mínimo absoluto, obrigatório para o conjunto piloto/kart em ordem de marcha e poderá ser verificada a qualquer momento pelos Comissários Técnicos.

5.3 Qualquer infração por falta de peso ao término da tomada de tempos e provas acarretará a desclassificação do piloto/equipe.

ART. 6º - EQUIPAMENTOS, CHASSIS E MOTOR

6.1 CHASSI: Deverá ser homologado CBA.

6.1.1 EIXO TRASEIRO: Será obrigatório o uso de eixo de material ferroso e imantável, com diâmetro de 35mm, com parede de espessura mínima de 3,8mm, comprimento de 960 ± 2 mm e peso mínimo de 2.700 gramas.

6.1.2 MANGAS DE EIXO:

6.1.2.1 Homologada ou autorizada CBA, com a marca do fabricante.

6.1.2.2 Será proibida a regulagem das mangas de eixo, devendo essas estar equidistantes, e posicionadas no interior do seu suporte "U",

6.1.2.3 Será proibido o uso de anéis de encosto no lado interno das rodas.

6.1.3 RODAS: Homologadas CBA para a categoria, em magnésio, com a marca do fabricante do chassi, ou de alumínio da marca Douglas.

6.1.4 CUBO DE RODA: Homologado CBA para a categoria, com a marca do fabricante.

6.1.5 MANCAL DO ROLAMENTO DO EIXO TRASEIRO: Homologado CBA para a categoria, com a marca do fabricante.

6.1.6 ROLAMENTO DO EIXO TRASEIRO: Somente poderá ser utilizado o rolamento esférico UC-207 Ø 35x72.

6.1.7 Só serão permitidos cubos de roda, suporte do disco de freio, suporte da coroa e mancal de rolamento de alumínio, do fabricante do chassi.

6.1.8 Fica proibido o intercâmbio de peças entre os chassis homologados.

6.2 MOTOR: Marca Honda modelo GX 160, 4 tempos, 6.5 HP, sorteado a cada etapa pela Granja Viana.

6.2.1 Caso o motor venha a ser danificado por acidente, o piloto será responsável pelo custeio da sua manutenção.

6.2.2 Caso seja constatado pela organização quebra proposital, o piloto será excluído, o preparador poderá ser suspenso por 06 (seis) meses e a equipe terá que pagar o valor de um motor novo acrescido de 20% como indenização de mão-de-obra.

6.2.3 SORTEIOS DE MOTOR

6.2.3.1 TREINOS LIVRES: Será sorteado motor para estes treinos inicialmente, conforme adendo nº 02 (dois) programação do evento.

6.2.3.2 TOMADA DE TEMPO E 1ª PROVA: Após os treinos livres um novo sorteio será realizado, conforme adendo nº 02 (dois) programação do evento.

6.2.4 TROCA DE MOTOR: Será permitido trocar de motor após a Tomada de Tempos e 1ª bateria (deverá ser realizada em até 10 minutos depois do seu final). O piloto ou equipe que solicitar a troca de motor sem constatação pela organização de falhas ou problemas será penalizado com perda de 4 (quatro) posições na 1ª troca e perda de 8 (oito) posições na 2ª troca, no grid de largada.

6.3 ESCAPAMENTO: Deverá ser utilizado abafador homologado com curva de acoplamento padrão RBC.

6.4 FILTRO DE AR: fornecido junto com o motor pela organização.

6.5 BOMBA DE COMBUSTÍVEL: Será fornecida junto com o motor pela organização.

6.6 Tanque de combustível na parte central (posição original do chassi).

6.7 COROA: 66 dentes.

6.8 Tudo aquilo que não é especificamente permitido neste regulamento, é expressamente proibido; todos os itens não citados neste regulamento deverão manter suas características originais.

ART. 7º - PROTETOR DE PESCOÇO

7.1 Uso obrigatório para treinos e corridas.

ART. 8º - PNEUS

8.1 MG CADETE: Três jogos de pneus **novos** serão usados por cada competidor, como segue: 1ª, 2ª, 3ª etapas (primeiro jogo); 4ª, 5ª, 6ª etapas (segundo jogo) e 7ª, 8ª, 9ª (terceiro jogo). Os jogos devem ser adquiridos e sorteados pela organização do campeonato.

8.2 A organização poderá decidir pela alteração da regra do uso dos pneus a qualquer momento sem aviso prévio.

8.3 PNEUS DE CHUVA: MG especificação WT (Branco), deverá ser lacrado 01 (um) jogo de pneus por etapa.

8.4 O jogo de pneus lacrado da tomada de tempos deverá ser o mesmo das provas, dentro da etapa. Qualquer reposição de pneus deverá ser solicitada ao Comissário Técnico em até 30 minutos antes da largada para a prova, para que se possa tomar as devidas providências com relação a penalidades a serem aplicadas.



CAPÍTULO VI – REGULAMENTO TÉCNICO CADETE

ART. 1º - PROVA

1.2 A duração da prova, será definido através do adendo da etapa.

ART. 2º - CATEGORIA

2.1 Os pilotos deverão se enquadrar nos seguintes intervalos de anos de nascimento de 2007 a 2009.

2.2 CADETE ROOKIE: Para pilotos que estejam em seu primeiro ano de carteira PCK;

ART. 3º - NUMERAÇÃO

3.1 A numeração dos karts deverá estar localizada na parte superior da gravata, no centro do para-choque traseiro, e na parte traseira dos painéis laterais, sobre um quadro medindo no mínimo 200X200mm, na cor amarela com números 150mm de altura e traço de 20mm na cor preta.

3.1.1 Na parte superior do aro direito das placas deverá ser fixada um adesivo retangular na cor branca de 30mm de altura por 50mm de largura com as iniciais da categoria C (PCK) na cor preta com traço de 08mm.

3.2 O número será escolhido pelo piloto/equipe de acordo com a disponibilidade, e por ordem cronológica de pedido. O piloto/equipe só poderá mudar o número mediante requerimento por escrito até a sexta-feira anterior à prova, desde que não haja conflito com outro piloto/equipe. A participação em Tomadas de Tempo ou prova com número diferente do que estiver registrado na ficha de inscrição pode causar a desclassificação do kart em questão. A responsabilidade pela correta identificação do kart através de seu número é de responsabilidade exclusiva do piloto/equipe.

ART. 4º - ABASTECIMENTO

4.4 O abastecimento será feito pela organização da prova com combustível por ela designado, em parque fechado, para a tomada de tempo e para a prova. A utilização de outro combustível ou a alteração do mesmo implica na desclassificação

do piloto/equipe.

4.5 O tanque de combustível deverá ir totalmente drenado para o parque fechado antes da classificação e prova. A organização pode, a qualquer momento, solicitar o esvaziamento e novo abastecimento de qualquer concorrente, a título de pré-vistoria.

4.6 É de responsabilidade da equipe garantir que o kart seja abastecido com o combustível correto, para que não haja danos ao mesmo.

ART. 5º - PESO

5.4 Peso **106** Kg.

5.5 Esse é o peso mínimo absoluto, obrigatório para o conjunto piloto/kart em ordem de marcha e poderá ser verificada a qualquer momento pelos Comissários Técnicos.

5.6 Qualquer infração por falta de peso ao término da tomada de tempos e provas acarretará a desclassificação do piloto/equipe.

ART. 6º - EQUIPAMENTOS, CHASSIS E MOTOR

6.9 **CHASSI:** Deverá ser homologado CBA.

6.9.1 EIXO TRASEIRO: Será obrigatório o uso de eixo de material ferroso e imantável, com diâmetro de 35mm, com parede de espessura mínima de 3,8mm, comprimento de 960 ± 2 mm e peso mínimo de 2.700 gramas.

6.9.2 MANGAS DE EIXO:

6.9.2.1 Homologada ou autorizada CBA, com a marca do fabricante.

6.9.2.2 Será proibida a regulagem das mangas de eixo, devendo essas estar equidistantes, e posicionadas no interior do seu suporte “U”,

6.9.2.3 Será proibido o uso de anéis de encosto no lado interno das rodas.

6.9.3 RODAS: Homologadas CBA para a categoria, em magnésio, com a marca do fabricante do chassi, ou de alumínio da marca Douglas.

6.9.4 CUBO DE RODA: Homologado CBA para a categoria, com a marca do fabricante.

6.9.5 MANCAL DO ROLAMENTO DO EIXO TRASEIRO: Homologado CBA para a categoria, com a marca do fabricante.

6.9.6 ROLAMENTO DO EIXO TRASEIRO: Somente poderá ser utilizado o rolamento esférico UC-207 Ø 35x72.

6.9.7 Só serão permitidos cubos de roda, suporte do disco de freio, suporte da coroa e mancal de rolamento de alumínio, do fabricante do chassi.

6.9.8 Fica proibido o intercâmbio de peças entre os chassis homologados.

6.10 MOTOR: Marca Honda modelo GX 160, 4 tempos, 6.5 HP, sorteado a cada etapa pela Granja Viana.

6.10.1 Caso o motor venha a ser danificado por acidente, o piloto será responsável pelo custeio da sua manutenção.

6.10.2 Caso seja constatado pela organização quebra proposital, o piloto será excluído, o preparador poderá ser suspenso por 06 (seis) meses e a equipe terá que pagar o valor de um motor novo acrescido de 20% como indenização de mão-de-obra.

6.10.3 SORTEIOS DE MOTOR

6.10.3.1 TREINOS LIVRES: Será sorteado motor para estes treinos inicialmente, conforme adendo nº 02 (dois) programação do evento.

6.10.3.2 TOMADA DE TEMPO E 1ª PROVA: Após os treinos livres um novo sorteio será realizado, conforme adendo nº 02 (dois) programação do evento.

6.10.4 TROCA DE MOTOR: Será permitido trocar de motor após a Tomada de Tempos e 1ª bateria (deverá ser realizada em até 10 minutos depois do seu final). O piloto ou equipe que solicitar a troca de motor sem constatação pela organização de falhas ou problemas será penalizado com perda de 4 (quatro) posições na 1ª troca e perda de 8 (oito) posições na 2ª troca, no grid de largada.



6.11 ESCAPAMENTO: Como escapamento deverá ser utilizado abafador homologado com curva de acoplamento padrão RBC.

6.12 FILTRO DE AR: fornecido junto com o motor pela organização.

6.13 BOMBA DE COMBUSTÍVEL: Será fornecida junto com o motor pela organização.

6.14 Tanque de combustível na parte central (posição original do chassi).

6.15 COROA: 66 dentes.

6.16 Tudo aquilo que não é especificamente permitido neste regulamento, é expressamente proibido; todos os itens não citados neste regulamento deverão manter suas características originais.

ART. 7º - PROTETOR DE PESCOÇO

7.2 Uso obrigatório para treinos e corridas.

ART. 8º - PNEUS

8.5 MG CADETE: Três jogos de pneus **novos** serão usados por cada competidor, como segue: 1ª, 2ª, 3ª etapas (primeiro jogo); 4ª, 5ª, 6ª etapas (segundo jogo) e 7ª, 8ª, 9ª (terceiro jogo). Os jogos devem ser adquiridos e sorteados pela organização do campeonato.

8.6 A organização poderá decidir pela alteração da regra do uso dos pneus a qualquer momento sem aviso prévio.

8.7 PNEUS DE CHUVA: MG especificação WT (Branco), deverá ser lacrado 01 (um) jogo de pneus por etapa.

8.8 O jogo de pneus lacrado da tomada de tempos deverá ser o mesmo das provas, dentro da etapa. Qualquer reposição de pneus deverá ser solicitada ao



Comissário Técnico em até 30 minutos antes da largada para a prova, para que se possa tomar as devidas providências com relação a penalidades a serem aplicadas.

CAPÍTULO VII – JUNIOR MENOR

ART. 1º - PROVA

1.1 A duração da prova será definida através do adendo da etapa.

ART. 2º - CATEGORIA

2.1 Os pilotos deverão se enquadrar nos seguintes intervalos de anos de nascimento de 2005 a 2007.

2.2 CLASSIFICAÇÃO PARA O BRASILEIRO DE KART – CATEGORIA CODASUR

JUNIOR: O primeiro colocado ao final da 4ª etapa da Copa São Paulo de Kart KGV, categoria Junior Menor, estará automaticamente classificado para se inscrever no Campeonato Brasileiro de Kart 2018 categoria CODASUR JUNIOR. Caso o classificado demonstre a intenção de não participar, este direito passará automaticamente ao 2º colocado e assim sucessivamente.

Para conhecer os benefícios que o piloto terá com esta classificação consultar o site da CBA, no link: http://www.cba.org.br/site/noticias_interna.php?idD=2225

ART. 3º - NUMERAÇÃO

3.1 A numeração dos karts deverá estar localizada na parte superior da gravata, no centro do para-choque traseiro, e na parte traseira dos painéis laterais, sobre um quadro medindo no mínimo 200X200mm, na cor amarela com números 150mm de altura e traço de 20mm na cor preta.

3.1.1 Na parte superior do aro direito das placas deverá ser fixada um adesivo retangular na cor branca de 30mm de altura por 50mm de largura com as iniciais da categoria JM (PJMK) na cor preta com traço de 08mm.

3.2 O número será escolhido pelo piloto/equipe de acordo com a disponibilidade, e por ordem cronológica de pedido. O piloto/equipe só poderá mudar o número mediante requerimento por escrito até a sexta-feira anterior à prova, desde que não haja conflito com outro piloto/equipe. A participação em Tomadas de Tempo ou prova

com número diferente do que estiver registrado na ficha de inscrição pode causar a desclassificação do kart em questão. A responsabilidade pela correta identificação do kart através de seu número é de responsabilidade exclusiva do piloto/equipe.

ART. 4º - ABASTECIMENTO

4.1 O abastecimento será de responsabilidade do piloto/equipe, não será fornecido pela organização.

4.2 Deverá ser utilizado como combustível, uma mistura de gasolina e óleo 2 (dois) tempos reconhecido pela CBA, na proporção de 25:1.

4.3 Caberá a Comissão Técnica a fiscalização do combustível durante a tomada de tempos e as provas.

4.3.1 A qualquer momento poderá ser efetuada a análise do combustível, através do equipamento Digatron FT ou similar. Uma amostra poderá ser retirada do tanque do kart, sendo que através dela será verificada sobre a possível existência de adulteração.

4.3.2 Se ficar constatada a adulteração do combustível, o piloto será desclassificado, sem prejuízo de outras sanções.

ART. 5º - PESO

5.1 Peso 135 Kg.

5.2 Esse é o peso mínimo absoluto, obrigatório para o conjunto piloto/kart em ordem de marcha e poderá ser verificada a qualquer momento pelos Comissários Técnicos.

5.3 Qualquer infração por falta de peso ao término da tomada de tempos e provas acarretará a desclassificação do piloto/equipe.

ART. 6º EQUIPAMENTOS, CHASSIS E MOTOR

6.1 CHASSIS: Deverá ser homologado CBA ou CIK/CBA.

6.1.1 EIXO TRASEIRO: Será obrigatório o uso de eixo de material ferroso e imantável, com diâmetro de 40 ou 50mm com 1060mm no máximo, e em conformidade com o artigo 37º do RNK, inciso XVI.

6.1.2 CUBO DE RODA: o cubo de roda dianteiro deverá ter o comprimento de 90mm \pm 1mm, e o cubo traseiro deverá ter o comprimento de 90mm \pm 1mm, ambos com a marca de um dos fabricantes de chassi homologados. Permitido usar bucha para regulagem de caster e camber.

6.2 MOTOR: Homologado CBA 2010 (Marcas: PPK, KTT, lame MY 09) e homologado CBA 2013(Marcas: PPK, KTT, Riomar, Vortex, Italsystem, Maxter e lame MY13) refrigerado a água, devendo ser mantidas as medidas da ficha de homologação, proibido preparação, e ainda proibidos quaisquer artifícios que venham impedir, dificultar, ou mascarar a medição da câmara de combustão, não podendo ainda fazer a criação de quaisquer outras câmaras, mesmo que interligadas, ou ainda fazer quaisquer tratamento térmico ou químico. O retrabalho da rosca de assentamento da vela de diâmetro 14mm e passo de 1,25mm, e ainda a invasão do espaço da câmara de combustão pela vela, serão também proibidos. O volume mínimo obrigatório no interior da câmara de combustão, será de 18cm³, conforme Ficha de Homologação. Será permitido somente um ajuste na terceira luz, apenas na camisa, para adequação na diagramação do motor, respeitando as medidas da ficha de homologação, sendo permitido ainda rasquetear o “canto vivo” das janelas de transferência, na parte inferior.

Para vistoria será tomado como base o motor do fabricante homologado e lacrado em poder da CBA. Permitido somente o uso de anel 2,2mm.

6.2.1 VELA: Não poderá apresentar retrabalho. A rosca deverá ter diâmetro de 14mm, comprimento 19mm 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:

6.2.1.1 NGK B9 EGV;

6.2.1.2 NGK B10 EGV;

6.2.1.3 NGK BR10EG;

6.2.1.4 DENSO IW27;

- 6.2.1.5 DENSO IW31;
- 6.2.1.6 BOSCH W07 CS;
- 6.2.1.7 BOSCH W08 CS;
- 6.2.1.8 NGK B105 EG;
- 6.2.1.9 NGK BR9EIX Iridium;
- 6.2.1.10 NGK BR10EIX Iridium.

6.2.2 CARBURADOR: Será permitido o uso de somente um carburador homologado, sem retrabalho, conforme ficha de homologação CBA 2013.

6.2.3 FLANGE: Deverá ser homologada CBA, sem retrabalho, com espessura mínima de 15mm e diâmetro máximo do furo de 17mm.

6.2.4 COLETOR DE ESCAPAMENTO (CURVA): Deverá ser homologado CBA, da mesma marca do fabricante do motor utilizado.

6.2.5 ESCAPAMENTO: Deverá ser homologado CBA, conforme artigo 34 do regulamento RNK, inciso VII e seu parágrafo único. O bocal de saída deverá ter 21mm – medido no anel.

6.2.6 ABAFADOR: Deverá ser utilizado abafador homologado CBA.

6.2.7 JUNTAS: As juntas de vedação no pé do carburador / flange, flange / pirâmide e pirâmide /bloco deverão manter obrigatoriamente sua função de vedação, e não poderão ocasionar entradas de ar. A função de vedação deverá ser cumprida por somente uma unidade de no máximo 2mm, medida na sua maior espessura.

6.2.8 PIRÂMIDE: Deverá apresentar a marca do fabricante, sem retrabalho, e não poderá ocasionar entradas de ar.

6.2.9 ENTRADA DE AR: No conjunto motor / carburador não poderá haver entrada de ar falsa, em hipótese nenhuma.

6.2.10 RELAÇÃO:

6.2.10.1 Pinhão de 10 dentes, original do motor Homologado CBA.

6.2.10.2 Coroa até 72 dentes.

6.2.11 FILTRO (INTAKE SILENCER): Deverá ser homologado CBA.

6.2.12 IGNIÇÃO: Digital com corte ou analógica, sem variação.

ART. 7º - PNEUS

7.1 MG especificação HZi (Vermelho), novos a cada etapa, adquiridos e sorteados pela organização do campeonato.

7.2 A organização poderá decidir pela alteração da regra do uso dos pneus a qualquer momento sem aviso prévio.

7.3 PNEUS DE CHUVA: MG especificação WT (Branco), deverá ser lacrado 01 (um) jogo de pneus novos por etapa.

7.4 O jogo de pneus lacrado da tomada de tempos deverá ser o mesmo das provas, dentro da etapa. Qualquer reposição de pneus deverá ser solicitada ao Comissário Técnico em até 30 minutos antes da largada para a prova, para que se possa tomar as devidas providência com relação a penalidades a serem aplicadas.

CAPÍTULO VIII – JUNIOR

ART. 1º - PROVA

1.1 A duração da prova será definida através do adendo da etapa.

ART. 2º - CATEGORIA

2.1 Os pilotos deverão se enquadrar nos seguintes intervalos de anos de nascimento de 2003 a 2005.

2.2 CLASSIFICAÇÃO PARA O BRASILEIRO DE KART – CATEGORIA CODASUR

JUNIOR: Os 02 (dois) primeiros colocados ao final da 4ª etapa da Copa São Paulo de Kart KGV, categoria Junior, estarão automaticamente classificados para se inscrever no Campeonato Brasileiro de Kart 2018 categoria CODASUR JUNIOR. Se 01 (um) dos 02 (dois) demonstrar a intenção de não participar, este direito passará automaticamente ao 3º colocado e assim sucessivamente.

Para conhecer os benefícios que o piloto terá com esta classificação consultar o site da CBA, no link: http://www.cba.org.br/site/noticias_interna.php?idD=2225

ART. 3º - NUMERAÇÃO

3.1 A numeração dos karts deverá estar localizada na parte superior da gravata, no centro do para-choque traseiro, e na parte traseira dos painéis laterais, sobre um quadro medindo no mínimo 200X200mm, na cor amarela com números 150mm de altura e traço de 20mm na cor preta.

3.1.1 Na parte superior do aro direito das placas deverá ser fixada um adesivo retangular na cor branca de 30mm de altura por 50mm de largura com as iniciais da categoria J (PJK) na cor preta com traço de 08mm.

3.2 O número será escolhido pelo piloto/equipe de acordo com a disponibilidade, e por ordem cronológica de pedido. O piloto/equipe só poderá mudar o número mediante requerimento por escrito (~~formulário disponível na Secretaria de Prova~~) até a sexta-feira anterior à prova, desde que não haja conflito com outro piloto/equipe. A participação em Tomadas de Tempo ou prova com número diferente do que estiver registrado na ficha de inscrição pode causar a desclassificação do kart em questão. A responsabilidade pela correta identificação do kart através de seu número é de responsabilidade exclusiva do piloto/equipe.

ART. 4º - ABASTECIMENTO

4.1 O abastecimento será de responsabilidade do piloto/equipe, não será fornecido pela organização.

4.2 Deverá ser utilizado como combustível, uma mistura de gasolina e óleo 2 (dois) tempos reconhecido pela CBA, na proporção de 25:1.

4.3 Caberá a Comissão Técnica a fiscalização do combustível durante a tomada de tempos e as provas.

4.3.1 A qualquer momento poderá ser efetuada a análise do combustível, através do equipamento Digatron FT ou similar. Uma amostra poderá ser retirada do tanque do kart, sendo que através dela será verificada sobre a possível existência de adulteração.

4.3.2 Se ficar constatada a adulteração do combustível, o piloto será desclassificado, sem prejuízo de outras sanções.

ART. 5º - PESO

5.1 Peso **150 Kg.**

5.2 Esse é o peso mínimo absoluto, obrigatório para o conjunto piloto/kart em ordem de marcha e poderá ser verificada a qualquer momento pelos Comissários Técnicos.

5.3 Qualquer infração por falta de peso ao término da tomada de tempos e provas acarretará a desclassificação do piloto/equipe.

ART. 6º EQUIPAMENTOS, CHASSIS E MOTOR

6.1 CHASSI: Deverá ser homologado CBA, CIK/CBA, CIK registrado na CBA.

6.1.1 EIXO TRASEIRO: Obrigatório o uso de eixo em material ferroso imantável, com diâmetro 40 ou 50 mm, e em conformidade com o artigo 37, inciso XVI.

6.1.2 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.

6.2 MOTOR: Homologado CBA 2010 (Marcas: PPK, KTT, lame MY 09) e homologado CBA 2013 (Marcas: PPK, KTT, Riomar, Vortex, Italsystem, Maxter e lame MY 13), refrigerado a água, devendo ser mantidas as medidas da ficha de homologação, proibido preparação, e ainda proibidos quaisquer artifícios que venham impedir, dificultar, ou mascarar a medição da câmara de combustão, não podendo ainda fazer a criação de quaisquer outras câmaras, mesmo que interligadas, ou ainda fazer quaisquer tratamento térmico ou químico. O retrabalho da rosca de assentamento da vela de diâmetro 14mm e passo de 1,25mm, e ainda a invasão do espaço da câmara de combustão pela vela, serão também proibidos. O volume mínimo obrigatório no interior da câmara de combustão, será de 18cm^3 , conforme Ficha de Homologação. Será permitido somente um ajuste na terceira luz, apenas na camisa, para adequação na diagramação do motor, respeitando as medidas da ficha de homologação, sendo permitido ainda rasquetear o “canto vivo” das janelas de transferência, na parte inferior.

Para vistoria será tomado como base o motor do fabricante homologado e lacrado em poder da CBA. Permitido somente o uso de anel 2,2mm.

6.2.1 VELA: Não poderá apresentar retrabalho. A rosca deverá ter diâmetro de 14mm, comprimento 19mm 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:

- 6.2.1.1 NGK B9 EGV;
- 6.2.1.2 NGK B10 EGV;
- 6.2.1.3 NGK BR10 EG;
- 6.2.1.4 DENSO IW27;
- 6.2.1.5 DENSO IW31;
- 6.2.1.6 BOSCH W07 CS;
- 6.2.1.7 BOSCH W08 CS;
- 6.2.1.8 NGK B105 EGV;
- 6.2.1.9 NGK BR9EIX Iridium;
- 6.2.1.10 NGK BR10EIX Iridium.

6.2.2 CARBURADOR: Será permitido o uso de somente um carburador homologado, sem nenhum retrabalho, conforme ficha de homologação CBA 2013.

6.2.3 FLANGE: Deverá ser homologada CBA, sem retrabalho, com espessura mínima de 15mm e diâmetro máximo do furo de 28mm.

6.2.4 COLETOR DE ESCAPAMENTO (CURVA): Deverá ser homologado CBA, da mesma marca do fabricante do motor utilizado.

6.2.5 ESCAPAMENTO: Homologado CBA para a categoria, conforme artigo 34º, inciso VII e paragrafo único do RNK. O bocal de saída deverá ter 21mm ou 25mm – medido no anel.

6.2.6 ABAFADOR: Deverá ser utilizado abafador homologado CBA.

6.2.7 JUNTAS: As juntas de vedação no pé do carburador / flange, flange / pirâmide e pirâmide / bloco deverão manter obrigatoriamente sua função de vedação. A função de vedação deverá ser cumprida por somente uma unidade de no máximo 2mm, medida na sua maior espessura.

6.2.8 PIRÂMIDE: Deverá apresentar a marca do fabricante, sem retrabalho.

6.2.9 RELAÇÃO

6.2.9.10 Pinhão de 10 dentes, original do motor homologado CBA.

6.2.9.11 Coroa até 74 dentes.

6.2.10 IGNIÇÃO: Digital com corte ou analógica sem variação.

6.2.11 FILTRO (INTAKE SILENCER): Deverá ser homologado CBA.

ART. 7º - PNEUS

7.1 MG especificação FZ (Amarelo), novos a cada etapa, adquiridos e sorteados pela organização do campeonato.

7.2 A organização poderá decidir pela alteração da regra do uso dos pneus a qualquer momento sem aviso prévio.

7.3 PNEUS DE CHUVA: MG especificação WT (Branco), deverá ser lacrado 01 (um) jogo de pneus novos por etapa.

7.4 O jogo de pneus lacrado da tomada de tempos deverá ser o mesmo das provas, dentro da etapa. Qualquer reposição de pneus deverá ser solicitada ao Comissário Técnico em até 30 minutos antes da largada para a prova, para que se possa tomar as devidas providências com relação a penalidades a serem aplicadas.

CAPÍTULO IX – NOVATOS

ART. 1º - PROVA

1.1 A duração da prova será definida através do adendo da etapa.

ART. 2º - CATEGORIA

2.1 Para pilotos nascidos antes de 2003, com CDN PNK.

ART. 3º - NUMERAÇÃO

3.1 A numeração dos karts deverá estar localizada na parte superior da gravata, no centro do para-choque traseiro, e na parte traseira dos painéis laterais, sobre um quadro medindo no mínimo 200X200mm, na cor amarela com números 150mm de altura e traço de 20mm na cor preta.

3.1.1 Na parte superior do aro direito das placas deverá ser fixada um adesivo



retangular na cor branca de 30mm de altura por 50mm de largura com as iniciais da categoria N (PNK) na cor preta com traço de 08mm.

3.2 O número será escolhido pelo piloto/equipe de acordo com a disponibilidade, e por ordem cronológica de pedido. O piloto/equipe só poderá mudar o número mediante requerimento por escrito (~~formulário disponível na Secretaria de Prova~~) até a sexta-feira anterior à prova, desde que não haja conflito com outro piloto/equipe. A participação em Tomadas de Tempo ou prova com número diferente do que estiver registrado na ficha de inscrição pode causar a desclassificação do kart em questão. A responsabilidade pela correta identificação do kart através de seu número é de responsabilidade exclusiva do piloto/equipe.

ART. 4º - ABASTECIMENTO

4.1 O abastecimento será de responsabilidade do piloto/equipe, não será fornecido pela organização.

4.2 Deverá ser utilizado como combustível, uma mistura de gasolina e óleo 2 (dois) tempos reconhecido pela CBA, na proporção de 25:1.

4.3 Caberá a Comissão Técnica a fiscalização do combustível durante a tomada de tempos e as provas.

4.3.1 A qualquer momento poderá ser efetuada a análise do combustível, através do equipamento Digatron FT ou similar. Uma amostra poderá ser retirada do tanque do kart, sendo que através dela será verificada sobre a possível existência de adulteração.

4.3.2 Se ficar constatada a adulteração do combustível, o piloto será desclassificado, sem prejuízo de outras sanções.

ART. 5º - PESO

5.1 Peso **158 Kg.**

5.2 Esse é o peso mínimo absoluto, obrigatório para o conjunto piloto/kart em ordem de marcha e poderá ser verificada a qualquer momento pelos Comissários

Técnicos.

5.3 Qualquer infração por falta de peso ao término da tomada de tempos e provas acarretará a desclassificação do piloto/equipe.

ART. 6º EQUIPAMENTOS, CHASSIS E MOTOR

6.1 CHASSI: Homologado CBA ou CIK/CBA.

6.1.1 EIXO TRASEIRO: Obrigatório o uso de eixo de material ferroso imantável, com diâmetro de 40 ou 50mm com 1060mm no máximo, e em conformidade com o artigo 37, inciso XVI.

6.1.2 CUBO DE RODA: Os cubos de roda, dianteiro e traseiro deverão ter o comprimento de 90mm ($\pm 1,0\text{mm}$), com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado.

6.2 MOTOR: Homologado CBA 2010 (Marcas: PPK, KTT, lame MY 09) e homologado CBA 2013 (Marcas: PPK, KTT, Riomar, Vortex, Italsystem e Maxter), refrigerado a água, devendo ser mantidas as medidas da ficha de homologação, proibido preparação, e ainda proibidos quaisquer artifícios que venham impedir, dificultar, ou mascarar a medição da câmara de combustão, não podendo ainda fazer a criação de quaisquer outras câmaras, mesmo que interligadas, ou ainda fazer quaisquer tratamentos térmicos ou químicos. O retrabalho da rosca de assentamento da vela de diâmetro 14mm e passo de 1,25mm, e ainda a invasão do espaço da câmara de combustão pela vela, serão também proibidos. O volume mínimo obrigatório no interior da câmara de combustão, será de 18cm^3 . Será permitido somente um ajuste na terceira luz, apenas na camisa, para adequação na diagramação do motor, respeitando as medidas da ficha de homologação, sendo permitido ainda rasquetear o “canto vivo” das janelas de transferência, na parte inferior.

Para vistoria será tomado como base o motor do fabricante homologado e lacrado em poder da CBA. Será permitido somente o usode anel de 2,2mm.

6.3 VELA: Não poderá apresentar retrabalho. A rosca deverá ter diâmetro de 14mm, comprimento 19mm 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:

- 6.3.1 NGK B9 EGV;
- 6.3.2 NGK B10 EGV;
- 6.3.3 NGK BR10EG;
- 6.3.4 DENSO IW27;
- 6.3.5 DENSO IW31;
- 6.3.6 BOSCH W07 CS;
- 6.3.7 BOSCH W08 CS;
- 6.3.8 NGK B105 EGV;
- 6.3.9 NGK BR9EIX Iridium;
- 6.3.10 NGK BR10EIX Iridium

6.4 CARBURADOR: Será permitido o uso de somente um carburador homologado, sem nenhum retrabalho, conforme ficha de homologação CBA 2013.

6.5 FLANGE: Deverá ser homologada CBA, sem retrabalho, com espessura mínima de 15mm e diâmetro máximo do furo de 28mm.

6.6 COLETOR DE ESCAPAMENTO (CURVA): Deverá ser homologado CBA, da mesma marca do fabricante do motor utilizado.

6.7 ESCAPAMENTO: Homologado CBA para a categoria. O bocal de saída deverá ter 21mm ou 25mm – medido no anel.

6.8 ABAFADOR: Deverá ser utilizado abafador homologado CBA.

6.9 JUNTAS: As juntas de vedação no pé do carburador / flange, flange / pirâmide e pirâmide / bloco deverão manter obrigatoriamente sua função de vedação, e não poderão ocasionar entradas de ar. A função de vedação deverá ser cumprida por somente uma unidade de no máximo 2mm, medida na sua maior espessura.

6.10 PIRÂMIDE: Deverá apresentar a marca do fabricante, sem retrabalho, e não

poderá ocasionar entradas de ar.

6.11 RELAÇÃO

6.11.1 Pinhão de 10 dentes, original do motor homologado CBA.

6.11.2 Coara até 74 dentes.

6.12 IGNIÇÃO: Digital com corte ou analógica (sem variação);

6.13 FILTRO (INTAKE SILENCER): Deverá ser homologado CBA.

ART. 7º - PNEUS

7.1 MG especificação HZi (Vermelho), novos a cada etapa, adquiridos e sorteados pela organização do campeonato.

7.2 A organização poderá decidir pela alteração da regra do uso dos pneus a qualquer momento sem aviso prévio.

7.3 PNEUS DE CHUVA: MG especificação WT (Branco), deverá ser lacrado 01 (um) jogo de pneus novos por etapa.

7.4 O jogo de pneus lacrado da tomada de tempos deverá ser o mesmo das provas, dentro da etapa. Qualquer reposição de pneus deverá ser solicitada ao Comissário Técnico em até 30 minutos antes da largada para a prova, para que se possa tomar as devidas providências com relação a penalidades a serem aplicadas.

CAPÍTULO X – GRADUADOS

ART. 1º - PROVA

1.1 A duração da prova será definida através do adendo da etapa.

ART. 2º - CATEGORIA

2.1 Para pilotos nascidos antes de 2004, com CDN PGK e PSK-A.

2.2 CLASSIFICAÇÃO PARA O BRASILEIRO DE KART – CATEGORIA OK: Os 03 (três) primeiros colocados ao final da 4ª etapa da Copa São Paulo de Kart KGV,



categoria Graduados, estarão automaticamente classificados para se inscrever no Campeonato Brasileiro de Kart 2018 categoria OK. Se 01 (um) dos 03 (três) demonstrar a intenção de não participar, este direito passará automaticamente ao 4º colocado e assim sucessivamente.

Para conhecer os benefícios que o piloto terá com esta classificação consultar o site da CBA, no link: http://www.cba.org.br/site/noticias_interna.php?idD=2225

ART. 3º - NUMERAÇÃO

3.1 A numeração dos karts deverá estar localizada na parte superior da gravata, no centro do para-choque traseiro, e na parte traseira dos painéis laterais, sobre um quadro medindo no mínimo 200X200mm, na cor amarela com números 150mm de altura e traço de 20mm na cor preta.

3.1.1 Na parte superior do aro direito das placas deverá ser fixada um adesivo retangular na cor branca de 30mm de altura por 50mm de largura com as iniciais da categoria G (PGK) na cor preta com traço de 08mm.

3.2 O número será escolhido pelo piloto/equipe de acordo com a disponibilidade, e por ordem cronológica de pedido. O piloto/equipe só poderá mudar o número mediante requerimento por escrito até a sexta-feira anterior à prova, desde que não haja conflito com outro piloto/equipe. A participação em Tomadas de Tempo ou prova com número diferente do que estiver registrado na ficha de inscrição pode causar a desclassificação do kart em questão. A responsabilidade pela correta identificação do kart através de seu número é de responsabilidade exclusiva do piloto/equipe.

ART. 4º - ABASTECIMENTO

4.1 O abastecimento será de responsabilidade do piloto/equipe, não será fornecido pela organização.

4.2 Deverá ser utilizado como combustível, uma mistura de gasolina e óleo 2 (dois) tempos reconhecido pela CBA, na proporção de 25:1.

4.3 Caberá a Comissão Técnica a fiscalização do combustível durante a tomada de tempos e as provas.



4.3.1 A qualquer momento poderá ser efetuada a análise do combustível, através do equipamento Digatron FT ou similar. Uma amostra poderá ser retirada do tanque do kart, sendo que através dela será verificada sobre a possível existência de adulteração.

4.3.2 Se ficar constatada a adulteração do combustível, o piloto será desclassificado, sem prejuízo de outras sanções.

ART. 5º - PESO

5.1 Peso **158 Kg.**

5.2 Esse é o peso mínimo absoluto, obrigatório para o conjunto piloto/kart em ordem de marcha e poderá ser verificada a qualquer momento pelos Comissários Técnicos.

5.3 Qualquer infração por falta de peso ao término da tomada de tempos e provas acarretará a desclassificação do piloto/equipe.

ART. 6º EQUIPAMENTOS, CHASSIS E MOTOR

6.1 CHASSI: Deverá ser homologado CBA, ou CIK/CBA, ou CIK registrado na CBA.

6.1.1 EIXO TRASEIRO: Obrigatório o uso de eixo de material ferroso imantável, com diâmetro de 40 ou 50mm com 1060mm no máximo, e em conformidade com o artigo 37, inciso XVI do RNK.

6.1.2 CUBOS DE RODA: Livres.

6.2 MOTOR: Homologado CBA 2010 (Marcas: PPK, KTT, lame MY 09) e homologado CBA 2013 (Marcas: PPK, KTT, Riomar, Vortex, Italsystem e Maxter), refrigerado a água, devendo ser mantidas as medidas da ficha de homologação, proibido preparação, e ainda proibidos quaisquer artifícios que venham impedir, dificultar, ou mascarar a medição da câmara de combustão, não podendo ainda fazer a criação de quaisquer outras câmaras, mesmo que interligadas, ou ainda fazer quaisquer tratamentos térmicos ou químicos. O retrabalho da rosca de assentamento da vela de diâmetro 14mm e passo de 1,25mm, e ainda a invasão do

espaço da câmara de combustão pela vela, serão também proibidos. O volume mínimo obrigatório no interior da câmara de combustão, será de 12cm³, conforme Ficha de Homologação. Será permitido somente um ajuste na terceira luz, apenas na camisa, para adequação na diagramação do motor, respeitando as medidas da ficha de homologação, sendo permitido ainda rasquetear o “canto vivo” das janelas de transferência, na parte inferior.

Para vistoria será tomado como base o motor do fabricante homologado e lacrado em poder da CBA. Permitido somente o uso de anel 2,2mm.

6.3 VELA: Somente poderá ser utilizada uma das velas abaixo:

6.3.1 NGK B9 EGV;

6.3.2 NGK B10 EGV;

6.3.3 NGK BR10EG;

6.3.4 DENSO IW27;

6.3.5 DENSO IW31;

6.3.6 BOSCH W07 CS;

6.3.7 BOSCH W08 CS;

6.3.8 NGK B105 EGV;

6.3.9 NGK BR9EIX Iridium;

6.3.10 NGK BR10EIX Iridium.

6.4 CARBURADOR: Permitido o uso de somente 1 (hum) carburador homologado CBA, com diâmetro máximo na altura do difusor livre e a medida do corpo na altura da borboleta de aceleração, com diâmetro máximo de 28mm, sem qualquer artifício que mascare sua medição, com preparação livre.

6.5 FLANGE: Original do motor homologada CBA, sem retrabalho, diâmetro máximo do furo de 28mm.

6.6 COLETOR DE ESCAPAMENTO (CURVA): Deverá ser homologado CBA, da mesma marca do fabricante do motor utilizado.

6.7 ESCAPAMENTO: Homologado CBA para a categoria. O bocal de saída

deverá ter 21ou 25mm – medido no anel.

6.8 ABAFADOR: Deverá ser utilizado abafador homologado CBA.

6.9 JUNTAS: Livres, espessura máxima 2mm.

6.10 PIRÂMIDE: Deverá apresentar a marca do fabricante, e a preparação será livre.

6.11 RELAÇÃO

6.11.1 Pinhão de 10 dentes, original do motor homologado CBA.

6.11.2 Coroa até 74 dentes.

6.12 IGNIÇÃO: Será opcional, digital com corte ou analógica (sem variação).

6.13 FILTRO (INTAKE SILENCER): Deverá ser homologado CBA.

ART. 7º - PNEUS

7.1 MG especificação FZ (Amarelo), novos a cada etapa, adquiridos e sorteados pela organização do campeonato.

7.2 A organização poderá decidir pela alteração da regra do uso dos pneus a qualquer momento sem aviso prévio.

7.3 PNEUS DE CHUVA: MG especificação WT (Branco), deverá ser lacrado 01 (um) jogo de pneus novos por etapa.

7.4 O jogo de pneus lacrado da tomada de tempos deverá ser o mesmo das provas, dentro da etapa. Qualquer reposição de pneus deverá ser solicitada ao Comissário Técnico em até 30 minutos antes da largada para a prova, para que se possa tomar as devidas providência com relação a penalidades a serem aplicadas.



ART. 1º - PROVA

1.1 A duração da prova será definida através do adendo da etapa.

ART. 2º - CATEGORIA

2.1 **SÊNIOR "A" – PSK "A"**: Nascidos antes de 1988, com cédula desportiva PSK-A (CLASSIFICAÇÃO GERAL).

2.2 **SÊNIOR "B" – PSK "B"**: Nascidos antes de 1988, com cédula desportiva PSK-B (CLASSIFICAÇÃO APENAS PARA PSK-B).

2.3 **SUPER SÊNIOR**: Aberta a pilotos nascidos antes de 1974 (CLASSIFICAÇÃO APENAS PARA SUPER SÊNIOR);

2.4 **SUPER SÊNIOR MASTER**: Aberta a pilotos nascidos antes de 1963 (CLASSIFICAÇÃO APENAS PARA SUPER SÊNIOR MASTER).

2.5 CLASSIFICAÇÃO PARA O BRASILEIRO DE KART – CATEGORIA CODASUR:

Os 03 (três) primeiros colocados ao final da 4ª etapa da Copa São Paulo de Kart KGV, categoria Sênior, estarão automaticamente classificados para se inscrever no Campeonato Brasileiro de Kart 2018 categoria CODASUR. Se 01 (um) dos 03 (três) demonstrar a intenção de não participar, este direito passará automaticamente ao 4º colocado e assim sucessivamente.

Para conhecer os benefícios que o piloto terá com esta classificação consultar o site da CBA, no link: http://www.cba.org.br/site/noticias_interna.php?idD=2225

ART. 3º - NUMERAÇÃO

3.1 A numeração dos karts deverá estar localizada na parte superior da gravata, no centro do para-choque traseiro, e na parte traseira dos painéis laterais, sobre um quadro medindo no mínimo 200X200mm, na cor amarela com números 150mm de altura e traço de 20mm na cor preta.

3.1.1 Na parte superior do aro direito das placas deverá ser fixada um adesivo retangular na cor branca de 30mm de altura por 50mm de largura com as iniciais da categoria SA (PSK-A), SB (PSK-B), SS (SUPER SÊNIOR) e SM (SUPER SÊNIOR MASTER) na cor preta com traço de 08mm.

3.2 O número será escolhido pelo piloto/equipe de acordo com a disponibilidade, e por ordem cronológica de pedido. O piloto/equipe só poderá mudar o número mediante requerimento por escrito até a sexta-feira anterior à prova, desde que não haja conflito com outro piloto/equipe. A participação em Tomadas de Tempo ou prova com número diferente do que estiver registrado na ficha de inscrição pode causar a desclassificação do kart em questão. A responsabilidade pela correta identificação do kart através de seu número é de responsabilidade exclusiva do piloto/equipe.

ART. 4º - ABASTECIMENTO

4.1 O abastecimento será de responsabilidade do piloto/equipe, não será fornecido pela organização.

4.2 Deverá ser utilizado como combustível, uma mistura de gasolina e óleo 2 (dois) tempos reconhecido pela CBA, na proporção de 25:1.

4.3 Caberá a Comissão Técnica a fiscalização do combustível durante a tomada de tempos e as prova.

4.3.1 A qualquer momento poderá ser efetuada a análise do combustível, através do equipamento Digatron FT ou similar. Uma amostra poderá ser retirada do tanque do kart, sendo que através dela será verificada sobre a possível existência de adulteração.

4.3.2 Se ficar constatada a adulteração do combustível, o piloto será desclassificado, sem prejuízo de outras sanções.

ART. 5º - PESO

5.1 Peso **170 Kg.**

5.2 Esse é o peso mínimo absoluto, obrigatório para o conjunto piloto/kart em ordem de marcha e poderá ser verificada a qualquer momento pelos Comissários Técnicos.

5.3 Qualquer infração por falta de peso ao término da tomada de tempos e provas acarretará a desclassificação do piloto/equipe.

ART. 6º EQUIPAMENTOS, CHASSIS E MOTOR

6.1 CHASSI

6.1.1 SÊNIOR A: Homologado CBA, CIK/CBA, ou CIK registrado na CBA.

6.1.2 SÊNIOR B/ SUPER SÊNIOR / SUPER SÊNIOR MASTER: Homologado CBA ou CIK/CBA.

6.1.3 EIXO TRASEIRO: Obrigatório o uso de eixo de material ferroso imantável, com diâmetro de 40 ou 50mm com 1060mm no máximo, e em conformidade com o artigo 37, inciso XVI do RNK.

6.1.4 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.

6.2 MOTOR

6.2.1 SÊNIOR A - Homologado CBA 2010 (Marcas: PPK, KTT, lame MY 09) e homologado CBA 2013 (Marcas: PPK, KTT, Riomar, Vortex, Italsystem, Maxter e lame MY13), refrigerado a água, devendo ser mantidas as medidas da ficha de homologação, proibido preparação, e ainda proibidos quaisquer artifícios que venham impedir, dificultar, ou mascarar a medição da câmara de combustão, não podendo ainda fazer a criação de quaisquer outras câmaras, mesmo que interligadas, ou ainda fazer quaisquer tratamento térmico ou químico. O retrabalho da rosca de assentamento da vela de diâmetro 14mm e passo de 1,25mm, e ainda a invasão do espaço da câmara de combustão pela vela, serão também proibidos. O volume mínimo obrigatório no interior da câmara de combustão, será de 12cm^3 , conforme Ficha de Homologação. Será permitido somente um ajuste na terceira luz, apenas na camisa, para adequação na diagramação do motor, respeitando as medidas da ficha de homologação, sendo permitido ainda rasquetear o “canto vivo” das janelas de transferência, na parte inferior.

Para vistoria será tomado como base o motor do fabricante homologado e lacrado em poder da CBA. Permitido somente o uso de anel 2,2mm.

6.2.2 SÊNIOR B/ SUPER SÊNIOR \ SUPER SÊNIOR MASTER - Homologado CBA

2010 (Marcas: PPK, KTT, lame MY 09) e homologado CBA 2013 (Marcas: PPK, KTT, Riomar, Vortex, Italsystem e Maxter), refrigerado a água, devendo ser mantidas as medidas da ficha de homologação, proibido preparação, e ainda proibidos quaisquer artifícios que venham impedir, dificultar, ou mascarar a medição da câmara de combustão, não podendo ainda fazer a criação de quaisquer outras câmaras, mesmo que interligadas, ou ainda fazer quaisquer tratamentos térmico ou químico. O retrabalho da rosca de assentamento da vela de diâmetro 14mm e passo de 1,25mm, e ainda a invasão do espaço da câmara de combustão pela vela, serão também proibidos. O volume mínimo obrigatório no interior da câmara de combustão, será de 12cm³, conforme Ficha de Homologação. Será permitido somente um ajuste na terceira luz, apenas na camisa, para adequação na diagramação do motor, respeitando as medidas da ficha de homologação, sendo permitido ainda rasquetear o “canto vivo” das janelas de transferência, na parte inferior. Para vistoria será tomado como base o motor do fabricante homologado e lacrado em poder da CBA. Permitido somente o uso de anel 2,2mm.

6.3 VELAS: Somente poderá ser utilizada uma das velas abaixo:

- 6.3.1 NGK B9 EGV;
- 6.3.2 NGK B10 EGV;
- 6.3.3 NGK BR10EG;
- 6.3.4 DENSO IW27;
- 6.3.5 DENSO IW31;
- 6.3.6 BOSCH W07 CS;
- 6.3.7 BOSCH W08 CS;
- 6.3.8 NGK B105 EGV;
- 6.3.9 NGK BR9EIX Iridium;
- 6.3.10 NGK BR10EIX Iridium.

6.4 CARBURADOR: Será permitido o uso de somente um carburador homologado sem nenhum retrabalho, conforme ficha de homologação CBA 2013.

6.5 FLANGE: Original do motor homologada CBA, sem retrabalho, diâmetro máximo do furo de 28mm.

6.6 COLETOR DE ESCAPAMENTO (CURVA): Deverá ser homologado CBA, da mesma marca do fabricante do motor utilizado.

6.7 ESCAPAMENTO: Homologado CBA para a categoria. O bocal de saída deverá ter 21 ou 25mm – medido no anel.

6.8 ABAFADOR: Deverá ser utilizado abafador homologado CBA.

6.9 JUNTAS: Livres, espessura máxima 2mm.

6.10 PIRÂMIDE: Deverá apresentar a marca do fabricante, e a preparação será livre.

6.11 RELAÇÃO:

6.11.1 Pinhão de 10 dentes, original do motor homologado CBA.

6.11.2 Coroa até 75 dentes.

6.12 IGNIÇÃO: Será opcional digital com corte ou analógica (sem variação).

6.13 FILTRO (INTAKE SILENCER) – Deverá ser homologado CBA.

ART. 7º - PNEUS

7.1 MG especificação HZi (Vermelho), novos a cada etapa, adquiridos e sorteados pela organização do campeonato.

7.2 A organização poderá decidir pela alteração da regra do uso dos pneus a qualquer momento sem aviso prévio.

7.3 PNEUS DE CHUVA: MG especificação WT (Branco), deverá ser lacrado 01 (um) jogo de pneus novos por etapa.

7.4 O jogo de pneus lacrado da tomada de tempos deverá ser o mesmo das

provas, dentro da etapa. Qualquer reposição de pneus deverá ser solicitada ao Comissário Técnico em até 30 minutos antes da largada para a prova, para que se possa tomar as devidas providências com relação a penalidades a serem aplicadas.

CAPÍTULO XII – REGULAMENTO TÉCNICO SHIFTER KART

ART. 1º - PROVA

1.1 Será disputada em duas baterias. A duração da prova será definida através de adendo da etapa.

ART. 2º - CATEGORIA

2.1 SHIFTER GRADUADO: Pilotos portadores de licença de piloto PJK, PNK, PGK e PSK – A (CLASSIFICAÇÃO GERAL).

2.2 SHIFTER SÊNIOR: Pilotos portadores de licenças PSK - A e PSK – B (CLASSIFICAÇÃO APENAS PARA SHIFTER SÊNIOR).

ART. 3º - NUMERAÇÃO

3.1 A numeração dos karts deverá estar localizada na parte superior da gravata, no centro do para-choque traseiro, e na parte traseira dos painéis laterais, sobre um quadro medindo no mínimo 200X200mm, com números 150mm de altura e traço de 20mm.

3.1.1 Na parte superior do aro direito das placas deverá ser fixada um adesivo retangular na cor branca de 30mm de altura por 50mm de largura com as iniciais da categoria SK (SHIFTER KART) na cor preta com traço de 08mm.

3.2 CORES DAS PLACAS

3.2.1 SHIFTER GRADUADOS: Placa amarela com números pretos.

3.2.2 SHIFTER SÊNIOR: Placa vermelha com números amarelos.

3.3 O número será escolhido pelo piloto/equipe de acordo com a disponibilidade, e por ordem cronológica de pedido. O piloto/equipe só poderá mudar o número



mediante requerimento por escrito até a sexta-feira anterior à prova, desde que não haja conflito com outro piloto/equipe. A participação em Tomadas de Tempo ou prova com número diferente do que estiver registrado na ficha de inscrição pode causar a desclassificação do kart em questão. A responsabilidade pela correta identificação do kart através de seu número é de responsabilidade exclusiva do piloto/equipe.

ART. 4º - ABASTECIMENTO

4.1 O abastecimento será feito pela organização da prova com combustível por ela designado, em parque fechado, para a tomada de tempo e para a prova. A utilização de outro combustível ou a alteração do mesmo implica na desclassificação do piloto/equipe.

4.2 O tanque de combustível deverá ir totalmente drenado para o parque fechado antes da classificação e prova. A organização pode, a qualquer momento, solicitar o esvaziamento e novo abastecimento de qualquer concorrente, a título de pré-vistoria.

4.3 É de responsabilidade da equipe garantir que o kart seja abastecido com o combustível correto, para que não haja danos ao mesmo.

ART. 5º - PESO

5.1 Peso **180 Kg.**

5.2 Esse é o peso mínimo absoluto, obrigatório para o conjunto piloto/kart em ordem de marcha e poderá ser verificada a qualquer momento pelos Comissários Técnicos.

5.3 Qualquer infração por falta de peso ao término da tomada de tempos e provas acarretará a desclassificação do piloto/equipe.

ART. 6º - EQUIPAMENTO, CHASSI E MOTOR

6.1 CHASSIS E FREIOS: Chassis com Homologação CBA, CIK/CBA (ou CIK-FIA com representação oficial no Brasil - lista ao final ou de acordo com adendos),

dotados exclusivamente de freios completos (traseiros e dianteiros) acionados pelo pé esquerdo, estes também com Homologação CBA, CIK/CBA (ou CIK-FIA com representação oficial no Brasil - lista ao final ou de acordo com adendos), sendo usados como sistemas completos, isto é, cilindro-mestre, cáliper(s) (“pinças”), disco(s), pastilha(s) e mangueira(s). É permitido o uso de chassi e sistema de freio de marcas diferentes, desde que homologados (conjuntamente com um chassi ou separadamente) e inspecionados previamente pelos Comissários Técnicos. Nenhuma peça do chassi ou freio 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. Somente um chassi poderá ser usado por prova, que poderá ser lacrado

- 6.1.1 EIXO :** O eixo deverá ser construído em material ferroso e imantável; deverá ainda obedecer à tabela a seguir: Diâmetro do eixo 50 (mm) Espessura mínima da parede 1,9 (mm)
- 6.1.2 PARA-CHOQUES:** Será obrigatória a utilização de para-choques traseiro de plástico, homologação CIK/CBA ou CBA.
- 6.1.3 MARCAS DE CHASSIS CIK-FIA LIBERADOS:** Energy, Praga, PCR, Oberon, TonyKart
- 6.1.4 PILOTOS CONVIDADOS:** Pilotos que porventura participem de provas isoladas, inclusive oriundos do exterior, estão autorizados a utilizar chassis homologados CIK-FIA não constantes da lista acima. Todavia terão de seguir a regulamentação específica de motores do item a seguir:
- 6.2 MOTOR:** Permitidos os seguintes modelos homologados CIK-FIA:
- 6.2.1** TM: modelos K9 (339/M/09), K9B (42/M/09), K9C (39/M/15), KZ10 (49/M/18), KZ10B (23/M/21).
- 6.2.2** MAXTER: modelos MXV 125-07 (45/M/15), MXO (29/M/18).
- 6.2.3** OTK VORTEX: modelo RVXX (40/M/18).
- 6.2.4** BMB: modelo RSK (27/M/18)
- 6.2.5** IAME: modelos PARILLA SHIFTER (21/M/18), PARILLA SCREAMER (12/M/21).
- 6.2.6** MOTORI SEVEN: modelo SEVEN L3 125 (34/M/09)
- 6.2.7** ASPA Srl (Modena Engines): modelos KK1 (1/M/21).
- 6.2.8** Motores da nova homologação (dezembro de 2015) identificados pelo código

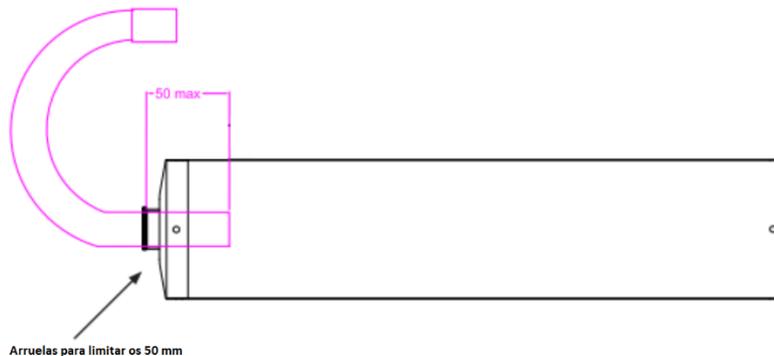
de homologação CIK-FIA (XX/M/24) identificados pelo código de homologação CIK-FIA (XX/M/24) não serão permitidos no ano de 2017.

Exemplos: TM KZ10C (32/M/24), MAXTER MXS 2 (13/M/24), OTK-VORTEX RKZ (19/M/24), IAME PARILLA SCREAMER 2 (22/M/24), ASPA Srl (Modena Engines) MKZ (37/M/24).

Cada fabricante de motor será chamado a escolher no máximo dois desenhos diferentes de pistão, e fornecer amostras de cada tipo para referência em vistoria. O uso de pistões não autorizados (não nomeados pelos fabricantes) implicará na desclassificação do piloto/equipe.

6.2.9 ESCAPAMENTO: Original homologada em aço magnético de espessura mínima de 0,75mm;

6.2.10 SILENCIADOR DE ESCAPAMENTO (MARMITA ABAFADORA): Marca ELTO, modelo OVD homologada CIK-FIA (4/EX-SI/22) sem retrabalho. Acoplamento da curva conforme desenho anexo (CIK-FIA Technical Drawing N° 20)



6.2.11 CARBURADORES: 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.

6.2.12 CÂMBIO: Todas as engrenagens deverão ser originais, conforme ficha de homologação.

6.2.13 RELAÇÃO: LIVRE.

6.2.14 FLANGE: LIVRE.

6.2.15 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 roscas 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 invada a câmara do cabeçote. É permitido adicionar heli-coil para reparo da rosca da vela, desde que as medidas acima sejam respeitadas.

6.2.16 PISTÃO: Permitido utilizar qualquer um dos pistões originais nomeados pelos fabricantes (2 para cada) acima listados de motor, sem retrabalho, desde que mantida a cilindrada em 125cc. (junta do cilindro liberada).

6.2.17 CILINDRO: Liberado o encamisamento e o retrabalho do cilindro de ferro fundido em liga de níquel cromo, ou banho de Nikasil. Ângulo de abertura da janela de escape máximo de 199° independentemente do valor constante da ficha de homologação do motor.

6.2.18 PIRÂMIDE: Original sem retrabalho, respeitando os valores constantes da Ficha de Homologação e a especificação do motor.

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

6.2.20 FILTRO DE AR: Obrigatório o uso do filtro de ar homologado CBA, sem retrabalho e completo.

6.2.21 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.

6.2.22 BIELA: Original das marcas homologadas ou nacional das marcas, KTT, PPK, MR, observados diâmetros do furo inferior e superior, mantendo a mesma distancia entre eixos, não podendo ser diferentes das medidas estabelecidas pelo fabricante original, assim também como os pinos superior e inferior e respectivas gaiolas.

6.2.23 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.

6.2.24 CÂRTER: Preparação Livre

6.2.25 RADIADOR: Devem ser montados acima da linha superior dos tubos do chassi, a uma altura máxima de 50cm do solo, a uma distância máxima de 55cm à frente da linha de centro do eixo traseiro.

ART. 7º - PNEUS

7.1 MG especificação FZ (Amarelo), novos a cada etapa, adquiridos e sorteados pela organização do campeonato.

7.2 A organização poderá decidir pela alteração da regra do uso dos pneus a qualquer momento sem aviso prévio.

7.3 PNEUS DE CHUVA: MG especificação WT (Branco), deverá ser lacrado 01 (um) jogo de pneus novos por etapa.

7.4 O jogo de pneus lacrado da tomada de tempos deverá ser o mesmo das provas, dentro da etapa. Qualquer reposição de pneus deverá ser solicitada ao Comissário Técnico em até 30 minutos antes da largada para a prova, para que se possa tomar as devidas providências com relação a penalidades a serem aplicadas.

CAPÍTULO XIII – REGULAMENTO TÉCNICO SUPER FÓRMULA 4

ART. 1º - PROVA

1.1 A duração da prova será definida através de adendo da etapa.

ART. 2º - CATEGORIAS

2.1 SUPER FÓRMULA 4 GRADUADOS: Aberto para pilotos nascidos antes de 2004; CDN PSK – A poderão se inscrever nesta categoria (CLASSIFICAÇÃO GERAL).

2.2 SUPER FÓRMULA 4 SÊNIOR: Aberta a pilotos nascidos antes de 1988 (CLASSIFICAÇÃO APENAS PARA SUPER FÓRMULA 4 SÊNIOR);

ART. 3º - NUMERAÇÃO

3.1 A numeração dos karts deverá estar localizada na parte superior da gravata, no centro do para-choque traseiro, e na parte traseira dos painéis laterais, sobre um quadro medindo no mínimo 200X200mm, com números 150mm de altura e traço de 20mm.

3.1.1 Na parte superior do aro direito das placas deverá ser fixada um adesivo retangular na cor branca de 30mm de altura por 50mm de largura com as iniciais da categoria SF (SUPER FÓRMULA 4) na cor preta com traço de 08mm.

ART. 4º - ABASTECIMENTO

4.1 O abastecimento será feito pela organização da prova com combustível por ela designado, em parque fechado, para a tomada de tempo e para a prova. A utilização de outro combustível ou a alteração do mesmo implica na desclassificação do piloto/equipe.

4.2 O tanque de combustível deverá ir totalmente drenado para o parque fechado antes da classificação e prova. A organização pode, a qualquer momento, solicitar o esvaziamento e novo abastecimento de qualquer concorrente, a título de pré-vistoria.

4.3 É de responsabilidade da equipe garantir que o kart seja abastecido com o combustível correto, para que não haja danos ao mesmo.

ART. 5º - PESO

5.1 Peso **183 Kg**

5.2 Esse é o peso mínimo absoluto, obrigatório para o conjunto piloto/kart em ordem de marcha e poderá ser verificada a qualquer momento pelos Comissários Técnicos.

5.3 Qualquer infração por falta de peso ao término da tomada de tempos e provas acarretará a desclassificação do piloto/equipe.

ART. 6º - EQUIPAMENTOS, CHASSI E MOTOR

6.1 CHASSIS: Homologado CBA ou CIK/CBA.

6.1.1 EIXO TRASEIRO: Obrigatório o uso de eixo de material ferroso e imantável, com diâmetro de 40 ou 50mm com 1060mm no máximo, e em conformidade com

artigo 37º, inciso XVI do RNK.

6.1.2 CUBO DE RODA: Os cubos de roda, dianteiro e traseiro deverão ter o comprimento de 90mm (\pm 1,0mm), com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado.

6.2 MOTOR:

6.2.1 O motor será Honda GX390, autorizado CBA, modelo T1, T2, ou H1, 4 tempos, 13 HP, monocilíndrico, refrigerado à ar, com partida de acionamento por corda e com as seguintes condições:

6.2.2 O volume mínimo obrigatório do interior da câmara de combustão, acrescido do habitáculo da vela, será de 54cc, medidos a partir do pistão, no seu ponto morto superior, até a face superior externa do cabeçote, não podendo haver descarbonização.

6.2.3 No cabeçote será permitido apenas o faceamento para a equalização do volume.

6.2.4 Será proibido o retrabalho das válvulas, de suas travas, dos tuchos, das varetas e dos balancins.

6.2.5 As molas da válvulas poderão ser de livre procedência sendo permitida o uso calço nessas mesmas molas.

6.2.6 Será permitida a retirada do suporte do tanque.

6.2.7 Será proibido o retrabalho do pistão, do pino munhão e dos anéis de segmento, devendo estar montadas em suas posições originais e podendo atingir até a sobre medida de 0,75mm.

6.2.8 Será permitida a colocação de bronzinas. Porém, a equidistância dos furos deverá ser mantida.

6.2.9 Serão permitidas a adaptação da embreagem e a retífica do virabrequim em até 0,75mm, devendo ser mantidos originais o seu curso e a posição da embreagem de distribuição.

6.2.10 Será permitida a retirada do limitador de giro.

6.2.11 Será proibido o retrabalho do comando de válvulas.

6.2.12 Será proibido o retrabalho do volante.

6.2.13 Será obrigatório o uso do balanceador harmônico.

6.2.14 Será permitido fazer um furo no coletor de admissão somente para a ligação

da bomba de combustível.

6.2.15 O coletor de escapamento será de livre procedência, com comprimento de 200 ± 20 mm, sendo proibido qualquer artifício que venha provocar entrada ou saída de gases antes do escapamento.

6.2.16 Será proibido o jateamento de qualquer componente do motor.

6.2.17 Será permitida a substituição dos parafusos de fixação do cabeçote por prisioneiros.

6.2.18 Será obrigatória a fixação da bobina de ignição em sua posição original e com os seus respectivos parafusos também originais.

6.2.19 Será obrigatório o uso de rolamentos e retentores originais e completos.

6.2.20 O motor deverá possuir obrigatoriamente no respiro, um condutor flexível, dirigido para um reservatório recuperador de fluidos, em material plástico e transparente, fixado no chassi.

6.3 EMBREAGEM: Será homologada CBA para a categoria, com pinhão de 13 (treze) dentes de passo 428 (moto)

6.4 CARBURADOR: Será permitida somente a calibragem do furo do giclê principal e a adaptação da agulha de regulagem de combustível. A caneta deverá ser original do motor, não podendo apresentar retrabalho. Todos os sistemas de injeção e/ou pulverização de outros produtos além do combustível, serão proibidos.

6.5 COLETOR DE ESCAPAMENTO (CURVA): Deverá ser homologado CBA, da marca do fabricante do motor utilizado, sem retrabalho, ou qualquer artifício que venha provocar entrada ou saída de ar falso.

6.6 ESCAPAMENTO: O sistema de escapamento deverá ser homologado CBA para a categoria, sem retrabalho ou qualquer artifício que venha provocar saída falsa de gases.

6.7 ABAFADOR: Deverá ser utilizado abafador homologado CBA.

6.8 FILTRO: Será permitido o uso de filtro fornecido com o motor, ou do tipo turbo.

6.9 JUNTAS: Serão livres, devendo manter suas funções.

6.10 VELA: Não poderá apresentar retrabalho, e o uso do anel de vedação será obrigatório. Será obrigatório ainda o uso de uma das seguintes velas:

6.10.1 NGK BP6ES;

6.10.2 NGK BPR6ES;

6.10.3 NGK BPR7ES;

6.10.4 DENSO W20EP-U

6.10.5 DENSO W20EPR-U

6.10.6 DENSO W22EPR-U

6.11 BOBINA: Deverá ser original e obrigatória sua fixação no ponto original – sem retrabalho.

6.12 BOMBA DE COMBUSTÍVEL: Será livre.

6.13 RELAÇÃO: Pinhão 13 (treze) dentes e coroa máxima de 42 dentes.

6.14 PARA-CHOQUE: Será obrigatória a utilização de para-choque traseiro de plástico homologado CBA.

6.15 TANQUE DE COMBUSTÍVEL: Deverá ser central, original do chassi.

ART. 7º - PROTETOR DE PESCOÇO

7.1 Uso obrigatório para pilotos com idade até 15 anos.

ART. 8º - PNEUS

8.1 MG especificação HZi (Vermelho), três jogos de pneus **novos** serão usados por cada competidor, como segue: 1ª e 2ª etapas (primeiro jogo); 3ª e 4ª etapas (segundo jogo) e 5ª e 6ª (terceiro jogo); 7ª e 8ª etapas (quarto jogo); 9ª etapa (quinto jogo). Os jogos devem ser adquiridos e sorteados pela organização do campeonato.

8.2 A organização poderá decidir pela alteração da regra do uso dos pneus a qualquer momento sem aviso prévio.

8.3 PNEUS DE CHUVA: MG especificação WT (Branco), deverá ser lacrado 01 (um) jogo de pneus por etapa.

8.4 O jogo de pneus lacrado da tomada de tempos deverá ser o mesmo das provas, dentro da etapa. Qualquer reposição de pneus deverá ser solicitada ao Comissário Técnico em até 30 minutos antes da largada para a prova, para que se possa tomar as devidas providências com relação a penalidades a serem aplicadas.

CAPÍTULO XIV – REGULAMENTO TÉCNICO FÓRMULA 4 JUNIOR

ART. 1º - PROVA

1.1 A duração da prova será definida através de adendo da etapa.

ART. 2º - CATEGORIAS

2.1 Aberta a pilotos nascidos entre 2005 e 2007. Pilotos nascidos em 2008 podem ser admitidos mediante prévia análise da organização.

ART. 3º - NUMERAÇÃO

3.2 A numeração dos karts deverá estar localizada na parte superior da gravata, no centro do para-choque traseiro, e na parte traseira dos painéis laterais, sobre um quadro medindo no mínimo 200X200mm, com números 150mm de altura e traço de 20mm.

3.2.1 Na parte superior do aro direito das placas deverá ser fixada um adesivo retangular na cor branca de 30mm de altura por 50mm de largura com as iniciais da categoria FJ (FÓRMULA 4 JUNIOR) na cor preta com traço de 08mm.

ART. 4º - ABASTECIMENTO

4.4 O abastecimento será feito pela organização da prova com combustível por ela designado, em parque fechado, para a tomada de tempo e para a prova. A utilização de outro combustível ou a alteração do mesmo implica na desclassificação do piloto/equipe.

4.5 O tanque de combustível deverá ir totalmente drenado para o parque fechado antes da classificação e prova. A organização pode, a qualquer momento, solicitar o esvaziamento e novo abastecimento de qualquer concorrente, a título de pré-vistoria.

4.6 É de responsabilidade de cada equipe garantir que o kart seja abastecido com o combustível correto, para que não haja danos ao mesmo.

ART. 5º - PESO

5.4 Peso **155 Kg**

5.5 Esse é o peso mínimo absoluto, obrigatório para o conjunto piloto/kart em ordem de marcha e poderá ser verificada a qualquer momento pelos Comissários Técnicos.

5.6 Qualquer infração por falta de peso ao término da tomada de tempos e provas acarretará a desclassificação do piloto/equipe.

ART. 6º - EQUIPAMENTOS, CHASSIS E MOTOR

6.1 CHASSIS: Qualquer marca ou ano que já tenha sido homologada pela CBA ou CIK/CBA. Chassis mais antigos que os fabricados em 2008 devem ser vistoriados pelos Comissários Técnicos por questão de segurança. Liberado o intercâmbio de peças entre os mesmos, e nenhuma peça do chassi poderá sofrer alteração que mude a sua característica original constante da ficha de homologação. Apenas um chassi poderá ser usado por prova, que será lacrado ao final da tomada de tempo.

6.1.1 O EIXO: Mega 1030mm comprimento, 2.5mm de espessura, dureza 90 (+/-3).

6.1.2 SISTEMAS DE FREIO: Poderão ser intercambiados, desde que completos (pinça de freio, pastilhas, cilindro-mestre, mangueira, disco e suporte), e que não impliquem em qualquer modificação em mancais de rolamento ou suporte de mancal de rolamento.

6.1.3 RODAS E CARENAGENS: Qualquer peça cujo desenho esteja listado em ficha de homologação CBA desde 2006 (incluindo para-choque traseiro de plástico obrigatório);

6.1.4 CUBO DE RODA: 90 mm, qualquer material.

6.2 MOTOR: Original Honda GX-390, sorteado a cada etapa pela organização. Caso o motor venha a ser danificado por acidente, o piloto será responsável pelo custeio da sua manutenção. Somente será permitida a troca de motor (desde que constatadas falhas e/ou problemas), com supervisão e concordância da organização da prova e Comissários Técnicos. Neste caso o piloto não será penalizado. Caso seja constatado pela organização quebra proposital, o piloto será excluído da prova e o preparador será suspenso por 06 (seis) meses e terá que pagar o valor de um motor novo.

6.3 TROCA DE MOTOR: Serão permitidas somente 02 (duas) trocas de motores, sendo uma antes da tomada de tempo e uma antes da prova. O piloto ou equipe que solicitar a troca de motor sem a constatação de qualquer falha ou problema será penalizado conforme abaixo:

6.3.1 1ª troca – perda de 04 (quatro) posições;

6.3.2 2ª troca – perda de 08 (oito) posições;

6.4 RELAÇÃO: Coroa de 42 dentes com até 17,7 cm de diâmetro, pinhão de 13 dentes (centrífuga – miolo com diâmetro interno de 93/98mm) sem retrabalho, com patins de ferro – Marca Point Car, homologado CBA. Cada piloto será responsável pela colocação de sua própria embreagem. Corrente de moto obrigatória. A relação de coroa e pinhão será limitada e objeto do regulamento particular da prova, exceto quando a organização determinar o uso de outra.

6.5 ESCAPAMENTO: Adquirido da organização, lacrado pelo KGV especificação 500 Milhas 2016 serão admitidos. Caso tenha sido danificado o lacre, terá de ser submetido a vistoria e novamente lacrado antes do uso;

6.6 FILTRO DE AR: Protetor para filtro de ar em caso de chuva – As equipes poderão optar por uma das seguintes opções abaixo:

6.6.1 Acoplar a mangueira fornecida pela organização à boca do carburador, transferindo o filtro “tipo turbo” para o final do mesmo;

6.6.2 Acoplar o protetor de PVC, fornecido pela organização ao filtro “tipo turbo” encobrimdo-o;

6.6.3 Adaptar outro protetor plástico ao filtro “tipo turbo” cobrindo de maneira similar ao ocorrido no item b. Neste caso o kart deverá ser submetido a vistoria prévia pelo pessoal de motores da KGV

6.6.4 Em nenhuma hipótese o filtro “tipo turbo” poderá ser eliminado, sob pena de desclassificação imediata.

ART. 7º - PROTETOR DE PESCOÇO

7.1 Uso obrigatório para pilotos com idade até 15 anos.

ART. 8º - PNEUS

8.1 MG especificação “Laranja”. Os pneus serão alugados e sorteados pela organização.

8.2 PNEUS DE CHUVA: MG especificação WT (Branco), o piloto deverá lacrar 01 (um) jogo de pneus por etapa.

CAPÍTULO XV – REGULAMENTO TÉCNICO ROK-CUP EXECUTIVE

ART. 1º - PROVA:

1.1 A duração da prova será definida através do adendo da etapa.

1.2 Na data 11/08/18 será realizado o Rok Cup Festival, 2ª edição, o evento será composto por 01 (uma) tomada de tempos, 02 (duas) baterias classificatórias, 01 (uma) pré-final e 01 (uma) bateria final.

1.2.1 TOMADA DE TEMPOS – Haverá uma tomada de tempos de 06 minutos, os pilotos sairão para tomada conforme ordem do campeonato Copa São Paulo de Kart KGV 2018.

1.2.2 BATERIAS – Serão feitas duas baterias classificatórias com aproximadamente 15km e duas baterias sendo uma Pré-Final e uma Final com aproximadamente 21km. A quantidade exata de voltas será baseada no traçado definido para o evento.

1.2.3 FORMAÇÃO DE GRID:

1.2.3.1 As formações do grid de partida da primeira e segunda bateria classificatórias serão feitas em função da posição obtida na tomada de tempos.

1.2.3.2 No caso de existirem pilotos sem registro na tomada de tempos cronometrados, estes serão colocados no final do grid da primeira bateria. Havendo mais de um piloto nestas condições, o posicionamento no grid de largada será feito por ordem crescente dos números de competição.

1.2.3.3 Pilotos desclassificados por motivo técnico ou desportivo na tomada de tempos serão colocados no final do grid da primeira bateria classificatória. Havendo mais de um piloto nestas condições serão consideradas as circunstâncias e momento em que a causa das punições ocorreu.

1.2.3.4 A formação do grid de partida da Pré-final será baseado na somatória dos pontos obtidos na primeira e segunda bateria classificatória. O piloto com o menor número de pontos largará na pole e assim por diante. Em caso de empate na somatória dos pontos, o critério de desempate será o melhor colocado na 2ª (segunda) bateria classificatória.

1.2.3.5 A formação do grid da Final será baseada nas posições obtidas na Pré-final.

1.2.3.6 Caso o piloto não participe ou seja excluído (bandeira preta) da Pré-Final, por comportamento anti-desportivo ele não poderá participar da bateria Final.

1.2.4 REGRAS DESPORTIVAS:

1.2.4.1 Nas baterias Pré final e Final qualquer piloto que estiver para receber uma (01) volta ou que já tiver recebido uma (01) volta do líder, por qualquer razão, será sinalizado pelo diretor de provas com a bandeira azul com “X” vermelho. O piloto deverá imediatamente seguir para a balança. Ele será classificado de acordo com o número de voltas completadas até então.

1.2.4.2 Caso o piloto que recebeu a bandeira azul com “X” vermelho não entre na mesma volta no box, ele será desclassificado do evento.

1.2.4.3 NEUTRALIZAÇÃO:

1.2.4.3.1 O diretor de prova poderá decidir por neutralizar a competição. Este recurso só será utilizado caso exista algum tipo de obstrução na pista, pilotos ou staff de pista estejam em perigo iminente, mas as circunstâncias não são suficientes para uma bandeira vermelha.

1.2.4.3.2 Quando o diretor de prova decidir neutralizar a corrida, todos os postos de bandeirinha mostrarão a bandeira amarela agitada juntamente com uma placa escrito “devagar” ou “Safety Kart (SK)”.

1.2.4.3.3 Todos os pilotos deverão imediatamente diminuir sua velocidade e seguir em fila indiana atrás do líder da prova. Ultrapassagens não são permitidas sob bandeira amarela a menos que o kart sendo ultrapassado esteja com problemas sérios que não o permita seguir em fila indiana.

1.2.4.3.4 O diretor de prova irá indicar que a prova será reiniciada na próxima volta com uma placa escrita “Safety Kart In” ou outra indicação que o Diretor de Prova defina durante o briefing dos pilotos. Nesse momento o líder da prova deverá seguir em velocidade moderada com os demais competidores em fila indiana até que o diretor de prova agite a bandeira verde.

1.2.4.3.5 Todas as voltas completadas sob Neutralização serão contadas para o total de voltas da corrida/bateria.

1.2.4.3.6 Caso a prova termine sob Neutralização a bandeira quadriculada será mostrada normalmente.

1.2.5 PONTUAÇÃO

1.2.5.1 Para as baterias classificatórias os pontos serão atribuídos da seguinte forma, 0 pontos para o primeiro colocado, 2 pontos para o segundo colocado, 3 pontos para o terceiro colocado e assim sucessivamente.

1.2.5.2 Caso um piloto não participe de alguma prova classificatória ele receberá pontuação equivalente ao número de participantes +1 ponto.

1.2.5.3 Caso um piloto receba bandeira preta ou seja excluído da prova ele receberá pontuação equivalente ao número de participantes +2 pontos.

1.2.5.4 **DESEMPATE** - Será feito através do resultado obtido na Tomada de Tempos.

1.2.5.5 O piloto vencedor da bateria Final será declarado o Campeão do Rok Cup Festival após a confirmação do resultado pelos comissários de prova.

1.2.5.6 Para definição de pontos da vaga para o ROK CUP INTERNATIONAL FINAL 2018, os pilotos receberão uma pontuação para a Pré final e Final conforme Artigo 7º item 7.1.2 deste regulamento.

1.2.5.7 **ADVERTÊNCIAS:** Por conduta antidesportiva causam a perda de 1 ponto na bateria que for cometida, apenas para Pré Final e Final.

1.2.5.8 **PONTO BÔNUS** - Ao final do evento a classificação conforme somatória de pontos, da pré-final e final conforme item 1.2.5.2, 1.2.5.4 e pontos extras item 1.2.5.9., indicará a posição e pontuação do piloto conforme Artigo 7º item 7.1.3. Estas novas pontuações serão as consideradas para a somatória que determinará o Campeão para recebimento da vaga para o ROK CUP INTERNACIONAL FINAL 2018.

1.2.5.9 **PONTOS EXTRAS: Pole Position** - Será atribuído 1 (um) ponto para o piloto que fizer a Pole Position em sua categoria. Estes pontos serão computados para a somatória do item 1.2.5.6; ou seja, não fazem parte da pontuação apresentada no item 1.2.5.1..

1.2.6 PREMIAÇÃO

1.2.6.1 Serão atribuídas 02 (duas) vagas no -ROK CUP INTERNATIONAL FINAL 2018, a ser realizado em Lonato - Itália, nos dias 09 a 13 de Outubro de 2018, que serão oferecidas como premiação no Rok Cup Festival, sendo:



- 01 (uma) Vaga Rok Cup Executive
- 01 (uma) Vaga Rok Sênior Executive

1.2.6.2 Os convites serão oferecidos na seguinte forma:

1.2.6.2.1 Categoria Rok Cup Executive:

- Uma vaga para o Campeão. O Campeão será o primeiro colocado da somatória de pontos bônus do Torneio de Verão, Torneio de Inverno e do Rok Cup Festival;
- Os pontos bônus dos Torneios de Verão e Inverno serão atribuídos conforme regulamento particular da COPA SÃO PAULO DE KART KGV 2018;
- Em caso de empate na somatória dos pontos bônus, o desempate se dará através da posição de chega do piloto na bateria final do Rok Cup Festival;

1.2.6.2.2 Categoria Rok Sênior Executive:

- Uma vaga para o Campeão. O Campeão será o primeiro colocado da somatória de pontos bônus do Torneio de Verão, Torneio de Inverno e do Rok Cup Festival;
- Os pontos bônus dos Torneios de Verão e Inverno serão atribuídos conforme regulamento particular da COPA SÃO PAULO DE KART KGV 2018;
- Em caso de empate na somatória dos pontos bônus, o desempate se dará através da posição de chega do piloto na bateria final do Rok Cup Festival;

1.2.6.2.3 Caso algum piloto que esteja correndo pela categoria Rok Sênior Executive tenha obtido a vaga pela categoria Geral (Rok Cup Executive), tal vaga terá prioridade na qualificação para o ROK CUP INTERNATIONAL FINAL 2018. Neste caso o próximo piloto, da categoria Rok Sênior Executive, mais bem colocado receberá a vaga para a categoria em questão (Rok Sênior Executive).

1.2.6.2.4 O regulamento particular da categoria ROK CUP EXECUTIVE permite que os pilotos corram em dupla, no caso de uma dupla receber a vaga, apenas um piloto será convidado a participar da competição como premiado.

1.2.7 CUSTEIOS



1.2.7.1 A Vortex Brasil e KGV irão fornecer gratuitamente, para uso durante o ROK CUP INTERNATIONAL FINAL 2018, aos pilotos classificados os seguintes itens:

- Inscrição para o evento
- 1 Kart completo com rodas de magnésio
- 4 Jogos de pneu slick
- Combustível para todo o evento

1.2.7.2 Despesas com acomodação, transporte, alimentação ou quaisquer outras despesas durante o ROK CUP INTERNATIONAL FINAL 2018, para si e para o seu respectivo mecânico serão por conta do piloto.

1.2.7.3 Todos os custos referentes a emissão de visto, carteirinha internacional ou quaisquer outros documentos necessários para viajar e competir serão arcados pelos pilotos.

1.2.7.4 Absolutamente nenhum prêmio poderá ser trocado por dinheiro, crédito ou qualquer outro prêmio que não esteja especificado no presente regulamento.

ART. 2º - CATEGORIAS:

2.1 ROK EXECUTIVE: pilotos com idade entre 30 anos completados em 2018.

2.2 ROK SÊNIOR EXECUTIVE: pilotos com idade entre 45 anos completados em 2018 até 54 anos completados em 2018.

2.3 ROK MASTER EXECUTIVE: pilotos com idade mínima de 55 anos completados em 2018.

2.4 A CATEGORIA SÊNIOR ROK E MASTER ROK: podem ser disputadas por duplas de pilotos, que distribuirão sua participação entre tomada de tempo e corridas conforme sua própria conveniência. A pontuação, todavia, será dada **ao número do kart**. Durante o ano apenas um dos dois componentes da dupla poderá ser mudado, e por apenas duas vezes, resultando em quatro componentes da dupla num mesmo ano. As etapas que forem disputadas com um quinto elemento, ou com a mudança do piloto principal serão contadas para um novo número, sendo necessário inclusive a mudança deste número na inscrição e no kart.

2.5 PÓDIO: Pilotos da categoria ROK Sênior Executive concorrem a pódio/pontuação na classificação geral assim como a pódio/ pontuação da ROK Sênior Executive. Pilotos da categoria ROK Master Executive concorrem a pódio/pontuação na classificação geral assim como a pódio/ pontuação da ROK Master Executive.

ART. 3º - NUMERAÇÃO

3.1 A numeração dos karts deverá estar localizada na parte superior da gravata, no centro do para-choque traseiro, e na parte traseira dos painéis laterais, sobre um quadro medindo no mínimo 200X200mm, com números 150mm de altura e traço de 20mm.

3.1.1 Na parte superior do aro direito das placas deverá ser fixada um adesivo retangular na cor branca de 30mm de altura por 50mm de largura com as iniciais da categoria RE (ROK EXECUTIVE), RS (ROK SENIOR EXECUTIVE), ME (ROK MASTER EXECUTIVE) na cor preta com traço de 08mm.

ART. 4º - ABASTECIMENTO

4.1 O abastecimento será feito pela organização da prova com combustível por ela designado, em parque fechado, para a tomada de tempo e para a prova. A utilização de outro combustível ou a alteração do mesmo implica na desclassificação do piloto/equipe.

4.2 O tanque de combustível deverá ir totalmente drenado para o parque fechado antes da classificação e prova. A organização pode, a qualquer momento, solicitar o esvaziamento e novo abastecimento de qualquer concorrente, a título de pré-vistoria.

4.3 É de responsabilidade da equipe garantir que o kart seja abastecido com o combustível correto, para que não haja danos ao mesmo.

ART. 5º - PESO

5.1 Peso 181 Kg

5.2 Esse é o peso mínimo absoluto, obrigatório para o conjunto piloto/kart em

ordem de marcha e poderá ser verificada a qualquer momento pelos Comissários Técnicos.

5.3 Qualquer infração por falta de peso ao término da tomada de tempos e provas acarretará a desclassificação do piloto/equipe.

ART. 6º - EQUIPAMENTOS CHASSIS E MOTOR

6.1 CHASSIS: Todos aqueles dotados de Homologação CBA, CIK/CBA (ou CIK-FIA com representação oficial no Brasil - lista ao final ou de acordo com adendos). Liberado o intercâmbio de peças entre os mesmos.

6.1.1 Os chassis poderão ser checados contra suas Fichas de Homologação, segundo o critério CIK-FIA, isto é, as medidas do quadro.

6.1.1.1 ROK CUP FESTIVAL 2ª EDIÇÃO:

6.1.1.2 Cada piloto poderá declarar no máximo um (01) chassi.

6.1.1.3 Em caso de perda total no chassis lacrado, fato este que será atestado pelo comissário técnico, será permitida a troca do chassis por outro da mesma marca.

6.1.1.4 O chassis declarado não poderá ser trocado a menos que haja a permissão do comissário técnico.

6.1.1.5 Haverá um horário específico para a declaração dos chassis. Após esse horário, somente os chassis declarados e lacrados serão permitidos na pista.

6.1.2 FREIOS: Todos aqueles dotados de Homologação CBA, CIK/CBA (ou CIK-FIA com representação oficial no Brasil - lista ao final ou de acordo com adendos), sendo usados como sistemas completos, isto é, cilindro-mestre, cáliper(s) (“pinças”), disco(s), pastilha(s) e mangueira(s).

6.1.3 É permitido o uso de chassi e sistema de freio de marcas diferentes, desde que homologados (conjuntamente com um chassi ou separadamente).

6.1.4 O quadro de chassi e nenhuma peça do freio poderá sofrer alteração que mude a sua característica original constante da Ficha de Homologação. Somente um chassi poderá ser usado por prova, que poderá ser lacrado.

6.1.5 O EIXO: deverá ser construído em material ferroso e imantável, com diâmetro de 50mm (tolerância de 0,5mm) e espessura mínima de 1,9mm.

6.1.6 PARA-CHOQUES: Será obrigatória a utilização de para-choques traseiro de

plástico, homologação CBA, CIK/CBA (ou CIK-FIA com representação oficial no Brasil - lista ao final ou de acordo com adendos).

6.1.7 MARCAS DE CHASSIS CIK-FIA LIBERADOS: Energy, Praga, Oberon, TonyKart/Kosmic/Exprit, DR

6.2 MOTORES

6.2.1 A ROK CUP é restrita somente aos motores Vortex ROK GP 125 cc., respeitando sua Ficha de Homologação (procure as informações de homologação no site www.kartodromogranjaviana.com.br). Os motores deverão ser usados e operados no formato em que são fornecidos pelo fabricante. Nenhuma modificação de componentes ou substituição por similar de outra marca é permitida, a menos que haja autorização explícita prevista em Adendo Oficial.

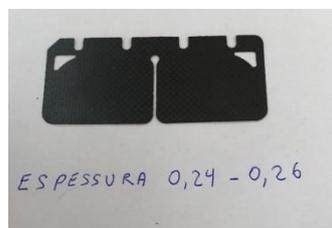
6.2.2 COROA: Livre

6.2.3 PINHÃO: 11 dentes

6.2.4 VELA: obrigatória vela única NGKB10EG

6.2.5 PONTO DE IGNIÇÃO: 3 ± 1

6.2.6 PALHETA: original do motor, espessura de 0,24 – 0,26.



6.2.7 CARBURADOR: permitidos somente os emulsionadores CD01 ou 45. Permitido o uso de “T” em material plástico para retorno de combustível.

6.2.8 ABAFADOR: Será obrigatório o uso do 2º abafador Roma ou Spinery, cujo modelo está disponível com a organização.



6.2.9 Os Comissários Técnicos têm a prerrogativa de inspecionar qualquer motor ou peça a qualquer momento da programação semanal de cada Etapa da CSPKGV sem que haja motivo específico. Os Comissários Técnicos têm a prerrogativa de, a qualquer momento da programação semanal de cada Etapa da CSPKGV, e sem razão em particular, solicitar a qualquer competidor que troque peças do motor (isto é, mas não somente, embreagem, sistema ou peças do sistema de escape, carburador, bobina, chicote, ignição, combustível, ETC.) por peças idênticas providas pela organização. A recusa a submeter à inspeção por parte dos Comissários Técnicos ou substituir peças por equivalentes da organização resultará em desclassificação sumária do evento.

6.2.10 O sistema de escapamento deve permanecer intacto, como fornecido pelo fabricante. Nenhuma trinca ou solda é permitida.

6.2.11 Os comissários Técnicos têm o direito de solicitar ao piloto, a qualquer momento e sem uma razão em particular, que comprove o funcionamento do Sistema de partida. Nenhum tipo de sistema de partida auxiliar é permitido. Baterias On-board são destinadas APENAS ao Sistema de partida. Uma unidade (bateria) por kart apenas. Baterias do Sistema de partida devem estar firmemente fixadas, de maneira segura à longarina esquerda do chassis. Baterias de partida devem ser do tipo selada "Dry-Cell" somente, conforme fornecidas pelo fabricante.

6.2.12 Todos os radiadores devem estar fixados do lado esquerdo do piloto e colocados acima do quadro de chassis. Radiadores suplementares, se necessários, podem ser montados do lado esquerdo ou direito.

6.2.13 Se a lacração de motores for exigida para um evento, todos os concorrentes devem lacrar seus motores com a organização antes da tomada de tempos. Caso não seja exigida lacração, selagem com massa será usada depois da tomada de tempos. Cada piloto poderá usar dois motores por evento (tomada e corridas). Os dois motores devem ser checados e lacrados pela organização antes da tomada de tempo. Se os motores necessitarem de reparos, o mecânico designado pelo piloto deverá proceder os reparos no Parque Fechado e na presença de um Comissário Técnico, até que o motor esteja em condições de uso novamente. Neste caso o piloto manterá sua posição para a corrida seguinte. Se não for possível ou não houver interesse em reparar o motor dentro do Parque Fechado na presença do Comissário Técnico o piloto será autorizado a substituir o motor. Um FORMULÁRIO DE MUDANÇA DE MATERIAL deverá ser preenchido e apresentado ao Comissário Técnico. Entretanto, neste caso, o piloto será reposicionado para o final do grid na próxima corrida. É proibido trocar o motor durante uma corrida, mesmo na área de reparos. Se um motor for danificado além da possibilidade de reparo poderá ser trocado apenas com autorização da organização. Neste caso o motor quebrado deverá ficar em poder dos Comissários Técnicos até o final do evento, e um FORMULÁRIO DE MUDANÇA DE MATERIAL também deverá ser preenchido pelo concorrente e entregue ao Comissário Técnico.

FILTRO DE AR – Deverá ser usado o Abafador de Ruído (conhecido como filtro de admissão) RBC CBA 01/SA/13, completo com seu elemento filtrante de espuma.

Caso a prova seja declarada CORRIDA COM CHUVA (WET RACE) pela Direção de Prova, o elemento poderá ser retirado, 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 trás. Mesmo que a chuva pare no meio da prova, com troca de pneus de chuva para slick, o elemento filtrante não será exigido na vistoria.

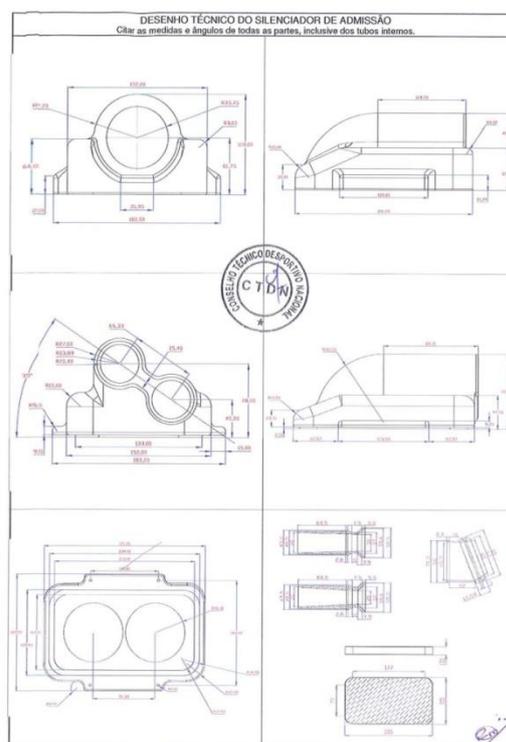
Abaixo ficha de homologação CBA para referência

6.3 REGRA DE “CLAIMING”

6.3.1 Qualquer motor que participar de uma etapa da ROK Cup, pode ser comprado por qualquer concorrente que tenha participado de pelo menos duas etapas na mesma categoria naquele ano, ou pela organização, ao final de qualquer etapa pelo preço da tabela de momento de um novo mais uma taxa equivalente a US\$500,00. Recusa na venda do motor vai resultar na desclassificação do concorrente do campeonato.

6.3.2 O adequado FORMULÁRIO DE VENDA DE MOTOR PELA REGRA DE CLAIMING deve ser preenchido por escrito e entregue à Organização ANTES QUE AS VISTORIAS TÉCNICAS SEJAM FINALIZADAS. A Organização deverá avisar aos Comissários Técnicos que o motor em questão, se não tiver sido escolhido para vistoria, deverá ser entregue na Sala de Vistoria, onde será retirado pelo comprador. O preço total do motor deve ser pago ao representante dos motores Vortex ROK e o valor US\$ 500,00 deve ser pago ao piloto vendedor, que notificarão o pagamento ao

FICHA DE HOMOLOGAÇÃO		Homologação N° CBA-01/SA/13
CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO - CBA		
SILENCIADOR DE ADMISSÃO (INLET SILENCER)		
Fabricante: RBC Preparações de Motores Ltda		
Marca: RBC		
Modelo / Tipo: R2		
Número Homologação CBA: CBA-01/SA/13		
Validade da homologação: 3 Anos + 1 de Carência		
Número de páginas: 02 (duas)		
<small>Essa ficha reproduz descrições, ilustrações e dimensões do silenciador de admissão no momento de homologação pela CBA. Somente a ficha de homologação poderá servir para identificar um produto homologado.</small>		
Foto do Silenciador de Admissão		
Carimbo e assinatura da CBA		Carimbo e assinatura do Fabricante



Organizador antes da entrega do

motor em questão ao comprador. O Organizador tem o direito de recusa de atendimento da Regra de Claiming em qualquer caso. O Vendedor do motor em questão receberá um motor novo do representante ATÉ O FINAL DO DIA EM QUE A ETAPA ESTIVER OCORRENDO.

ART. 7º - PNEUS

7.1 MG especificação HZi (Vermelho), Serão usados 5 jogos de pneus no ano: 1ª e 2ª etapas (primeiro jogo); 3ª e 4ª etapas (segundo jogo); 5ª e 6ª etapas (terceiro jogo); 7ª e 8ª etapas (quarto jogo); 9ª etapa (quinto jogo). Esta disposição poderá ser mudada em uma ou a partir de uma prova somente por demanda da unanimidade dos pilotos inscritos na prova em questão, ou por questão de segurança, a critério dos Comissários de Prova, após assembleia com a maioria dos pilotos (metade dos inscritos mais um).

7.2 A organização poderá decidir pela alteração da regra do uso dos pneus a qualquer momento sem aviso prévio.

7.3 PNEUS DE CHUVA: MG especificação WT (Branco), deverá ser lacrado 01 (um) jogo de pneus novos por etapa.

7.4 O jogo de pneus lacrado da tomada de tempos deverá ser o mesmo das provas, dentro da etapa. Qualquer reposição de pneus deverá ser solicitada ao Comissário Técnico em até 30 minutos antes da largada para a prova, para que se possam tomar as devidas providências com relação a penalidades a serem aplicadas.

CAPÍTULO XVI – REGULAMENTO TÉCNICO SIXSPEED

ART. 1º - Prova

1.1 A duração da prova será definida através do adendo da etapa.

ART. 2º - CATEGORIA

2.1 Categoria aberta para pilotos nascidos antes de 1974.

ART. 3º - NUMERAÇÃO

3.1 A numeração dos karts deverá estar localizada na parte superior da gravata,

no centro do para-choque traseiro, e na parte traseira dos painéis laterais, sobre um quadro medindo no mínimo 200X200mm, com números 150mm de altura e traço de 20mm.

3.1.1 Na parte superior do aro direito das placas deverá ser fixada um adesivo retangular na cor branca de 30mm de altura por 50mm de largura com as iniciais da categoria SX (SIXSPEED) na cor preta com traço de 08mm.

ART. 4º - ABASTECIMENTO

4.1 O abastecimento será feito pela organização da prova com combustível por ela designado, em parque fechado, para a tomada de tempo e para a prova. A utilização de outro combustível ou a alteração do mesmo implica na desclassificação do piloto/equipe.

4.2 O tanque de combustível deverá ir totalmente drenado para o parque fechado antes da classificação e prova. A organização pode, a qualquer momento, solicitar o esvaziamento e novo abastecimento de qualquer concorrente, a título de pré-vistoria.

4.3 É de responsabilidade de cada equipe garantir que o kart seja abastecido com o combustível correto, para que não haja danos ao mesmo.

ART. 5º - PESO

5.1 Peso **193 Kg**

5.2 Esse é o peso mínimo absoluto, obrigatório para o conjunto piloto/kart em ordem de marcha e poderá ser verificada a qualquer momento pelos Comissários Técnicos.

5.3 Qualquer infração por falta de peso ao término da tomada de tempos e provas acarretará a desclassificação do piloto/equipe.

5.4 LASTRO CAMPEÃO 2017: O piloto que foi campeão da temporada de 2.017 deverá apresentar o peso mínimo de 196 kg. em todas as etapas, caso o piloto chegue às posições relacionadas abaixo deverá apresentar o peso mínimo de:

1º Colocado – 208 Kg.

2º Colocado – 205 Kg.

3º Colocado – 203 Kg.

5.5 LASTRO: Os pilotos que chegarem às posições relacionadas deverão apresentar o peso mínimo a baixo:

1º Colocado – 205 Kg.

2º Colocado – 202 Kg.

3º Colocado – 200 Kg.

ART. 6º - EQUIPAMENTO (KZ2 “LIMITADA”)

6.1 CHASSIS E FREIOS: Chassis com Homologação CBA, CIK/CBA (ou CIK-FIA com representação oficial no Brasil - lista ao final ou de acordo com adendos), dotados exclusivamente de freios completos (traseiros e dianteiros) acionados pelo pé esquerdo, estes também com Homologação CBA, CIK/CBA (ou CIK-FIA com representação oficial no Brasil - lista ao final ou de acordo com adendos), sendo usados como sistemas completos, isto é, cilindro-mestre, cáliper(s) (“pinças”), disco(s), pastilha(s) e mangueira(s). É permitido o uso de chassi e sistema de freio de marcas diferentes, desde que homologados (conjuntamente com um chassi ou separadamente) e inspecionados previamente pelos Comissários Técnicos.

Nenhuma peça do chassi ou freio 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. Somente um chassi poderá ser usado por prova, que poderá ser lacrado.

6.1.1 EIXO: O eixo deverá ser construído em material ferroso e imantável; deverá ainda obedecer à tabela a seguir:

Diâmetro do eixo (mm) Espessura mínima da parede (mm)

50

1,9

6.1.2 PARA-CHOQUES: Será obrigatória a utilização de para-choque traseiro de plástico, homologação CIK/CBA ou CBA.

6.1.3 MARCAS DE CHASSIS CIK-FIA LIBERADOS: Energy, Praga, PCR, Oberon, TonyKart

6.1.4 PILOTOS CONVIDADOS: Pilotos que porventura participem de provas isoladas, inclusive oriundos do exterior, estão autorizados a utilizar chassis homologados CIK-FIA não constantes da lista acima. Todavia terão de seguir a

regulamentação específica de motores do artigo a seguir.

6.2 MOTOR: Permitidos os seguintes modelos homologados CIK-FIA:

6.2.1 TM: modelos K9B (42/M/09), K9C (39/M/15), KZ10 (49/M/18), KZ10B (23/M/21).

6.2.2 K9 (339/M/09) – Piloto que utilizar este motor deverá correr com - 5 kg.

6.2.3 K7 – Piloto que utilizar este motor deverá correr com - 10 kg.

6.2.4 MAXTER: modelos MXV 125-07 (45/M/15), MXO (29/M/18).

6.2.5 OTK VORTEX: modelo RVXX (40/M/18).

6.2.6 BMB: modelo RSK (27/M/18)

6.2.7 IAME: modelos PARILLA SHIFTER (21/M/18), PARILLA SCREAMER (12/M/21).

6.2.8 MOTORI SEVEN: modelo SEVEN L3 125 (34/M/09)

6.2.9 ASPA Srl (Modena Engines): modelos KK1 (1/M/21).

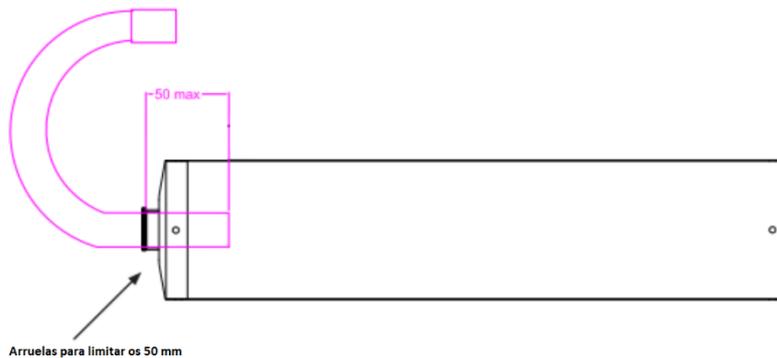
6.2.10 Motores da nova homologação (dezembro de 2015) identificados pelo código de homologação CIK-FIA (XX/M/24) identificados pelo código de homologação CIK-FIA (XX/M/24) **serão permitidos no ano de 2018.**

Exemplos: TM KZ10C (32/M/24), MAXTER MXS 2 (13/M/24), OTK-VORTEX RKZ (19/M/24), IAME PARILLA SCREAMER 2 (22/M/24), ASPA Srl (Modena Engines) MKZ (37/M/24).

6.2.11 Cada fabricante de motor será chamado a escolher no máximo dois desenhos diferentes de pistão, e fornecer amostras de cada tipo para referência em vistoria. O uso de pistões não autorizados (não nomeados pelos fabricantes) implicará na desclassificação do piloto/equipe.

6.3 ESCAPAMENTO: original homologada em aço magnético de espessura mínima de 0,75mm;

6.4 SILENCIADOR DE ESCAPAMENTO (MARMITA ABAFADORA): Marca ELTO, modelo OVD homologada CIK-FIA (4/EX-SI/22) sem retrabalho. Acoplamento da curva conforme desenho anexo (CIK-FIA Technical Drawing N° 20)



6.5 CARBURADORES: 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.

6.6 CÂMBIO: Todas as engrenagens deverão ser originais, conforme ficha de homologação.

6.7 RELAÇÃO: LIVRE.

6.8 FLANGE: LIVRE.

6.9 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 roscas 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 invada a câmara do cabeçote. É permitido adicionar heli-coil para reparo da rosca da vela, desde que as medidas acima sejam respeitadas.

6.10 PISTÃO: Permitido utilizar qualquer um dos pistões originais nomeados pelos fabricantes (2 para cada) acima listados de motor, sem retrabalho, desde que mantida a cilindrada em 125cc. (junta do cilindro liberada).

6.11 CILINDRO: Liberado o encamisamento e o retrabalho do cilindro de ferro fundido em liga de níquel cromo, ou banho de Nikasil. Ângulo de abertura da janela de escape máximo de 199° independentemente do valor constante da ficha de homologação do motor.

6.12 PIRÂMIDE: original sem retrabalho, respeitando os valores constantes da Ficha de Homologação e a especificação do motor.

6.13 Os itens não relacionados de motor deverão estar de acordo com

homologação CIK/FIA.

6.14 FILTRO DE AR: Obrigatório o uso do filtro de ar homologado CBA, sem retrabalho e completo.

6.15 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.

6.16 BIELA: Original das marcas homologadas ou nacional das marcas, KTT, PPK, MR, observados diâmetros do furo inferior e superior, mantendo a mesma distancia entre eixos, não podendo ser diferentes das medidas estabelecidas pelo fabricante original, assim também como o pino superior e inferior e respectiva gaiola.

6.17 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.

6.18 CÁRTER: Preparação Livre

6.19 RADIADOR: Devem ser montados acima da linha superior dos tubos do chassi, a uma altura máxima de 50cm do solo, a uma distância máxima de 55cm à frente da linha de centro do /eixo traseiro.

ART. 7º - PNEUS

7.1 MG especificação FZ (Amarelo), Serão usados 05 (cinco) jogos de pneus no ano: 1ª e 2ª etapas (primeiro jogo); 3ª e 4ª etapas (segundo jogo); 5ª e 6ª etapas (terceiro jogo); 7ª e 8ª etapas (quarto jogo); 9ª etapa (quinto jogo). Esta disposição poderá ser mudada em uma ou a partir de uma prova somente por demanda da unanimidade dos pilotos inscritos na prova em questão, ou por questão de segurança, a critério dos Comissários de Prova, após assembleia com a maioria dos pilotos (metade dos inscritos mais um).

7.2 A organização poderá decidir pela alteração da regra do uso dos pneus a qualquer momento sem aviso prévio.

7.3 PNEUS DE CHUVA: MG especificação WT (Branco), deverá ser lacrado 01 (um) jogo de pneus por etapa.

7.4 O jogo de pneus lacrado da tomada de tempos deverá ser o mesmo das

provas, dentro da etapa. Qualquer reposição de pneus deverá ser solicitada ao Comissário Técnico em até 30 minutos antes da largada para a prova, para que se possam tomar as devidas providências com relação a penalidades a serem aplicadas.

CAPÍTULO XVII – REGULAMENTO TÉCNICO FÓRMULA 4 500

ART. 1º - PROVA

1.1 Nas etapas 1ª à 3ª (TORNEIO DE VERÃO) e da 4ª à 6ª (TORNEIO DE INVERNO) o campeonato será disputado através de 01 (uma) tomada de tempos e 02 (duas) baterias de 30 (trinta) minutos.

1.2 Nas etapas 7ª à 9ª (TORNEIO KGV) o campeonato será disputado através de 01 (uma) tomada de tempos e 01 (uma) prova de 03 (três) horas, denominada “ENDURANCE FÓRMULA 4 500”.

1.2.1 TRAÇADOS: 7ª ETAPA - “OVAL”, 8ª ETAPA – “JOKER” e 9ª ETAPA – “500 MILHAS”.

1.2.2 A prova terá a duração de 3:00h (três horas). Todas as equipes deverão executar 03 (três) “voltas de no mínimo 5 minutos” (que inclua três paradas nos boxes), que será oficializada pela cronometragem.

1.2.2.1 A última volta de 03 (três) minutos deve ser aberta até 02:40h (duas horas e quarenta minutos) de prova. Não será considerada como válida a volta obrigatória cumprida durante o período em que a prova estiver paralisada com bandeira vermelha. Se uma equipe estiver dentro da área de box no momento em que for apresentada a bandeira vermelha o tempo desta parada será interrompido, valendo apenas o tempo cumprido até o momento a passagem do líder pela linha de chegada no complemento da volta anterior ao acionamento da bandeira vermelha. O tempo restante poderá ser cumprido a partir do momento em que a prova tiver sua nova largada.

1.2.2.2 PENALIZAÇÃO:

1.2.2.2.1 No caso uma equipe não cumprir a volta de 5 minutos receberá um Time Penalty de duas vezes o tempo restante para completar a volta regulamentar de 05 minutos (ex: fez uma volta de 4:59, faltando 01 segundo para completar: time

penalty de 02 segundos; volta de 4:33 time penalty de 54 segundos).

1.2.2.2 No caso uma equipe não cumprir a volta de 5 minutos será excluído da prova.

1.2.2.3 No caso da equipe pare após o tempo estipulado, de 02:40h (duas horas e quarenta minutos) de prova, perderá uma (01) volta na corrida.

1.3 PONTUAÇÃO: Os competidores receberão pontos relativos para as etapas aos Torneios Verão e Inverno conforme artigo 7º item 7.1.2. E para o Torneio KGV conforme artigo 7º item 7.1.1. Para cada Torneio Verão, Inverno e KGV receberão a pontuação conforme artigo 7º item 7.1.3. A somatória da pontuação dos torneios definirá o campeão do ano.

ART. 2º - EQUIPES:

2.1 Poderão participar até 02 (dois) pilotos por kart e cada piloto poderá se inscrever em até duas equipes. Para a pontuação vale o número do kart. Será declarada vencedora da etapa a equipe que somar o maior número de pontos nas duas provas ou a equipe que chegar em primeiro nas etapas em que for realizada uma única prova.

ART. 3º – MANUTENÇÃO (APENAS PARA O TORNEIO KGV)

3.1 Será permitida a entrada de dois mecânicos na pista (desde que devidamente autorizados pelos comissários) para efetuar reparos no kart que por motivo de quebra não tenha condições de chegar aos boxes. Antes de qualquer reparo o kart deverá ser reposicionado em local seguro, fora da faixa de rolagem e distante das áreas de risco. Em nenhuma hipótese será permitida a entrada de carrinho na pista para remover o kart.

ART. 4º - CATEGORIAS:

4.1 O campeonato será disputado entre **equipes** formadas por pilotos portadores das seguintes licenças de piloto: PJK, PNK, PGK, PSK-A e PSK-B.

4.1.1 FÓRMULA 4 500: Classificação geral;

4.1.2 FÓRMULA 4 500 LIGHT: Pilotos com no máximo 02 (dois) anos de CDN, com exceção a campeão e vice da categoria Pró 500 Light 2017, ou que esteja há 05

anos sem CDN.

4.1.3 FÓRMULA 4 500 SÊNIOR: Pilotos acima de 35 anos completos.

4.1.4 FÓRMULA 4 500 SUPER SÊNIOR : Pilotos acima de 45 anos completos

ART. 5º - NUMERAÇÃO:

5.1 A numeração dos karts deverá estar localizada na parte superior da gravata, no centro do para-choque traseiro, e na parte traseira dos painéis laterais, sobre um quadro medindo no mínimo 200X200mm, com números 150mm de altura e traço de 20mm.

5.1.1 Na parte superior do aro direito das placas deverá ser fixada um adesivo retangular na cor branca de 30mm de altura por 50mm de largura com as iniciais da categoria 500(FÓRMULA 4 500) na cor preta com traço de 08mm.

ART. 6º - ABASTECIMENTO

6.1 O abastecimento será feito pela organização da prova com combustível por ela designado, em parque fechado, para a tomada de tempo e para a prova. A utilização de outro combustível ou a alteração do mesmo implica na desclassificação do piloto/equipe.

6.2 O tanque de combustível deverá ir totalmente drenado para o parque fechado antes da classificação e prova. A organização pode, a qualquer momento, solicitar o esvaziamento e novo abastecimento de qualquer concorrente, a título de pré-vistoria.

6.3 É de responsabilidade da equipe garantir que o kart seja abastecido com o combustível correto, para que não haja danos ao mesmo.

ART. 7º - PESO

7.1 Peso **187Kg** (PARA OS TORNEIOS VERÃO E INVERNO)

7.2 Peso **197Kg** (PARA O TORNEIO KGV)

7.3 Esse é o peso mínimo absoluto, obrigatório para o conjunto piloto/kart em ordem de marcha e poderá ser verificada a qualquer momento pelos Comissários Técnicos.

7.4 Qualquer infração por falta de peso ao término da tomada de tempos e provas acarretará a desclassificação do piloto/equipe.

7.5 LASTRO: Fica estabelecido somente para a categoria principal, **o lastro de 8**

kg para a equipe que vencer duas etapas consecutivas (serão acrescentados ao peso do kart na etapa seguinte).

7.5.1 SUPORTE COM ENGATE RÁPIDO (OPCIONAL): Sistemas de fixação de engate rápido fixados ao suporte esquerdo do banco podem ser usados no lugar da fixação tradicional através de parafuso, arruelas e porcas-trava, além do reforço do banco.

ART. 8º - CHASSIS, MOTOR E CARENAGEM

8.1 CHASSIS FÓRMULA 4 500, FÓRMULA 4 500 LIGHT, FÓRMULA 4 500

SÊNIOR E FÓRMULA 4 500 SUPER SÊNIOR: Qualquer marca homologada CBA e/ou CIK/FIA desde que a marca tenha representante oficial no Brasil, liberado o intercâmbio de peças entre os fabricantes nacionais homologados CBA. O chassi não poderá sofrer alteração que mude a sua característica, salvo as necessárias à fixação do motor, suporte de peso, tanque de combustível e para-choque estendido para a proteção das rodas traseiras. Apenas 1 (um) chassi poderá ser utilizado por uma equipe em cada etapa, sendo o mesmo lacrado para fins de inspeção e controle.

8.1.1 Chassis CIK/FIA – Praga, Oberon e TonyKart.

8.1.1.1 EIXO: Mega 1030mm comprimento, 2.5mm de espessura, dureza 90 (+/-3).

8.1.1.2 CUBO DE RODA: Cubo traseiro de 90mm (entre a face de encosto da flange da roda e o final da peça) de alumínio, cubo dianteiro de 90mm (entre a face de encosto da flange da roda e o final da peça) de alumínio, rolamentos dianteiros e traseiros com pistas e esferas em aço, para-choque traseiro de plástico homologado CIK/FIA e/ou CBA ou de aço com abas protetoras das rodas traseiras.

8.1.1.3 Os rolamentos dos cubos dianteiros fazem parte da peça inclusive para fins de medição do comprimento total. Os demais equipamentos serão de livre procedência.

8.1.1.4 Nenhuma alteração será permitida em sua estrutura original, salvo as necessárias à fixação do motor, suporte de peso e tanque de combustível.

8.2 MOTOR

8.2.1 Original Honda GX-390, sorteado a cada etapa pela organização. Caso o



motor venha a ser danificado por acidente, o piloto será responsável pelo custeio da sua manutenção.

8.3 SORTEIO DE MOTORES: Os motores serão sorteados na 5ª feira que antecede o dia da corrida entre os pilotos inscritos para uso como treino oficial. (Será cobrada taxa extra de motor para o treino de 5ª feira e 6ª feira.).

8.3.1 O motor será devolvido ao final do treino.

8.3.2 Caso o piloto queira trocar o motor do treino de 5ª feira não receberá punições. Após entrar com o motor na pista na 6ª feira o piloto poderá trocar o motor com o prazo de 10 minutos após o termino do treino, mas receberá a punição de troca de motor.

8.3.3 TOMADA DE TEMPO: Será permitido trocar de motor após a tomada, devendo também ser realizada em até 10 minutos depois do final da mesma.

8.3.4 PENALIZAÇÃO DE TROCA DE MOTOR: O piloto ou equipe que solicitar a troca de motor nestas duas ocasiões sem constatação pela organização de falhas ou problemas, será penalizado (a) com perda de 4 (quatro) posições no grid de largada na 1ª troca e perda de 8 (oito) posições no grid de largada na 2ª troca.

8.3.5 Caso seja constatado pela organização quebra proposital o piloto será excluído, o preparador será suspenso por 06 (seis) meses e a equipe terá que pagar o valor de um motor novo.

8.4 RELAÇÃO

8.4.1 Coroa 41 dentes

8.4.2 Pinhão de 13 dentes. (centrífuga – miolo com diâmetro interno de 93/98mm) sem retrabalho, com patins de ferro – Marca Point Car, homologado CBA. Cada piloto será responsável pela colocação de sua própria embreagem. Corrente de moto obrigatória. A relação de coroa e pinhão será limitada e objeto do regulamento particular da prova, exceto quando a organização determinar o uso de outra.

8.5 EMBREAGEM: Liberado o uso da embreagem Point Car, modelo F4/JR1P homologado CBA.

8.6 FILTRO DE AR: Obrigatório o uso do filtro de ar acoplado ao motor modelo

turbo em tempo seco (modelo fornecido pela organização) e especial para chuva nesta condição (modelo fornecido pela organização). É obrigatório o uso do filtro de chuva quando o kart estiver com pneus WT.

8.6.1 A Organização do Evento fornecerá apenas 01 (um) filtro de chuva por kart, se houver a necessidade de substituição por avaria no mesmo, a Equipe do referido kart terá que providenciar outro similar para esta substituição, e terá que ser fixado como demonstrado na foto abaixo:



ESCAPAMENTO: Poderá ser utilizado o modelo 2015, os escapamentos modelo 2016 MEYBA TCHE com tampa verde estão liberados para uso durante o evento. Desde que lacrados pelo KGV. Caso tenha sido danificado o lacre, terá de ser submetido à vistoria e novamente lacrado antes do uso. Os escapamentos poderão passar por uma pré-vistoria a qualquer momento durante treinos, treinos classificatórios e provas, caso a organização julgue necessário.

8.7 CARENAGEM (TORNEIO KGV) – Modelo único KGV2018, é obrigatório realizar cortes na carenagem conforme gabaritos anexados. Quaisquer outras modificações que venham ou não a alterar aerodinamicamente da carenagem são proibidas. Não será permitido adicionar qualquer acessório aerodinâmico na carenagem ou no kart (spoilers, aerofólios, aletas, “Gurneys”, assoalhos, venturis, etc.).

8.7.1 É obrigatório, por razões de segurança e confiabilidade, o emprego em karts de todas as marcas, dos seguintes dispositivos de estrutura e fixação das carenagens:

8.7.1.1 Fixação traseira: duas hastes com apoio circular fixadas diretamente às longarinas do chassi (conhecidos como “espetos”);

8.7.1.2 Fixação frontal: aparafusada diretamente no bico original do kart podendo ser usado amortecedores de borracha como distanciador na frente e obrigatório nas laterais do bico;

8.7.1.3 Fixação lateral: aparafusada na carenagem original do kart

8.7.1.4 Para-choque traseiro: uso obrigatório de para-choque de plástico homologado CIK-FIA ou CBA ou de metal completo, totalmente revestido com flutuador de espuma (macarrão), com abas que estabeleçam sua largura mínima em 1340mm (sem a barra inferior).



ALTURA MÁXIMA DA CAIXA DE RODA DIANTEIRA – 300mm

ALTURA MÍNIMA DA CAIXA DE RODA DIANTEIRA – 290mm



ALTURA MÁXIMA DA CAIXA DE RODA TRASEIRA – 380mm

ALTURA MÍNIMA DA CAIXA DE RODA TRASEIRA – 360mm



DISTANCIADOR DA LATERAL DO BICO

ABERTURA PARA COLOCAÇÃO DE LASTRO



FUROS DE VENTILAÇÃO DE AR NA PARTE TRASEIRA DA CARENAGEM – DIAMETRO DE 44mm E DISTÂNCIA ENTRE CENTROS DE 200mm



8.8 PILOTOS PORTADORES DE NECESSIDADES MOTORAS ESPECIAIS:
Permitidas outras regulagens e alterações que sejam necessárias para a total



adaptação para uso por pilotos portadores de necessidades motoras especiais (aprovação pendente de vistoria específica).

8.8.1 CRITÉRIO DE USO: A equipe da qual fizer parte com 1 (um) piloto portador de necessidades motoras especiais poderá usar este kart como sendo o 2º da equipe. A troca de kart será realizado à porta do box onde estiver esta equipe, sendo que o piloto que for substituir o piloto deficiente deverá permanecer ao lado de seu kart e somente poderá sentar e ser empurrado após a total parada do kart que adentrou ao box. A equipe deverá nos horários em que o kart não estiver na pista, mantê-lo em regime de Parque Fechado, junto a área de abastecimento. Os karts serão liberados 10 minutos antes do horário programado da equipe para a troca de pilotos, sempre acompanhado pelo fiscal, não podendo fazer qualquer tipo de reparo enquanto o kart a ser substituído não estiver parado a porta de seu box. Em caso de acidente ou quebra, o kart poderá ser retirado de imediato do Parque Fechado e somente irá para a pista quando o outro kart danificado estiver consertado, sempre acompanhado de um fiscal ou de um comissário técnico ou desportivo.

ART. 9º REGRA DE “CLAIMING”:

9.1 Os eixos dos seis primeiros colocados da Fórmula 4 500 (Geral) poderão ser adquiridos por qualquer piloto/equipe que esteja devidamente inscrito, naquela determinada etapa, após o término do evento. O pedido de “Claiming” deve ser feito à Secretaria de Prova entre a largada da corrida e o final da Vistoria Técnica. Após o final da Vistoria Técnica o eixo não estará mais sujeito à aplicação da regra. Caso mais de um piloto requisite a compra de um mesmo eixo valerá o pedido do piloto de PIOR CLASSIFICAÇÃO.

9.2 O valor cobrado será o mesmo de um eixo novo vendido na loja Sabiá Racing e o pagamento deverá ser feito à vista em dinheiro ou cheque para o clube organizador. Caso o pagamento seja feito em cheque, o eixo ficará retido com a organização até a compensação do mesmo. O clube organizador irá adquirir um novo eixo e providenciará a entrega do mesmo para o piloto cujo eixo foi comprado.

9.3 O eixo objeto da regra será entregue no estado em que se encontrar ao final



da Vistoria Técnica (com a condição de oferecer mínimas condições de montagem) e sem qualquer garantia por parte do vendedor ou Organização.

9.4 Se o piloto se recusar a vender o eixo será desclassificado da prova e perderá os pontos relativos àquela etapa.

9.5 Cada piloto poderá usar a Regra de “Claiming” uma única vez no ano de 2018.

ART. 10º - PNEUS

10.1 MG especificação HZi (Vermelho), Serão usados 06 (seis) jogos de pneus no ano: 1ª e 2ª etapas (primeiro jogo); 3ª e 4ª etapas (segundo jogo); 5ª e 6ª etapas (terceiro jogo); 7ª etapa (quatro jogo); 8ª etapa (quinto jogo); 9ª etapa (sexto jogo). Esta disposição poderá ser mudada em uma ou a partir de uma prova somente por demanda da unanimidade dos pilotos inscritos na prova em questão, ou por questão de segurança, a critério dos Comissários de Prova, após assembleia com a maioria dos pilotos (metade dos inscritos mais 1 (um)).

10.2 A organização poderá decidir pela alteração da regra do uso dos pneus a qualquer momento sem aviso prévio.

10.3 PNEUS DE CHUVA: MG especificação WT (Branco), deverá ser lacrado 01 (um) jogo de pneus por etapa.

10.4 O jogo de pneus lacrado da tomada de tempos deverá ser o mesmo das provas, dentro da etapa. Qualquer reposição de pneus deverá ser solicitada ao Comissário Técnico em até 30 minutos antes da largada para a prova, para que se possam tomar as devidas providências com relação a penalidades a serem aplicadas.