

ADENDOS DESPORTIVOS E TÉCNICOS

ADENDO Nº 1

ROTAX MAX CHALLENGE BRASIL 2018 - REGULAMENTO TÉCNICO

1.4. PNEUS

MICRO-MAX:

• ~~Um jogo de pneus deverá ser usado por no mínimo duas provas.~~

MINI-MAX:

• ~~Um jogo de pneus deverá ser usado por no mínimo duas provas.~~

REGULAMENTO TÉCNICO E DESPORTIVO COPA SÃO PAULO DE KART KGV 2018

CAPÍTULO IX – REGULAMENTO TÉCNICO NOVATOS

ART. 6º - EQUIPAMENTOS, CHASSIS E MOTOR

6.1 MOTOR: (...) 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~~ 12cm³. (...)

6.5 FLANGE: Deverá ser homologada CBA, sem retrabalho, com espessura mínima de 15mm e diâmetro máximo do furo de ~~28mm~~ 22mm.

CAPÍTULO XII – REGULAMENTO TÉCNICO SHIFTER KART

ART. 5º - PESO

5.1 – SHIFTER SÊNIOR: 185 Kg.

CAPÍTULO XIII – REGULAMENTO TÉCNICO SUPER FÓRMULA 4

ART. 6º - EQUIPAMENTOS, CHASSIS E MOTOR

ITENS CANCELADOS – 6.1 ATÉ 6.15 – REGULAMENTO PASSARÁ A SER CONFORME ABAIXO.

6.1 CHASSI: Qualquer marca homologada pela CBA ou CIK/CBA desde 2006; 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 EIXO TRASEIRO: O eixo deverá ser em material ferroso e imantável com 50mm de diâmetro externo e parede mínima de 1,9mm

6.1.2 Os 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.

6.1.4 CUBO DE RODA: 90 mm, qualquer material.

6.2 MOTOR: O motor será Honda GX390, autorizado CBA, 4 tempos, 13 hp, modelo T1, H1 e T2, monocilíndrico, refrigerado à ar, com partida de acionamento por corda e com as seguintes condições: pode-se usar o pistão do T1 no motor do T2 e o motor H1 poderá fazer intercâmbio com o motor T1:

6.2.1 O interior da câmara de combustão será de 45cc, até o último fio de rosca superior do cabeçote, não podendo haver descarbonização.

6.2.2 Cabeçote original, preparação livre, rosca de vela original, sem trabalho ou retrabalho.

6.2.3 Diâmetro da cabeça de válvula tem que ser o mesmo do original, restante livre. Os tuchos e varetas deverão respeitar as medidas das peças originais. No caso do motor T2 pode-se trocar as válvulas pelo T1 ou H1 desde que permaneça com a marca original e o diâmetro da válvula do T2. A válvula de escape, quando substituída pela H1 ou T1, poderá substituir a trava de válvula do H1 ou T1.

6.2.4 As molas das válvulas poderão ser de livre procedência; travas de válvulas originais.

6.2.5 Será permitida a retirada do suporte do tanque.

6.2.6 Será proibido o retrabalho do pistão e do pino munhão, devendo estar montados em suas posições originais e podendo atingir até a sobremedida de 0,75mm. É permitido ajustar o anel, desde que original até 0,75

6.2.7 Bielas originais, sendo permitido o uso de bronzina e corte ou substituição do pescador de óleo, mantendo a distância entre os furos originais.

6.2.8 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 engrenagem de distribuição.

6.2.9 Será permitida a retirada do limitador de giro.

6.2.10 Será proibido o retrabalho do comando de válvulas.

6.2.11 Volante: original, podendo ser aliviado e/ou balanceado, mantendo o diâmetro externo, rasgo de chavetas (sem retrabalho) e magneto original sem retrabalho e peso mínimo de 4 (quatro) quilos.

6.2.12 Balancim e prisioneiro: originais, sem retrabalho.

6.2.13 Será permitido fazer um furo no coletor de admissão somente para a ligação da bomba de combustível.

6.2.14 O coletor de escapamento: medida de 200 mm, com tolerância +20 mm ou - 20 mm, sendo a aferição pelo lado interno do coletor em sua maior

extensão.

6.2.15 Será proibido o jateamento de qualquer componente do motor.

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

6.2.17 Bobina original, sendo obrigatória sua fixação original e parafusos originais, sem retrabalho.

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

6.2.19 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.

6.2.20 Liberado o encamisamento do bloco do motor, desde que seja de ferro fundido sem nenhum tipo de tratamento químico

6.2.21 Vela: livre desde que com 14mm de rosca.

6.2.22 Bomba de combustível: livre

6.3 EMBREAGEM: Será homologada CBA para a categoria, com pinhão de 13 (treze) dentes de passo 428 (moto), e coroa máxima de 42 dentes.

6.4 CARBURADOR: Original, sem retrabalho. Tubo emulsor original HONDA sem retrabalho (flauta). Giclê livre para regulagem. PROIBIDO usar agulha reguladora de alta na cuba. Pode-se retirar o sistema de afogador. Todos os sistemas de injeção e/ou pulverização de outros produtos além do combustível, serão proibidos.

6.5 COLETOR DE ESCAPAMENTO: Deverá seguir as medidas do item 6.2.14, sem retrabalho, ou qualquer artifício que venha provocar entrada ou saída de ar falso.

6.6 ESCAPAMENTO: Homologado CBA 2013 para as categorias 2 tempos, sem retrabalho ou qualquer artifício que venha provocar saída falsa de gases. Liberadas as saídas com medidas máximas de 21 ou 25 mm.

6.7 FILTRO DE AR: Somente modelo Turbo (mesmo da categoria Pro500), com a mesma instalação (coletor de admissão).

CAPÍTULO XIV – REGULAMENTO TÉCNICO FÓRMULA 4 JUNIOR

ART. 2º - CATEGORIAS

2.1 Aberta para pilotos nascidos entre 2003 e 2008, os pilotos serão admitidos através de aprovação da organização.

(O Adendo em questão será válido a partir de 30/01/2018)

ADENDO Nº 2

CAPÍTULO XIII – REGULAMENTO TÉCNICO SUPER FÓRMULA 4

ART. 6º - EQUIPAMENTOS, CHASSIS E MOTOR

6.1 CHASSI – Inclusão do chassi CIK/FIA

(O Adendo em questão será válido a partir de 30/01/2018)

ADENDO Nº 3

CAPÍTULO XIII – REGULAMENTO TÉCNICO SUPER FÓRMULA 4

ART. 3º - NUMERAÇÃO

3.1.2 SUPER FÓRMULA 4: placa AMARELA com número PRETO.

CAPÍTULO XIV – REGULAMENTO TÉCNICO FÓRMULA 4 JUNIOR

ART. 3º - NUMERAÇÃO

3.2.2 FÓRMULA 4 JUNIOR: placa AMARELA com número PRETO.

CAPÍTULO XV – REGULAMENTO TÉCNICO ROK-CUP EXECUTIVE

3.1.2 ROK CUP EXECUTIVE: placa AMARELA com número PRETO.

CAPÍTULO XVI – REGULAMENTO TÉCNICO SIXSPEED

3.1.2 SIXSPEED: placa AMARELA com número PRETO.

CAPÍTULO XVII – REGULAMENTO TÉCNICO FÓRMULA 4 500

ART. 5º - NUMERAÇÃO:

5.1.2 Formato para as categorias:

5.1.2.1 FÓRMULA 4 500: Placa BRANCA com número PRETO.

5.1.2.2 FÓRMULA 4 500 LIGHT – Placa AMARELA com número VERMELHO.

5.1.2.3 FÓRMULA 4 500 SÊNIOR – Placa PRETA com número BRANCO.

5.1.2.4 FÓRMULA 4 500 SUPER SÊNIOR - Placa AMARELA com número PRETO.

(O Adendo em questão será válido a partir de 30/01/2018)

ADENDO Nº 4

CAPÍTULO V – REGULAMENTO TÉCNICO MIRIM

ART. 2º CATEGORIA :

2.2 Lincença PCK, sendo que os com licença CADETE de Kart 2018 deverão ser pilotos iniciantes (que nunca correram de kart). Fica ainda a critério do DKFASP qualificar os pilotos com licença CADETE de Kart 2018 quanto à sua compleição física e que obrigatoriamente se enquadrem nos requisitos acima descritos.



(O Adendo em questão será válido a partir de 01/01/2018)

ADENDO Nº 5

CAPÍTULO V – REGULAMENTO TÉCNICO MIRIM E CAPÍTULO VI – REGULAMENTO TÉCNICO CADETE

O motor utilizado para o último treino que antecede a tomada de tempos será mantido para a realização da tomada de tempos e 1ª prova.

ROTAX MAX CHALLENGE BRASIL 2018 - REGULAMENTO TÉCNICO CATEGORIA MICRO MAX E MINI MAX

Por motivo de falta de peças fica liberado o uso de mancal e cubo de roda em material magnésio, também fica liberado o uso de vela nipo denso iw 29 para a 2ª etapa da Copa São Paulo de Kart KGV 2018 que acontecerá nos dias 02 e 03 de Março.

ROTAX MAX CHALLENGE BRASIL 2018 - REGULAMENTO TÉCNICO 5.4 VÁLVULA DE EXAUSTÃO:

A versão 1(sistema de válvula pneumático) será autorizado apenas até ~~31/12/2018~~ 31/12/2017.

REGULAMENTO TÉCNICO E DESPORTIVO COPA SÃO PAULO DE KART KGV 2018

PNEUS DE CHUVA PARA TODAS AS CATEGORIAS:

Os pilotos poderão entrar no parque fechado com 01 (um) jogo de pneus de chuva que em caso de utilização será lacrado na balança de pesagem. Caso a Direção de Provas constate que o pneu lacrado não esteja apto para uso, o piloto poderá ser impedido de participar das demais provas da etapa, sem direito a reembolso de inscrição.

(O Adendo em questão será válido a partir de 02/02/2018)

ADENDO Nº 6

CAPÍTULO I – REGULAMENTO GERAL E DESPORTIVO PARA TODAS AS CATEGORIAS.

ART. 10º - DURAÇÃO DAS BATERIAS

~~10.1.1 CADETE: Em caso de ultrapassar 36 pilotos inscritos na categoria será realizada a Tomada de Tempos a partir deste momento será separado as posições pares e impares da Tomada de Tempos para realizarmos a 1ª prova em dois grupos; Cadete G1 (números impares) e Cadete G2 (números pares) com duração de 17km/ 15 minutos cada grupo. Para a 2ª prova passarão apenas os 36 melhores colocados com a junção dos grupos. CANCELADO~~

10.1.4 SUPER FÓRMULA 4: ~~Em caso de ultrapassar 36 pilotos inscritos na categoria será realizada a Tomada de Tempos a partir deste momento será separado as posições pares e ímpares da Tomada de Tempos para realizarmos a 1ª prova em dois grupos; Super Fórmula 4 G1 (números ímpares) e Super Fórmula 4 G2 (números pares) com duração de 12km cada grupo. Para a 2ª prova passarão apenas os 36 melhores colocados com a junção dos grupos com duração de 16km.~~ **CANCELADO**

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 06 primeiros colocados caso o grid ultrapasse a quantidade de 15 pilotos serão invertidos os 08 primeiros colocados. Ex: O 1º colocado da 1ª bateria largará em 6º ou 8º na 2ª bateria; 2º colocado na 1ª bateria largará em 5º ou 7ª na 2ª bateria e assim sucessivamente, até o 6º ou 8º colocado da 1ª bateria, que largará em 1º na 2ª bateria. As demais posições (7º ou 9º colocado em diante) de chegada na 1ª bateria determinam a ordem de largada da 2ª bateria (7ª ou 9ª posição em diante).

CAPÍTULO VI – REGULAMENTO TÉCNICO CADETE

ART. 3º - NUMERAÇÃO

Um círculo vermelho adesivo de diâmetro 60mm deverá ser colocado ao lado da placa de numeração no caso de pilotos Cadete Rookie.

CAPÍTULO XIV – REGULAMENTO TÉCNICO FÓRMULA 4 JUNIOR

ART. 2º - CATEGORIAS

~~Aberta para pilotos nascidos entre 2003 e 2008, os pilotos serão admitidos através de aprovação da organização.~~

~~2.3 Aberta para pilotos nascidos entre 2003 e 2008 em seu primeiro ano de filiação, os pilotos serão admitidos através de aprovação da organização.~~

CANCELADO

DOS RECURSOS AOS TRIBUNAIS DESPORTIVOS

Por meio deste adendo, ficam revogadas as previsões e regras para interposição (apresentação), tramitação e decisão de recursos aos Tribunais de Justiça Desportiva e às suas Comissões Disciplinares, consignadas nos Capítulos III e IV (artigo 42º até artigo 48º) do Regulamento Copa São Paulo de Kart KGV 2.018.

Passam a valer e serem aplicáveis, para este tópico, as regras especificadas no Capítulo XIX do Código Desportivo e Automobilismo (CDA) 2.018 da



Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA), excetuando-se, o valor das taxas de preparo para Interposição de Recursos perante os Tribunais de Justiça Desportiva e suas Comissões disciplinares, que deverão ser recolhidas conforme resolução 01/2.016 da Federação de Automobilismo de São Paulo – FASP.

(O Adendo em questão será válido a partir de 19/02/2018)

ADENDO Nº 7

CAPÍTULO I – REGULAMENTO GERAL E DESPORTIVO PARA TODAS AS CATEGORIAS.

ART. 10º - DURAÇÃO DAS BATERIAS

10.1.1 CADETE: Serão realizadas 2 tomadas de tempos, denominadas Grupo 1 e Grupo 2, a separação da tomada será feita através do ultimo treino cronometrado da categoria, caso algum piloto não participe do ultimo treino ele será direcionado para o grupo que a organização julgar necessário.

Caso haja mais de 36 pilotos, após a realização da tomada de tempos os grupos seguirão para suas provas classificatórias, classificatória grupo 1 e classificatória grupo 2 com duração de 17km/15 minutos, cada piloto participará desta prova conforme a ordem de tempos obtidos na tomada de tempos de seu grupo.

Ao termino da prova classificatória de cada grupo serão selecionados os pilotos para a prova final, sendo que participarão apenas os 36 pilotos melhores colocados com a junção dos grupos. A junção para largada da prova final será realizada da seguinte forma:

Será verificado entre os pilotos que venceram as provas classificatórias o piloto que fez a volta mais rápida, o mesmo largará na pole e os demais pilotos do grupo largarão nas posições ímpares e o outro piloto vencedor largará em 2º colocado e os demais largarão nas posições pares. Caso haja empate na volta mais rápida será analisada a 2ª volta mais rápida e assim sucessivamente.

10.1.4 SUPER FÓRMULA 4: Serão realizadas 2 tomadas de tempos, denominadas Grupo 1 e Grupo 2, a separação da tomada será feita através do ultimo treino cronometrado da categoria, caso algum piloto não participe do ultimo treino ele será direcionado para o grupo que a organização julgar necessário.

Caso haja mais de 36 pilotos, após a realização da tomada de tempos os grupos seguirão para suas provas classificatórias, classificatória grupo 1 e classificatória grupo 2 com duração de 17km/15 minutos, cada piloto participará desta prova conforme a ordem de tempos obtidos na tomada de tempos de seu grupo.



Ao termino da prova classificatória de cada grupo serão selecionados os pilotos para a prova final, sendo que participarão apenas os 36 pilotos melhores colocados com a junção dos grupos. A junção para largada da prova final será realizada da seguinte forma:

Será verificado entre os pilotos que venceram as provas classificatórias o piloto que fez a volta mais rápida, o mesmo largara na pole e os demais pilotos do grupo largarão nas posições ímpares e o outro piloto vencedor largará em 2º colocado e os demais largarão nas posições pares. Caso haja empate na volta mais rápida será analisada a 2ª volta mais rápida e assim sucessivamente.

(O Adendo em questão será válido a partir de 22/02/2018)

ADENDO Nº 8

CAPÍTULO XIV – REGULAMENTO TÉCNICO FÓRMULA 4 JUNIOR

ART. 2º - CATEGORIAS

2.4 Aberta para pilotos nascidos entre 2003 e 2008, os pilotos serão admitidos através de aprovação da organização.

(O Adendo em questão será válido a partir de 26/02/2018)

ADENDO Nº 9

CAPÍTULO XII – REGULAMENTO TÉCNICO SHIFTER KART

ART. 6º - EQUIPAMENTOS, CHASSI E MOTOR

6.1.3 **MARCAS DE CHASSIS CIK-FIA LIBERADOS:** DR e CRG.

6.2.8 Motores da nova homologação o (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 2018.

(O Adendo em questão será válido a partir de 28/02/2018)

ADENDO Nº 10

ROTAX MAX CHALLENGE BRASIL 2018

REGULAMENTO TÉCNICO

~~5.5.1 As velas permitidas serão somente as Denso Iridium IW 24,27,29,31 ou 34. É obrigatório o uso da arruela original da vela. Permitida até Junho.~~

5.5.1 As velas permitidas serão: Rotax Micro Max e Rotax Mini Max - NGK GR8 DI e Denso Iridium IW 29. Para as demais categorias NGK GR9 DI.

REGULAMENTO TÉCNICO E DESPORTIVO COPA SÃO PAULO KGV 2018

CAPÍTULO XIV – REGULAMENTO TÉCNICO FÓRMULA 4 JUNIOR

ART. 6º - EQUIPAMENTOS, CHASSIS E MOTOR

O Artigo 6.3 desta categoria entrará em vigor da seguinte forma:

6.3 SORTEIO E TROCA DE MOTOR: Os motores serão sorteados na 5ª feira que antecede o dia da corrida entre os pilotos inscritos para uso como treino oficial que será lacrado no chassi.

6.3.1 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 término do treino, mas receberá a punição de troca de motor.

6.3.2 O motor será devolvido ao final da prova única.

6.3.3 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:

6.3.4 1ª troca – perda de 04 (quatro) posições;

6.3.5 2ª troca – perda de 08 (oito) posições;

CAPÍTULO XVII – REGULAMENTO TÉCNICO FÓRMULA 4 500

ART. 8º - CHASSIS, MOTOR E CARENAGEM

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 que será lacrado no chassi (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 da 2ª prova.

(O Adendo em questão será válido a partir de 13/03/2018)

ADENDO Nº 11

ARTIGO 35º PNEUS

35.3.2 SIXSPEED - Artigo cancelado apenas para esta categoria.

35.3.5 Piloto participante que “pular” uma etapa (de duas) será penalizado em 1,5s na tomada de tempo, 10s na 1ª bateria e 15s na 2ª 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 4,0s 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 3,0s na tomada de tempo, 20s na 1ª bateria e 30s na 2ª bateria da prova em que retornar.

35.3.5.1 O piloto que correr na etapa com pneus que não estejam devidamente lacrados, serão desclassificados e punidos com 02 advertências escritas que resultarão na perda de 01(um) ponto no campeonato a cada advertência recebida.

CAPÍTULO XVI – REGULAMENTO TÉCNICO SIXSPEED

ART. 5º - PESO

5.1 LASTRO: Os pilotos que chegarem dentro de uma etapa nas posições relacionadas a baixo, deverão apresentar o peso mínimo citado neste artigo na próxima etapa em que retornar:

1º Colocado – 205 Kg.

2º Colocado – 202 203 Kg.

3º Colocado – 200 Kg.

ART. 8º PARTICULARIDADES DA CATEGORIA

Caso o piloto receba acúmulo de advertências por atitudes antidesportivas através de bandeira sinalizada ou escrita especifica para esta categoria será punido conforme abaixo:

8.1 Pilotos com 02 advertências perderam 04 posições na próxima largada;

8.2 Pilotos com 03 advertências largará em último colocado nas próximas baterias da etapa.

8.3 Pilotos com 04 advertências suspensão por 02 etapas ;

8.4 Pilotos com 05 advertências suspensão por 04 etapas.

(O Adendo em questão será válido a partir de 14/03/2018)