

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 Licença 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 término 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.

(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)

ADENDO Nº 12

CAPÍTULO XV – REGULAMENTO TÉCNICO ROK-CUP EXECUTIVE

ART. 1º - PROVA:

1.2 Na data ~~14/08/18~~ 18/08/18 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.

(O Adendo em questão será válido a partir de 29/03/2018)



ADENDO Nº 13

CAPÍTULO XVI – REGULAMENTO TÉCNICO SIXSPEED

ART. 6º EQUIPAMENTO (KZ “LIMITADA”)

6.4 SILENCIADOR DE ESCAPAMENTO (MARMITA ABAFADORA): O uso do silenciador de escapamento (marmita abafadora): marca elto, sem retrabalho e sem limite de tamanho.

CATEGORIAS RNK – REGULAMENTO NACIONAL DE KART

Para as categorias junior menor, novatos e graduados a partir da 3ª etapa da copa São Paulo de Kart KGV que acontecerá nos dias 13 e 14 de abril de 2018 iniciaremos o uso obrigatório dos motores com válvula de descompressão.

ROTAX MAX CHALLENGE BRASIL 2018 - REGULAMENTO TÉCNICO

CATEGORIA ROTAX MICRO MAX

Todos os pilotos inscritos na etapa deverão entregar o escapamento para a Vistoria Técnica após o último treino para ser realizado o sorteio entre os pilotos participantes da etapa.

(O Adendo em questão será válido a partir de 09/04/2018)

ADENDO Nº 14

REGULAMENTO TÉCNICO E DESPORTIVO COPA SÃO PAULO DE KART KGV 2018

ART. 35º PNEUS

35.4 – Caso o piloto/equipe realizar a lacração dos pneus após o horário estimulado na programação será penalizado com a perda da melhor volta na Tomada de Tempos.

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. Será realizado o resorteio para o Warm Up conforme programação (Adendo nº02).

ROTAX MAX CHALLENGE BRASIL 2018 - REGULAMENTO DESPORTIVO

ART. 10º PONTUAÇÃO

10.2 FASE – CLASSIFICATÓRIA – (...) Não será permitido o descarte de baterias com desclassificação por irregularidade técnica e/ou atitude antidesportiva.



ROTAX MAX CHALLENGE BRASIL 2018 - REGULAMENTO TÉCNICO

1.3 PNEUS

DD2 E DD2 MASTERS: Tipo seco **MG Branco IZ** (diante: 4,5x10,0-5 / tras: 7,1x11,0-5)

CAPÍTULO XVII – REGULAMENTO TÉCNICO FÓRMULA 4 500

Comunicamos que a partir da 4ª etapa da Copa São Paulo de Kart KGV que será nos dias 04 e 05 de Maio será realizado a transferência da pontuação do Torneio de Verão desta categoria para a categoria PRÓ 500 entrando em vigor o Regulamento Desportivo e Técnico da categoria PRÓ 500 conforme abaixo:

CAPÍTULO XIV –REGULAMENTO TÉCNICO PRÓ 500

ART. 1º - FORMATO DA PROVA

1.1 A tomada de tempos para a largada será realizada em sessão com duração em adendo da etapa, na qual os pilotos não terão limite de voltas para registrar seu tempo. Caso a quantidade de inscritos para a etapa alcance ou ultrapasse 25 pilotos/equipes será dividida em duas partes, cada qual disputada por metade dos karts inscritos. O 1º grupo será formado pelos karts que ocuparem as posições ÍMPARES da classificação da categoria Pro500 (geral), ou seja, o 1º, o 3º, o 5º e assim por diante. O 2º grupo será formado pelos karts que ocuparem as posições PARES da classificação da categoria Pro500 (geral), ou seja, o 2º, o 4º, o 6º e assim por diante. O pole-position será o kart com o melhor tempo dos dois grupos. Os demais karts do grupo do pole-position ocuparão as posições ÍMPARES do grid (3º, 5º, etc.). Os karts do outro grupo ocuparão as posições PARES do grid (2º, 4º, 6º, etc.).

1.2 A prova terá a duração de 1:20h (uma hora e vinte minutos). Todas as equipes deverão realizar uma “volta de no mínimo 5 minutos” (que inclua uma parada nos boxes), que será oficializada pela cronometragem.

Essa volta deve ser aberta até o 40º minuto 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. 1.3

1.3 RELARGADA – Quando a prova chegar ao 50º minuto, será apresentada uma bandeira quadriculada (verde e amarela) ao líder e demais pilotos que deverão parar os karts antes da linha de chegada para que o grid seja refeito com as posições reais. A relargada será feita na sequência em fila indiana com apenas uma volta de apresentação, respeitando o limite de velocidade controlada pelo líder e a faixa central de rolamento. O tempo perdido para realinhar o grid após



os 50 minutos será descontado do tempo total da prova. (Não haverá recuperação de voltas para a 2ª parte da prova)

1.4 PENALIZAÇÃO – 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).

ART. 2º - PONTUAÇÃO E PÓDIO

2.1 PONTUAÇÃO - Os competidores receberão pontos relativos a suas posições ao final da prova (1 hora e 20 minutos), conforme ART. 7.1.1 do Regulamento Técnico e Desportivo Copa São Paulo de Kart KGV 2018.

2.2 PÓDIO – As posições do pódio serão designadas conforme resultado final da prova, de acordo com cada categoria.

2.3 PONTUAÇÃO EXTRA – Os competidores receberão 50% da pontuação normal da prova, conforme ART. 7.1.1 do Regulamento Técnico e Desportivo Copa São Paulo de Kart KGV 2018, de acordo com a colocação quando for apresentada a bandeira quadriculada (verde e amarela) no 50º minuto, esses pontos serão somados apenas na pontuação para o campeonato dentro de cada etapa, não influenciando a posição de pódio.

Caso um competidor passe pela bandeira quadriculada (verde e amarela) no 50º minuto de prova e não tenha realizado sua volta de 05 minutos; ou cumprido a penalização referente a não realização da volta de 05 minutos, o mesmo não terá direito a pontuação extra.

2.4 Para a somatória do campeonato segue conforme **ART. 7.1.3; 7.1.3.1; 7.1.3.2; 7.3.1 e 7.4** do Regulamento Desportivo e Técnico da Copa São Paulo de Kart KGV 2018.

ART. 3º EQUIPES

3.1 Poderão participar até 2 (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 na etapa.

ART. 4º – MANUTENÇÃO

4.1 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. 5º - CATEGORIAS

5.1 O campeonato será disputado entre **equipes** formadas por pilotos portadores das seguintes licenças de piloto: Junior, Novatos, Graduados, Sênior A e B.

5.1.1 PRO 500: classificação geral;

5.1.2 PRO 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.

5.1.3 PRO 500 SÊNIOR: pilotos acima de 35 anos completos.

5.1.4 PRO 500 SUPER SÊNIOR: pilotos acima de 45 anos completos.

5.2 A pontuação e pódio serão divididos em Pró500, Pró500 Light, Pró500 Sênior e Pró500 Super Sênior.

ART. 6º - NUMERAÇÃO

6.1 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.

6.2 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 (PRÓ 500) na cor preta com traço de 08mm.

6.3 Formato para as categorias

6.3.1 Pró 500: Placa BRANCA com número PRETO.

6.3.2 Pró 500 Light – Placa AMARELA com número VERMELHO.

6.3.3 Pró 500 Sênior – Placa PRETA com número BRANCO

6.3.4 Pró 500 Super Sênior – Placa AMARELA com número PRETO.

ART. 7º - ABASTECIMENTO

7.1 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.

7.2 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.

7.3 É de responsabilidade da equipe garantir que o kart seja abastecido com o



combustível correto, para que não haja danos ao mesmo.

ART. 8º PESO

8.1 Pró 500, Pró 500 Light, Pró 500 Sênior e Pró 500 Super Sênior : 197 kg

8.1.1 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.

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

8.2 LASTRO: Fica estabelecido somente para a categoria principal, **o lastro de 8 kg para a equipe que vencer duas etapas consecutivas (serão acrescidos ao peso do kart na etapa seguinte).**

ART. 9º - MOTOR/ CHASSIS

9.1 CHASSIS - Pró 500, Pró 500 Light, Pró 500 Sênior e Pró 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.

9.1.1 Chassis CIK/FIA –Praga, Oberon e TonyKart.

9.2 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.

9.2.1 Sorteios de Motor : Quinta-feira serão sorteados motores para os pilotos inscritos para uso no último treino oficial. Cada motor será lacrado no chassi do kart pela organização e não será devolvido ao final do treino. Se o lacre for violado o kart poderá ser penalizado e/ou excluído da prova. Após o treino de sexta-feira será facultado à equipe a troca do motor em até 10 minutos depois do seu final

9.2.2 Tomada de tempo -Será permitido trocar de motor após a tomada, devendo também ser realizada em até 10 minutos depois do final da mesma. O piloto ou equipe que solicitar a troca de motor nestas duas ocasiões sem constatação pela de falhas ou problemas pela organização será penalizado(a) com perda de 4 (quatro) posições no grid de largada. 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.

ART. 10 º CARENAGEM

10.1 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 serão permitidos

adicionar qualquer acessório aerodinâmico na carenagem ou no kart (spoilers, aerofólios, aletas, "Gurneys", assoalhos, venturis, etc.).

10.1.1 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:

- Fixação traseira: duas hastes com apoio circular fixadas diretamente às longarinas do chassi (conhecidos como "espetos");
- 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;
- Fixação lateral: aparafusada na carenagem original do kart
- 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 1340 mm (sem a barra inferior).



ALTURA MÁXIMA DA CAIXA DE RODA DIANTEIRA – 300 mm

ALTURA MÍNIMA DA CAIXA DE RODA DIANTEIRA – 290 mm



ALTURA MÁXIMA DA CAIXA DE RODA TRASEIRA – 380 mm

ALTURA MÍNIMA DA CAIXA DE RODA TRASEIRA – 360 mm



DISTANCIADOR DA LATERAL DO BICO

ABERTURA PARA COLOCAÇÃO DE LASTRO



FUROS DE VENTILAÇÃO DE AR NA PARTE TRASEIRA DA CARENAGEM – DIAMETRO DE

44 mm E DISTÂNCIA ENTRE CENTROS DE 200 mm



10.1.2 ARESTAS CORTANTES: Fica proibida qualquer saliência cortante e ou pontiaguda na parte traseira, que ultrapasse a linha do para-choque traseiro, exemplo: suporte de escapamento, suporte de placa, etc.

ART. 11º PILOTOS PORTADORES DE NECESSIDADES MOTORAS ESPECIAIS

11.1 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).

11.2 CRITÉRIO DE USO: A equipe da qual fizer parte com 01 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. 12º SUPORTE DE SENSOR

12.1 Uso obrigatório, posicionamento vertical, com o uso do “suporte azul” (à venda na 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.



ART. 13º PNEUS –

13.1 MG especificação HZi (“Vermelho”). Pneus novos a cada etapa.

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

13.3 **Pneus de chuva:** 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 19/04/2018)

ADENDO Nº 15

REGULAMENTO TÉCNICO E DESPORTIVO COPA SÃO PAULO DE KART KGV 2018

CAPÍTULO IX – REGULAMENTO TÉCNICO NOVATOS

ART. 6º - EQUIPAMENTOS, CHASSIS E MOTOR

6.2 **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 **12cm³** 18cm³ (...)



6.6 FLANGE: Deverá ser homologada CBA, sem retrabalho, com espessura mínima de 15mm e diâmetro máximo do furo de ~~22mm~~ 28mm.
(O Adendo em questão será válido a partir de 20/04/2018)

ADENDO Nº 16

REGULAMENTO TÉCNICO E DESPORTIVO COPA SÃO PAULO DE KART KGV 2018

CAPÍTULO XIV –REGULAMENTO TÉCNICO PRÓ 500

ART. 2º - PONTUAÇÃO E PÓDIO

~~**2.5 PONTUAÇÃO** – Os competidores receberão pontos relativos a suas posições ao final da prova (1 hora e 20 minutos), conforme ART. 7.1.1 do Regulamento Técnico e Desportivo Copa São Paulo de Kart KGV 2018.~~

~~**2.6 PÓDIO** – As posições do pódio serão designadas conforme resultado final da prova, de acordo com cada categoria.~~

~~**2.7 PONTUAÇÃO EXTRA** – Os competidores receberão 50% da pontuação normal da prova, conforme ART. 7.1.1 do Regulamento Técnico e Desportivo Copa São Paulo de Kart KGV 2018, de acordo com a colocação quando for apresentada a bandeira quadriculada (verde e amarela) no 50º minuto, esses pontos serão somados apenas na pontuação para o campeonato dentro de cada etapa, não influenciando a posição de pódio.~~

~~Caso um competidor passe pela bandeira quadriculada (verde e amarela) no 50º minuto de prova e não tenha realizado sua volta de 05 minutos; ou cumprido a penalização referente a não realização da volta de 05 minutos, o mesmo não terá direito a pontuação extra.~~

~~**2.8** Para a somatória do campeonato segue conforme **ART. 7.1.3; 7.1.3.1; 7.1.3.2; 7.3.1 e 7.4** do Regulamento Desportivo e Técnico da Copa São Paulo de Kart KGV 2018.~~

~~**2.5-PONTUAÇÃO:** Os competidores receberão pontos relativos para as etapas aos Torneios Inverno e KGV conforme artigo 7º item 7.1.2. Para cada Torneio Verão, pontuação adquirida na categoria Fórmula 4 500, Torneio de Inverno e KGV receberão a pontuação conforme artigo 7º item 7.1.3. A somatória da pontuação dos torneios definirá o campeão do ano.~~

~~**2.6 PÓDIO** – O pódio será definido com a somatória das duas partes da prova.
(O Adendo em questão será válido a partir de 20/04/2018)~~



ADENDO Nº 17

REGULAMENTO TÉCNICO E DESPORTIVO COPA SÃO PAULO DE KART KGV 2018

CAPÍTULO XIV –REGULAMENTO TÉCNICO PRÓ 500

ART. 2º - PONTUAÇÃO E PÓDIO

2.7 Para a somatória do campeonato segue conforme **ART. 7.1.3; 7.1.3.1; 7.1.3.2; 7.3.1 e 7.4** do Regulamento Desportivo e Técnico da Copa São Paulo de Kart KGV 2018.

(O Adendo em questão será válido a partir de 25/04/2018)

ADENDO Nº 18

CAPÍTULO XIV –REGULAMENTO TÉCNICO PRÓ 500

~~1.3 RELARGADA - Quando a prova chegar ao 50º minuto, será apresentada uma bandeira quadriculada (verde e amarela) ao líder e demais pilotos que deverão parar os karts antes da linha de chegada para que o grid seja refeito com as posições reais. A relargada será feita na sequência em fila indiana com apenas uma volta de apresentação, respeitando o limite de velocidade controlada pelo líder e a faixa central de rolamento. O tempo perdido para realinhar o grid após os 50 minutos será descontado do tempo total da prova. (Não haverá recuperação de voltas para a 2ª parte da prova).~~

Quando a prova chegar ao 50º minuto, será apresentada uma bandeira quadriculada (verde e amarela) ao líder e demais pilotos. Os mesmos deverão parar os karts antes da linha de chegada para que o grid seja refeito com as posições reais. Os pilotos que estiverem em desvantagem de voltas terão todas as suas voltas recuperadas para a 2ª parte da prova. A relargada será feita na sequência em fila indiana com apenas uma volta de apresentação, respeitando o limite de velocidade controlada pelo líder e a faixa central de rolamento. O tempo perdido para realinhar o grid após os 50 minutos será descontado do tempo total da prova.

(O Adendo em questão será válido a partir de 03/05/2018)

ADENDO Nº 19

Os Comissários Desportivos, no uso de suas atribuições, previstas nos Códigos e Regulamentos desta competição, editam o presente adendo ao Regulamento da Copa São Paulo de Kart KGV 2018, para que se faça constar o quanto segue:

Nas tomadas de tempos em que houver mais de 24 (vinte e quatro) participantes, o grupo de karts deverá ser dividido em 02 (dois), ao passo que deverão sair para a pista na primeira tomada classificatória, a metade do grupo composto pelos melhores colocados do último treino oficial, sendo que os demais deverão iniciar a tomada classificatória após o término do tempo do primeiro grupo.

Deste modo, o grid será formado através dos melhores tempos obtidos pelos pilotos.



REGULAMENTO TÉCNICO E DESPORTIVO COPA SÃO PAULO DE KART KGV 2018

ART. 13º - TROCA DE MOTOR

13.1.2 A avaliação do motor será realizada após a prova ou com até dois (02) dias uteis após o término da etapa.

CAPÍTULO XIV –REGULAMENTO TÉCNICO PRÓ 500

ART. 8º PESO

8.3 Pró 500, Pró 500 Light, Pró 500 Sênior e Pró 500 Super Sênior : ~~197~~ kg **200 kg.**
(O Adendo em questão será válido a partir de 04/05/2018)

REGULAMENTO TÉCNICO E DESPORTIVO COPA SÃO PAULO DE KART KGV 2018

ART. 20º - CRITÉRIOS ADICIONAIS

20.1.5 Para as categorias que possuem subcategorias é obrigatório a definição da escolha pelo piloto no ato da inscrição na etapa. Ficando expressamente proibido a mudança após o início da Tomada de Tempos.

CAPÍTULO XIV –REGULAMENTO TÉCNICO PRÓ 500

ART. 5º - CATEGORIAS

5.1.2 PRO 500 LIGHT: Pilotos com no máximo 02 (dois) anos de CDN, exceto CDN PKI, com exceção a campeão e vice da categoria Pró 500 Light 2017, ou que esteja há 05 anos sem CDN.

CATEGORIAS RNK – REGULAMENTO NACIONAL DE KART

Para as categorias do RNK que utilizar os motores IAME será obrigatório o uso da válvula de descompressão.

ROTAX MAX CHALLENGE BRASIL 2018 - REGULAMENTO DESPORTIVO

1.5 CALENDÁRIO:

1.5.4 Será realizado no dia 02 de Junho o evento Open Rotax Max Challenge Brasil 2018,

1.5.4.1 Para as categorias Jr-Max, Max, Max-Masters, DD2 e DD2-Masters serão Tomada de Tempos e três Provas com aproximadamente 21km. A quantidade exata de voltas será baseada no traçado definido para o evento. Para a categoria Micro-Max e Mini-Max serão Tomada de Tempos e três Provas com aproximadamente 17km. A quantidade exata de voltas será baseada no traçado definido para o evento.



- 1.5.4.2 A formação do grid de partida da primeira prova será realizada em função da posição obtida na tomada de tempos cronometrados;
- 1.5.4.3 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.
- 1.5.4.4 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.
- 1.5.4.5 A formação do grid de partida da Prova 2 será realizada em função da posição obtida na Prova 1.
- 1.5.4.6 A formação do grid da Prova 3 será realizada na posição obtida na Prova 2.
- 1.5.4.7 A somatória das três provas resultará no campeão do evento Open Rotax.
- 1.5.4.8 Para a pontuação da Copa Rotax será válida a Prova 1 e Prova 2.
- 1.5.4.9 Para o pódio da 5ª etapa da Copa São Paulo de Kart KGV será a somatória da Prova 1 e Prova 2.

ART. 10º - PONTUAÇÃO

10.3 A pontuação das baterias de cada categoria nas etapas que compõe a fase classificatória e o play off serão atribuídas com o mesmo peso nas 02 (duas) ou 03 (três) provas, conforme tabela abaixo:

PROVA 01, 02 e 03		
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.

(O Adendo em questão será válido a partir de 16/05/2018)



ADENDO Nº 20

CAPÍTULO XV – REGULAMENTO TÉCNICO ROK-CUP EXECUTIVE

ART. 1º - PROVA:

1.4 Na data ~~18/08/18~~ **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.

REGULAMENTO GERAL E DESPORTIVO PARA TODAS AS CATEGORIAS.

Nas tomadas de tempos em que houver mais de 24 (vinte e quatro) participantes, o grupo de kart deverá ser dividido em 02 (dois), ao passo que deverão sair para a pista na primeira tomada classificatória, os pilotos em posições ímpares, e para a segunda tomada classificatória, os pilotos em posições pares a partir do último treino livre.

Deste modo, o grid será formado através da junção dos melhores tempos obtidos pelos pilotos.

ART. 10º - DURAÇÃO DAS BATERIAS

10.1.1 CADETE: Para tomadas de tempos em que houver mais de 24 (vinte e quatro) participantes, o grupo de kart deverá ser dividido em 02 (dois), ao passo que deverão sair para a pista na primeira tomada classificatória, os pilotos em posições ímpares, e para a segunda tomada classificatória, os pilotos em posições pares a partir do último treino livre.

Deste modo, o grid será formado através da junção dos melhores tempos obtidos pelos pilotos.

10.1.1.1 Caso haja menos de 36 pilotos após a realização da tomada de tempos os grupos seguirão para suas provas com duração de 17km/15 minutos, conforme a junção da tomada de tempos.

10.1.1.2 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, ao passo que deverão sair para a pista na classificatória 1, os pilotos em posições ímpares, e para a classificatória 2, os pilotos em posições pares, conforme a ordem da junção da tomada de tempos.

10.1.1.3 Ao término da prova classificatória de cada grupo será montado o grid para a Prova 2 de acordo com os 18 melhores de cada grupo.

10.1.4 SUPER FÓRMULA 4: Para tomada de tempos em que houver mais de 24 (vinte e quatro) participantes, o grupo de kart deverá ser dividido em 02 (dois), ao passo que deverão sair para a pista na primeira tomada classificatória, os pilotos em posições ímpares, e para a segunda tomada classificatória, os



pilotos em posições pares a partir do último treino livre.

Deste modo, o grid será formado através da junção dos melhores tempos obtidos pelos pilotos.

- 10.1.4.1 Caso haja menos de 36 pilotos após a realização da tomada de tempos os grupos seguirão para suas provas com duração de 17km/15 minutos, conforme a junção da tomada de tempos.
- 10.1.4.2 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, ao passo que deverão sair para a pista na classificatória 1, os pilotos em posições ímpares, e para a classificatória 2, os pilotos em posições pares, conforme a ordem da junção da tomada de tempos.
- 10.1.4.3 Ao término da prova classificatória de cada grupo será montado o grid para a Prova 2 de acordo com os 18 melhores de cada grupo.

(O Adendo em questão será válido a partir de 18/05/2018)

ADENDO Nº 21

ROTAX MAX CHALLENGE BRASIL 2018 - REGULAMENTO DESPORTIVO

1.6 CALENDÁRIO:

1.6.4 Será realizado no dia 02 de Junho o evento Open Rotax Max Challenge Brasil 2018,

1.6.4.1 Para as categorias Jr-Max, Max, Max-Masters, DD2 e DD2-Masters serão Tomada de Tempos e três duas Provas com aproximadamente 21km. A quantidade exata de voltas será baseada no traçado definido para o evento. Para a categoria Micro-Max e Mini-Max serão Tomada de Tempos e três duas Provas com aproximadamente 17km. A quantidade exata de voltas será baseada no traçado definido para o evento.

1.6.4.2 A formação do grid de partida da primeira prova será realizada em função da posição obtida na tomada de tempos cronometrados;

1.6.4.3 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.

1.6.4.4 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.



- 1.6.4.5** A formação do grid de partida da Prova 2 será realizada em função da posição obtida na Prova 1.
- ~~**1.6.4.6** A formação do grid da Prova 3 será realizada na posição obtida na Prova 2.~~
- 1.6.4.7** A somatória das três duas provas resultará no campeão do evento Open Rotax.
- 1.6.4.8** Para a pontuação da Copa Rotax será válida a Prova 1 e Prova 2.
- 1.6.4.9** Para o pódio da 5ª etapa da Copa São Paulo de Kart KGV será a somatória da Prova 1 e Prova 2.

ART. 10º - PONTUAÇÃO

10.3 A pontuação das baterias de cada categoria nas etapas que compõe a fase classificatória e o play off serão atribuídas com o mesmo peso nas 02 (duas) ou 03 (três) provas, conforme tabela abaixo:

PROVA 01, 02 e 03		
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.

(O Adendo em questão será válido a partir de 29/05/2018)

ADENDO Nº 22

ROTAX MAX CHALLENGE BRASIL 2018 - REGULAMENTO TÉCNICO

ITENS ESPECIFICADOS PARA O CARBURADOR VERSÃO

VHSB 34 XS

MICRO MAX: Giclê de super baixa – Será permitida a utilização do giclê 45 ou 60 mm, serão medidos com a tolerância de +/- 0,04mm. As medidas exatas de 0.1mm ou mais deverão ser vistoriadas na temperatura especificada pelo Regulamento Rotax.



REGULAMENTO TÉCNICO E DESPORTIVO COPA SÃO PAULO DE KART KGV 2018

CAPÍTULO XII – REGULAMENTO TÉCNICO SHIFTER KART

ART. 6º - EQUIPAMENTO, CHASSI E MOTOR

. 6º - EQUIPAMENTO, CHASSI E MOTOR

~~**6.1.3 MARCAS DE CHASSIS CIK-FIA LIBERADOS:** Energy, Praga, PCR, Oberon, TonyKart e Republic~~

6.1.3 MARCAS DE CHASSIS CIK-FIA LIBERADOS: Energy, Praga, PCR, Oberon, TonyKart, DR, CRG e Republic.

CAPÍTULO XV – REGULAMENTO TÉCNICO ROK-CUP EXECUTIVE

ART. 6º - EQUIPAMENTO, CHASSI E MOTOR

~~**6.1.7 MARCAS DE CHASSIS CIK-FIA LIBERADOS:** Energy, Praga, Oberon, TonyKart/Komic/Exprit, DR e Republic~~

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

CAPITULO XIV – REGULAMENTO TÉCNICO PRÓ 500

ART. 14º -DEMAIS EQUIPAMENTOS :

14.1 Relação:

14.1.1 Coroa de 41 dentes.

14.1.2 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.

14.1.3 Embreagem: Liberado o uso da embreagem Point Car, modelo F4/JR1P homologado CBA.

14.1.4 Eixo: Mega 1030mm comprimento, 2,5mm de espessura, dureza 90 (+/-3)

14.2 Escapamento – Somente os especificados para as 500 Milhas 2016/2017 serão admitidos, desde que lacrados pelo KGV. Caso tenha sido danificado o lacre, terá de ser submetido a vistoria e novamente lacrado antes do uso.

14.3 Filtro de Ar – Obrigatório o uso do filtro de ar acoplado ao motor modelo turbo em tempo seco (modelo com a organização) e especial para chuva nesta condição (modelo com a organização) estará disponível para compra na Loja Sábia Racing e suas especificações serão divulgadas em adendo. É obrigatório o uso do filtro de chuva quando o kart estiver com pneus WET.

14.3.1 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:



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

Após os treinos livres um novo sorteio será realizado, conforme adendo nº 02 (dois) programação do evento e 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.

(O Adendo em questão será válido a partir de 02/06/2018)

ADENDO Nº 23

REGULAMENTO TÉCNICO E DESPORTIVO COPA SÃO PAULO DE KART KGV 2018

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 11/08	9ª ETAPA – 03/11

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 15/09 – 7ª Etapa da Copa São Paulo de Kart KGV 2018 e 5ª etapa que compõe o Play Off.

ROTAX MAX CHALLENGE BRASIL 2018 - REGULAMENTO DESPORTIVO

1.5 Calendário:

1.5.3 A **Copa Rotax**, será composta por etapas em 03/Fevereiro, 03/Março, 14/Abril, 05/Maio, 02/Junho e 18/ 11/Agosto durante a Copa São Paulo Granja Viana 2018.

REGULAMENTO TÉCNICO E DESPORTIVO COPA SÃO PAULO DE KART KGV 2018

CAPÍTULO V – REGULAMENTO TÉCNICO MIRIM E CADETE

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.~~

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



CAPÍTULO XIII – REGULAMENTO TÉCNICO SUPER FÓRMULA 4

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.

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

CAPÍTULO XV – REGULAMENTO TÉCNICO ROK-CUP EXECUTIVE

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).

7.1 MG especificação HZi (Vermelho), Serão usados 6 jogos de pneus no ano: 1ª e 2ª etapas (primeiro jogo); 3ª e 4ª etapas (segundo jogo); 5ª etapa (terceiro jogo); 6ª etapa (quarto jogo); 7ª e 8ª etapas (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 um).

CAPÍTULO XVI – REGULAMENTO TÉCNICO SIXSPEED

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).~~

7.1 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 etapa (terceiro jogo); 6ª e 7ª (quarto jogo); 8ª e 9ª etapas (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).

CAPÍTULO XIV –REGULAMENTO TÉCNICO PRÓ 500

ART. 15º REGRA DE “CLAIMING”:

15.1 Os eixos dos seis primeiros colocados da Pró 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 requisiite a compra de um mesmo eixo valerá o pedido do piloto de PIOR CLASSIFICAÇÃO.

15.2 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.

15.3 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.

15.4 Se o piloto se recusar a vender o eixo será desclassificado da prova e perderá os pontos relativos àquela etapa.

15.5 Cada piloto poderá usar a Regra de "Claiming" uma única vez no ano de 2018.

(O Adendo em questão será válido a partir de 26/07/2018)

ADENDO Nº 24

REGULAMENTO TÉCNICO E DESPORTIVO COPA SÃO PAULO DE KART KGV 2018

CAPÍTULO XVI – REGULAMENTO TÉCNICO SIXSPEED

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).~~

~~7.1 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 etapa (terceiro jogo); 6ª e 7ª (quarto jogo); 8ª e 9ª etapas (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).~~ **CANCELADO**

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).

(O Adendo em questão será válido a partir de 03/08/2018)

ADENDO Nº 25

REGULAMENTO TÉCNICO E DESPORTIVO COPA SÃO PAULO DE KART KGV 2018

CAPÍTULO XIV –REGULAMENTO TÉCNICO PRÓ 500

ART. 1º - FORMATO DA PROVA PARA A 8ª E 9ª ETAPA DA COPA SÃO PAULO DE KART KGV

1.1 DURAÇÃO DA PROVA: A prova terá a duração de 3:00h (Três Horas).

1.1.1 PARADA OBRIGATÓRIA : Todas as equipes deverão realizar 02 (duas) “voltas de no mínimo 5 minutos” cada e 01(uma) volta de no mínimo 10 minutos (que inclua três parada nos boxes), que será oficializada pela cronometragem.

1.1.2 Essas voltas devem ser abertas até 150 minuto 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 RELARGADA — Quando a prova chegar ao 50º minuto, será apresentada uma bandeira quadriculada (verde e amarela) ao líder e demais pilotos que deverão parar os karts antes da linha de chegada para que o grid seja refeito com as posições reais. A relargada será feita na sequência em fila indiana com apenas uma volta de apresentação, respeitando o limite de velocidade controlada pelo líder e a faixa central de rolamento. O tempo perdido para realinhar o grid após os 50 minutos será descontado do tempo total da prova. (Não haverá recuperação de voltas para a 2ª parte da prova) **CANCELADO**

1.3 PENALIZAÇÃO PARADA OBRIGATÓRIA – No caso uma equipe não cumprir a volta de 5 minutos ou 10 minutos receberá um Time Penalty de duas vezes o tempo restante para completar a volta regulamentar de 05 minutos ou 10 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).

1.3.1 PENALIZAÇÃO PARADA OBRIGATÓRIA – Em caso não cumprimento da parada obrigatória no tempo limite regulamentar do início da prova, a equipe será penalizada com o acréscimo ao resultado final de:

- Parada obrigatória de 05 minutos – 08 voltas por parada não cumprida.
- Parada obrigatória de 10 minutos – 15 voltas por parada não cumprida.

1.3.2 PENALIZAÇÃO PARADA OBRIGATÓRIA – A equipe é responsável por informar a Direção de Provas caso tenha errado no tempo de sua para de 10 minutos.

ART. 2º - PONTUAÇÃO E PÓDIO

2.1 PONTUAÇÃO - Os competidores receberão pontos relativos a suas posições ao final da prova (03:00 horas) para a 8ª e 9ª etapa , conforme ART. 7.1.1 do Regulamento Técnico e Desportivo Copa São Paulo de Kart KGV 2018.

2.2 PÓDIO – As posições do pódio serão designadas conforme resultado final da prova, de acordo com cada categoria.

2.3 PONTUAÇÃO EXTRA — Os competidores receberão 50% da pontuação normal da prova, conforme ART. 7.1.1 do Regulamento Técnico e Desportivo Copa São Paulo de Kart KGV 2018, de acordo com a colocação quando for apresentada a bandeira quadriculada (verde e amarela) no 50º minuto, esses pontos serão



~~somados apenas na pontuação para o campeonato dentro de cada etapa, não influenciando a posição de pódio. **CANCELADO**~~

~~**2.4** Caso um competidor passe pela bandeira quadriculada (verde e amarela) no 50º minuto de prova e não tenha realizado sua volta de 05 minutos; ou cumprido a penalização referente a não realização da volta de 05 minutos, o mesmo não terá direito a pontuação extra. **CANCELADO**~~

2.5 Para a somatória do campeonato segue conforme **ART. 7.1.3; 7.1.3.1; 7.1.3.2; 7.3.1 e 7.4** do Regulamento Desportivo e Técnico da Copa São Paulo de Kart KGV 2018.

ART. 3º EQUIPES

3.1 Para a 8ª e 9ª etapa da Copa São Paulo de Kart KGV - Poderão participar até 4 (quatro) 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 na etapa.

ART. 4º – MANUTENÇÃO

4.1 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. 5º - CATEGORIAS

5.1 O campeonato será disputado entre **equipes** formadas por pilotos portadores das seguintes licenças de piloto: Junior, Novatos, Graduados, Sênior A e B.

5.1.1 PRO 500: classificação geral;

5.1.2 PRO 500 LIGHT: Pilotos com no máximo 02 (dois) anos de CDN, exceto CDN PKI, com exceção a campeão e vice da categoria Pró 500 Light 2017, ou que esteja há 05 anos sem CDN.

5.1.3 PRO 500 SÊNIOR: pilotos acima de 35 anos completos.

5.1.4 PRO 500 SUPER SÊNIOR: pilotos acima de 45 anos completos.

5.1.5 PRO 500 THUNDER: pilotos de 13 anos completos e portadores das carteiras:

Piloto Junior de Kart (PJK), Piloto Novato de Kart (PNK), Piloto Graduado de Kart (PGK), Piloto Sênior de Kart A (PSKA) e Piloto Sênior de Kart B (PSKB).

A pontuação e pódio serão divididos em Pró500, Pró500 Light, Pró500 Sênior, Pró500 Super Sênior e Pró500 Thunder.

ART. 6º - NUMERAÇÃO

6.1 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.

6.2 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 (PRÓ 500) na cor preta com traço de 08mm.

6.3 Formato para as categorias

6.3.1 Pró 500: Placa BRANCA com número PRETO.

6.3.2 Pró 500 Light – Placa AMARELA com número VERMELHO.

6.3.3 Pró 500 Sênior – Placa PRETA com número BRANCO

6.3.4 Pró 500 Super Sênior – Placa AMARELA com número PRETO.

6.3.5 Pró 500 Thunder – VERMELHO com número BRANCO

ART. 7º - ABASTECIMENTO

7.1 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.

7.2 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.

7.2.1 Original do fabricante do chassis, não será permitido intercambio de tanques de diferentes fabricantes.

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

7.4 Para a tomada de tempos, prova e para cada reabastecimento será disponibilizado a quantidade máxima de 05 litros de combustível.

7.5 O abastecimento e o reabastecimento dos karts durante tomada de tempos e a prova deverá ser feito obrigatoriamente no recinto de abastecimento determinado pela organização e somente por pessoas designadas para esta função.



ART. 8º PESO

8.1 Pró 500, Pró 500 Light, Pró 500 Sênior, Pró 500 Super Sênior e Pró 500 Thunder : 200 kg

8.1.1 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.

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

8.2 LASTRO: Fica estabelecido somente para a categoria principal, **o lastro de 8 kg para a equipe que vencer duas etapas consecutivas (serão acrescidos ao peso do kart na etapa seguinte).**

ART. 9º - MOTOR/ CHASSIS

9.1 CHASSIS - Pró 500, Pró 500 Light, Pró 500 Sênior e Pró 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.

9.1.1 Chassis CIK/FIA –Praga, Oberon e TonyKart.

9.1.2 Para categoria Pró 500 Thunder liberado chassis THUNDER.

9.2 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.

9.2.1 Sorteios de Motor : Quinta-feira serão sorteados motores para os pilotos inscritos para uso no último treino oficial. Cada motor será lacrado no chassis do kart pela organização e não será devolvido ao final do treino. Se o lacre for violado o kart poderá ser penalizado e/ou excluído da prova. Após o treino de sexta-feira será facultado à equipe a troca do motor em até 10 minutos depois do seu final

9.2.2 Tomada de tempo -Será permitido trocar de motor após a tomada, devendo também ser realizada em até 10 minutos depois do final da mesma. O piloto ou equipe que solicitar a troca de motor nestas duas ocasiões sem constatação pela de falhas ou problemas pela organização será penalizado(a) com perda de 4 (quatro) posições no grid de largada. 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.

ART. 10 º CARENAGEM

10.1 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 serão permitidos

adicionar qualquer acessório aerodinâmico na carenagem ou no kart (spoilers, aerofólios, aletas, “Gurneys”, assoalhos, venturis, etc.).

10.1.1 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:

- Fixação traseira: duas hastes com apoio circular fixadas diretamente às longarinas do chassi (conhecidos como “espetos”);
- 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;
- Fixação lateral: aparafusada na carenagem original do kart
- 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 1340 mm (sem a barra inferior).



ALTURA MÁXIMA DA CAIXA DE RODA DIANTEIRA – 300 mm

ALTURA MÍNIMA DA CAIXA DE RODA DIANTEIRA – 290 mm



ALTURA MÁXIMA DA CAIXA DE RODA TRASEIRA – 380 mm

ALTURA MÍNIMA DA CAIXA DE RODA TRASEIRA – 360 mm



DISTANCIADOR DA LATERAL DO BIC

ABERTURA PARA COLOCAÇÃO DE LASTRO



FUROS DE VENTILAÇÃO DE AR NA PARTE TRASEIRA DA CARENAGEM – DIAMETRO DE

44 mm E DISTÂNCIA ENTRE CENTROS DE 200 mm



10.1.2 ARESTAS CORTANTES: Fica proibida qualquer saliência cortante e ou pontiaguda na parte traseira, que ultrapasse a linha do para-choque traseiro, exemplo: suporte de escapamento, suporte de placa, etc.

ART. 11º PILOTOS PORTADORES DE NECESSIDADES MOTORAS ESPECIAIS

11.1 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).

11.2 CRITÉRIO DE USO: A equipe da qual fizer parte com 01 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. 12º SUPORTE DE SENSOR

12.1 Uso obrigatório, posicionamento vertical, com o uso do “suporte azul” (à venda na 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.



ART. 13º PNEUS –

13.1 MG especificação HZi (“Vermelho”). Pneus novos a cada etapa.

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

13.3 Pneus de chuva: 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.

ART. 15º REGRA DE “CLAIMING”:

15.1 Os eixos dos seis primeiros colocados da Pró 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.

- 15.2** 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.
- 15.3** 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.
- 15.4** Se o piloto se recusar a vender o eixo será desclassificado da prova e perderá os pontos relativos àquela etapa.
- 15.5** Cada piloto poderá usar a Regra de “Claiming” uma única vez no ano de 2018.

(O Adendo em questão será válido a partir de 21/08/2018)

ADENDO Nº 26

REGULAMENTO TÉCNICO E DESPORTIVO COPA SÃO PAULO DE KART KGV 2018

CAPÍTULO XVI – REGULAMENTO TÉCNICO SIXSPEED

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

- 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. A bobina será sorteada entre os participantes da etapa após a tomada de tempos dentro do parque fechado em

cada etapa da Copa São Paulo de Kart KGV. Os motores K9 e Vortex não participarão do sorteio das bobinas.

CAPÍTULO XII – REGULAMENTO TÉCNICO SHIFTER KART

ART. 6º - EQUIPAMENTO, CHASSI E MOTOR

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); liberado também o modelo TD/2" INOX – 39/EX-SI/24.



(O Adendo em questão será válido a partir de 15/09/2018)